



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Alphen aan den Rijn
Postbus 13
2400 AA ALPHEN AAN DEN RIJN



Routing

Ingekomen:

6 FEB 2013

Nr. 2013/6263
Afd. RO
Opbergen

uw kenmerk
2012/55784
uw brief
13 november 2012
ons kenmerk
2556-82/Bn/mt
behandeld door
ir. B. Barten
doorkiesnummer
(030) 234 76 42

Datum: 4 februari 2013

Onderwerp: Toetsingsadvies over het MER Aanpassing N207 Alphen aan den Rijn –
Leimuiderbrug

Geachte raad,

U heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) verzocht een
toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) "Aanpassing
N207 Alphen aan den Rijn – Leimuiderbrug".
Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de
besluitvorming. Zij verneemt graag hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.
Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocu-
menten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

mr. F.W.R. Evers
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Aanpassing N207 Alphen aan den Rijn – Leimuiderbrug

i.a.a.: Gemeenteraad Kaag en Braassem en de Provincie Zuid-Holland



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Aanpassing N207 Alphen aan den Rijn – Leimuiderbrug

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

4 februari 2013 / rapportnummer 2556-81



1. Oordeel over 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 Leimuider verbetere. Voorziene maatregelen zijn de verbreding van het wegvak tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg van 2x1 naar 2x2 rijbanen en de aanleg van een busstrook die de 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 is een milieueffectrapport opgesteld. 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 Commissie¹ is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is om het milieu een volwaardige rol te laten spelen in de besluitvorming over de bestemmingsplannen.

Uit het MER komt naar voren dat de milieugevolgen van de in het MER onderzochte oplossingsrichtingen en alternatieven beperkt zijn. Ook blijken de aanpassingen aan de N207 de doorstroming op wegvakniveau te verbeteren en daarmee worden twee van de doelstellingen van het voornemen, het verbeteren van de doorstroming voor het auto- en vrachtverkeer en het verbeteren van de passage van het kruispunt N207 met de Dr. Stapenséastraat/ Burgemeester Bakhuizenlaan, bereikt.

Onduidelijk is of de verbetering van de doorstroming niet alsnog door te hoge kruispuntbelastingen weer teniet wordt gedaan. Bovendien is niet eenduidig vastgesteld of de doelstelling, om de doorstroming van het openbaar vervoer en de reistijd per bus te verbeteren, wordt bereikt. Dit is wel in eerdere verkennende studies aangetoond (zie paragraaf 2.2). De onderzochte alternatieven zijn wat betreft doelbereik en milieugevolgen nauwelijks onderscheidend. De onderzochte scenario's voor het gebruik van de busstrook als doelgroepenstrook of extra rijstrook zijn daarentegen wel degelijk onderscheidend en geven voldoende inzicht in de milieugevolgen.

Het rapport is goed leesbaar door de gekozen structuur, samenvatting, illustraties en kaartmateriaal.

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

2. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

2.1 Effectiviteit van de aanpassing – doorstroming kruispunten

De effectiviteit van de voorgestelde maatregelen in de vorm van een al dan niet betere doorstroming wordt in het MER vrijwel geheel verklaard aan de hand van veranderingen in deze I/C-verhoudingen. Uit het MER blijkt echter dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten, vooral in de toekomst, bepalend zullen zijn voor de verkeersafwikkeling. De verkeerseffecten van een overbelast kruispunt of een brugopening is alleen bij de corridor door Leimuiden in beeld gebracht. De overige kruispunten op de N207-Noord zijn, zo blijkt uit een nadere verkeersstudie, zonder aanvullende maatregelen onvoldoende voorbereid om de voor 2025 berekende verkeersstromen af te kunnen wikkelen. In het MER en de nadere verkeersstudie worden verschillende oplossingen beschreven om toekomstige afwikkelingsproblemen op de kruispunten op te lossen. Er is echter niet aangetoond of daarmee alle doorstromingskruispunten worden opgelost. Het macroscopische verkeersmodel dat voor de verkeersanalyse is toegepast, is hier ook niet voor geschikt. Dit betekent dat niet in voldoende detail in beeld is gebracht of de bestaande doorstromingskruispunten en/of nieuw ontstane knelpunten afdoende worden opgelost.

De Commissie adviseert bij de verdere uitwerking van de wegaanpassingen door middel van microsimulaties de verkeersafwikkeling op zowel kruispunt- als wegvakniveau voor de gehele N207-Noord door te rekenen. Alleen daarmee kan overtuigend worden aangetoond welke maatregelen aan de kruispunten getroffen moeten worden om de doorstroming ook in de toekomst te garanderen en of met deze voorgestelde ingrepen de beoogde effecten worden bereikt.

2.2 Doorstroming openbaar vervoer

Een van de doelstellingen van het project N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn is het verbeteren van de doorstroming en de reistijd van het openbaar vervoer. In het MER worden de effecten van de alternatieven op de doorstroming alleen kwalitatief beoordeeld. In het MER is aangegeven dat het gebruikte verkeersmodel geen aparte Openbaar Vervoer (OV module) bevat. Het is dus niet mogelijk om de doorstroming van het openbaar vervoer onderscheidend van het autoverkeer in beeld te brengen. Dit betekent dat zowel voor de referentiesituatie als de onderzochte alternatieven het effect van de aanleg van een busbaan op de doorstroming en de reistijd van het openbaar vervoer niet separaat is aan te tonen. Hooguit kan aan de hand van het effect op de doorstroming van het autoverkeer iets gezegd worden over de doorstroming van het openbaar vervoer.

De effecten van de aanleg van een busstrook op de reistijd zijn destijds in de verkennende studie 'Capaciteitsverruiming N207-Noord Verkennende Studie, 10 januari 2011' van Arcadis en de studie "Versnelling bus 370 - Verkenning versnellingsmogelijkheden bus 370 en aanleg busbaan 370, oktober 2009' van Grontmij wel uitdrukkelijk besproken en ook gekwantificeerd.

De Commissie adviseert de analyses uit de beide verkennende studies te gebruiken als vergelijkingsmateriaal voor de alternatieven voor wat betreft het onderdeel openbaar vervoer en deze bij de besluitvorming over de bestemmingsplannen te betrekken.

2.3 Onderbouwing keuze voorkeursalternatief

De provincie Zuid-Holland heeft uiteindelijk gekozen voor een oplossing conform alternatief 2 als voorkeursalternatief. Dit alternatief is duurder en heeft meer consequenties op ecologische waarden (rond de Leidschevaart) dan alternatief 1. Uit het MER blijkt dat er één argument is voor de keuze vóór alternatief 2, namelijk: minder landbouwverkeer in de dorpskern van Rijnsaterwoude.

De locaties en omvang van de problemen rondom de overmatige belasting van Rijnsaterwoude door zwaar landbouwverkeer worden in het MER echter niet in detail toegelicht. Daarmee is het moeilijk een inzichtelijke afweging te maken tussen het verlies van ecologische waarden rond de Leidschevaart enerzijds en de problemen door zwaar landbouwverkeer in Rijnsaterwoude anderzijds. LTO-Noord stelt voor de problemen door overstekende landbouwvoertuigen te verkleinen door het uitruilen van gronden aan weerszijden van de N207, zodat eigenaren en gebruikers zoveel mogelijk gronden aan één zijde van de N207 in eigendom en/of gebruik hebben.

De Commissie adviseert de keuze voor alternatief 2 als voorkeursalternatief nader te onderbouwen door in de toelichting bij de (ontwerp)bestemmingsplannen ook de locatie en omvang van de problemen door zwaar landbouwverkeer nader te beschrijven. De Commissie adviseert vervolgens aan te geven in hoeverre het uitruilen van gronden een kansrijke oplossing is voor de problemen die door landbouwverkeer veroorzaakt worden.

2.4 Scenario rondweg Alphen aan den Rijn

In het MER ontbreekt een scenario of gevoeligheidsanalyse waarin een noordwestelijke rondweg van Alphen aan den Rijn gerealiseerd wordt. In het MER wordt wel verwezen naar een studie van de gemeente Alphen aan den Rijn². Wanneer de resultaten uit deze studie naast de resultaten van het voorliggende MER worden gelegd dan blijkt dat het effect van deze rondweg op de N207 beperkt is. Uit het MER blijkt dat er in 2025 circa 40.000 motorvoertuigen per etmaal op traject 1 rijden. Volgens de studie komen daar 1800/1900 motorvoertuigen per etmaal bij ten gevolge van de realisatie Rondweg Alphen. Daarmee is in het MER en de studie samen voldoende informatie aanwezig om een compleet en gedetailleerd beeld te geven van de gevolgen van de realisatie van een noordelijke rondweg Alphen aan den Rijn op het verkeer op de N207.

De Commissie adviseert de resultaten uit de studie 'Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg)' bij het besluit over de bestemmingsplannen te betrekken.

2.5 Ruimtegebruik

In het MER is aangegeven dat minimaal ruimtegebruik een uitgangspunt is voor de voorgenomen wegaanpassingen. Daarnaast zijn er – terecht – de volgende noties opgenomen in de MER:

- de aanleg van waterberging ter compensatie van de te dempen watergang en ter compensatie van extra verharding;³
- de landschappelijke inpassing van de N207 volgens de Landschapsvisie N207–Noord van de Provincie Zuid–Holland. Deze visie vraagt eenheid in het wegprofiel over de gehele lengte – van 14 km.

Hier is sprake van een majeure ontwerpogave.

De Commissie adviseert bij het besluit over de bestemmingsplannen expliciet te zijn over al deze noties en in de toelichting bij de (ontwerp)bestemmingsplannen aan te geven hoe het minimale ruimtegebruik zich verhoudt tot een goede landschappelijke vormgeving/inpassing en een adequate oppervlaktewatercompensatie.

² DHV, Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg), 24 januari 2012.

³ Het Hoogheemraadschap Rijnland geeft aan dat 15% van de toename aan verhard oppervlak zal worden gecompenseerd door het graven van open water en verleggen en / of dempen van water slechts is toegestaan als deze 100% wordt gecompenseerd. LTO–Noord vraagt de wateropgave die ontstaat als gevolg van de uitbreiding van het verhard oppervlak binnen het plangebied binnen het plangebied op te lossen. LTO–Noord vraagt daarbij te voorkomen dat er extra ruimtebeslag of externe effecten die negatieve invloed op de bruikbaarheid van omliggende percelen hebben, ontstaan.

2.6 Leefbaarheid

In het MER zijn de effecten van het voornemen en de alternatieven op geluid⁴, luchtkwaliteit en externe veiligheid op de juiste manier in beeld gebracht. De effecten van het voornemen zijn beperkt en de alternatieven zijn niet onderscheidend voor wat betreft deze aspecten.

Een beschouwing ten aanzien van PM_{2,5} ontbreekt. Gezien de resultaten met betrekking tot PM₁₀ is het aannemelijk dat voor PM_{2,5} dezelfde conclusies gelden als voor PM₁₀.

De Commissie adviseert in de toelichting bij de bestemmingsplannen ook kort (kwalitatief) in te gaan op PM_{2,5}.

⁴ In het MER wordt gesproken over het 'Besluit Omgevingsgeluid' De Commissie gaat ervan uit dat hiermee de thans van kracht zijnde Regeling geluid milieubeheer bedoeld wordt.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing 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

kennisgeving MER op: 14 november 2012

ter inzage legging MER: 15 november 2012 tot en met 27 december 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 13 november 2012

toetsingsadvies uitgebracht: 4 februari 2013

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. J.M. van der Grift

ing. J.A. Janse

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag.

De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissierner.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport N207 Leimuiden–Alphen aan den Rijn
- Bestemmingsplan Kaag en Braassem, deel 1 Toelichting
- Bestemmingsplan Kaag en Braassem, deel 2 Bijlagenboek
- Bestemmingsplan Kaag en Braassem, deel 3 Regels
- Bestemmingsplan Kaag en Braassem, deel 4 Verbeelding
- Bestemmingsplan N207 Noord Alphen aan den Rijn, deel 1 Toelichting
- Bestemmingsplan N207 Noord Alphen aan den Rijn, deel 2 Bijlagenboek
- Bestemmingsplan N207 Noord Alphen aan den Rijn, deel 3 Regels en verbeelding

De Commissie heeft kennis genomen van 7 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 4 januari 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Aanpassing N207 Alphen aan den Rijn – Leimuiderbrug**

ISBN: 978-90-421-3632-8



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

