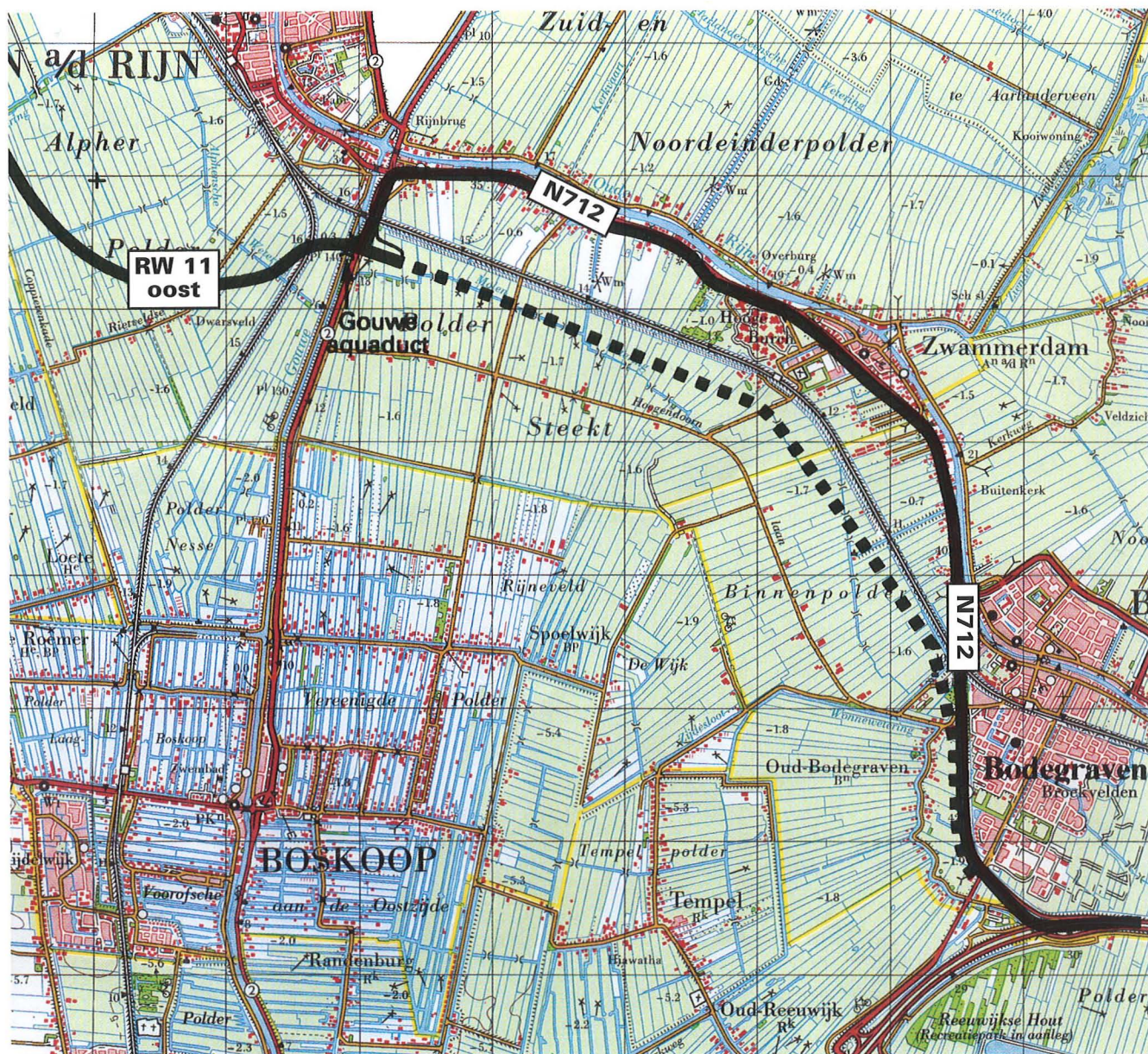


Milieu-effectrapportage

Rijksweg 11

Alphen aan den Rijn - Bodegraven

Startnotitie



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Zuid Holland



Milieu-effectrapportage

Rijksweg 11

Gedeelte Alphen aan den Rijn - Bodegraven

Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland

Startnotitie

Januari 1996

COLOFON

Deze startnotitie vormt de eerste stap in de procedure voor de milieu-effectrapportage ten behoeve van de aanleg van Rijksweg 11, gedeelte Alphen aan den Rijn - Bodegraven. De nieuwe weg is geprojecteerd op het grondgebied van de gemeenten Alphen aan den Rijn en Bodegraven. De procedure voor de milieu-effectrapportage wordt doorlopen ten behoeve van de besluitvorming met betrekking tot de wijziging van de betreffende bestemmingsplannen.

Opdrachtgever: Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland (initiatiefnemer)

Bevoegd gezag: Gemeente Bodegraven (coördinerend) en
Gemeente Alphen a/d Rijn

Uitvoering: DHV Milieu en Infrastructuur
Postbus 1076
3800 BB Amersfoort
tel. 033-4682700
fax. 033-4682801

Document: MM-MN960025
Dossiernummer: K-1736-21-001
Projectleiding: drs. H.R.J. van Maanen
Auteur: drs. T.H. Herkink

Datum: januari 1996

Oplage: 100

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Voorgeschiedenis	1
1.3	Het juridische kader	4
1.4	Opbouw van deze startnotitie	5
2	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	7
2.1	Inleiding	7
2.2	De bestaande verbinding N712	7
2.3	De problematiek op en langs de N712	8
2.4	Het probleem samengevat	10
2.5	Doel van de nieuwe Rijksweg 11	10
3	HET VIGEREND BELEID EN ONTWIKKELINGEN	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Enkele relevante beleidsdocumenten	12
3.3	Uitgangspunten	13
4	DE ALTERNATIEVEN	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Het inpassingsgebied	15
4.3	De te onderzoeken alternatieven	15
4.4	Niet te onderzoeken alternatieven	18
5	DE TE ONDERZOEKEN GEVOLGEN	19
5.1	Inleiding	19
5.2	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	19
5.3	Het studiegebied	19
5.4	De effectbeschrijving	19
6	PROCEDURE EN BESLUITEN	23
6.1	De bestemmingsplan/m.e.r.-procedure	23
6.2	Communicatie	24
Bijlage 1	Projectgegevens	
Bijlage 2	Begrippenlijst	

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Met deze startnotitie wordt het voornemen van Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland (initiatiefnemer) om Rijksweg 11, gedeelte Alphen aan den Rijn (N207) - Bodegraven (Goudse Straatweg), aan te leggen bekend gemaakt. Om de aanleg van de weg mogelijk te maken moet de weg door de gemeente Bodegraven en de gemeente Alphen aan den Rijn in bestemmingsplannen worden opgenomen. Afhankelijk van de gekozen variant kan eventueel het bestaande bestemmingsplan op het grondgebied van de gemeente Alphen aan den Rijn gehandhaafd blijven. De gemeenten Bodegraven en Alphen aan den Rijn zijn het bevoegd gezag voor de op hun grondgebied betrekking hebbende bestemmingsplannen.

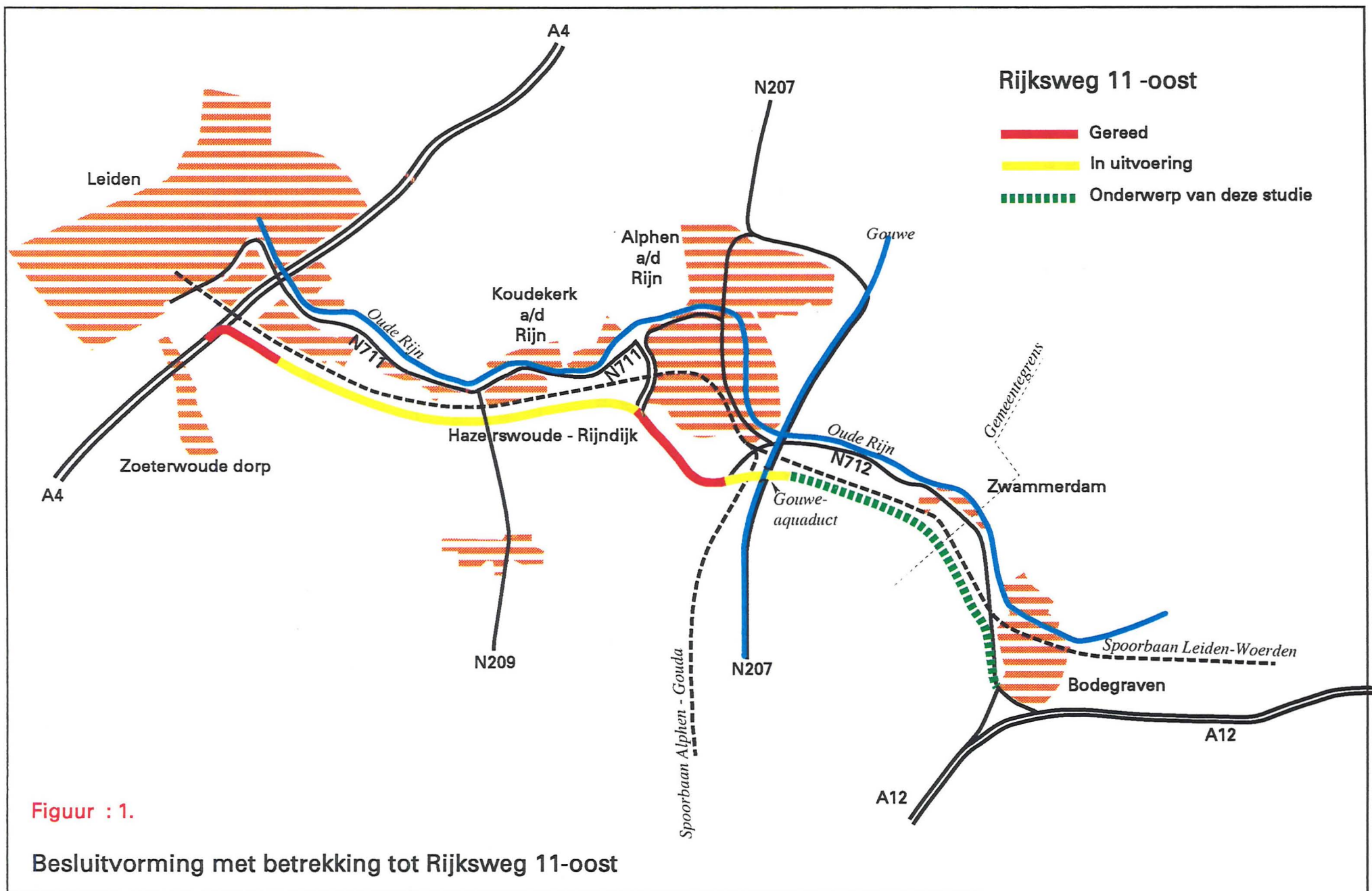
Voor de besluitvorming met betrekking tot de bestemmingsplannen zal een milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld. Het MER zal informatie over de milieu-effecten van het project moeten verschaffen, zodat bij de besluitvorming, i.c. de vaststelling van het bestemmingsplan, het milieu, naast andere aspecten, volwaardig wordt meegewogen. Voor het opstellen van het MER wordt de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure) doorlopen. Deze procedure moet waarborgen dat het MER op juiste wijze wordt opgesteld en beoordeeld. De gemeente Bodegraven coördineert de m.e.r.-procedure en is aanspreekpunt voor belanghebbenden.

De openbare kennisgeving van het voornemen in de Staatscourant en regionale dagbladen is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Deze startnotitie ligt na de kennisgeving ter visie gedurende de in de advertenties vermelde termijn. De startnotitie heeft tot doel adviseurs en sprekers te informeren over de voorgenomen activiteit. Iedereen is in de gelegenheid in te spreken op de aspecten die in het MER aan de orde zouden moeten komen. Schriftelijke reacties kunnen onder vermelding van 'MER Rijksweg 11' binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar het coördinerend bevoegd gezag:

De gemeenteraad van Bodegraven
Postbus 401
2410 AK Bodegraven

1.2 Voorgeschiedenis

Op 15 augustus 1978 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het tracébesluit genomen tot aanleg van Rijksweg 11-oost tussen Leiden (A4) en Bodegraven (A12). Dit besluit hield tevens in dat de secundaire weg 6, grotendeels samenvallend met de Hoge Rijndijk, zou komen te vervallen. Basis voor dit besluit was de 'Nota 11-6, betreffende tracéstudies voor een wegverbinding tussen Leiden en Bodegraven' van Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland en Provincie Zuid-Holland (1976) en het advies van de Raad van de Waterstaat (1978).



In het besluit werd gekozen voor een autosnelweg, inclusief de bijbehorende normen ten aanzien van alignement en aansluitingen. In de toelichting op het besluit werd opgemerkt dat als functie van de weg wordt gezien:

1. een doorgaande verbinding tussen Leiden/Bollenstreek en Utrecht/Oost Nederland;
2. ontlasting van de huidige route via de Hoge Rijndijk.

Het resultaat van de Rijksweg 11-oost zou zijn een aanzienlijke verbetering van de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en het leefmilieu in de streek.

Zowel de Raad van de Waterstaat als de Minister vonden dat met een autosnelweg-ontwerp de genoemde doelstellingen het beste konden worden gerealiseerd. Om budgettaire redenen echter is de Rijksweg gefaseerd in uitvoering genomen en wel als autoweg, grotendeels bestaande uit 1x2 rijstroken. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) is de verbinding inmiddels niet meer als autosnelweg opgenomen, maar als autoweg.

Inmiddels is of wordt Rijksweg 11-oost aangelegd vanaf de A4 bij Leiden tot de N207 bij Alphen aan den Rijn. De stand van zaken is als volgt (zie ook figuur 1):

A4 - Burg. Smeetsweg (Zoeterwoude);	autoweg 2x2;	gereed, opengesteld nov. 1994
Burg. Smeetsweg - Alphen West;	autoweg 1x2;	in uitvoering, gereed circa 1999
Rondweg Alphen;	autoweg 2x2;	gereed, opengesteld okt. 1989
Alphen - N207 (met Gouwe-aquaduct);	autoweg 2x2;	in uitvoering, gereed circa 1999.

Aan het gedeelte Alphen (N207) - Bodegraven (Goudse Straatweg) is echter nog geen uitvoering gegeven. Ook is het betreffende gedeelte nog niet op het grondgebied van de gemeente Bodegraven in een bestemmingsplan opgenomen. Sinds 1991 is de weg wel op het grondgebied van de gemeente Alphen aan den Rijn in een vigerend bestemmingsplan opgenomen.

De laatste tijd is door bevolking en politici van Alphen aan den Rijn en Bodegraven regelmatig aangedrongen op spoedige aanleg van het gedeelte Alphen - Bodegraven. Argumenten hierbij zijn zowel de (verkeers)veiligheid en geluidshinder voor de aanwonenden van de Steekterweg en Dammekant (de huidige route langs de Oude Rijn) als de slechte bereikbaarheid van de bedrijven in Alphen aan den Rijn en Bodegraven. Er is een kamerdelegatie op bezoek geweest om de situatie te bekijken.

Bij de begrotingsbehandeling in november 1994 is er vanuit de Tweede Kamer gevraagd om Rijksweg 11-oost, gedeelte Alphen - Bodegraven, aan te leggen. De Minister heeft aangegeven dat zij daar geen geld voor heeft, maar dat als er ten aanzien van verkeersveiligheid een probleem is, dit zal moeten worden opgelost.

De kamer heeft vervolgens de motie Verbugt aangenomen, waarin de Minister wordt gevraagd om voor Rijksweg 11-oost, gedeelte Alphen - Bodegraven, een milieu-effectrapport op te stellen. De Minister heeft in november 1995 in een brief aan Alphen aan den Rijn en Bodegraven meegedeeld in te stemmen met een procedure voor de milieu-effectrapportage.

Er zijn nog geen gelden gereserveerd voor de concrete uitvoering. Wel staat het project inmiddels onder wegnummer 11 vermeld in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1996-2000 op de lijst Verkenningenprogramma Hoofdwegennet, met de probleembeschrijving veiligheid.

Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland en de gemeente Bodegraven hebben daarop de voorbereidingen gestart voor de milieu-effectrapportage ten behoeve van de inpassing van de weg in een bestemmingsplan van de gemeente Bodegraven. Het gedeelte op het grondgebied van de gemeente Alphen aan den Rijn (vanaf de N207 tot aan de gemeentegrens met Bodegraven) is als enkelbaans autoweg in een vigerend bestemmingsplan geregeld. Het werd evenwel zinvol geacht om de besluitvorming te richten tot een weggedeelte tussen twee knooppunten. In overeenstemming met de gemeente Alphen aan den Rijn richt de onderhavige studie zich daarom tot het hele gedeelte Alphen-Bodegraven, tussen de aansluiting met de N207 en de Goudse Straatweg. Afhankelijk van de gekozen variant kan het betreffende bestemmingsplan van de gemeente Alphen aan den Rijn gehandhaafd blijven.

1.3 Het juridische kader

De Europese Richtlijn van 1985 (85/337/EEG) betreffende milieu-effectbeoordeling bepaalt dat bij besluitvorming over activiteiten die belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben een milieu-effectbeoordeling dient plaats te vinden. Het doel hiervan is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. In Nederland is de Europese Richtlijn opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r..

De m.e.r.-plicht in Nederland geldt vanaf 1 september 1987. Concreet betekent dit dat het vanaf die datum verplicht is om in een aantal gevallen een milieu-effectrapport (MER) op te stellen. Welke gevallen dat zijn staat vermeld in het Besluit m.e.r.. Hierin is onder andere bepaald dat bij het nemen van een besluit over de aanleg van een auto(snel)weg de m.e.r.-procedure moet worden gevolgd. Dit besluit kan zijn een tracébesluit, dan wel de opnemingsplan, zoals bestemmingsplan.

Omdat reeds in 1978, ruim voor het in werking treden van de m.e.r.-plicht een tracébesluit voor Rijksweg 11 is genomen, is het de vraag of bij opnemingsplan van de weg in het bestemmingsplan alsnog een m.e.r.-procedure moet worden gevolgd. Laatste inzichten op grond van onder meer jurisprudentie wijzen er echter op dat genoemde Europese richtlijn in dit geval tot het volgen van een m.e.r.-procedure noopt. De Nederlandse (bestuurs-)rechter heeft reeds meermalen uitgesproken dat de Europese richtlijn op het hier aan orde zijnde onderdeel rechtstreekse werking heeft. Dat wil zeggen, dat de vraag of er sprake is van een verplichting tot het volgen van een m.e.r.-procedure ook aan de hand van deze richtlijn dient te worden beoordeeld.

Hoewel het tracébesluit dateert van ruim voor de inwerkingtreding van het Besluit m.e.r. kon zonder een ruimtelijke inpassing van het tracébesluit in een streek- of bestemmingsplan niet eerder tot aanleg van de weg worden overgegaan. De vaststelling van een bestemmingsplan door de gemeente Bodegraven (en zo nodig door Alphen aan den Rijn) zal het mogelijk maken om de Rijksweg 11 aan te leggen. Vast staat dat de aanleg van een autoweg belangrijke gevolgen voor het milieu met zich mee kan brengen en een m.e.r. wat betreft het tracé tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven niet eerder heeft plaatsgevonden. Daarbij komt dat ook de Tweede Kamer in de hiervoor genoemde motie heeft aangedrongen om voor dit gedeelte van de Rijksweg 11 een m.e.r. uit te voeren. Zoals gezegd heeft de Minister in dit verzoek bewilligd. Dit alles is voor Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, en de gemeentebesturen van Bodegraven en Alphen aan den Rijn de achtergrond geweest om ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan een m.e.r.-procedure te volgen.

Zoals hiervoor is gemeld is ten aanzien van Rijksweg 11-oost reeds in 1978 een tracébesluit genomen. Krachtens de overgangsbepalingen van de op 1 januari 1994 in werking getreden Tracéwet, behoudt een oud tracébesluit haar geldigheid, mits deze voor 1 januari 1997 in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (in de planstudietabel) is opgenomen én binnen 10 jaar na de eerste opneming in het Meerjarenprogramma feitelijk ten uitvoer wordt gelegd.

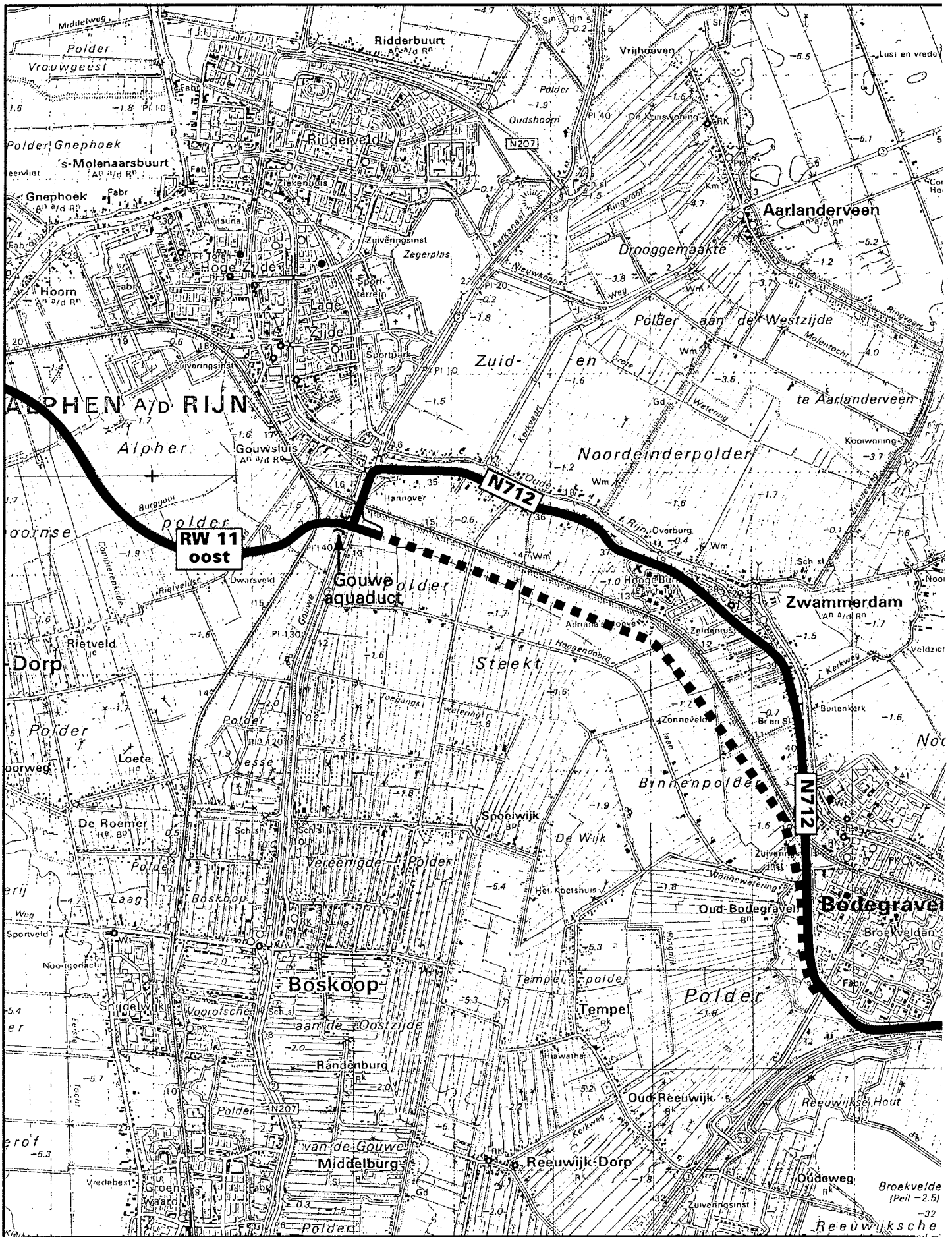
Het tracébesluit van 1978 kan in dit geval dus als basis dienen voor de thans voorgenomen bestemmingsplan/m.e.r.-procedure. Dit betekent dat de noodzaak van de weg feitelijk niet meer ter discussie staat. Ook het in het tracébesluit vastgelegd tracé ligt vast.

Het voornemen kan in dit perspectief het best worden omschreven als:

Aanleg van Rijksweg 11-oost, gedeelte Alphen aan den Rijn (N207) - Bodegraven (Goudse Straatweg), volgens het tracé van het tracébesluit van 1978, maar uitgevoerd als autoweg.

1.4 Opbouw van deze startnotitie

In hoofdstuk 2 wordt het probleem beschreven waarvoor Rijksweg 11 een oplossing moet bieden. In hoofdstuk 3 wordt beknopt ingegaan op het vigerend relevant beleid. In hoofdstuk 4 wordt voor de uitvoering van Rijksweg 11, gedeelte Alphen aan den Rijn - Bodegraven, een aantal alternatieven weergegeven. Het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 5) geeft een overzicht van de onderwerpen die in het MER aan de orde zullen komen.



Figuur 2.
De N712 en de Rijksweg 11-oost

doss.nr. K1736-21-001

file: R. disc.8

Jan. 1996



Sluipwijk

2 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 Inleiding

Volgens het tracébesluit moet de nieuw aan te leggen Rijksweg 11 dienen als vervangende autoweg voor de N711 en N712. In dit hoofdstuk wordt uiteengezet waarom het nog steeds wenselijk is om ook voor het gedeelte Alphen - Bodegraven dit tracébesluit ten uitvoer te brengen. Daartoe wordt in paragraaf 2.2. eerst een beschrijving gegeven van de bestaande situatie op de N712. In paragraaf 2.3 worden de problemen beschreven die zich voordoen met betrekking tot de N712. Deze problemen hebben ook ten grondslag gelegen aan het tracébesluit van 1978. De beschrijving is toegespitst op de huidige situatie én de ontwikkelingen op korte termijn. In paragraaf 2.4 wordt het probleem nog eens samengevat. Aansluitend daarop wordt in paragraaf 2.5 tenslotte het doel van de Rijksweg 11, gedeelte Alphen-Bodegraven, weergegeven.

2.2 De bestaande verbinding N712

Functionies van de weg

De N712 loopt parallel aan de Oude Rijn (figuur 2), en is uitgevoerd als een 2-strooks 80 km-weg. Op de weg is ook langzaam verkeer toegestaan. Langs de weg is over een aanzienlijke lengte lintbebouwing aanwezig. Daarnaast zijn ter weerszijden van de weg een flink aantal verkeersaantrekkende bedrijven gelegen.

Omdat alternatieven ontbreken is de N712 een belangrijke verbinding in het net van doorgaande hoofdwegen. Alphen aan den Rijn en Bodegraven worden erdoor verbonden met het landelijk net van autosnelwegen (de A12, respectievelijk de A4). Ook de Leidse regio maakt van de verbinding gebruik voor de relaties met midden en oost Nederland vice versa. Bovendien vinden via deze route vanwege de achterliggende industrieën met een zekere regelmaat bijzondere transporten plaats met voertuigen waarvan de afmetingen sterk afwijken van de wettelijke normen.

Daarnaast fungeert de N712 als ontsluitingsweg voor de kern Zwammerdam en de aanliggende woonbebouwing en bedrijven. Naast de aanwezigheid van enkele zijwegen betekent dit vele uitwegen en -ritten die direct op de weg uitkomen. Bovendien vindt een deel van het parkeren in de aanliggende parkeerstroken plaats.

De weg is opgenomen in het busnet van Zuid-West Nederland (ZWN). Daardoor zijn langs de weg bushaltes gesitueerd en op enkele plaatsen voetpaden naar deze haltes.

Verkeer

Volgens een verkeerstelling van 1994 bedraagt de etmaalintensiteit op het wegvak Bodegraven-Noord - Zwammerdam op werkdagen 22.000 motorvoertuigen (in beide richtingen tezamen). Het aandeel vrachtverkeer is 15%. In het weekend is de etmaalintensiteit ruim 19.000 motorvoertuigen.

Door de vele aansluitingen en uitritten wordt de capaciteit van de weg overschreden. In de avondspits is er dagelijks sprake van filevorming en langzaam rijdend verkeer. Ook kan worden opgemerkt dat de avondspits over een relatief grote periode wordt afgewikkeld. De congestiekans is groter dan 10%.

Uit recente metingen blijkt dat op werkdagen gemiddeld 11% van de motorvoertuigen harder rijdt dan de maximaal toegestane snelheid van 80 km per uur. In het weekend neemt dit aandeel toe tot gemiddeld 14%. Het aantal motorvoertuigen dat harder gaat dan 100 km per uur bedraagt gemiddeld 0,7% en 1%. Kennelijk wordt op werkdagen het aantal snelheidsovertredingen beperkt door de hoge verkeersintensiteiten gedurende de spitsuren.

2.3 De problematiek op en langs de N712

Verkeersveiligheid

Wegen van het onderhavige type behoren tot de meest onveilige in Nederland. Uitgedrukt in het aantal letselongevallen per autokilometer scoren de '80 km-wegen buiten de bebouwde kom zonder gesloten verklaring' 7x onveiliger dan bijvoorbeeld auto(snel)wegen. Dat dit ongunstige beeld ook geldt voor de N712 blijkt wel uit het ongevallenbeeld. Op het traject tussen Alphen-Oost en Bodegraven zijn in de periode 1992-1994 in totaal 184 ongevallen geregistreerd. Bij deze ongevallen waren 53 slachtoffers te betreuren, waarvan 3 dodelijk.

De meest kenmerkende ongevalstypen zijn:

- ongevallen met afslaand verkeer, waarbij in sommige gevallen ook (brom)fietzers zijn betrokken;
- voorrangsongevallen op kruispunten en in- en uitritten;
- kop-staart botsingen bij filevorming en bij het in- en uitrijdend verkeer.

Langs de weg ligt een in twee richtingen berijdbaar fietspad aan de zuid en westzijde; voor de bebouwing aan de noord en oostzijde betekent dit dat overgestoken moet worden. Omdat er ook geen doorgaand voetpad aan de noord en oostzijde ligt geldt dit ook in zekere mate voor voetgangers, die in voorkomende gevallen van het fietspad gebruik willen maken. Deze factoren maken dat de weg door het langzaam verkeer frequent moet worden overgestoken. Het aantal (geregistreerde) ongevallen waarbij voetgangers zijn betrokken is evenwel gering. De moeilijke oversteekbaarheid leidt echter wel tot (subjectieve) onveiligheidsgevoelens.

Volgens de principes van een duurzaam veilig wegverkeer (nota 'Duurzaam Veilig', Rijkswaterstaat 1994) dient een weg òf een doorgaande verkeersfunctie òf een ontsluitende functie te vervullen. Veiligheidsproblemen zijn vooral het gevolg van het vervullen van meerdere, strijdige functies door bepaalde wegen. Het inrichten van de N712 volgens de duurzaam veilig principes zou dus betekenen dat de weg geen doorgaande verkeersfunctie meer kan vervullen en dat daarvoor een nieuwe weg aangelegd moet worden.

In opdracht van Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland is in 1995 een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke (haalbare) maatregelen die in het kader van groot onderhoud aan de weg zouden kunnen worden uitgevoerd en die een bijdrage zouden kunnen leveren in de ongevalsreductie. Randvoorwaarde daarbij was dat de doorgaande verkeersfunctie i.c. de capaciteit van de weg niet zou mogen worden aangetast.

De voorgestelde maatregelen hebben tot doel de rijsnelheid te verlagen en de oversteekbaarheid van de weg voor het langzaam verkeer te verbeteren.

Beide doelen zouden onder meer kunnen worden bereikt door:

- een fysieke scheiding van beide rijrichtingen; hierdoor wordt inhalen onmogelijk en de snelheid verlaagd;
- het zoveel toepassen van brede middengeleiders als ruime oversteekvoorziening voor langzaam verkeer;
- het versmallen van de rijbanen; ook hierdoor zal de rijsnelheid verlagen.

De voorgestelde maatregelen worden inmiddels uitgevoerd. Verdergaande maatregelen zouden de doorstroombaan van de weg te zeer aantasten.

Verkeersleefbaarheid

Aan weerszijden van de weg is over een groot gedeelte bebouwing aanwezig, vaak op korte afstand van de weg. De hoge verkeersintensiteiten veroorzaken daardoor ter plaatse van de woonbebouwing hinder op het gebied van geluid, stank, stof en luchtkwaliteit. Vooral het grote percentage vrachtverkeer is hier debet aan. Bovendien maken de hoge intensiteiten en snelheden in combinatie met een soms onoverzichtelijke situatie dat de weg moeilijk oversteekbaar is. Hierdoor is er sprake van barrièrewerking.

De verkeersafwikkeling en ontsluiting

Hierboven is al aangegeven dat door de vele aansluitingen en uitritten de capaciteit van de weg is bereikt. Hierdoor treedt er regelmatig filevorming op en is de verkeersafwikkeling slecht. De N712 kan daarom met betrekking tot de relatie Leiden/Bollenstreek en Utrecht/Oost-Nederland niet die doorstromingskwaliteit bieden die de weg zou moeten hebben. Ook de ontsluiting van de woonkernen en de bedrijventerreinen in Alphen aan den Rijn en Bodegraven op de A12 respectievelijk de A4, is daardoor onvoldoende.

De ontwikkelingen op korte termijn

De verkeersintensiteit op de N712 zal nog verder toenemen. Naast een autonome toename van de (auto)mobiliteit door de groei van de bevolking en de economie, telt hier ook het feit dat binnen afzienbare tijd (in 1999) de nieuwe Rijksweg 11, tussen Leiden en Alphen aan den Rijn, in gebruik kan worden genomen (zie ook figuur 1). De nieuwe verbinding tussen Zoeterwoude en Alphen-Oost zal vermoedelijk een verkeersaantrekkende werking hebben voor verkeer tussen Leiden/Bollenstreek en Utrecht/Oost-Nederland en vice versa. Dit toegenomen verkeer zal tussen Alphen en Bodegraven evenwel nog steeds via de N712 moeten worden afgewikkeld. Omdat in de spitsuren de capaciteit van de weg al wordt benut, zal de verkeersintensiteit vooral buiten de spitsperioden verder toenemen. De verkeersleefbaarheid en verkeersafwikkeling zal dan (buiten de spits) verder nadelig worden beïnvloed. Ook de neiging tot het kiezen van sluiproutes zal toenemen.

2.4 Het probleem samengevat

De N712 moet zowel een doorgaande verkeersfunctie als een ontsluitende functie vervullen. Het gevolg is een grote hoeveelheid verkeer, waaronder een fors percentage vrachtverkeer, op een weg die daar qua ligging en uitrusting niet geschikt voor is. Dit leidt tot een aantal problemen, die als volgt kunnen worden samengevat.

- *Verkeersveiligheid*

Op de N712 vinden veel ongelukken plaats. Deze zijn vaak het gevolg van de vele uitwegen en uitritten die op de weg uitkomen én van filevorming tijdens de spitsuren. Ook is de weg voor het langzame verkeer slecht oversteekbaar. Dit leidt tot onveiligheidsgevoelens.

- *Verkeersleefbaarheid*

Veel woonbebouwing is gesitueerd op korte afstand van de bestaande wegverbinding. Door de hoge verkeersintensiteiten en het groot aandeel vrachtverkeer is er sprake van overlast op het gebied van geluid, stof, stank en luchtkwaliteit.

- *Verkeersafwikkeling en ontsluiting*

De verkeersafwikkeling is slecht. Hierdoor kan de weg niet die doorstromingskwaliteit bieden die de weg in de relatie Leiden/Bollenstreek - Utrecht/Oost-Nederland zou moeten hebben. Ook zijn door de slechte verkeersafwikkeling de woonkernen en de bedrijventerreinen in Alphen en Bodegraven slecht ontsloten op respectievelijk de A12 en de A4.

Maatregelen die in het kader van het groot onderhoud van de N712 worden uitgevoerd leiden mogelijk tot een lichte verbetering van de verkeersveiligheid. Vooralsnog zal de weg echter beide functies moeten blijven vervullen, terwijl bovendien rekening gehouden moet worden met toenemende verkeersintensiteiten. Vooral de in gebruikname van het gedeelte Leiden - Alphen aan den Rijn van de nieuwe Rijksweg 11 zal vermoedelijk een verkeersaantrekkende werking hebben. Hierdoor zal naar verwachting de verkeersleefbaarheid, de verkeersafwikkeling en de ontsluiting van de woonkernen en bedrijventerreinen in Alphen en Bodegraven nog verder verslechteren.

2.5 Doel van de nieuwe Rijksweg 11

De in de vorige paragraaf genoemde problemen zijn het gevolg van de hoge verkeersintensiteiten en het feit dat de doorgaande verkeersfunctie én de ontsluitingsfunctie van de N712 strijdig zijn. Volgens de principes van duurzaam veilig zou de doorgaande functie op een vervangende route moeten plaatsvinden. Hierdoor zal de verkeersintensiteit op de N712 afnemen en ontstaat de mogelijkheid om - nu de doorgaande functie niet meer in het geding is - de inrichting van de N712 volledig af te stemmen op de ontsluitingsfunctie en verdergaande maatregelen te treffen om de weg verkeers- en snelheidsluw te maken. Hierdoor zal niet alleen de verkeers-

veiligheid maar ook de verkeersleefbaarheid verbeteren. Verder kan op de vervangende route kan het doorgaande verkeer ongehinderd door het lokale verkeer worden afgewikkeld.

Het probleemoplossend vermogen van een vervangende route voor de N712 ten aanzien van de in de vorige paragraaf genoemde problemen kan als volgt worden weergegeven.

- *Verkeersveiligheid*

Door de afnemende verkeersintensiteit en eventuele verdergaande veiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld snelheidsbeperking) neemt de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de N712 toe. Bovendien wordt het doorgaande verkeer afgewikkeld op een weg die daar qua uitrusting beter geschikt voor is.

- *Verkeersleefbaarheid*

De verkeersintensiteit en het groot aandeel vrachtverkeer op de N712 neemt af. Bovendien ontstaat de mogelijkheid om de N712 (of gedeelten daarvan) verkeers- en snelheidsluw te maken. Hierdoor zal de verkeersleefbaarheid langs de N712 met betrekking tot geluid, stof, stank en luchtkwaliteit gunstig worden beïnvloed.

- *Verkeersafwikkeling en ontsluiting*

Het doorgaande verkeer kan ongehinderd door het lokale verkeer worden afgewikkeld. Ook zijn de bedrijventerreinen in Alphen aan den Rijn en Bodegraven door middel van de vervangende route goed ontsloten op respectievelijk de A12 en de A4.

Het doel van Rijksweg 11, gedeelte Alphen - Bodegraven, kan dan ook worden omschreven als:

Het bieden van een vervangende route voor de N712, gedeelte Alphen - Bodegraven, teneinde een scheiding van verkeersfuncties te bewerkstelligen en daarmee een oplossing te bieden voor de problematiek op de bestaande route met betrekking tot verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, verkeersafwikkeling en ontsluiting.

Binnen het kader van het tracébesluit kan de weg nog op diverse manieren worden uitgevoerd. Deze uitvoeringswijzen zullen verschillende effecten hebben op het gebied van milieu en verkeersveiligheid. In dit verband kan de vraag die aan de MER-studie ten grondslag ligt als volgt worden omschreven.

Op welke wijze kan Rijksweg 11, gedeelte Alphen aan den Rijn - Bodegraven, volgens het in het tracébesluit aangegeven tracé worden uitgevoerd, met een minimum aan ongewenste effecten op het gebied van milieu en verkeersveiligheid ?

3 HET VIGEREND BELEID EN ONTWIKKELINGEN

3.1 Inleiding

Om beter inzicht te krijgen in het probleem en de mate waarin het voornemen (aanleg van Rijksweg 11, gedeelte Alphen - Bodegraven), hiervoor een oplossing biedt, is het van belang een beeld te hebben van de toekomstige situatie, indien de Rijksweg 11, gedeelte Alphen - Bodegraven, niet wordt aangelegd. Ook is het van belang om de milieu-effecten van het voornemen te bezien tegen de achtergrond van de ontwikkelingen van het milieu wanneer de voorgenomen activiteit (aanleg en gebruik van de weg) niet plaatsvindt.

Ten behoeve van de beschrijving van deze zogenaamde autonome ontwikkeling zal in het MER een overzicht worden gegeven van relevant beleid op het gebied van infrastructuur, woningbouw en bedrijventerreinen, verkeer en vervoer, en het milieu. In paragraaf 3.2 worden in dit opzicht enkele belangrijke beleidsdocumenten op Rijks en regionaal niveau aangestipt.

In paragraaf 3.3 worden in het kort enkele concrete uitgangspunten genoemd, die bij de beschrijving van de toekomstige situatie, zullen worden gehanteerd.

3.2 Enkele relevante beleidsdocumenten

Het verkeer- en vervoerbeleid

Het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) kiest de duurzame samenleving als maatstaf voor het beleid. Dit betekent dat er grenzen worden gesteld aan ongewenste effecten van verkeer en vervoer, zoals luchtverontreiniging, geluidshinder en verkeersonveiligheid. Binnen deze grenzen moet het verkeers- en vervoerssysteem door middel van een goede bereikbaarheid het functioneren van Nederland als transportland ondersteunen.

Om dit te bereiken richt het SVV-II zich daarbij vooral op het beperken van de groei van het niet noodzakelijk autogebruik. Een pakket aan maatregelen op het gebied van onder andere openbaar vervoer, parkeren, gedragsbeïnvloeding en prijsbeleid moet de groei van het landelijk aantal (personen-)autokilometers tussen 1986 en 2010 beperken tot 35%. Ook is in het SVV-II als taakstelling opgenomen het verminderen van het aantal verkeersdoden en -gewonden.

Het landelijk verkeer en -vervoerbeleid zoals neergelegd in SVV-II is in regionale verkeers- en vervoerplannen (RVVP's) vertaald naar de regionale situatie. Voor de onderhavige studie is het RVVP Rijn en Bollenstreek en het RVVP Midden Holland van belang.

Ruimtelijke ordening

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) is de ruimtelijke hoofdstructuur voor Nederland uitgewerkt. Het daarin geschetste ontwikkelingsperspectief voor de Randstad is ondermeer gericht op het verder ontwikkelen van dit economisch kerngebied. In verband met de concentratie van werkgelegenheid zal de behoefte aan woonruimte in de Randstad meer dan

gemiddeld stijgen. Door een onder andere een compacte ontwikkeling van steden wordt evenwel beoogd de woon-werk afstanden en daarmee de groei van de mobiliteit terug te dringen.

Het streekplan Zuid-Holland Oost beschrijft de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling binnen het oostelijk gedeelte van de Provincie Zuid-Holland. In dit plan wordt de Rijksweg 11, van Leiden tot Bodegraven, genoemd als onderdeel van de (gewenste) toekomstige hoofdwegenstructuur. De weg wordt noodzakelijk geacht met het oog op het bovenregionaal belang en de huidige overlast van het doorgaande verkeer langs de oude route.

Milieu

Het beleid voor wat betreft het milieu in relatie tot het verkeer en vervoer is verwoord in onder andere het SVV-II, het tweede Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-2) en de Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex). Dit beleid is er opgericht de kwaliteit van onze woon- en leefomgeving veilig te stellen c.q. te verbeteren. Belangrijke onderdelen zijn het terugdringen van luchtverontreiniging, CO₂-uitstoot en geluidshinder door het wegverkeer.

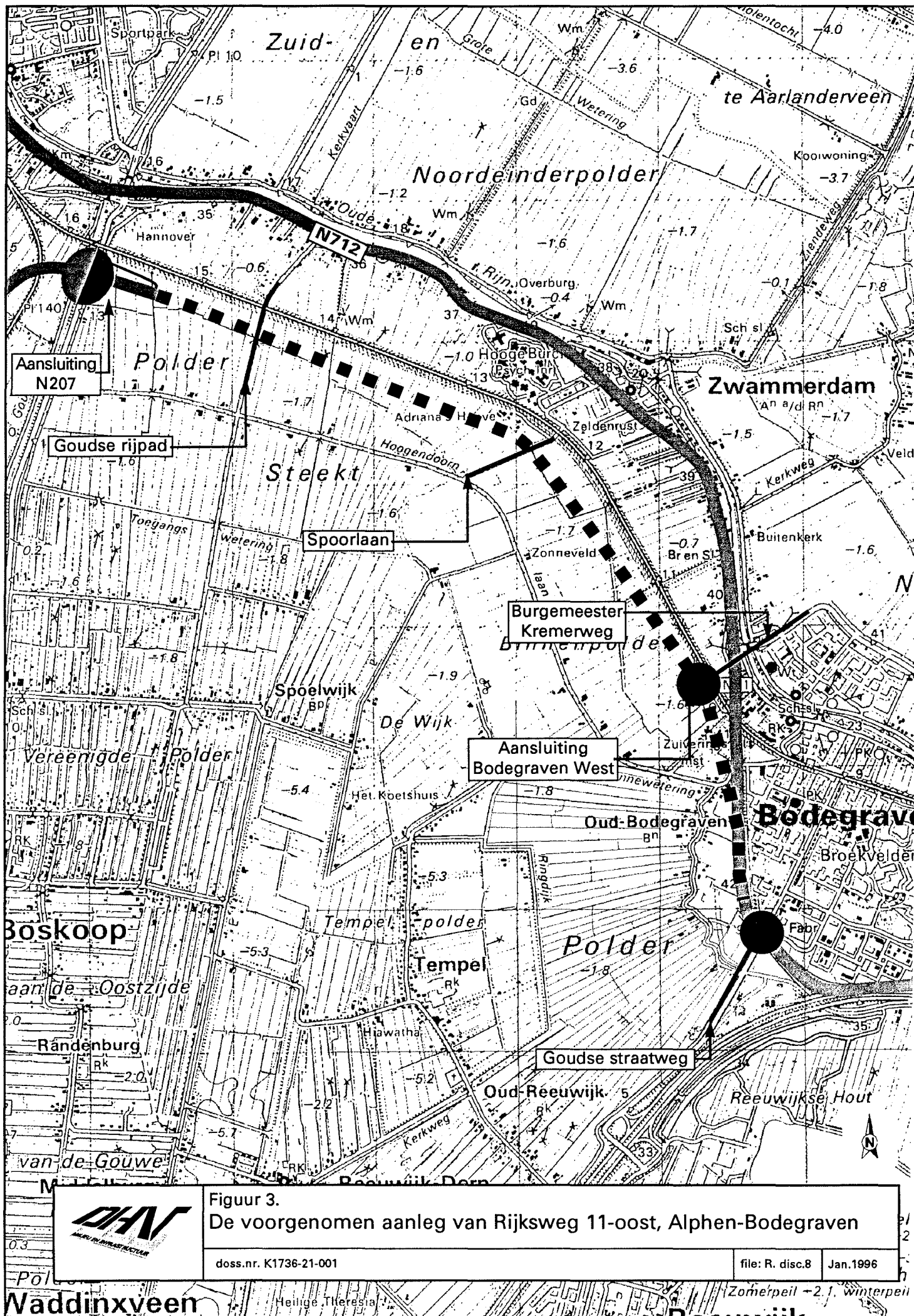
In het NMP-2 wordt voorts onder het thema verdroging gewezen op de relatie met het natuur- en landinrichtingsbeleid. Andere belangrijke aspecten zijn verstoring (met effect op fauna) en versnippering (vooral ten aanzien van het grondgebruik en fauna).

De algemene beleidslijnen ten aanzien van natuur en landschap zijn neergelegd in het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte.

3.3 Uitgangspunten

De toekomstige situatie wordt beschreven voor het jaar 2010, overeenkomstig de planhorizon van het SVV-II. Hierbij gelden onder andere de volgende uitgangspunten.

- Ten aanzien van de te verwachten economische ontwikkelingen wordt uitgegaan van het Euroscenario van het Centraal Planbureau voor 2010.
- Voor het verkeer en vervoer wordt uitgegaan van het maatregelenpakket uit het SVV-II.
 - Voor wat betreft de verbeteringen van het openbaar vervoer wordt uitgegaan van de projecten, waarover reeds besluiten zijn genomen, zoals rail-21 van de NS.
- Met betrekking tot de toekomstige weg-infrastructuur wordt er in ieder geval vanuit gegaan dat de Rijksweg 11 van Leiden tot Alphen-Oost (N207) zal zijn gerealiseerd (zie figuur 1).
- Voor wat betreft de N712 wordt er vanuit gegaan dat de voorgenomen veiligheidsmaatregelen (zie paragraaf 2.3) worden uitgevoerd.
- Met betrekking tot de geluidshinder wordt er vanuit gegaan dat de geluid-saneringsprojecten, zoals die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Uitvoering Geluidsanereringen (MUG), zullen zijn uitgevoerd.



4 DE ALTERNATIEVEN

4.1 Inleiding

De nieuwe wegverbinding kan op verschillende manieren worden uitgevoerd. Deze verschillende uitvoeringswijzen (alternatieven) kunnen onderscheidende effecten hebben op het milieu en het verkeer. In dit hoofdstuk worden in het kort de alternatieven aangeduid die de initiatiefnemer in het MER verder wil uitwerken. De alternatieven zullen in het MER worden vergeleken op basis van hun effecten op het milieu en het verkeer. Mede op basis van deze vergelijking zal gekozen worden voor een uitvoeringswijze die door het bevoegd gezag in het (ontwerp) bestemmingsplan zal worden opgenomen.

Voorafgaand aan de te in beschouwing te nemen alternatieven wordt in paragraaf 4.2 het inpassingsgebied voor de Rijksweg 11 besproken. In paragraaf 4.3 worden vervolgens de te in beschouwing te nemen alternatieven genoemd. In paragraaf 4.4 tenslotte worden enkele mogelijkheden genoemd die niet in aanmerking komen voor een verdere uitwerking.

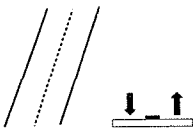
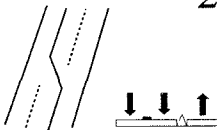
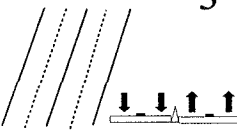
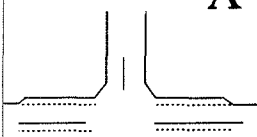
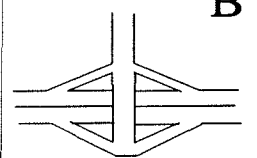
4.2 Het inpassingsgebied

Het inpassingsgebied is het gebied waar de Rijksweg 11 inclusief de aansluitingen moet worden gerealiseerd en dat in de vast te stellen bestemmingsplannen de aanduiding verkeersdoeleinden zal krijgen. Dit gebied omvat dus het tracé volgens het in 1978 genomen tracébesluit (zie figuur 3), waarbij wordt opgemerkt dat voor een optimale inpassing wellicht kleine tracé-aanpassingen nodig zijn. Tevens omvat het inpassingsgebied een strook ter weerszijden van de weg voor eventuele inpassingsmaatregelen zoals beplanting en geluidschermen. Het gebied waarin de milieu-effecten zullen worden bepaald is groter dan het inpassingsgebied en wordt het studiegebied genoemd (zie paragraaf 5.2).

Het tracé is gesitueerd tussen de aansluiting met de N207 bij Alphen aan den Rijn en de kruising van de N712 met de Goudse Straatweg bij Bodegraven. Om versnippering van het landschap te beperken is dit tracé zoveel mogelijk gebundeld met de spoorlijn Leiden - Bodegraven. Wel is daarbij rekening gehouden met een mogelijke verdubbeling van de spoorlijn. Bij Bodegraven buigt het tracé van de spoorlijn af. Ten westen van Bodegraven gaat het tracé over in de bestaande N712.

4.3 De te onderzoeken alternatieven

Hieronder worden de alternatieven genoemd die in het MER zullen worden bestudeerd. In figuur 3 zijn de aansluitingen en kruisingen weergegeven. In figuur 4 zijn de alternatieven, voor wat betreft hun onderscheidende aspecten, schematisch weergegeven. In het MER zal binnen elk van de alternatieven maatregelen worden aangegeven die nadelige effecten kunnen beperken (mitigerende maatregelen) en maatregelen die het verlies van natuur- en landschapswaarden compenseren (compenserende maatregelen). De maatregelen vormen de aanzet voor een landschapsplan en een compensatieplan, die tegelijk met het bestemmingsplan zullen worden opgesteld.

Profiel			
Aansluitingen	1	2	3
	 1 x 2 rijstroken	 2 x 1 rijstroken + inhaalstrook	 2 x 2 rijstroken
A  gelijkvloers	1 A	2 A	3 A
B  ongelijkvloers	1 B	2 B	3 B

Figuur 4 De in beschouwing te nemen alternatieven

Nul-alternatief

Het nul-alternatief betekent dat aan het voornemen tot aanleg van Rijksweg 11, gedeelte Alphen - Bodegraven, géén uitvoering wordt gegeven. Het nul-alternatief beschrijft de situatie in het prognosejaar (2010), wanneer het resterende deel Alphen-Bodegraven van Rijksweg 11 er niet is; het vormt daarmee een referentiekader voor het vergelijken en beoordelen van de alternatieven waarbij dit deel van Rijksweg 11 wél wordt aangelegd.

Uitgangspunt voor het nul-alternatief is, dat plannen en projecten waarover reeds een besluit is genomen, zullen worden gerealiseerd. Van belang in dit verband is de openstelling van het hele gedeelte van Rijksweg 11 tussen Leiden en Alphen. Ook omvat het nul-alternatief de in paragraaf 2.3 genoemde veiligheidsmaatregelen op de N712.

Alternatief 1

De weg wordt uitgevoerd als autoweg met 1x2 rijstroken, met de volgende aansluitingen en kruisingen:

- door middel van een gelijkvloerse aansluiting sluit de Rijksweg 11 aan op de N207;
- het Goudse Rijpad wordt met een viaduct over de weg heen geleid;
- de Spoorlaan te Zwammerdam gaat onder de weg door;
- Bodegraven-west krijgt een gelijkvloerse aansluiting; ten behoeve van een optimale bundeling met de spoorlijn wordt de Burgemeester Kremerweg door middel van een viaduct over de spoorlijn en de Rijksweg 11 geleid;
- tussen de aansluiting bij Bodegraven-west en de Goudse Straatweg gaat de Rijksweg 11 over in de huidige N712.

Dit alternatief is voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Alphen aan den Rijn in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan. Dit betekent dat bij een keuze voor dit alternatief dit bestemmingsplan kan worden gehandhaafd. Bij een keuze voor een van de hierna genoemde alternatieven zal ook het bestemmingsplan van de gemeente Alphen aan den Rijn moeten worden gewijzigd.

Alternatief 2

Dit alternatief komt voort uit het feit dat er recent een discussie is ontstaan over de onveiligheid van 1x2-strooks wegvakken met gelijkvloerse aansluitingen. Daarom wordt in dit alternatief gekeken naar een wegontwerp met door middenbermen gescheiden rijstroken en een inhaalstrook (zie figuur 4). Voor het overige is dit alternatief gelijk aan alternatief 1.

Alternatief 3

In dit alternatief wordt gekeken naar een wegontwerp met 2x2 rijstroken. Het ligt voor de hand dat in deze variant het resterende gedeelte tot de Goudse Straatweg ook 2x2 moet worden. Voor het overige is dit alternatief gelijk aan alternatief 1.

De hierboven genoemde alternatieven worden uitgevoerd met *gelijkvloerse* aansluitingen (aansluiting N207, Burgemeester Kremerweg en Goudse Straatweg). Daarnaast zal in het MER gekeken worden naar *ongelijkvloerse* aansluitingen. Voor ieder alternatief leidt dit tot een variant A (gelijkvloerse aansluitingen) en een variant B (ongelijkvloerse aansluitingen). In figuur 4 is dit schematisch weergegeven. Hierbij wordt opgemerkt dat voor een ongelijkvloerse aansluiting in het algemeen meer ruimte nodig is. Dit betekent dat bijvoorbeeld bij Bodegraven-west het tracé ter plaatse van de aansluiting van de spoorlijn moet afbuigen.

Het meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER zal een beschrijving worden gegeven van het alternatief dat naar mening van de initiatiefnemer de minst nadelige effecten heeft op het milieu; het zogenaamde meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Nadat de milieugevolgen van de alternatieven zijn beschreven, zal worden aangegeven welke (combinaties van) maatregelen mogelijk zijn om de milieugevolgen zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of te compenseren. Het MMA zal worden gezocht binnen de hiervoor genoemde alternatieven.

4.4 Niet te onderzoeken alternatieven

De volgende alternatieven zullen in het MER niet worden onderzocht.

- *Ander tracé*

Het tracébesluit van 1978 dient als basis voor de thans voorgenomen bestemmingsplan/m.e.r.-procedure. Dit betekent dat het in het tracébesluit aangegeven tracé nu niet meer ter discussie staat. Wel zijn in het kader van een optimale inpassing kleine tracé-aanpassingen mogelijk.

- *Autosnelweg*

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is de verbinding niet als autosnelweg opgenomen, maar als autoweg.

- *Openbaar vervoer-alternatief*

Het aanwijzen van andere maatregelen dan de inpassing van het resterende deel van Rijksweg 11 behoort niet tot de competentie van een bestemmingplanwijziging i.c. het besluit waarvoor dit MER wordt opgesteld. Maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer vallen daarom buiten het bestek van deze studie.

5 DE TE ONDERZOEKEN GEVOLGEN VAN DE ALTERNATIEVEN

5.1 Inleiding

In het MER zullen de milieu- en verkeerseffecten van de alternatieven worden bepaald. Het doel van de effectbeschrijving is tweeledig:

- inzicht te geven in de aard en omvang van de milieu- en verkeerseffecten van de voorgenomen activiteit;
- het onderling vergelijken van de alternatieven op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer.

5.2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Om de effecten van de alternatieven te kunnen bepalen is het nodig om eerst een referentiesituatie te beschrijven. Omdat de effecten van de nieuwe wegverbinding zich pas in de toekomst zullen voordoen, is de referentie-situatie gericht op de toekomstige situatie. Om deze situatie in beeld te brengen wordt in het MER de huidige situatie van het milieu en het verkeer beschreven én de autonome ontwikkeling van milieu en verkeer wanneer de weg niet wordt aangelegd (het zogenaamde nulalternatief, zie paragraaf 4.3). De referentie-situatie zal betrekking hebben op het jaar 2010.

5.3 Het studiegebied

Er kunnen op verschillende plaatsen milieugevolgen optreden. Het gebied waarin de effecten worden bepaald wordt het studiegebied genoemd. Het studiegebied zal evenwel per aspect verschillend kunnen zijn. De omvang wordt bepaald door de mate waarin de milieu-effecten zich nog duidelijk merkbaar laten gelden. Tot het studiegebied worden in ieder geval ook de wegen (en aangrenzende gebieden) gerekend die een belangrijke verkeerskundige relatie hebben met de Rijksweg 11, en waarop zich een significante wijziging van de verkeersintensiteit zal voordoen. In het MER zal voor ieder aspect het studiegebied worden aangeduid.

5.4 De effectbeschrijving

De effectbeschrijving richt zich op zowel de positieve als de negatieve effecten van:

- de aanleg van de weg;
- de aanwezigheid van de weg;
- het gebruik en beheer van de weg.

De effecten worden zoveel mogelijk beoordeeld aan de hand van criteria die uit beleidsdoel-einden afgeleid zijn respectievelijk kunnen worden. Verder worden de effecten beoordeeld op:

- aard en omvang;
- het feit of de effecten zich permanent zullen voordoen, dan wel tijdelijk zijn;
- de mate waarin en de wijze waarop negatieve milieu-gevolgen tegen te gaan zijn, dan wel gecompenseerd kunnen worden.

In het MER-onderzoek komen de navolgende thema's voor alle alternatieven aan de orde:

- verkeer;
- landschap, archeologie en cultuurhistorie;
- bodem en water;
- flora, fauna en ecologie;
- geluid en trillingen, lucht en externe veiligheid;
- sociale aspecten.

Hieronder worden in het kort enkele milieu-effecten aangegeven, die in de studie in ieder geval zullen worden betrokken. De mate waarin de effecten optreden zal afhankelijk zijn van de bestaande situatie in samenhang met de wijze waarop de weg zal worden uitgevoerd.

verkeer

In het onderzoek komen met betrekking tot het verkeer de volgende aspecten aan de orde:

- de (berekende) verkeersintensiteiten op de bestaande wegen en op de aan te leggen Rijksweg 11, uitgesplitst naar de verschillende verkeerssoorten;
- de intensiteit/capaciteit verhoudingen en congestiekans;
- de verkeersveiligheid.

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Hierbij komen onder andere de volgende aspecten aan de orde:

- aantasting of vernietiging van waardevolle patronen en landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische elementen;
- verlies van landschappelijke samenhang en oriëntatie;
- verlies van cultuurhistorische samenhang, zoals waterlopen, ontginningsassen en ook het effect van de weg op historisch Bodegraven.

Bodem en water

De aandacht zal zich hierbij onder andere richten op:

- het eventueel optreden van maaiveldafval als gevolg van de belasting van de bodem en eventuele grondwaterpeilverlagingen;
- verontreiniging van bodem en water als gevolg van het gebruik van de weg;
- verdroging als gevolg van eventuele ingrepen in de grondwaterhuishouding;
- beïnvloeding van het ontwaterings- en afwateringssysteem.

Flora en fauna

Voor wat betreft de flora en fauna zal ondermeer gekeken worden naar:

- biotoopverlies van waardevolle vegetaties en fauna, verlies van broedgebieden en verlies van fourageergebieden;
- verstoring van (avi)fauna door geluid, trillingen en visuele hinder;
- versnippering, dat wil zeggen doorsnijding, van ecologische relaties.

Geluid en trillingen

Geluid- en trillingshinder zal worden beschouwd voor wat betreft de aanleg en het gebruik van de weg. Hierbij worden ook de wegen betrokken waarop zich met betrekking tot geluidshinder een belangrijke wijziging van de verkeersintensiteit zal voordoen. Ook zal worden gekeken naar cumulatie met andere geluidbronnen, bijvoorbeeld de spoorlijn. Geluidshinder zal worden bepaald aan de hand van:

- het aantal geluidbelaste woningen;
- het aantal gehinderden en ernstig gehinderden;
- het akoestisch ruimtebeslag i.c. de oppervlakte binnen zekere geluidscontouren, gekoppeld aan de functies van de betreffende gebieden (bijvoorbeeld weidevogelgebied, landbouwgebied e.d.).

Lucht

Bij het aspect lucht zal gekeken worden naar de emissies en immissies door het autoverkeer. De emissies zullen worden opgesplitst naar hun effecten op:

- klimaatverandering;
- verzuring;
- vermesting;
- verspreiding.

Externe veiligheid

In het MER zal met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg het individueel- en het groepsrisico worden bepaald.

Sociale aspecten

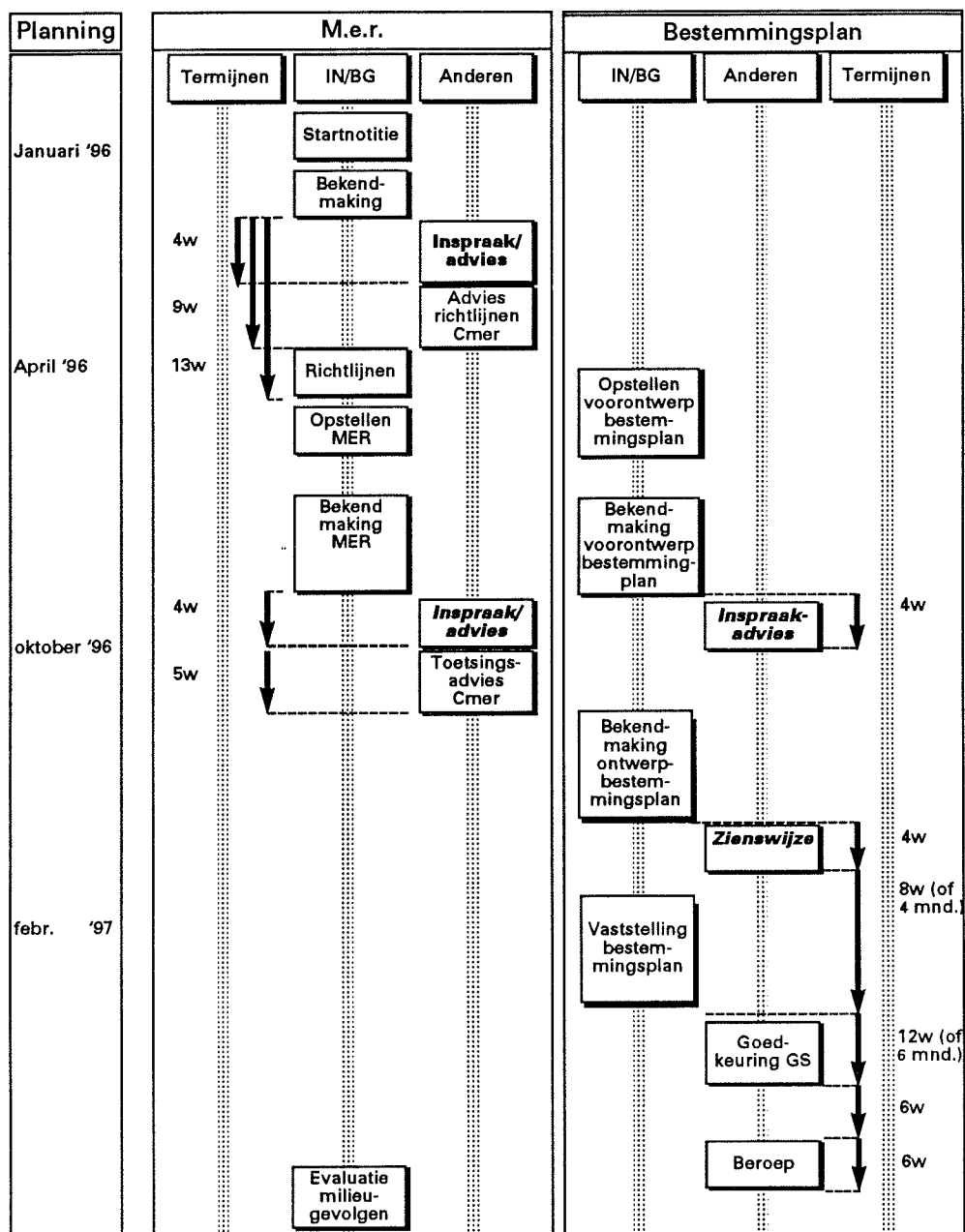
Voor wat betreft de sociale aspecten wordt ondermeer gekeken naar:

- het eventueel amoveren van woningen en/of bedrijfsgebouwen;
- doorsnijding van sociaal-ruimtelijke patronen (bereikbaarheid, sociale veiligheid, barrièrewerking);
- visuele hinder.

Overige aspecten

Aanleg van Rijksweg 11 heeft voorts invloed op ruimtelijke en economische aspecten. aspecten die ook in het MER aan de orde zullen komen zijn:

- ruimtegebruik;
- regionale economie;
- invloed op recreatie en landbouw;
- kosten.



Figuur . 5: Bestemmingsplan / m.e.r. - procedure en planning

6 PROCEDURE EN BESLUITEN

6.1 De bestemmingsplan/m.e.r.-procedure

Voordat tot daadwerkelijke aanleg van het gedeelte van Rijksweg 11, tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven kan worden overgegaan moet deze worden vastgelegd in een door de gemeente Bodegraven ter plaatse geldend bestemmingsplan. Ook kan het zijn dat de gemeente Alphen aan den Rijn haar bestemmingsplan zal aanpassen. Hierbij moet conform de Wet op de ruimtelijke ordening de bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen. Tegelijkertijd met de bestemmingsplanprocedure wordt ex. hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Beide procedures zijn aan elkaar gerelateerd. In figuur 5 zijn de procedures schematisch weergegeven. Hieronder volgt een toelichting.

De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats met de aanbidding van deze startnotitie van Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland (initiatiefnemer) aan het bevoegd gezag, de gemeente Bodegraven en de gemeente Alphen aan den Rijn. De gemeente Bodegraven is belast met de coördinatie van de m.e.r.-procedure en is in deze het aanspreekpunt voor belanghebbenden.

Het voornemen wordt daarop officieel bekend gemaakt in de Staatscourant en de regionale dag- en weekbladen. De startnotitie ligt dan gedurende de in de advertenties vermelde termijn van 4 weken ter inzage. Ook wordt in deze perioden in de beide gemeenten een informatie-avond belegd, waarbij nadere uitleg wordt gegeven over het voornemen. Gedurende de inspraakperiode zijn de wettelijke adviseurs en insprekers in de gelegenheid in te spreken op de gewenste inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Binnen 9 weken na de bekendmaking brengt ook de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit.

Binnen maximaal 13 weken na de officiële bekendmaking stellen de gemeenten de richtlijnen vast. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten. Daarbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen.

Aan de hand van richtlijnen wordt door de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland) het MER opgesteld. Tegelijkertijd wordt door het bevoegd gezag het voorontwerp-bestemmingsplan opgesteld. In deze periode is er een sterke wisselwerking tussen de opsteller van het MER en de opsteller van het voorontwerp-bestemmingsplan. In het MER worden alternatieven met elkaar vergeleken op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer, terwijl mede op basis van deze vergelijking in het voorontwerp-bestemmingsplan één van de alternatieven planologisch wordt ingepast.

Als het MER gereed is wordt het door de initiatiefnemer officieel aan bevoegd gezag aangeboden. Deze beoordeelt het MER op volledigheid en kwaliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht wordt het MER samen met het voorontwerp-bestemmingsplan bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Ook wordt het voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de betrokken personen en instanties met het verzoek om een reactie in het kader van het overleg ex. art. 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Tot 4 weken na publikatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER en op de inhoud van het bestemmingsplan. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs advies uit.

Voorts wordt er een openbare hoorzitting/inspraakbijeenkomst over het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan belegd. Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. het toetsingsadvies uit. In dit toetsingsadvies geeft de Commissie, mede aan de hand van de reacties, haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Hieruit resulteert het ontwerp-bestemmingsplan. Dit ontwerp-bestemmingsplan wordt - met het MER als bijlage - gedurende 4 weken ter inzage gelegd. Deze terinzagelegging luidt de formele procedure van het bestemmingsplan in. Tijdens deze periode kan iedereen een zienswijze geven op de inhoud van het ontwerp-bestemmingsplan. Daarbij kan ook worden ingegaan op de wijze waarop de resultaten van het MER zijn betrokken in het ontwerp-plan.

De gemeente besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 8 weken of, in geval een zienswijze bekend is gemaakt, binnen 4 maanden na afloop van de termijn van de terinzagelegging.

Na de vaststelling wordt het bestemmingsplan - met het MER als bijlage - opnieuw 4 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kunnen bedenkingen tegen het plan worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Deze bezwaren kunnen mede betrekking hebben op de wijze waarop de gemeenten de resultaten van het MER en de adviezen heeft betrokken bij de vaststelling van de plannen. De plannen worden al dan niet goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Daarna kan nog beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de evaluatiefase, die na enige jaren kan volgen, maakt het bevoegd gezag een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen zoals beschreven in het MER.

6.2 Communicatie

Tijdens de bestemmingsplan/m.e.r.-procedure zullen de gemeenten de omwonenden en andere belanghebbenden regelmatig op de hoogte stellen van de aard en reikwijdte van het project en de gang van zaken met betrekking tot de besluitvorming. Ook zal op de daarvoor geëigende momenten aan iedereen schriftelijk en mondeling de gelegenheid worden geboden om een mening kenbaar te maken. Hierbij wordt aangesloten bij de officiële inspraakmomenten in de bestemmingsplan/m.e.r.-procedure. Twee belangrijke momenten in dit opzicht worden hieronder nog eens genoemd.

Gedurende 4 weken ligt deze startnotitie ter inzage. Ook wordt in deze periode een openbare hoorzitting belegd, waarbij verdere uitleg wordt gegeven over de aard en reikwijdte van het project. Iedereen kan schriftelijk dan wel mondeling aangeven welke aspecten in het MER aan de orde moeten komen (zie ook paragraaf 1.1).

Als het voorontwerp-bestemmingsplan en het MER gereed zijn worden beide documenten gedurende een periode van 4 weken ter inzage gelegd. Ook wordt in deze periode wederom een informatieavond belegd. Hierbij wordt ingegaan op de inhoud van het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan. Daarbij zal worden aangegeven welke keuzen aan het ontwerp-bestemmingsplan ten grondslag hebben gelegen. Iedereen is in de gelegenheid (schriftelijk dan wel mondeling) in te spreken op de inhoud van het MER én bezwaren te uiten tegen het voorontwerp-bestemmingsplan.

Vervolgens wordt door het bevoegd gezag het ontwerp-bestemmingsplan bekend gemaakt en - met het MER als bijlage - gedurende 4 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan iedereen een zienswijze geven op de inhoud van het bestemmingsplan. Ook kan worden ingegaan op de wijze waarop het bevoegd gezag de resultaten van het MER heeft betrokken bij het ontwerp-bestemmingsplan.

BIJLAGE 1 Projectgegevens

Het voornemen:	Aanleg van een autoweg (categorie 1.2 van onderdeel C van de bijlage, behorende bij het Besluit milieu-effectrapportage).
Het te nemen besluit:	Vaststelling van de bestemmingsplannen die voorzien in de mogelijke aanleg van de weg.
Initiatiefnemer:	Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland
Bevoegd gezag:	Gemeente Bodegraven en Gemeente Alphen aan den Rijn voor de op hun grondgebied betrekking hebbende bestemmingsplannen.
Coördinerend bevoegd gezag:	De gemeente Bodegraven; deze coördineert de voorbereiding van de Besluitvorming en is aanspreekpunt voor belanghebbenden. Reacties kunnen worden gezonden naar:

De gemeenteraad van Bodegraven
Postbus 401
2410 AK Bodegraven

BIJLAGE 2 Begrippenlijst

Alignement	De ligging c.q. lijn van de weg
Alternatief	Een wijze waarop het voornemen (aanleg van Rijksweg 11, gedeelte Alphen - Bodegraven) kan worden uitgevoerd.
Bevoegd Gezag	In de onderhavige procedure vormen de gemeenten Bodegraven en Alphen aan den Rijn beide het bevoegd gezag; zij beslissen over de inhoud van de bestemmingsplannen.
Capaciteit van een weg	Het maximaal aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren en waarbij nog sprake is van een veilige verkeersafwikkeling.
Commissie m.e.r.	De Commissie bestaat als geheel uit een secretariaat en een groot aantal deskundigen. Per procedure wordt een werkgroep samengesteld. De werkgroep adviseert eerst over de richtlijnen voor het MER en geeft later een toetsingsadvies over de inhoud van het MER.
Compenserende maatregelen	Maatregelen die elders (buiten het inpassingsgebied) worden getroffen om negatieve effecten op het gebied van natuur en landschap van de ingreep te vervangen.
Doorgaand verkeer	Verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in aan de weg gelegen woon/werk-gebieden.
Duurzame ontwikkeling	Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen ook in hun behoefte te voorzien.
Emissie	Uitstoot of lozing van een stof of geluid.
Initiatiefnemer	Diegene die het initiatief voor de studie heeft genomen en zal uitvoeren.
Inpassingsgebied	Gebied waarin de ingrepen mogelijk zullen plaatsvinden.
Lokaal verkeer	Verkeer dat herkomst of bestemming heeft in aan de weg woon/werkgebieden.

Milieu	Onder het milieu wordt in dit geval verstaan: het fysieke milieu gezien vanuit het belang van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem en lucht en van de relaties daartussen, alsmede van de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden.
Milieu-effectrapportage (m.e.r.)	Een wettelijk voorgeschreven procedure bij ingrepen die grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu. De procedure is bedoeld om het milieu-belang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.
Milieu-effectrapport	Openbaar document in de milieu-effectrapportage, waarin de milieugevolgen van een aantal alternatieven objectief worden beschreven.
Mitigerende maatregelen	Maatregelen op of langs de weg die de negatieve effecten van een ingreep verzachten of wegnemen.
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief. Alternatieve uitvoeringswijze vanuit de doelstelling om zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, respectievelijk zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
Ontsluiting	Aanduiding voor de mate waarin een lokatie is aangesloten op het hoofdwegennet.
Richtlijnen	Document waarin het bevoegd gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht.
Startnotitie	Document waarin de initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.
Studiegebied	Gebied, waarin de effecten van de voorgenomen aanleg zullen worden bestudeert.
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt van een weg passeert.