

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 Aanleiding	3
1.3 Doelstelling van het project	6
2 Toelichting op de m.e.r.-procedure	7
2.1 Aanleiding 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 rooveren. 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 XXXXXXXXX, 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)²

Parallel aan het nemen van de in de Corridorstudie N207genoemde 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 Leimuiderbrug (op grondgebied van Noord-Holland) worden opgelost.

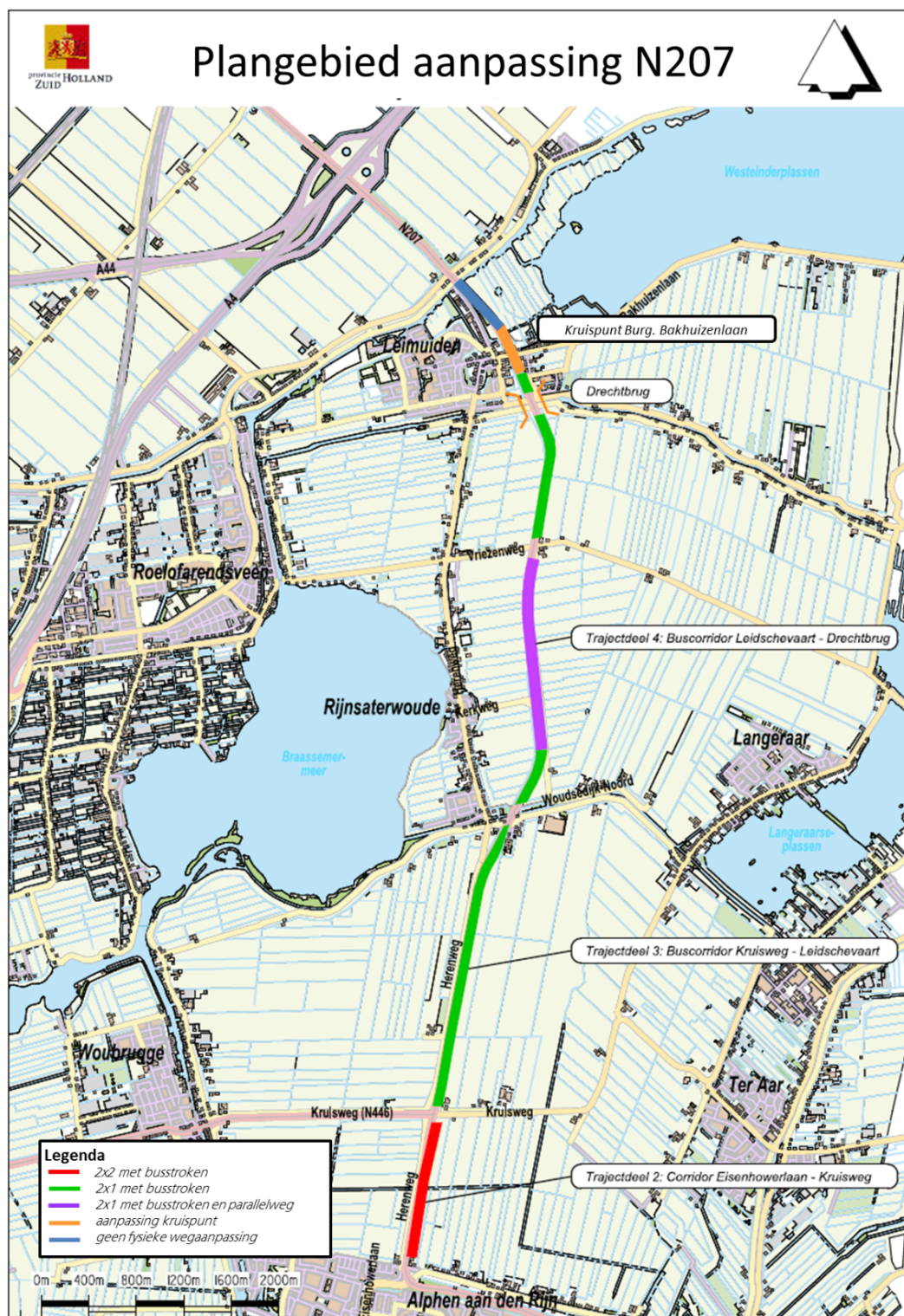
Op basis van met name de Corridorstudie N207 en de Verkenning Capaciteitsverruiming N207-Noord heeft de provincie besloten om op korte termijn maatregelen te treffen die de doorstroming van het openbaar vervoer en het overige verkeer tussen Leimuiden en Alphen aan den Rijn verbeteren. In afbeelding 1 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 Rijncentrum en de N207-Noord (onder andere Eisenhowerlaan en Prins Bernardlaan) en valt buiten de scope van dit project.

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

² 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 Leimuiden. 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 tracélengte 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 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: Insppraak 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 Bakhuizenlaan (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 Rijsaterwoude 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 bomenrij aan de westkant te sparen en omdat aan de oostkant minder verschillende eigendomspercelen zijn.
- Alle bestaande landbouwoversteken worden opgeheven. Immers, door verbreding van het profiel van de weg zijn vanuit veiligheidsoverwegingen deze oversteken 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:

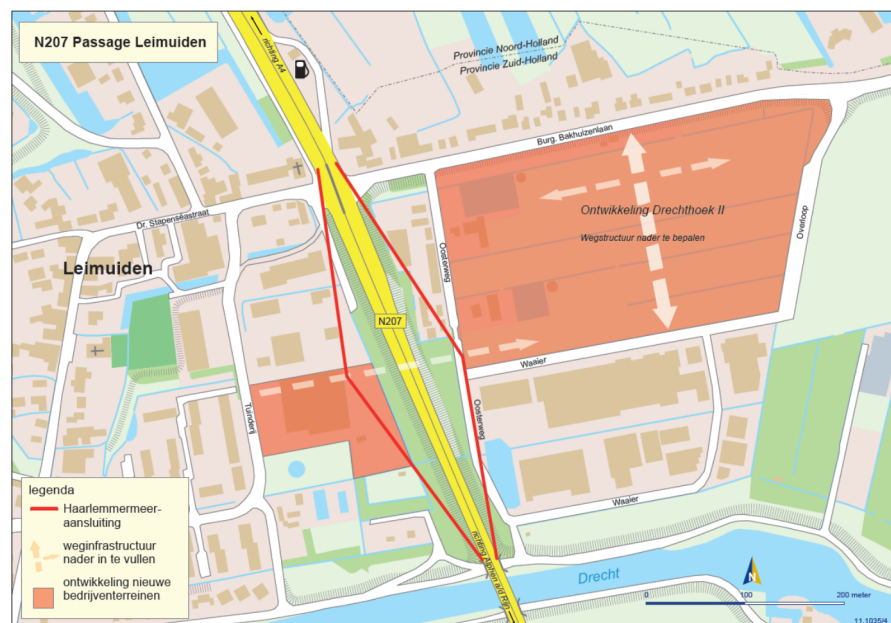
Viaductvariant.



Afbeelding 4

Variant 1b:

Haarlemmermeeraan-
sluiting.



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 verkeer(sveiligheid). 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 PM_{2,5}). 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).

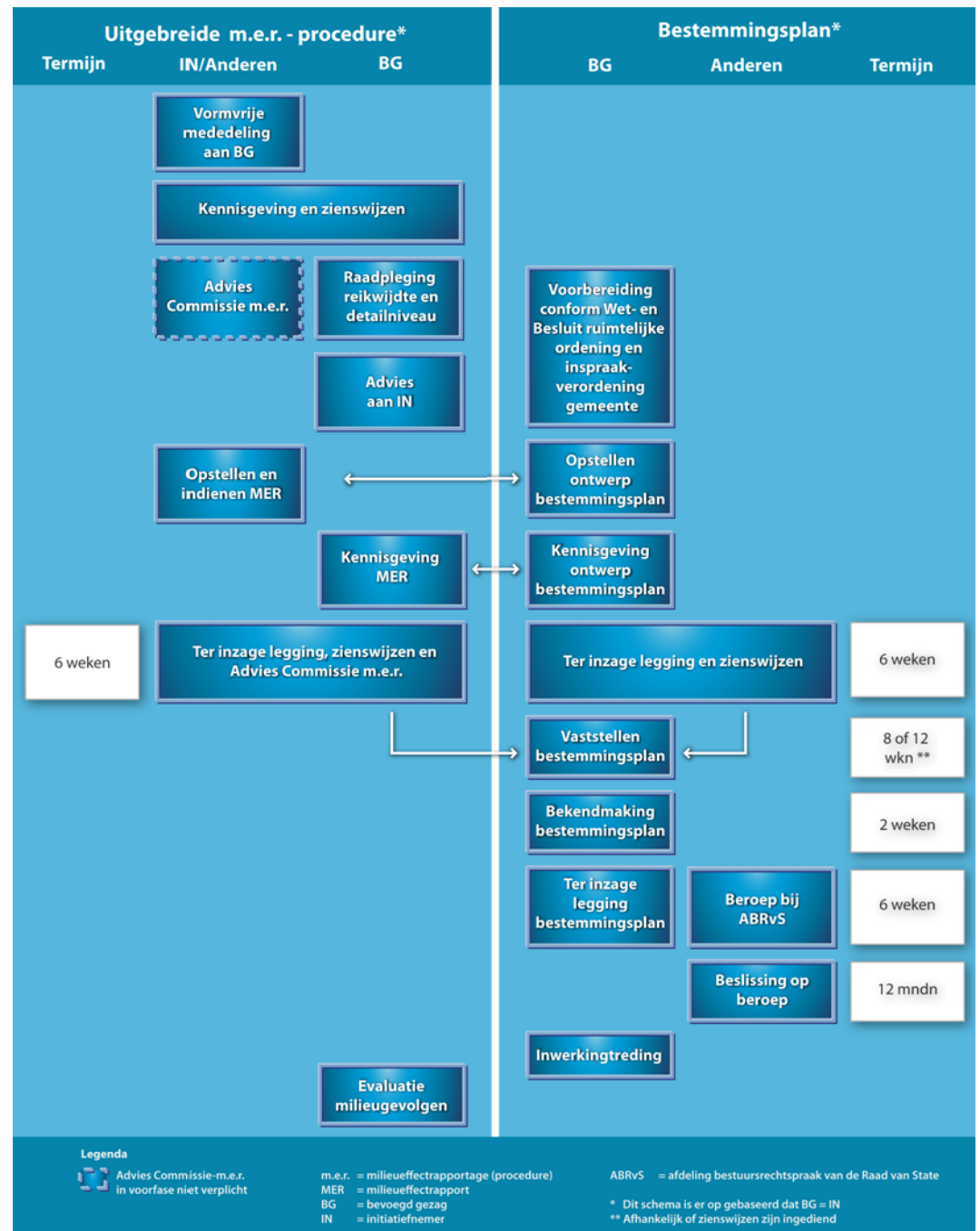
Wijze van effectbepaling

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 verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door
middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.