

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

N207-Noord



Datum: Maart 2012

Kenmerk: LdJ/MerN207/R&D1



Inhoudsopgave

Leeswijzer	4
1 Aanleiding	5
1.1 De aanleiding tot het opstellen milieueffectrapport (MER)	5
1.2 Waarom een m.e.r.-procedure?	7
1.3 Doel van het project	8
2. De m.e.r.-procedure	8
2.1 De procedure	8
2.2 De inhoudelijke eisen	10
3. Reikwijdte: de voorgenomen activiteit	10
4. Detailniveau: Doelbereik en milieueffecten.....	12
4.1 Afstemming detailniveau en wijze beoordeling	12
4.2 Het beoordelingskader	12
4.3 De beoordeling van de thema's en aspecten	13
5. Mitigerende maatregelen	14
6. Leemten in kennis	14
Bijlage I	Herziene mededeling N207
Bijlage II	Advies Commissie voor de milieueffectrapportage
Bijlage III	Planning m.e.r.



Leeswijzer

De Notitie reikwijdte en detailniveau N207-Noord (Notitie R&D) is tot stand gekomen op basis van de Herziene mededeling N207-Noord, het advies van de Commissie voor de mer en de adviezen en zienswijzen van diverse partijen. In de Notitie R&D is de aanleiding en doel van het initiatief alsmede de richtlijnen opgenomen aan de hand waarvan het MER moet worden opgesteld.

De provincie Zuid-Holland is voornemens de N207 vanaf de Kruisweg tot en met de Drechtbrug in Leimuiden uit te breiden met een busstrook. Daarnaast vindt op het wegdeel tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg voor het overige verkeer een uitbreiding plaats naar twee rijstroken per richting met gelijkvloerse kruisingen (verder te noemen: 2x2). In de bebouwde kom van Leimuiden vindt aanpassing van de passage met de Dr. Stapenséastraat en de Burgemeester Bakhuisenlaan plaats. Om de genoemde wijzigingen mogelijk te maken zijn bestemmingsplanwijzigingen in de gemeenten Kaag en Braassem en Alphen aan den Rijn noodzakelijk.

In hoofdstuk 1 wordt aanleiding en doel van het initiatief beschreven. In hoofdstuk 2 wordt de m.e.r.-procedure beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de reikwijdte van het initiatief beschreven en in hoofdstuk 4 wordt het detailniveau behandeld.



1 Aanleiding

1.1 De aanleiding tot het opstellen milieueffectrapport (MER)

In de regio rondom de N207-Noord vindt de komende jaren een groot aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op het verkeersaanbod. Dit vergroot de verkeersproblematiek op onder andere de N207-Noord. De provincie Zuid-Holland wil deze problemen graag aanpakken.

De N207-Noord heeft een lengte van ongeveer 8,9 kilometer. De N207 ligt midden in het Groene Hart, ingeklemd tussen de Zuidvleugel en de Noordvleugel van de Randstad.

De problematiek op de N207-Noord is in het verleden al nader onderzocht, zie hiervoor bijlage I (Herziene medeling). De belangrijkste studie is de Corridorstudie N207 (2006) die de provincie heeft uitgevoerd op verzoek van de gemeenten waardoor de N207 loopt. In de Corridorstudie is niet alleen gekeken naar de verkeersproblematiek op de N207 zelf, maar ook naar de problematiek in een ruimer gebied: de corridor N207. In deze studie zijn de optredende verkeersstromen in het gebied in beeld gebracht en de wijze waarop deze verkeersstromen resulteren in knelpunten. Vanuit de corridor studie N207 zijn in 2010 drie uitvoeringsbesluiten genomen conform het scenario 'beheerst groeien':

1. Versneld oppakken van het trajectdeel 2: Alphen aan den Rijn-Kruisweg.
2. Versneld oppakken van passage Leimuiden.
3. Aanpakken van het ontbrekende deel van de bus corridor tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol, te weten de aanleg van busstroken in de trajectdelen 3 en 4 tussen de Kruisweg en de Drecht.

Op basis van met name de Corridorstudie N207 en de Verkenning Capaciteitsverruiming N207-Noord heeft de provincie besloten om op korte termijn maatregelen te treffen die de doorstroming van het openbaar vervoer en het overige verkeer tussen Leimuiden en Alphen aan den Rijn verbeteren.

De aanpak is verdeeld over de trajectdelen 2 tot en met 5, zie figuur 1. Trajectdeel 1 (ge-deelte binnen de woonkern van Alphen aan den Rijn) maakt geen onderdeel uit van het m.e.r.. De gemeente Alphen aan den Rijn neemt de lokale verkeersproblematiek voor dit trajectdeel mee in haar eigen studies.



1.2 Waarom een m.e.r.-procedure?

Het doel van de m.e.r.-procedure is het integreren van milieuoverwegingen in de voorbereiding en vaststelling van plannen en programma's. In dit geval zijn dit de aan te passen bestemmingsplannen. De resultaten van de beoordeling worden vastgelegd in een milieueffectrapport.

De aanleg van een busstrook langs de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden is niet m.e.r.-plichtig op basis van onderdeel C uit het Besluit Milieueffectrapportage.

Wel is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht op basis van artikel 1.1 uit onderdeel D (*De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer*).

De provincie Zuid-Holland heeft in overleg met de gemeenten Kaag en Braassem en Alphen aan den Rijn bewust gekozen voor een zo transparant mogelijke procedure bij de totstandkoming van de aanpassingen aan de N207-Noord waarbij ook volop ruimte is voor advisering vanuit (wettelijke) adviseurs, bewoners en bedrijfsleven. In dit kader is gekozen voor het direct opstellen van een MER. Een m.e.r.-beoordeling hoeft dan niet meer te worden uitgevoerd.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Het College van gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland treedt op als initiatiefnemer van het m.e.r. De gemeenteraden van de gemeenten Kaag en Braassem en Alphen aan den Rijn vormen het bevoegd gezag. De gemeente Alphen aan den Rijn treedt op als coördinerend bevoegd gezag (CBG).

Relevante wet- en regelgeving en beleid

In het MER wordt een beschrijving opgenomen van de relevante wet- en regelgeving en beleid, evenals de randvoorwaarden die ten gevolge hiervan aan het plan kunnen/moeten worden gesteld. Het betreft hier de volgende wettelijke en beleidsmatige kaders:

- Wet ruimtelijke ordening.
- Wet milieubeheer.
- Internationaal, nationaal en provinciale beleidskaders zoals het Nationaal Landschap Groene Hart en de provinciale structuurvisie.
- Gemeentelijk milieubeleid.



1.3 Doel van het project

De doelstelling van het project is driedelig:

1. De doorstroming voor overige verkeer tussen Alphen aan den Rijn en Kruisweg verbeteren door uit te breiden van 2x1 naar 2x2.
2. De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren en de reistijd per bus tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol verminderen door de aanleg van een busstrook. Er wordt een busstrook gerealiseerd van Alphen aan den Rijn tot aan de Leimuidenbrug. Voor de lange termijn moet de busstrook de mogelijkheden bieden om, zonder ingrijpende maatregelen en bijbehorende kosten, gebruikt te worden als doelgroepstrook en/of als 2x2. Deze inzet als doelgroepstrook betreft zowel bussen als vrachtverkeer, de 2x2 is voor al het verkeer toegankelijk. Om voorgaande mogelijk te maken worden onder meer de Drechtbrug en Leidsche vaartbrug aangepast.
3. Verbetering passage N207 ter hoogte van Leimuiden.
Het project moet voorzien in een veilige en vlotte passage van de N207 ter hoogte van Leimuiden. Het betreft hier met name de passage van het kruispunt N207 met de Dr. Stapenséastraat/Burgemeester Bakhuizenlaan.

2. De m.e.r.-procedure

2.1 De procedure

De kern van de m.e.r.-procedure wordt gevormd door het MER waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten en mogelijke varianten worden beschreven. Onder milieueffecten worden de gevolgen voor milieu, natuur en leefomgeving verstaan. De m.e.r.-procedure en het MER (het rapport) moeten aan een aantal wettelijke eisen voldoen. Deze eisen worden in deze en de volgende paragraaf uiteengezet. Voor de m.e.r.-procedure geldt een aantal voorschriften. Deze voorschriften brengen de volgende 6 stappen met zich mee:

Stap 1: Openbare Kennisgeving

In een openbare kennisgeving wordt het voornemen om een MER op te stellen door middel van een Herzien mededeling gepubliceerd. Dit gebeurt op de gemeentepagina van het plaatselijke nieuwsblad. Hiermee wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te brengen op het uit te voeren onderzoek.

Stap 2: Raadplegen betrokken bestuursorganen en overige instanties

Na de publicatie van de openbare kennisgeving moet de reikwijdte en het detailniveau van het MER worden bepaald. In de Notitie R&D is de aanleiding en doel van het initiatief alsmede de richtlijnen opgenomen aan de hand waarvan het MER moet worden opgesteld. Hiervoor wordt aan de betrokken bestuursorganen, nabijgelegen gemeenten en overige instanties om advies gevraagd. Zij hebben 6 weken om te reageren op het document. De betrokken bestuursorganen, nabijgelegen gemeenten en overige instanties zijn:



- Gemeente Nieuwkoop
- Gemeente Rijnwoude
- Provincie Zuid-Holland
- Provincie Noord-Holland
- Hoogheemraadschap Rijnland
- Rijkswaterstaat Zuid-Holland
- Ministerie VROM inspectie regio Zuid-West
- Ministerie van Economische zaken
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Kamer van Koophandel regio Rijnland
- Regionale Brandweer Hollands Midden
- Milieufederatie Zuid-Holland
- Gasunie

Daarnaast is de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) gevraagd om advies. De notitie R&D wordt vastgesteld door de gemeenteraden van Kaag en Braassem en Alphen aan den Rijn.

Stap 3: Opstellen MER

Het MER wordt opgesteld op basis van het bepaalde in de Notitie reikwijdte en het detailniveau. Het MER dient als milieu-informatiebron voor alle toekomstige ruimtelijke- en bestemmingsplanprocedures van het project. De inhoudelijke eisen van een MER zijn in de volgende paragraaf (§2.2) beschreven.

Stap 4: Terinzagelegging en inspraak

Het MER en het (voor)ontwerp van het desbetreffende bestemmingsplan liggen tegelijkertijd ter inzage. Naar verwachting wordt het MER als eerste bij het (voor)ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Een ieder kan gedurende een periode van 6 weken schriftelijk of mondeling een reactie op beide documenten geven. Tevens zal het MER ter advisering worden aangeboden aan de Commissie mer.

Stap 5: Motiveren in het definitieve plan

De gemeenten zullen in het uiteindelijke bestemmingsplan motiveren hoe met de uitkomsten van het MER en de inspraakreacties is omgegaan.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het plan

Conform de planprocedure wordt het definitieve bestemmingsplan inclusief MER bekend gemaakt.



2.2 De inhoudelijke eisen

Het milieueffectrapport (MER) zal de volgende onderdelen bevatten:

- a) een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteiten en ontwikkelingen wordt beoogd;
- b) een beschrijving van de voorgenomen activiteiten, evenals van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven;
- c) een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteiten en de beschreven alternatieven;
- d) een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteiten of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- e) een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteiten, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- f) een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteiten, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven;
- g) Het beschrijven van mogelijke mitigerende maatregelen;
- h) een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- i) een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

3. Reikwijdte: de voorgenomen activiteit

Kortheidshalve wordt voor de beschrijving van de voorgenomen activiteiten naar hoofdstuk 3 van de Herziene mededeling verwezen (zij bijlage I). In de zomer van 2011 heeft al eerder een Mededeling voor de wegverbreding van de N207 tussen Alphen aan den Rijn en de Leidsevaart ter inzage gelegen. Na bestuurlijk overleg tussen de provincie en de gemeenten en overleg met de Commissie voor de m.e.r., is besloten het traject waarvoor de m.e.r.-procedure doorlopen wordt, te vergroten en dus de Mededeling te herzien.

Ten opzichte van de Herziene mededeling is er een wijziging op het onderdeel 'Alternatief en varianten' (paragraaf 3.2 Herziene mededeling) doorgevoerd. Er is nog slechts één variant over.



De aanleg van de Doorsteek in de Plusvariant voor een forse afname van het verkeer op de Tuinderij Noord tot ongeveer 3.000 mvt/etmaal. Met deze intensiteiten kan de Tuinderij Noord als goed verblijfsgebied worden ingericht. Met de Viaductvariant neemt het verkeer op de Dr. Stapenséastraat reeds af, maar met de Plusvariant is er sprake van een verdere verlaging (halvering) van de intensiteiten op deze straat. De intensiteiten op het oostelijk gedeelte van de Burgemeester Bakhuizenlaan vallen vrijwel geheel weg als er gekozen wordt om het doorgaande verkeer van Aalsmeer te ontsluiten over Drechthoek II.

4. Detailniveau: Doelbereik en milieueffecten

4.1 Afstemming detailniveau en wijze beoordeling

Het detailniveau van het MER wordt zoveel mogelijk afgestemd op het detailniveau van het bestemmingsplan. De analyses in het MER zullen waar mogelijk kwantitatief en voor de rest kwalitatief plaatsvinden. Er wordt bij de effectbeschrijving zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens.

4.2 Het beoordelingskader

De omvang van het studiegebied – het gebied waarbinnen zich mogelijke effecten kunnen voordoen verschilt per milieuaspect. In het algemeen is het studiegebied (veel) groter dan het plangebied: het gebied waarbinnen zich de voorgenomen activiteit afspeelt.

De verwachte effecten worden beschreven en beoordeeld. De autonome situatie fungeert als referentie voor de beoordeling van de effecten. De effectbeschrijving zal waar mogelijk en zinvol met cijfers onderbouwd worden. Indien het niet mogelijk is om de effecten te kwantificeren, zal de beschrijving kwalitatief zijn.

De effecten worden per milieuaspect beschreven aan de hand van beoordelingscriteria. Soms is dit een harde parameterwaarde die door de overheid is aangewezen als een norm (getal), bijvoorbeeld de voorkeursgrenswaarde voor geluidhinder. Vaak zijn de geëigende parameters niet zo duidelijk omschreven. Deze moeten dan worden herleid uit het voorgenomen beleid op het gebied van de verschillende milieuaspecten. In tabel I worden de te beschouwen aspecten, beoordelingscriteria en wijze van effectbeoordeling vermeld.



Tabel I Beoordelingskader en de daarbij behorende toetsingscriteria

Milieuaspect	Beoordelingscriterium	Effectbeoordeling
Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Doorstroming wegnnet • Verkeersveiligheid • Verandering verkeersintensiteiten • Robuustheid wegnnet • Barrièrewerking (oversteekbaarheid) 	Kwantitatief Kwantitatief/Kwalitatief Kwantitatief Kwantitatief/Kwalitatief Kwalitatief
Geluid , Licht en Trillingen	<ul style="list-style-type: none"> • Toename/afname geluidbelast oppervlakte • Toename/afname aantal geluidgehinderden • Trillinghinder bij omwonenden 	Kwantitatief Kwantitatief Kwalitatief
Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Emissies wegverkeer in het studiegebied • Toename/afname aantal belaste woningen 	Kwantitatief Kwantitatief
Flora en Fauna	<ul style="list-style-type: none"> • Invloed op beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en EHS) • Invloed op beschermde soorten 	Kwalitatief en kwantitatief Kwalitatief en kwantitatief
Ruimtegebruik	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtebeslag 	Kwantitatief en Kwalitatief
Cultuurhistorie en archeologie	<ul style="list-style-type: none"> • Aantasting cultuurhistorische waarden • Aantasting archeologische waarden 	Kwalitatief Kwalitatief
Landschap	<ul style="list-style-type: none"> • Invloed op landschappelijke structuur • Invloed op lokale openheid • Invloed op regionale openheid 	Kwalitatief Kwalitatief Kwalitatief
Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> • Invloed op oppervlaktewatersysteem • Invloed op grondwatersystemen • Invloed op bodemkwaliteit, grond- en oppervlaktewaterkwaliteit • Invloed op bodemopbouw 	Kwalitatief Kwalitatief Kwalitatief Kwalitatief
Externe Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Plaatsgebonden risico • Groepsrisico 	Kwantitatief Kwantitatief
Sociale aspecten	<ul style="list-style-type: none"> • Barrièrewerking • Sociale veiligheid 	Kwalitatief Kwalitatief

Voor de detailbeschrijving per thema wordt verwezen naar de beschrijving van de onderzoeksthema's zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van de Herziene mededeling (zie bijlage I) aangevuld met de aandachtspunten zoals verwoord in het advies van de Commissie mer (zie bijlage II).

4.3 De beoordeling van de thema's en aspecten

De thema's en aspecten worden onderzocht op basis van de toetsingscriteria zoals beschreven in paragraaf 4.2. De toetsingscriteria zijn ontleend aan (wettelijke) normen, beleidsdoelstellingen en bestuurlijke afspraken. Het eventuele wege van de thema's is een politiek-bestuurlijke afweging, welke in het MER niet aan de orde komt.



De positieve en negatieve effecten van het project wordt in het MER uitgedrukt aan de hand van een zogenaemde 7-puntsschaal, waarbij de volgende betekenis geldt:

++	Het voornemen leidt tot een sterk merkbare positieve verandering
+	Het voornemen leidt tot een merkbare positieve verandering
0/+	Het voornemen leidt tot een beperkte positieve verandering
0	Het voornemen onderscheidt zich niet van de referentiesituatie
0/-	Het voornemen leidt tot een beperkte negatieve verslechtering
-	Het voornemen leidt tot een merkbare negatieve verandering
--	Het voornemen leidt tot een sterk merkbare negatieve verandering

De effecten van het project worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (autonome situatie). Als peiljaar van de referentiesituatie is gekozen voor het jaar 2025, overeenkomend met de planperiode van het bestemmingsplan.

Naast blijvende effecten wordt ook aandacht besteed aan tijdelijke en/of omkeerbare gevolgen. Ook wordt, waar zinvol, aangegeven of cumulatie met andere effecten kan optreden.

5. Mitigerende maatregelen

Door mitigerende (verzachtende, verlichtende) maatregelen kunnen negatieve effecten worden verminderd. Mitigerende maatregelen dienen in beeld te worden gebracht bij de diverse fasen van het project, zoals de aanleg van de wegvakken en het gebruik en onderhoud. In het MER zal nadrukkelijk aandacht zijn voor de noodzaak en mogelijkheden voor deze mitigerende maatregelen.

6. Leemten in kennis

In het MER zal worden aangegeven in hoeverre er nog belangrijke informatie ontbreekt en welke gevolgen dit dan heeft voor de effectvoorspelling. Indien nodig zal worden aangegeven welke aanvullende onderzoeken nodig zijn om deze leemten te kunnen wegnemen.



Bijlage I Herziene mededeling N207

HERZIENE MEDEDELING AAN BEVOEGD GEZAG

**M.E.R. AANPASSING BESTEMMINGSPLANNEN N207
ALPHEN AAN DEN RIJN TOT LEIMUIDERBRUG**

PROVINCIE ZUID-HOLLAND
B120760

6 december 2011
075499745:C - Vrijgegeven
D01011.000536.0100





Inhoud

Leeswijzer	2
1 Project achtergrond	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Aarleiding	3
1.3 Doelstelling van het project	6
2 Toelichting op de m.e.r.-procedure	7
2.1 Aarleiding voor de m.e.r.	7
2.2 Doel van de mededeling	8
2.3 M.e.r.-procedure	8
3 Wat wordt er in het MER onderzocht?	10
3.1 Wat wordt er in het MER onderzocht?	10
3.2 Alternatief en varianten	11
3.3 Scenario's voor de langere termijn	12
3.4 Welke onderzoeken worden er uitgevoerd?	13
Bijlage 1 Schematische weergave uitgebreide m.e.r.-procedure	16
Colofon	17



Leeswijzer

Voorliggend document is de Mededeling van de Provincie Zuid-Holland aan de gemeenten 'Alphen aan den Rijn' en 'Kaag en Braassem'. De Mededeling geldt als eerste formele stap in een m.e.r.-procedure voor de N207-Noord tussen Alphen aan den Rijn en de Leimuiderbrug in Leimuiden. De provincie is voornemens de N207 vanaf de Kruisweg tot en met de Drechtbrug in Leimuiden uit te breiden met een busstrook en de Drechtbrug hiervoor te renoveren. Daarnaast vindt op het wegdeel tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg voor het overige verkeer een uitbreiding plaats naar twee rijstroken per richting met gelijkvloerse kruisingen (verder te noemen: 2x2) en wordt in de bebouwde kom van Leimuiden een ongelijkvloerse passage aangelegd (verder te noemen 'passage Leimuiden'). Om de genoemde wijzigingen mogelijk te maken zijn bestemmingsplanwijzigingen in beide gemeenten noodzakelijk.

In de periode van 6 juni 2011 tot en met 18 juli 2011 heeft al een Mededeling voor de wegverbreding van de N207 tussen Alphen aan den Rijn en de Leidsevaart ter inzage gelegen. Na bestuurlijk overleg tussen de provincie en de gemeenten en overleg met de Commissie voor de m.e.r., is besloten het traject waarvoor de m.e.r.-procedure doorlopen wordt, te vergroten en dus de Mededeling te herzien.

In hoofdstuk 1 van deze herziene Mededeling is het project 'aanpassing N207 tussen Alphen aan den Rijn en de Leimuiderbrug' nader toegelicht. De m.e.r.-procedure is in hoofdstuk 2 beschreven (zie bijlage 1 voor een schema van de m.e.r.-procedure). Tot slot is in hoofdstuk 3 aangegeven wat er in de tweede stap van de m.e.r.-procedure, het MER, onderzocht gaat worden.



HOOFDSTUK

1

Project achtergrond

1.1

INLEIDING

Deze Mededeling heeft betrekking op de N207-Noord, gelegen tussen Alphen aan den Rijn (vanaf de kruising met de Eisenhowerlaan) en de Leimuiderbrug in Leimuiden. De N207-Noord heeft een lengte van ongeveer 8,9 kilometer. De N207 ligt midden in het Groene Hart, ingeklemd tussen de Zuidvleugel en de Noordvleugel van de Randstad. De weg begint bij Bergambacht (Zuid-Holland) en loopt vervolgens via Stolwijk, Gouda, Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn en Leimuiden richting de grens met Noord-Holland. Na het passeren van de provinciegrens, bij de Haarlemmerringvaart, kruist de N207 de A4 om vervolgens tussen Lisse en Hillegom aan te sluiten op de N208.

Afbeelding 1 op pagina 5 geeft het specifieke projectgebied, de N207-Noord, weer. Voor alle hier gepresenteerde trajectdelen wordt een planMER opgesteld. Voor het trajectdeel 2 (Alphen aan den Rijn – Kruisweg) wordt bovendien een verdiepingsslag tot op projectMER niveau uitgevoerd.

1.2

AANLEIDING

In het gebied rondom de N207-Noord is de komende jaren sprake van een groot aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen welke van invloed zijn op het verkeersaanbod in de regio rondom Alphen aan den Rijn. Dit vergroot de verkeersproblematiek op onder andere de N207-Noord. De provincie Zuid-Holland wil deze problemen graag aanpakken.

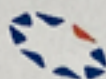
De problematiek op de N207-Noord is in het verleden al nader onderzocht. Hieronder staan de relevante eerder uitgevoerde onderzoeken.

Corridorstudie N207 (2006)¹

Gezien de huidige problemen op de N207 en de verwachte groei van het verkeersaanbod is door Provincie en enkele gemeenten in 2006 een Corridorstudie uitgevoerd naar de N207. In deze studie is niet alleen gekeken naar verkeersproblematiek op de N207 zelf, maar ook naar de problematiek in een ruimer gebied: de corridor N207. In deze studie zijn de optredende verkeersstromen in het gebied in beeld gebracht en de wijze waarop deze verkeersstromen resulteren in knelpunten. Vanuit de corridor studie N207 zijn in 2010 drie uitvoeringsbesluiten genomen conform het scenario 'beheerst groeien':

1. Versneld oppakken van het trajectdeel 2: Alphen aan den Rijn-Kruisweg.
2. Versneld oppakken van passage Leimuiden.

¹ De Corridorstudie N207 is te vinden via <http://www.zuid-holland.nl/n207> onder documenten.



3. Aanpakken van het ontbrekende deel van de bus corridor tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol, te weten de aanleg van busstroken in de trajectdelen 3 en 4 tussen de Kruisweg en de Drecht.

Verkenning versnellingsmogelijkheden bus 370 en aanleg busstrook N207 (2009)

Eind 2009 is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om buslijn 370 (Alphen aan den Rijn – Schiphol) te versnellen op de N207-Noord. Hierbij is ingezoomd op de knelpunten in de bebouwde kom van Alphen aan den Rijn en op de N207 tussen de kruising met de Kruisweg en Leimuiden.

Openbaar Vervoer in de corridor Alphen aan den Rijn – Schiphol (2009)

Voor de afronding van zijn bachelor studie Planologie aan de Universiteit van Amsterdam heeft [REDACTED] begin 2009, in opdracht van de Provincie Zuid-Holland een stage scriptie geschreven over het openbaar vervoer (OV) op de corridor Alphen aan den Rijn – Schiphol. In dit onderzoek is aandacht geschonken aan de effectiviteit en rendabiliteit van het OV-systeem op deze corridor in relatie tot diverse ruimtelijke plannen.

Verkenning capaciteitsverruiming N207-Noord (2011)¹

Parallel aan het nemen van de in de Corridorstudie N207 genoemde uitvoeringsbesluiten is de verkenning 'Capaciteitsverruiming N207 Alphen aan den Rijn- Leimuiden' opgesteld. Deze had als doel een overzicht te geven van de mogelijk te nemen maatregelen in de toekomst om de doorstroming op de N207 te verbeteren. De verkenning capaciteitsverruiming N207 is in januari 2011 ter kennisname aan de provinciale commissie Mobiliteit Kennis en Economie (onderdeel PS) aangeboden. Voor het uitvoeren van de maatregelen die in deze verkenning worden benoemd zijn geen financiële middelen beschikbaar. Bovendien heeft het uitvoeren van de in deze verkenning voorgestelde maatregelen alleen nut als ook de verkeersknelpunten in de gemeente Alphen aan den Rijn en bij de Leimuidenbrug (op grondgebied van Noord-Holland) worden opgelost.

Op basis van met name de Corridorstudie N207 en de Verkenning Capaciteitsverruiming N207-Noord heeft de provincie besloten om op korte termijn maatregelen te treffen die de doorstroming van het openbaar vervoer en het overige verkeer tussen Leimuiden en Alphen aan den Rijn verbeteren. In afbeelding 1 is aangegeven om welke maatregelen het gaat en op welke locaties de weg wordt aangepast. In de afbeelding zijn de trajectdelen 2 tot en met 5 aangegeven. Trajectdeel 1 is het traject tussen Alphen aan den Rijn centrum en de N207-Noord (onder andere Eisenhowerlaan en Prins Bernardlaan) en valt buiten de scope van dit project.

Naam verwijderd:
n.a.v. verzoek op grond van AVG
op 7-12-2020

¹ De verkenning Capaciteitsverruiming N207-Noord is te vinden via <http://www.zuid-holland.nl/n207> onder documenten.



Afbeelding 1
Plangebied aanpassing
bestemmingsplannen
N207-Noord.





1.3

DOELSTELLING VAN HET PROJECT

De doelstelling van het project is een verbreding van de N207 tussen Alphen aan den Rijn en de Leimuiderbrug³. Het betreft de verbreding van het wegvak tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg van 2x1 naar 2x2 en de aanleg van een busstrook die doorstroming van het openbaar vervoer verbetert en de reistijd per bus tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol vermindert. Ook moet het project voorzien in een veilige en vlotte passage van de N207 ter hoogte van Leimuider. Voor de lange termijn moet de busstrook de mogelijkheden bieden om, zonder ingrijpende maatregelen en bijbehorende kosten, gebruikt te worden als doelgroepstrook en/of als 2x2. Deze inzet als doelgroepstrook betreft zowel bussen als vrachtverkeer, de 2x2 is voor al het verkeer toegankelijk. Om deze wegverbreding mogelijk te maken is aanpassing van de bestemmingsplannen in zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als Kaag en Braassem noodzakelijk.

³ In het vervolg van dit document wordt deze verbreding van de N207 aangeduid als 'het project'.



HOOFDSTUK 2 Toelichting op de m.e.r.-procedure

2.1 AANLEIDING VOOR DE M.E.R.

Zoals in hoofdstuk 1 al aangegeven is, moeten zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als de gemeente Kaag en Braassem hun bestemmingsplan aanpassen om de verbreding van de N207 mogelijk te maken. Gezien de maatschappelijke relevantie van deze verbreding heeft de provincie als initiatiefnemer, samen met de gemeenten (als bevoegd gezagen) er voor gekozen gezamenlijk een vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen.

De aanleg van een busstrook langs de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden is overigens niet m.e.r.-plichtig op basis van onderdeel C uit het Besluit Milieueffectrapportage. Wel is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht op basis van artikel 1.1 uit onderdeel D. In dit artikel staat namelijk aangegeven: *“De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracelengte van 5 kilometer of meer.* Ondanks dat het project ‘slechts’ m.e.r.-beoordelingsplichtig is heeft de provincie Zuid-Holland er vrijwillig voor gekozen een m.e.r.-procedure te doorlopen.

TOELICHTING BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

In het Besluit Milieueffectrapportage staan activiteiten beschreven op basis waarvan wordt vastgesteld of plannen of besluiten m.e.r.-plichtig zijn. De meeste activiteiten zijn daarbij gekwantificeerd in lengte, aantal of omvang (bijvoorbeeld ‘een wegverbreding van 5 kilometer of meer’). Deze waarden zijn overigens slechts richtlijnen om de ernst van het effect te kunnen schatten. Voor de afweging ‘wel of geen m.e.r.’ is de inschatting of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft leidend.

Binnen het Besluit Milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in onderdeel C en D.

- Onderdeel C omvat activiteiten die worden vastgelegd in plannen en besluiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. In het geval dat geconstateerd wordt dat de activiteit nadelige gevolgen heeft voor het milieu moet bij de voorbereiding van het besluit de m.e.r.-procedure worden doorlopen.
- Onderdeel D omvat activiteiten die worden vastgelegd in plannen en besluiten ten aanzien waarvan het Bevoegd Gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In dat geval moet bij de voorbereiding van het besluit de procedure van de m.e.r.-beoordeling worden doorlopen om te bepalen of in sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en dus m.e.r.-plicht.

In bijlage 1 is deze m.e.r.-procedure schematisch weergegeven in relatie tot een bestemmingsplanprocedure.



2.2 DOEL VAN DE MEDEDELING

De Mededeling wordt opgesteld door de provincie Zuid-Holland en vervolgens ingediend bij de gemeenten. De indiening van de Mededeling vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In de Mededeling wordt beschreven wat de initiatiefnemer van plan is en wordt inzicht gegeven in de aard, omvang en locatie van de voorgenomen activiteit. Daarnaast wordt aangegeven welke alternatieven en varianten worden onderzocht en wordt een afbakening gegeven van de in het MER te beschrijven milieueffecten.

Het bevoegd gezag kan er voor kiezen deze Mededeling ook voor te leggen aan betrokken inwoners, belangengroepen, wettelijke adviseurs en eventueel de commissie voor de m.e.r.⁴

2.3 M.E.R.-PROCEDURE

De wet Milieubeheer maakt onderscheid in een uitgebreide en een beperkte m.e.r.-procedure. Omdat het hier een bestemmingsplanwijziging betreft is voor dit project de uitgebreide procedure van toepassing. Na de Mededeling kent de m.e.r. procedure nog een aantal stappen die hieronder zijn toegelicht.

Stap 1: Openbare kennisgeving (extra waarborg)

De gemeenten geven in een openbare kennisgeving aan dat voor de bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de verbreding van de N207-Noord een m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

In de openbare kennisgeving moet worden aangegeven of de commissie voor de m.e.r. of een andere (onafhankelijke) instantie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen. Het bevoegd gezag kan er vrijwillig voor kiezen de Mededeling aan de commissie voor de m.e.r. voor te leggen. De commissie brengt binnen de gestelde termijn (zes weken) van de ter inzage legging een advies uit aan het bevoegd gezag over de reikwijdte en detailniveau voor het MER.

Stap 2: Raadplegen bestuursorganen en advisering over reikwijdte en detailniveau

Na de bekendmaking moeten de reikwijdte en het detailniveau van het MER worden bepaald. De bestuursorganen 'die als gevolg van het wettelijk voorschrift waarop het plan berust bij de voorbereiding van het plan moeten worden betrokken' worden geraadpleegd. Het bevoegd gezag adviseert vervolgens de initiatiefnemer over reikwijdte en detailniveau; de informatie die het MER naar haar mening moet bevatten om, voor wat betreft het milieu, een goed onderbouwd ruimtelijk besluit te nemen.

Stap 3: Opstellen en aanvaarding MER

Aan de hand van het advies wordt vervolgens het MER opgesteld. In een MER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht door een beschrijving en beoordeling van de effecten van alle in redelijkheid in beschouwing te nemen alternatieven. In hoofdstuk 3 van deze Mededeling zijn het alternatief en de varianten globaal beschreven. Eenmaal voltooid wordt het MER voorgelegd aan beide gemeenten.

⁴ Het al dan niet inschakelen van deze commissie is een keuze van Bevoegd Gezag.





Het bevoegd gezag legt het MER ter visie samen met het ontwerp van het ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan, ter inzage gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn. Tegelijkertijd wordt een exemplaar van het MER ter toetsing naar de commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs gestuurd.

Stap 4: Inspraak en toetsing

Tot zes weken na de ter visie legging van het MER heeft iedereen, inclusief de wettelijke adviseurs, de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen. Binnen de periode van ter inzage legging brengt ook de commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uit. In het toetsingsadvies wordt beoordeeld of het MER naar het oordeel van de commissie volledig is en voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluit te komen over het vaststellen van de bestemmingsplannen.

Stap 5: Evaluatie van de effecten na realisatie.

Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het bestemmingsplan in kaart te brengen en te evalueren. In de ontwerpwijziging van de wet Milieubeheer is deze verplichting niet opgenomen als procedurestap, maar omdat deze verplichting altijd volgt na het vaststellen van het plan, kan dit als laatste stap van de m.e.r.-procedure worden gezien. In het MER moet al worden aangegeven welke aspecten van het plan voor evaluatie in aanmerking komen.



HOOFDSTUK

3

Wat wordt er in het MER onderzocht?

In een m.e.r.-studie worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit inzichtelijk gemaakt. In dit hoofdstuk is beschreven hoe het m.e.r.-onderzoek wordt opgebouwd, welke alternatieven er worden onderzocht en welke onderzoeken er in het MER worden meegenomen. Daarbij geldt dat voor de gehele N207-Noord een planMER wordt uitgevoerd. Voor het trajectdeel 2 Alphen aan den Rijn – Kruisweg wordt bovendien een verdiepingsslag tot op projectMER niveau uitgevoerd.

3.1

WAT WORDT ER IN HET MER ONDERZOCHT?

In de bestaande situatie is de N207 tussen Alphen aan den Rijn en de Leimuiderbrug over vrijwel het grootste deel als 2x1 aangelegd. Op een aantal plaatsen is momenteel al sprake van een breder profiel. Dit betreft het stuk tussen de Leimuiderbrug en de Burgemeester Bakhuisenlaan (2x2), het stuk tussen de Eisenhowerlaan en de Kruisweg (busstrook) en ter hoogte van het kruispunt met de Vriezenweg (opstelstroken). Daarnaast zijn er in de huidige situatie nog een aantal landbouwoversteken en een veetunnel. Deze zijn nodig omdat de N207-Noord dwars door landbouwpercelen loopt. De maximale snelheid op de weg bedraagt 80 km/u.

Afbeelding 2

De N207 tussen Alphen aan den Rijn en Rijnsaterwoude ter hoogte van de Kruisweg.



In het MER worden de alternatieven en varianten afgezet tegen de situatie na autonome ontwikkelingen (het referentiekader). De autonome ontwikkeling worden gevormd door de ontwikkelingen, op zowel de N207 zelf als in de omgeving, waarover al een besluit is genomen en welke voor 2025 ook gerealiseerd worden als de N207 niet verbreed wordt. Het is van belang de autonome ontwikkeling te bepalen, omdat in een MER de effecten van de varianten worden vergeleken ten opzichte van de referentiesituatie. De autonome ontwikkeling - die ook wel wordt aangeduid als referentiesituatie - wordt in het MER nader omschreven.





Op basis van de referentiesituatie worden de milieueffecten van de alternatieven en varianten in het studiegebied bepaald. Het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten van de wegverbreding verwacht worden. Voor met name lucht en geluid geldt dat het studiegebied veel groter is dan het plangebied (het gebied waarbinnen de wegverbreding plaats vindt).

In de volgende paragraaf zijn de alternatieven en varianten toegelicht. In paragraaf 3.4 is op hoofdlijn aangegeven welke onderzoeken er ten behoeve van het MER worden uitgevoerd. Aan de hand van de milieueffecten wordt in het MER aangegeven of en zo ja welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn.

3.2

ALTERNATIEF EN VARIANTEN

De basis van alle alternatieven en varianten wordt gevormd door de uitgangspunten voor de verbreding van de weg. Deze uitgangspunten worden ontleend vanuit de doelstelling van het project en het beleidskader met betrekking tot provinciale wegen.

Voor de N207-Noord gelden op hoofdlijn de volgende uitgangspunten:

- De rijsnelheid op de provinciale weg blijft 80 km/u.
- Het wegprofiel van de busstrook langs de N207-Noord moet breed genoeg zijn om in te toekomst te voldoen aan de doelstellingen van een doelgroepstrook en een 2x2.
- De verbreding van de weg vindt plaats in oostelijke richting om de historische bomennrij aan de westkant te sparen en omdat aan de oostkant minder verschillende eigendomspercelen zijn.
- Alle bestaande landbouwoverstekten worden opgeheven. Immers, door verbreding van het profiel van de weg zijn vanuit veiligheidsoverwegingen deze overstekten niet meer toegestaan. Voor de ontsluiting van de landbouwpercelen wordt in het MER naar alternatieven gezocht.
- Het kruispunt van de N207 met de Kruisweg en de aansluiting Rijnsaterwoude worden aangepast aan de nieuwe situatie.

In de navolgende tabel is per trajectdeel (zie afbeelding 1) de huidige vormgeving van de weg ten opzichte van het alternatief en de varianten weergegeven.

Tabel 1
Overzicht alternatief en varianten.

Trajectdeel	Nu	Alternatief	Variant 1a	Variant 1b
2	2x2	2x2 met busstrook	Geen variant	
3	2x1	2x1 met busstrook	Geen variant	
4	2x1	2x1 met busstrook	Geen variant	
5 Passage Leimuiden Kruispunt Burg. Bakhuizenlaan	2x2 met busstrook	2x2 met busstrook (nieuwe kruising)	Viaductvariant	Haarlemmermeer-variant

Eén alternatief

Op basis van de projectdoelstelling en bovengenoemde uitgangspunten is er slechts sprake van één alternatief, de uitbreiding van het bestaande wegprofiel met een busstrook inclusief de verbreding van 2x1 naar 2x2 tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg. De busstrook wordt daarbij zo aangelegd dat deze op langere termijn ook geschikt is om gebruikt te worden als doelgroepstrook en/of 2x2 (met gelijkvloerse kruisingen).

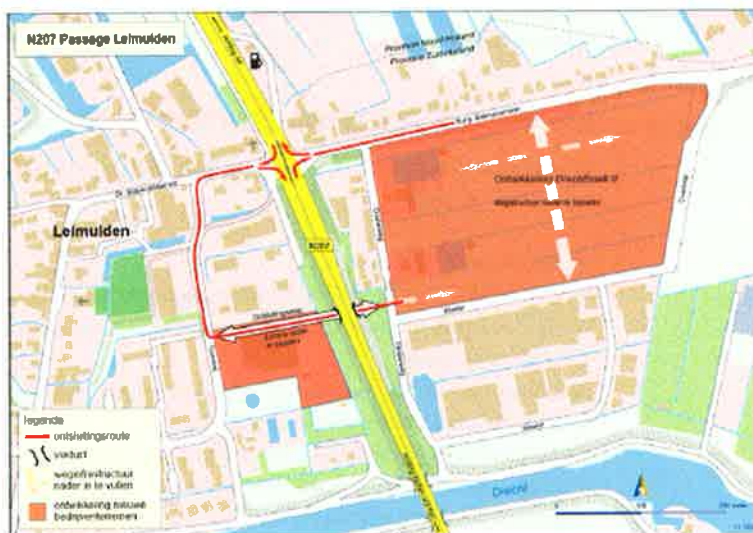


Twee varianten

Naast het bovengenoemde alternatief wordt er in het MER onderscheid gemaakt in twee varianten. Deze varianten hebben betrekking op de passage van de Burgemeester Bakhuizenlaan met de N207. De eerste variant betreft een viaduct, de tweede variant is een Haarlemmermeeraansluiting. Op de volgende pagina zijn ter illustratie beide varianten schematisch weergegeven. Voor het MER worden deze ontwerpen nader uitgewerkt.

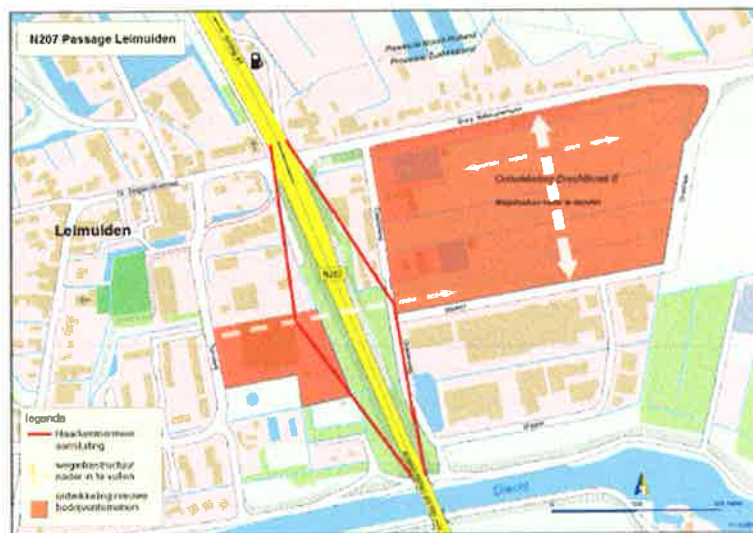
Afbeelding 3

Variant 1a:
Viaductvariant.



Afbeelding 4

Variant 1b:
Haarlemmermeeraansluiting.



3.3

SCENARIO'S VOOR DE LANGERE TERMIJN

Zoals in de doelstelling van het project ook al is aangegeven moet de uitbreiding van de provinciale weg ook voor de lange termijn geschikt zijn. Dat houdt concreet in dat de busstrook op deze termijn ook gebruikt moet kunnen worden als doelgroepstrook en/of als 2x2. Deze mogelijkheden worden in het MER onderzocht als scenario.



Het grootste verschil tussen een busstrook en een doelgroepstrook zijn de verkeersintensiteiten (gebruik door alleen bussen versus gebruik door bussen én vrachtwagens), wat gevolgen heeft voor de thema's lucht, geluid en verkeersveiligheid. Qua ruimtebeslag verandert er niets. Ook voor het scenario 2x2 is geen extra ruimtebeslag nodig. De milieueffecten van dit scenario worden daarom ook alleen onderzocht op de thema's die beïnvloed worden door veranderende verkeersintensiteiten.

3.4

WELKE ONDERZOEKEN WORDEN ER UITGEVOERD?

In deze paragraaf is per thema op hoofdlijnen weergegeven welke effecten in het MER onderzocht worden.

Verkeer en vervoer

Bij het thema verkeer en vervoer wordt ingegaan op de vervoerwaarden van de verschillende alternatieven en de effecten op de bereikbaarheid van het kruisende en aansluitende verkeer.

Specifieke onderdelen waaraan aandacht geschonken wordt zijn de verkeersafwikkeling (door middel van intensiteiten en capaciteit), verliestijden (door middel van voertuigverliesuren), reistijden (door middel van reistijdwinst en reistijdverhouding), de betrouwbaarheid (door middel van reistijdbetrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet), de bezettingsgraad op kruispunten en verkeersveiligheid. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel met als referentiejaar 2025 (het huidige verkeers model gebruikt nog 2020 als referentie).

Op zichzelf staande
robuustheidsanalyse
westelijke randweg
Alphen aan den Rijn.

Voor een eventueel aan te leggen westelijke randweg Alphen aan den Rijn (die buiten de scope van het m.e.r. valt omdat hier geen sprake is van een autonome ontwikkeling!), wordt tevens nog een robuustheidsanalyse uitgevoerd op basis van het verkeersmodel. Er wordt hierbij getoetst wat er gebeurt met de verkeersafwikkeling als de randweg er in de toekomst toch gaat komen. Dit betekent in feite dat de verkeerscijfers van de N207-Noord nogmaals worden doorgerekend waarbij er van wordt uitgegaan dat deze randweg aanwezig is. De uitkomst hiervan is losstaand en niet van invloed op het MER.

Geluid en trillingen

Bij het thema geluid wordt aan de hand van geluidsberekeningen bepaald welke effecten de vergroting van de capaciteit van de N207-Noord heeft op nabijgelegen relevante geluidgevoelige bestemmingen. Het betreft voornamelijk woningen. Aangegeven wordt hoeveel woningen er in de referentiesituatie in een bepaalde geluidsklasse vallen en welke invloed de varianten hierop hebben. Ook wordt het aantal 'gehinderden' binnen een bepaalde geluidsklasse in beeld gebracht, zowel in de referentiesituatie als in de nieuwe situatie.

Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteit onderzoek voor infrastructuurprojecten richt zich op de overschrijding van de normen voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10 en PM2,5). Berekend wordt of de nieuwe situatie (de varianten) van invloed zijn op de luchtkwaliteit in het gebied.



Ruimtegebruik

In het kader van het ruimtegebruik wordt voornamelijk gekeken naar het ruimtebeslag van de wegverbreding. Daarbij wordt in beeld gebracht of er woningen gesloopt moeten worden en hoeveel ruimtebeslag er plaats vindt op landbouwgrond en bedrijventerreinen. Ook worden de gevolgen voor eventuele recreatiegebieden en voorzieningen in beeld gebracht.

Landschap en cultuurhistorie/archeologie

Bij het thema landschap en cultuurhistorie wordt ingegaan op de effecten van de verbreding van de N207-Noord op de landschappelijke structuur en de beleving daarvan. Ook wordt onderzocht wat de effecten zijn op aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied.

Natuur

Bij het thema natuur wordt onderzocht wat de effecten zijn op beschermde gebieden en beschermde soorten (flora en fauna). Het gaat daarbij om: vernietiging van leefgebied (door ruimtebeslag), verstoring (door geluid, licht en beweging), barrièrewerking en een toets of er een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden plaats vindt. Op basis van de onderzoeksresultaten naar effecten op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie in het kader van de Verkennende studie is dit laatste overigens niet waarschijnlijk.

Bodem en water

Bij het thema bodem en water wordt onderzocht wat het effect is op de waterstructuur, waterkwaliteit en -kwantiteit en bodem. Aan de hand van vooral het ruimtebeslag van de wegverbreding wordt inzichtelijk gemaakt welke gevolgen dit heeft voor de waterhuishouding en of er wellicht verontreinigingslocaties worden aangetast. Daarnaast wordt kwalitatief beoordeeld of de wegverbreding van invloed is op de waterkwaliteit.

Sociale aspecten

Voor het onderdeel sociale aspecten wordt gekeken naar een tweetal aspecten:

- Barrièrewerking (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners).
- Sociale veiligheid (bijvoorbeeld impact op veiligheidsbeleving in avond en nacht als nieuwe bushaltes zijn aangelegd).

Externe veiligheid

In de Verkennende Studie (ARCADIS, 2010)⁵ is geconstateerd dat de externe veiligheid – de overlijdenskans ten gevolge van calamiteiten met gevaarlijke stoffen nadat de N207-Noord is aangelegd – geen relevante kwestie is voor het MER.

⁵ In de Verkenning naar de Capaciteitsverruiming N207 wordt verwezen naar: Verkenning externe veiligheidsrisico's provinciale infrastructuur - Rapportage; ARCADIS, 12 maart 2009 (074081442:A / D01011.000038).





Wijze van effectbepaling

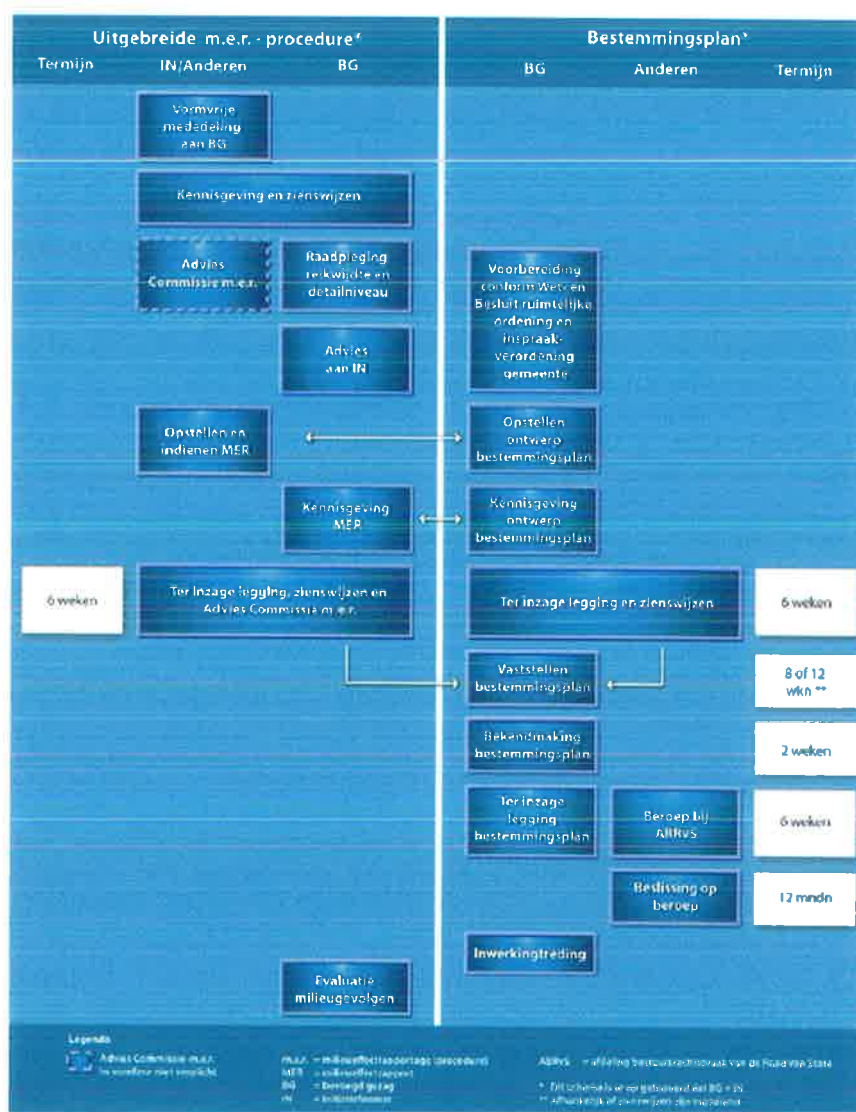
Afhankelijk van het milieuaspect worden de effecten of kwantitatief of kwalitatief bepaald. Per aspect wordt bepaald hoe het alternatief scoort ten opzichte van de autonome ontwikkeling en of de varianten onderscheidend zijn. Hiervoor wordt zoveel mogelijk een vijfpuntenschaal toegepast. Deze loopt van sterk negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling (-), negatief (-), neutraal (0), positief (+) tot sterk positief (++). Per aspect wordt de waarderingssystematiek gedefinieerd. De uitkomsten van de variantenvergelijking per aspect worden samengevat in een totaaloverzicht (effectenmatrix).

Na aanleiding van de geconstateerde effecten worden er mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Ook wordt er een hoofdstuk 'Leemten in kennis' opgenomen waarin onzekerheden in inputgegevens worden aangegeven.



BIJLAGE 1

Schematische weergave uitgebreide m.e.r.-procedure





Colofon

HERZIENE MEDEDELING AAN BEVOEGD GEZAG M.E.R. aanpassing bestemmingsplannen N207 Alphen aan den Rijn tot Leimuiderbrug

OPDRACHTGEVER:

Provincie Zuid-Holland
B120760

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

E.H.C. Beishuizen MSc.
drs. M.M.G. Doelman

GECONTROLEERD DOOR:

drs. M. Amelink

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. M.M.G. Doelman

6 december 2011
075499745:C

ARCADIS NEDERLAND BV
Piet Mondriaanlaan 26
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Tel 033 4771 000
Fax 033 4772 000
www.arcadis.nl
Handelsregister 9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens
uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke
toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document
worden vervoelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door
middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

Gemeente
Alphen aan den Rijn




Kaag en Braassem GEMEENTE



Bijlage II Advies Commissie voor de milieueffectrapportage nr. 2556

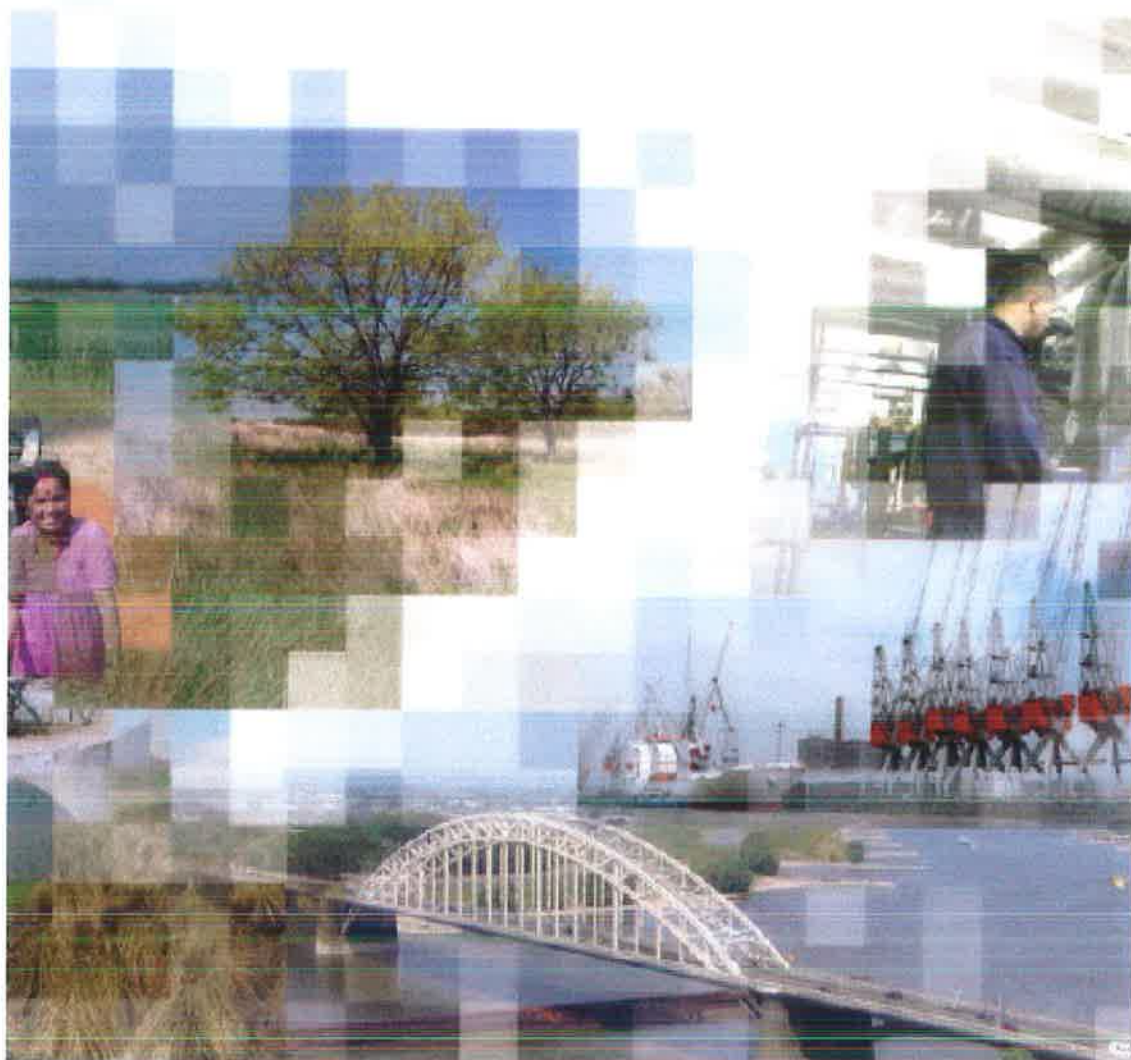


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Aanpassing N207 Alphen aan den Rijn – Leimuiderbrug

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

20 februari 2012 / rapportnummer 2556-87



1. Hoofdpunten van het MER

De provincie Zuid-Holland wil de verkeersdoorstroming op de provinciale weg N207-Noord, gelegen tussen Alphen aan den Rijn (vanaf de kruising met de Eisenhowerlaan) en de Leimuiderbrug in Leimuiden verbeteren. Voorziene maatregelen zijn de verbreding van het wegvak tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg van 2x1 naar 2x2 en de aanleg van een busstrook die doorstroming van het openbaar vervoer verbetert en de reistijd per bus tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol vermindert. Daarnaast wordt de Drechtbrug verbreed en de passage van de Burgemeester Bakhuizenlaan met de N207 aangepast. Voor de besluitvorming over de bestemmingsplannen wordt een procedure voor de milieueffectrapportage doorlopen. De gemeenten Alphen aan den Rijn en Kaag en Braassem zijn bevoegd gezag. De gemeente Alphen aan den Rijn treedt op als coördinerend bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een gedegen beschrijving van de voorgeschiedenis, de eerdere (verkeers)studies in de regio en de relevante besluitvorming;
- een analyse van de aard, omvang en oorzaak van de problemen met betrekking tot de bereikbaarheid van locaties, de verkeersafwikkeling, en -veiligheid en de leefbaarheidsaspecten;
- een beschrijving van een concrete doelstelling(en) op basis van de probleemanalyse;
- een vergelijking van het alternatief, de varianten en scenario's op basis van de doelstelling (verkeersaspecten) en de effecten op geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, landschap en natuur.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de herziene Mededeling van de m.e.r.-procedure voor de N207-Noord tussen Alphen aan den Rijn en de Leimuiderbrug in Leimuiden (d.d. 6 december 2011). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de Mededeling voldoende aan de orde komen.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

2. Probleemstelling, doel en beleid

2.1 Probleemstelling en doel

Beschrijf in het MER (kwantitatief) de omvang en locaties van de problemen in de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling voor de verschillende vervoerwijzen, alsmede de milieuknelpunten zoals door geluidhinder en luchtkwaliteit. Beschrijf hoe deze problemen gekoppeld zijn aan de verkeersproblematiek op andere delen van de N207 en in andere delen van de regio. Ga hierbij met name in op de problematiek door de congestie nabij de brug bij Leimuiden en bij de verkeersstructuur rondom Alphen aan den Rijn.

In de Mededeling staat beschreven dat de doelstelling van het voornemen bestaat uit een verbreding van de N207 tussen Alphen aan den Rijn en de Leimuiderbrug. De doelstelling moet echter volgen uit de problemen die met het voornemen opgelost moeten worden. Concretiseer de doelstelling door de doorstromingsproblemen en overige problemen met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid in het MER kwantitatief te beschrijven en per probleem aan te geven in welke mate deze problemen in de toekomst opgelost moeten worden.

2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de aanpassing van de N207. Beschrijf in het MER of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op de relatie tussen het voornemen en:

- de gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen van Alphen aan den Rijn en Kaag en Braasem;
- het provinciaal verkeer- en vervoersplan (met name met betrekking tot het provinciale wegennet waaronder de N11 en de N207 en het mobiliteitsbeleid waaronder het openbaar vervoer);
- de visie en 'Samenwerkingsovereenkomst Oude Rijnzone';
- de Corridorstudie N207;
- de nota Mooi Zuid-Holland Route;
- de nota Groene lijnen door stad en landschap, Landschapsplan provinciale infrastructuur provincie Zuid-Holland, uitgangspunten en visie.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Alternatieven

De voorgenomen activiteit betreft de verbreding van het wegvak tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg van 2x1 naar 2x2 rijstroken en de aanleg van een busstrook over het gehele traject die doorstroming van het openbaar vervoer verbetert en de reistijd per bus tussen

Alphen aan den Rijn en Schiphol vermindert. Ook moet het voornemen voorzien in een veilige en vlotte passage van de N207 ter hoogte van Leimuiden. Dit gebeurt door de Drechtbrug te verbreden en de kruising van de Burgemeester Bakhuizenlaan met de N207 aan te passen.

In het milieueffectrapport (MER) worden enkel twee varianten voor de passage van de Burgemeester Bakhuizenlaan met de N207 onderzocht. Naast de referentie en de voorgenomen activiteit worden geen alternatieven onderzocht. Het is daarom van belang in het MER de eerdere trechtering van alternatieven goed te onderbouwen op basis van de probleemanalyse, het probleemoplossend vermogen en de milieugevolgen. Beschrijf hoe de probleemanalyse en de daaruit volgende doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald. Geef in het MER kort aan welke alternatieven en varianten in het verleden eerder zijn onderzocht en waarom deze in het MER niet verder onderzocht zullen worden. Ga daarbij met name in op de milieuargumenten die bij de trechtering van alternatieven is gebruikt.

3.2 Lange termijn scenario's

Voor de lange termijn moet de busstrook de mogelijkheden bieden om, zonder ingrijpende maatregelen en bijbehorende kosten, gebruikt te worden als doelgroepstrook en/of als 2x2 rijstroken. Deze inzet als doelgroepstrook betreft zowel bussen als vrachtverkeer, de 2x2 is voor al het verkeer toegankelijk.² Beschrijf de maximaal te verwachten effecten van deze twee scenario's. Ga daarbij ook in op de gevolgen van deze twee scenario's op het openbaar vervoer in vergelijking met het gebruik van 1 rijstrook voor al het gemotoriseerde verkeer met 1 busstrook.

Beschrijf ook een scenario waarin een noordwestelijke rondweg van Alphen aan den Rijn gerealiseerd wordt.³ Uit een studie van de gemeente Alphen aan den Rijn⁴ en de Corridorstudie N207 blijkt dat de verkeersintensiteiten op de N207 ten noorden van Alphen aan den Rijn aanzienlijk toe zullen nemen door een noordwestelijke rondweg.

Beschrijf voor alle bovengenoemde scenario's eerst de effecten op verkeersintensiteiten en vervolgens de (maximale) milieugevolgen voor onder meer geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en verstoring voor flora en fauna. Zie hiervoor de toelichting in hoofdstuk 4 van dit advies: 'Milieugevolgen'.

-
- ² De Kamer van Koophandel Den Haag, de Verenigde Ondernemers Alphen aan den Rijn (VOA), Transport en Logistiek Nederland (TLN), VNO-NCW West, EVO en Distripool vragen in het MER uit te gaan van een volledige verbreding van de N207 naar 2x2 rijstroken voor al het gemotoriseerde verkeer. Deze verbreding is onder andere noodzakelijk om het verkeer bij de herstructurering van bedrijventerreinen Hoogwaard, Rijnhaven en Broekvelden in de Oude Rijnzone mogelijk te maken.
 - ³ De Kamer van Koophandel Den Haag, de Verenigde Ondernemers Alphen aan den Rijn (VOA), Transport en Logistiek Nederland (TLN), VNO-NCW West, EVO en Distripool vragen een robuustheidsanalyse waarin de effecten van deze randweg, inclusief Maximabrug en de verkeersafwikkeling vanuit het noorden richting Alphen aan den Rijn zijn beschreven.
 - ⁴ DHV, Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg), 24 januari 2012

3.3 Referentie

Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht en korte beschrijving van de ruimtelijke en infrastructurele plannen en projecten die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersbeeld (intensiteit, doorstroming, veiligheid) op de N207. Houd daarbij rekening met andere geplande ontwikkelingen die, in samenhang met de voorgenomen activiteit, tot veranderingen in verkeersintensiteiten kunnen leiden. Beschrijf ook of er los van het voornemen eventuele maatregelen gepland staan om de doorstroming op de N207 te verbeteren. Presenteer deze ontwikkelingen voor zover mogelijk in een goed leesbare kaart. Beschrijf de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de weg en hoe deze interfereren met de wegbeleving en het gebruik van de weg.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Onderbouw de keuze van de rekenregels en -modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor verkeer, luchtkwaliteit en geluid worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels en -modellen. Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van het alternatief, de beide varianten en de scenario's.

Beschrijf de milieueffecten zoveel mogelijk kwantitatief. Werk beeldend, geef de effecten zoveel mogelijk weer op kaarten en in overzichtstabellen. Maak daarbij onderscheid tussen doelbereik (verkeerseffecten) en milieugevolgen. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Beschrijf effecten ook in cumulatie met effecten van andere ontwikkelingen in het studiegebied.

Neem als studiegebied het gebied waar milieueffecten van de voorgenomen activiteit te verwachten zijn. Geef in het MER zo mogelijk op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd. Het studiegebied zal dus voor de verschillende milieugevolgen verschillend zijn.

De weg gaat door het open landschap van drie historisch en landschappelijk belangrijke polders, te weten de Polder Vierambacht, de Wassenaarsche Polder en de Vriesekoopsche Polder. De overgangen van de ene naar de andere polder, de ruimtelijke verschijningsvorm van het wegprofiel en de detaillering vragen een ruimtelijke uitwerking zoals beschreven in paragraaf 4.4.

Houd voor het prognosejaar het jaar 2025 aan. Hiermee is de robuustheid voldoende geborgd, gezien het jaar waarin het MER gereed komt en het jaar van de realisatie van het voornemen.

4.2 Verkeer

Beschrijf voor de referentie, het alternatief, de varianten en de scenario's:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar intern, extern (inkomend en uitgaand) en doorgaand verkeer. Geef tevens aan hoe de verdeling is in personenautoverkeer en vrachtverkeer op het (hoofd)wegennet. Maak inzichtelijk welke verschuivingen er ten opzichte van de referentiesituatie zijn in:
 - a. regionale verkeersstromen (verkeersaantrekkende werking);
 - b. voor de twee varianten in Leimuiden in detail;
- in welke mate het wegennet een goede robuustheid heeft, dat wil zeggen dat bij een afsluiting of overbelasting van een schakel in het wegennet toch voldoende bereikbaarheid van bijvoorbeeld Schiphol is gegarandeerd;
- wat de I/C-verhoudingen op de wegvakken en vooral de afwikkelingskwaliteit van de belangrijke (probleem-)kruispunten in het studiegebied zijn. Beschrijf de omvang van de voertuigverliesuren. Breng vervolgens in beeld welke restcapaciteiten beschikbaar zijn voor verkeersontwikkelingen in de periode na het prognosejaar;
- voor de referentie, het alternatief, de varianten en de scenario's hoeveel voertuigkilometers in het plan- en studiegebied worden gemaakt, met daarbij een onderscheid naar de verkeerssoorten personenverkeer en vrachtverkeer. Geef ook aan in elke mate de alternatieven een positief effect hebben op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;
- de verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen verkeersslachtoffers (bij voorkeur kwantitatief m.b.v. risicocijfers en kentallensystematiek) als aan de toepassing van de ontwerputgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (een gedegen kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig');
- de effecten op de oversteekbaarheid van de N207.

4.3 Woon- en leefomgeving

4.3.1 Geluid

Breng de geluidbelasting in beeld langs de relevante wegen en ter hoogte van gevoelige bestemmingen voor de referentiesituatie en het voornemen met het alternatief, de beide varianten en de scenario's. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006. Presenteer de geluidscontouren op topografische kaarten.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB in stappen van 5 dB en de toe- en afname van aantallen geluidgehinderden.

Geef in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van extra geluidschermen of 'stiller asfalt', dubbellaags zoab) getroffen kunnen c.q. moeten worden en wat de effecten van deze maatregelen zijn.

Geluid is relevant bij een toe- of afname van 1 dB of meer. Dit komt ongeveer overeen met een verkeerstoename van 30% of meer of een afname van 20% of meer ten opzichte van de referentiesituatie.

4.3.2 Luchtkwaliteit

Breng de concentraties PM₁₀ en NO₂ langs de relevante wegen en ter hoogte van gevoelige bestemmingen in beeld voor de referentiesituatie het voornemen met het alternatief, de beide varianten en de scenario's (ook onder de grenswaarden⁵). Ga ook in op PM_{2,5}⁶.

Beschouw de wegen die ook voor het milieuaspect geluid worden beschouwd. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourkaarten⁷ en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.⁸

4.3.3 Gezondheid

Indien sprake van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit en/of geluidbelasting⁹, dienen de consequenties voor de volksgezondheid (kwantitatief) in beeld te worden gebracht.¹⁰ Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties.¹¹

Geef ook aan of er autonome ontwikkeling (nieuwe woongebieden) in het studiegebied zijn waardoor het alternatief, de varianten of de scenario's mogelijk in de toekomst gevolgen zullen hebben voor de volksgezondheid.

Laat zien welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

-
- ⁵ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.
- ⁶ Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM_{2,5} nog niet opgenomen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Indien deze rekenmethoden ten tijde van het opstellen van het MER nog niet in de Regeling zijn opgenomen, bereken of bereken de concentraties PM_{2,5} dan op basis van de dan best beschikbare rekenmodellen.
- ⁷ Gebruik hiervoor voldoende onderscheidende klassebreedtes.
- ⁸ Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.
- ⁹ Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m³ of 1 dB L_{den}. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.
- ¹⁰ Bijvoorbeeld t.a.v. luchtverontreiniging de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen en bij geluidbelasting het aantal mensen dat geluidhinder en/of slaapverstoring ondervindt.
- ¹¹ Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:
- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
 - GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
 - WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

4.4 Landschap

Maak de cultuurhistorische en landschappelijke waarden inzichtelijk. Ga daarbij in het bijzonder in op die waarden waarvoor delen van het studie- en plangebied tot Nationaal Landschap "Groene Hart" zijn benoemd. Formuleer heldere en verifieerbare criteria om de ruimtelijke gevolgen aan te toetsen. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van het waardevolle materiaal verzameld in de Landschapsvisie N207 en de provinciale nota 'Groene Lijnen in het landschap'. Geef daarbij een overzicht, typering en waardering van de landschapstypen en -elementen in het studie- en plangebied aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid.

Geef vervolgens een beschrijving van de effecten van hoe de varianten in Leimuiden met hun ongelijkvloerse oplossingen. Hoe sluiten de twee te bestuderen varianten aan op het bestaande wegenpatroon in het dorp, hoe kunnen langzaam verkeersdeelnemers hun weg vinden, hoe is de ruimtelijke verschijningsvorm van de beide varianten etc. Werk met duidelijk leesbare en begrijpbare animatietekeningen en/of -foto's.

Gebruik in het algemeen visualisaties om het karakter van het landschap vast te leggen wat betreft de karakteristieke openheid, ruimtelijke structuren, zichtlijnen en de belangrijkste beeld dragers en om de effecten van het voornemen en de varianten inzichtelijk te maken. Doe dit beeldend: maak bijvoorbeeld vergelijkende foto-impresies van het nu en het straks.

Behandel hierbij in ieder geval:

- Openheid/panorama;
- Barrièrewerking;
- Beleving van zowel de weggebruikers van de N207 als van de kruisende wegen en paden;
- Kruisingen met de Leidsche Vaart en de Drecht;
- Watercompensatie;
- Faunapassages;
- De entrees van Alphen respectievelijk Leimuiden;
- Detaillering/wegmeubilair.

4.5 Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van bekende en verwachte cultuurhistorische waarden in het plangebied. De route loopt parallel aan de eeuwenoude Herenweg, de antieke verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam, via Alphen en Gouda. Het zichtbaar en beleefbaar maken en houden van de antieke route is in het provinciale beleid speerpunt.

Besteed aandacht aan alle drie de facetten van cultuurhistorie:

- archeologie;
- gebouwd erfgoed;
- cultuurlandschap.

Beschrijf de beleefde kwaliteit, de fysieke kwaliteit en de inhoudelijke kwaliteit van aanwezige waarden. Hierbij kan eventueel gebruik gemaakt worden van de waarderingscriteria uit de

'Handreiking cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA'.¹² Beschrijf de effecten van het alternatief, de varianten en de scenario's op deze kwaliteiten. Beschrijf ook in welke mate effecten op cultuurhistorische waarden gemitigeerd kunnen worden binnen het alternatief, de varianten en de scenario's. Uit het MER moet in ieder geval blijken in hoeverre de alternatieven/varianten/scenario's verschillen ten aanzien van effecten op bekende of verwachte cultuurhistorische waarden.

4.6 Natuur

4.6.1 Algemeen

Geef in het MER aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn in het studiegebied.¹³ Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Ga daarna in op de ingreep-effectrelatie tussen de voorgenomen activiteit en de in het studiegebied aanwezige natuurwaarden. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen¹⁴ is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen.

Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

4.6.2 Gebiedsbescherming¹⁵

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en de Ecologische hoofdstructuur (EHS).¹⁶ Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (externe werking).

Geef per gebied de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden.

¹² Witteveen+ Bos, 2007: 'Handreiking cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA', opgesteld in opdracht van de rijksdienst voor het Cultureel erfgoed. Van deze handreiking is ook een samenvatting uit 2009 beschikbaar.

¹³ Het is, afhankelijk van het voorliggende besluit, mogelijk een selectie van te beschrijven habitats en soorten te maken. Ook het gekozen detailniveau van de beschrijvingen kan verschillen. Motiveer deze selectie en het gekozen detailniveau in het MER.

¹⁴ Geef aan of het bijvoorbeeld gaat om vernietiging van leefgebied door ruimtebeslag, verstoring door licht en geluid, verdroging of vermatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking of vermeting en verzuring door deposities van stikstof.

¹⁵ Op de website <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/biodiversiteit/leefgebieden-beschermen> is uitgebreide informatie te vinden over de specifieke gebiedsbescherming.

¹⁶ Let op: naast Natura 2000- en EHS-gebieden zijn er andere beschermde gebieden, zoals beschermde natuurmonumenten (art. 10 Natuurbeschermingswet 1998) en beschermde leefomgevingen (art. 19 Flora- en faunawet). Elk gebied kent zijn eigen beschermingsregime.

Natura 2000-gebieden

Geef voor het Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse plassen':

- de instandhoudingsdoelstellingen¹⁷ voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit¹⁸ van habitattypen en leefgebieden voor soorten;
- de actuele en verwachte populatieomvang van soorten aan de hand van meerjarige trends.

Onderzoek of er gevolgen voor de Nieuwkoopse plassen zijn. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor het Natura 2000-gebied, geldt dat een Passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.¹⁹ Bij plan-MER moet deze Passende beoordeling onderdeel uitmaken van het MER.²⁰

Onderzoek, indien van toepassing, in de Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van de Nieuwkoopse plassen niet aantast.²¹ Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets²² met succes wordt doorlopen.²³

Ecologische hoofdstructuur

Beschrijf voor de EHS-gebieden in en rond het plangebied de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft.

Verzuring en vermisting

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op het Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse plassen' en de EHS. Geef daarvoor:

¹⁷ Op dit moment lopen procedures om Natura 2000-gebieden (opnieuw) aan te wijzen. Hiervoor worden eerst ontwerp-aanwijzingsbesluiten genomen en vervolgens definitieve aanwijzingsbesluiten. In het MER kan uitgegaan worden van de concept-instandhoudingsdoelstellingen uit de ontwerp-aanwijzingsbesluiten. In de (concept)beheerplannen worden deze per gebied uitgewerkt in omvang, ruimte en tijd.

¹⁸ Zie voor een kenschets, definitie en kwaliteitseisen van habitattypen en de ecologische vereisten van soorten de profielendocumenten van EL&I: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=profielen>.

¹⁹ Art. 19f, lid 1, Natuurbeschermingswet 1998 voor projecten en art. 19j, lid 2, Natuurbeschermingswet 1998 voor plannen.

²⁰ Art. 19j, lid 4, Natuurbeschermingswet 1998.

²¹ Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

²² Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

²³ Art. 19g en 19h, Natuurbeschermingswet 1998.

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH₃; NO_x; SO₂) in het gebied²⁴;
 - de voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde²⁵;
 - de toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
 - de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden;
- of, in cumulatie met andere activiteiten, aantasting van natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse plassen', of aantasting van de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van de EHS kan optreden.

4.6.3 Soortenbescherming²⁶

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.²⁷ Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten²⁸ en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen²⁹ overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort.

4.7 Overige effecten

Volg voor de milieueffecten van overige onderdelen (bodem en water, externe veiligheid, duurzaamheid en klimaat) de in de 'Mededeling' genoemde werkwijze.

5. Overige aspecten

Vergelijking van het alternatief, de beide varianten en de scenario's

De milieueffecten van het alternatief, de beide varianten en de scenario's moeten onderling en met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in

²⁴ Gebruik voor de bepaling van de achtergronddepositie recente gegevens. Deze gegevens zijn op te vragen bij het RIVM en - indien beschikbaar - bij de provincie Zuid-Holland

²⁵ De kritische depositiewaarden voor de EHS zijn opgenomen in D. Bal, H.M. Beije, H.F. van Dobben en A. van Hinsberg (2007): Overzicht van kritische stikstofdeposities voor natuurdoeltypen. Directie Kennis, Ministerie van LNV. De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterrapport 1654.

²⁶ Op de website <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/biodiversiteit/planten-en-dieren-beschermen> is uitgebreide informatie te vinden over soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

²⁷ Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrichtlijn-/ bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.

²⁸ Bij de inventarisatie van de beschermde soorten kan onder andere gebruik worden gemaakt van gegevens van het Natuurloket: www.natuurloket.nl en protocollen van de Gegevensautoriteit Natuur: www.gegevensautoriteitnatuur.nl.

²⁹ De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

de aard en mate waarin het alternatief, de beide varianten en de scenario's andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Geef daarnaast voor ieder van het alternatief, de beide varianten en de scenario's aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

Leemten in milieuinformatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de vergelijking van het alternatief, de beide varianten en de scenario's en bij de toetsing van het alternatief, de beide varianten en de scenario's aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen.³⁰ Geef daarvoor in het MER inzicht in:³¹

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, d.w.z. het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen het alternatief, de beide varianten en de scenario's, en daarmee voor de vergelijking van het alternatief, de beide varianten en de scenario's;
- op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.³²

Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van het alternatief, de beide varianten en de scenario's. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal op schaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

³⁰ Effectbepalingen voor de toekomst zijn inherent onzeker. Het zijn veelal de best mogelijke benaderingen op basis van in de praktijk ontwikkelde en getoetste modellen. De onzekerheden in de uitkomsten van modellen moeten wel worden onderkend. Schijnzekerheden leveren immers ondoelmatige keuzes en maatregelen op. Effecten kunnen in werkelijkheid meevallen, dan zijn te veel maatregelen getroffen. Effecten kunnen tegenvallen, dan zijn te weinig maatregelen genomen.

³¹ Een factsheet op de website van de Commissie bevat meer informatie over het omgaan met onzekerheden in MER. (http://docs1.eia.nl/mer/diversen/factsheet_19_omgaan_met_onzekerheden_in_mer_webversie.pdf)

³² Dit sluit aan bij de adviezen van de Commissie Elverding. Met de oplevertoets wordt ook invulling gegeven aan de (tot op heden veelal niet nagekomen) verplichting tot evaluatie van een MER (artikel 7.39 t/m 7.42 van de Wet milieubeheer).

Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- probleem- en doelstelling, achterliggende besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van het alternatief, de beide varianten en de scenario's.

- Landschapsvisie N207 Noord, d.d. 4 november 2011
- Corridorstudie N207 Eindrapport, d.d. december 2006, Provincie Zuid-Holland

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 15 februari 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn en Kaag en Braassem

Besluit: aanpassing van de bestemmingsplannen in Alphen aan den Rijn en Kaag en Braassem

Categorie Besluit m.e.r.: D 1.1

Activiteit: de verbreding van het wegvak tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg van 2x1 naar 2x2, de aanleg van een busstrook, de verbreding van de Drechtbrug en de aanpassing van de passage van de Burgemeester Bakhuizenlaan met de N207.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: 22 december 2011

ter inzage legging van de informatie over het voornemen (herziene mededeling): 2 januari 2012 tot en met 13 februari 2012

adviesaanvraag (herziene mededeling) bij de Commissie m.e.r.: 22 december 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 20 februari 2012

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij dit project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. J.M. van der Grift

ing. B. Peters

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de hierna genoemde informatie die van het bevoegde gezag is ontvangen, als uitgangspunt.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Mededeling aan bevoegd gezag. M.E.R. Aanpassing bestemmingsplannen N207 Alphen aan den Rijn - Leidsevaart, d.d. 9 mei 2011, Provincie Zuid-Holland B120755
- Herziene mededeling aan bevoegd gezag. M.E.R. Aanpassing bestemmingsplannen N207 Alphen aan den Rijn tot Leimuiderbrug, d.d. 6 december 2011, Provincie Zuid-Holland B120760



Bijlage III Planning m.e.r.

Taak	Maand	Nov 2011	Dec 2011	Jan 2012	Feb 2012	Maart 2012	April 2012	Mei 2012	Juni 2012	Juli 2012	Aug 2012	Sept 2012	Okt 2012	Nov 2012
Herziene mededeling gereed														
Herziene mededeling ter visie leggen														
Herziene mededeling voor advies voorleggen aan (wettelijke) adviseurs														
Herzine mededeling voor advies voorleggen aan de Cie mer														
Notitie notitie R&D aanbieden aan raad/vaststellen door raad														
Offertezoek voor mer uitdoen														
Offertes beoordelen en opdrachtverlening														
Concept MER opstellen														
Definitief maken MER														
Ter inzage leggen MER tezamen met voorontwerp bestemmingsplan														
MER voor toets voorleggen aan de Cie mer														