

Verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

13 oktober 2004 / rapportnummer 1449-33



commissie voor de milieueffectrapportage

College van burgemeester en wethouders
gemeente Woerden
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

uw kenmerk
U

uw brief
13 juli 2004

ons kenmerk
1449-34/Bb/me

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Verbindingsweg Woerden-Oost – Veld-
huizerweg

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

Utrecht,
13 oktober 2004

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Over de concept-versie van dit advies heeft de Commissie 8 oktober 2004 overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de provincie Utrecht en de gemeente Woerden. Dit definitieve advies is niet gewijzigd ten opzichte van het besproken concept.

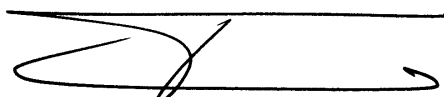
Graag vraag ik uw aandacht voor het volgende. Vanwege de urgentie van een nieuwe aansluiting van Leidsche Rijn op de A12 is de besluitvorming voor een nieuwe aansluiting op de A12 en de bijbehorende verbindingsweg naar de Veldhuizerweg in gang gezet. De besluitvorming voor de andere wegen in het BRAVO-convenant zal pas in een later stadium worden opgestart. Daarbij zullen naar verwachting opnieuw m.e.r.-plichtige besluiten aan de orde zijn. De veranderingen in het milieu in het studiegebied zullen bepaald worden door de in het BRAVO-convenant voorziene wegen tezamen, niet alleen door de verbindingsweg. De grootste toegevoegde waarde van m.e.r. zou daarom zijn bereikt als één m.e.r.-procedure was doorlopen voor het gehele BRAVO-pakket, met daarin alternatieven, mma en milieueffecten voor alle wegen tezamen. Omdat de m.e.r.-procedure nu voor alleen de verbindingsweg is ingezet, beperkt de Commissie zich in dit advies tot de verbindingsweg. Dit zal echter dit naar mening van de Commissie een MER opleveren met een zeer beperkte meerwaarde. Eén m.e.r.-procedure voor de overige wegen zal het totale milieueffect inzichtelijk kunnen maken, maar de besluitvorming rond de nieuwe aansluiting en de verbindingsweg is dan al gevorderd, zodat ook daar de ruimte voor alternatieven ingeperkt is.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



mr. F.W.R. Evers
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Verbindingsweg Woerden-Oost –
Veldhuizerweg

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg


Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de Verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg,

uitgebracht aan het College van burgemeester en wethouders van Woerden door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

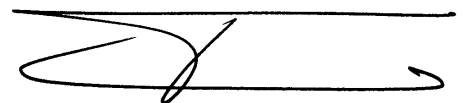
Verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg,

de secretaris

HG de 

ir. H.G. de Brabander

de voorzitter



mr. F.W.R. Evers

Utrecht, 13 oktober 2004

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. CONCEPT-MER ALS STARTNOTITIE.....	1
3. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER.....	2
4. PROBLEEMSTELLING EN VERKEERSGEGEVENS	3
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT, ALTERNATIEVEN, REFERENTIE.....	4
6. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	5
7. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER.....	6

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juli 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Woerdense Courant d.d. 19 augustus 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De provincie Utrecht heeft het voornemen om, als eerste onderdeel van een nieuw stelsel van aansluitingen op de A12, een verbindingsweg aan te leggen tussen een nieuwe aansluiting op de A12 (Woerden-Oost, ter hoogte van tankstation Hellevliet/Bijleveld) en de Utrechtse wijk Veldhuizen (onderdeel van Vinex-locatie Leidsche Rijn). Om de aanleg van de weg mogelijk te maken, wil de gemeente Woerden een besluit tot vrijstelling van het bestemmingsplan nemen. Voor dit vrijstellingsbesluit wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) toegepast.

Bij brief van 13 juli 2004 is de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de startnotitie/concept-MER¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Woerdense Courant op 19 augustus 2004².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties⁴ die het bevoegde gezag heeft ontvangen. De Commissie bouwt in dit advies voort op de startnotitie/concept-MER. Dat wil zeggen dat dit advies **niet zelfstandig leesbaar** is, maar in combinatie met de startnotitie/concept-MER moet worden gelezen.

2. CONCEPT-MER ALS STARTNOTITIE

De startnotitie is door de initiatiefnemer opgesteld in de vorm van een concept-MER. Dat wil zeggen dat de initiatiefnemer ernaar gestreefd heeft zoveel mogelijk reeds in de startnotitie de informatie op te nemen die het MER zal bevatten. De achtergrond hiervan is de tijdsdruk die rust op het project: doordat er nu reeds een concept-MER is, kan zeer snel na het vaststellen van de richtlijnen een definitief MER beschikbaar zijn voor de art. 19-procedure.⁵ De Commissie sluit hierbij aan door in dit advies de informatie in de startnotitie/concept-MER te toetsen en alleen richtlijnenadviezen te geven voor die onderdelen van de startnotitie/concept-MER die naar haar mening nog onvoldoende uitgewerkt zijn om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg maakt deel uit van een pakket verkeersmaatregelen in het gebied tussen Utrecht en Bodegraven,

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

⁵ De Commissie wijst erop dat de startnotitie/concept-MER ten onrechte suggereert dat er geen richtlijnen opgesteld behoeven te worden (pagina 10 en 49). Wel is het zo dat de inhoud van de richtlijnen kan worden afgestemd op de informatie in de startnotitie/concept-MER. Pagina 49 suggereert ook dat toetsing door de Commissie facultatief is ("zonodig eindtoetsing Cie-m.e.r."). Toetsing door de Commissie zal echter gezien Wm art 7.26 lid 2 (Commissie moet in haar toetsingsadvies inspraak en adviezen betrekken) en de inhoud van dit advies (bevat richtlijnen voor onderdelen die in het concept-MER onvoldoende uitgewerkt zijn) niet achterwege gelaten kunnen worden.

waarvan de uitvoering is vastgelegd in het BRAVO-convenant.⁶ Het BRAVO-convenant beoogt naast de verbindingsweg de aanleg van nog een aantal wegen, waarvoor naar verwachting eveneens m.e.r.-plichtige besluiten nodig zijn. De toekomstige veranderingen in het milieu in het studiegebied zullen bepaald worden door al deze wegen tezamen, niet alleen de verbindingsweg. De toekomstige situatie van het studiegebied zal het meest inzichtelijk kunnen worden gemaakt in een MER waarin de effecten van alle BRAVO-maatregelen worden beschreven. De nu ingezette m.e.r.-procedure is echter, vanwege de al genoemde tijdsdruk, alleen gestart voor de verbindingsweg. In dit advies beperkt de Commissie zich daarom dan ook tot de verbindingsweg. Dit betekent onder andere dat bij de alternatiefontwikkeling, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief en de effectbeschrijving niet gekeken wordt naar alternatieven voor het gehele BRAVO-pakket, maar alleen voor de verbindingsweg.

De Commissie beveelt aan het resterende BRAVO-pakket zoveel mogelijk in één MER te behandelen, zodat alsnog een totaaloverzicht van de plannen, alternatieven daarvoor en de effecten daarvan beschikbaar komt. Mochten er toch meerdere MER'en geschreven worden, dan zal elk nieuw MER de accumulatie van projecten en hun milieugevolgen moeten beschrijven.

3. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport voor de verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- Het MER moet zodanig inzicht verschaffen in het totaal van de huidige en toekomstige **verkeersproblemen** in het voor de verbindingsweg relevante studiegebied (intensiteiten en congestie, hinder voor de woon- en leefomgeving, verkeersveiligheid, barrièrewerking), dat daaruit de *noodzaak* van de verbindingsweg blijkt. Het MER moet voldoende aandacht besteden aan het BRAVO-pakket om de beoogde *ligging* van de verbindingsweg te verklaren.
- Het MER dient de verandering in **luchtkwaliteit** als gevolg van de verbindingsweg weer te geven.

Voor de overdracht van informatie in het MER aan besluitvormers, insprekers en anderen is een goede **samenvatting** essentieel. De samenvatting moet zelfstandig leesbaar zijn voor een brede doelgroep en dient een goede afspiegeling te zijn van de inhoud van het MER.

⁶ *Convenant betreffende een infrastructuurvisie en -programma voor het gebied van en rond de A12 van Verkeersplein Oudenrijn tot Bodegraven*, in april/mei 2003 gesloten tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Utrecht, Woerden, Nieuwegein, Montfoort en Bodegraven.

4. PROBLEEMSTELLING EN VERKEERSGEGEVENS

Uitbreiding probleemstelling en verkeersgegevens

De startnotitie/concept-MER geeft weer dat de verkeersafwikkeling op de twee aansluitingen van de A12 direct ten westen van knooppunt Oudenrijn – de aansluitingen Woerden en De Meern – grote knelpunten kent. De problematiek zal verergeren door het afbouwen van Leidsche Rijn. Doelstelling van de verbindingsweg is het verbeteren van de bereikbaarheid van Leidsche Rijn door het realiseren van een verbinding naar een nieuwe aansluiting op de A12.

De in de probleemstelling genoemde congestie is in de startnotitie/concept-MER niet gekwantificeerd. Ook wordt niet duidelijk dat de verbindingsweg met aansluiting op de A12 deze congestie oplost. Wel bevat de startnotitie/concept-MER een overzicht van de intensiteiten van het autoverkeer op verschillende wegvakken voor drie verschillende situaties⁷ in 2015. In het MER dient ten opzichte van de startnotitie/concept-MER de beschrijving van de verkeersstromen uitgebreid te worden met de capaciteiten van de genoemde wegen, zodat daaruit de I/C-verhoudingen voor de drie verschillende situaties duidelijk worden. Het verdient aanbeveling deze I/C-verhoudingen op kaart weer te geven. Verschilplots van het verkeersmodel kunnen bijdragen aan het inzichtelijk maken van de optredende verschuivingen.⁸

Vermeld op welke wijze de toekomstige verkeersintensiteiten zijn berekend en op welke aannames (mobiliteitsgroei, toekomstig gebruik openbaar vervoer) de prognoses zijn gebaseerd.

Door weergave van de I/C-verhoudingen wordt het bovenstaande wordt de *noodzaak* (het oplossend vermogen) van de nieuwe aansluiting en verbindingsweg duidelijk. De *ligging* van de nieuwe aansluiting en verbindingsweg is dan echter nog niet verklaard. De ligging wordt grotendeels bepaald door de randvoorwaarde dat de locatie van aansluiting en verbindingsweg moet passen binnen het totaal van de BRAVO-maatregelen. De BRAVO-maatregelen omvatten een samenhangend stelsel van nieuwe wegen in het gebied langs de A12 tussen Utrecht en Bodegraven, dat volgens de startnotitie/concept-MER beoogt de ontsluiting en de bereikbaarheid van de kernen te verbeteren. Naar mening van de Commissie wordt echter uit de startnotitie/concept-MER nog onvoldoende duidelijk welke problemen er nu precies spelen, op welke wijze de BRAVO-maatregelen daarvoor een oplossing bieden, en welke randvoorwaarden bij het ontwerp van de BRAVO-maatregelen een rol gespeeld hebben.⁹

In het MER behoeft niet het gehele BRAVO-pakket onderbouwd te worden. Wel dient in het MER een zodanige beschrijving van de verkeersproblematiek en de oplossing die BRAVO daarvoor biedt bevatten, dat duidelijk wordt welke overwegingen leiden tot de voorgenomen locatie van de aansluiting van de

⁷ Zie tabel 5.1 op pagina 32-33. De drie onderscheiden situaties zijn: (1) 2015 zonder aansluiting (= autonome ontwikkeling); (2) 2015 met realisatie voornemen; (3) 2015 met realisatie voornemen en verbinding naar het westen. De startnotitie definieert niet wat wordt verstaan wordt onder de verbinding naar het westen. De Commissie gaat ervan uit dat hiermee de wegen 6a en 8 van het BRAVO-pakket bedoeld worden.

⁸ Dit betreft het verschil tussen de situatie zonder aansluiting en de situatie met realisatie voornemen; en het verschil tussen de situatie na realisatie voornemen en de situatie met volledige doortrekking naar het westen.

⁹ In het verslag van de informatieavond (zie bijlage 4) is bijvoorbeeld sprake van een langetermijnvisie voor de A12 met drie scenario's waaruit nog geen keuze is gemaakt. Een randvoorwaarde voor de BRAVO-maatregelen is kennelijk dat elk van de scenario's mogelijk blijft.

verbindingsweg op de A12¹⁰ en de ligging van de weg ter plaatse van de aansluiting¹¹. Daarnaast dient duidelijk te worden tot welk aansluitpunt en ligging van de verbindingsweg het niet-doorgaan van het BRAVO-pakket zou leiden.

Uitbreiding beleidskader

Het in de startnotitie/concept-MER genoemde beleidskader dient te worden uitgebreid met het relevante beleidskader voor verkeer en vervoer: het Strategisch Mobiliteitplan Provincie Utrecht (SMPU) en de gemeentelijke verkeersbeleidsplannen.

5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT, ALTERNATIEVEN, REFERENTIE

Ervan uitgaande dat uit de I/C-verhoudingen de noodzaak van de verbindingweg blijkt en dat ook de ligging van de aansluiting op de A12 vanuit het BRAVO-pakket kan worden onderbouwd, kan de Commissie zich vinden in de keuze in de startnotitie om alleen het meest zuidelijke tracé voor de verbindingweg nader te onderzoeken. Dit is het tracé waarin deze weg zoveel mogelijk gebundeld wordt met de A12.

Beschrijf in het MER de exacte ligging van de verbindingsweg, van de A12-parallelvoorzieningen en van geluidsvoorzieningen op korte en lange termijn. Geef van de verbindingsweg de wegfunctie volgens de wegcategorisering, de toegestane snelheid¹² en het bijbehorende wegprofiel.

Het voornemen gaat (impliciet) uit van (van noord naar zuid) de verbindingweg, de geluidswal en de A12. Wanneer uit de beschrijving van het BRAVO-pakket blijkt dat de optie om de verbindingweg en de geluidswal van plaats te verwisselen openstaat, dan is dit volgens de Commissie een keuze die in het kader van het mma onderzocht dient te worden.¹³ Dit zou namelijk geluidswinst en luchtkwaliteitsverbetering voor Veldhuizen en/of Harmelen kunnen inhouden, wellicht ten koste van Reijerscop.

Ook voor het mma dient het MER aan te geven wat de locatie van de aansluiting en de ligging van de verbindingsweg wordt in het geval dat het BRAVO-pakket niet zou worden uitgevoerd.

¹⁰ Deze overwegingen zullen (deels) opgenomen zijn in de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de art. 19-procedure voor de aansluiting op de A12. In de startnotitie/concept-MER ontbreekt echter de voorziene bijlage (bijlage 2) met deze ruimtelijke onderbouwing. Inspraakreactie 3 geeft alternatieve aansluitplaatsen: bij de Veldhuizerweg, gelijkvloers bij de rustplaatsen, en ter hoogte van de Reijerscopse overgang. Uit de startnotitie/concept-MER is het deze inspreker niet duidelijk geworden waarom niet voor deze alternatieven gekozen wordt of kan worden.

¹¹ Uit de BRAVO-kaarten is op te maken dat bij bepalen van de ligging van de verbindingweg naar de Veldhuizerweg rekening gehouden moeten worden met de ligging van de wegen die Woerden (BRAVO-project 6a) en Harmelen (project 8) zullen verbinden met de nieuwe aansluiting.

¹² Bij de geluidsberekeningen gaat de startnotitie/concept-MER uit van een snelheid van 80 km/u, maar niet duidelijk wordt of dit ook de maximale toegestane snelheid van de verbindingweg wordt.

¹³ Ook uit het verslag van de informatieavond (zie bijlage 4) wordt niet duidelijk waarom de geluidswal direct naast de A12 gedacht wordt, en niet ten noorden van de verbindingweg.

referentiesituatie

Volgens de startnotitie/concept-MER wordt de nieuwe aansluiting op de A12 in de autonome ontwikkeling, dus los van de verbindingsweg, gerealiseerd. Bij het weergeven van de verkeersintensiteiten wordt echter gesproken van de intensiteit in 2015 zonder aansluiting als referentie.

Hoewel de nieuwe aansluiting zelf via een aparte, reeds lopende procedure wordt gerealiseerd, en daarom tot de autonome ontwikkeling gerekend kan worden, adviseert de Commissie de aansluiting als onderdeel van het voor-nemen te beschouwen, en niet van de referentie. Immers, zonder verbin-dingsweg zal er geen verkeer van de aansluiting gebruik kunnen maken, zo-dat de aansluiting en verbindingsweg onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.¹⁴

Daarnaast verdient het aanbeveling de huidige situatie als tweede referentie op te nemen. Uit de I/C-verhoudingen blijkt dan de huidige congestieproble-matiek (niet alleen die van 2015). Bovendien wordt voor omwonenden met deze tweede referentie inzichtelijk met welke veranderingen zij te maken zul-len krijgen.

6. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Verkeersveiligheid

De startnotitie/concept-MER geeft aan dat de verkeersveiligheid ter plaatse van de Verlengde Letschertweg en de Breudijk waarschijnlijk iets zal toene-men, omdat daar de verkeersintensiteit significant afneemt. Overige effecten voor de verkeersveiligheid worden niet verwacht.

Het MER kan nader ingaan op de verkeersveiligheid door na te gaan of met de verbindingsweg meer of beter binnen de normen van duurzaam veilig wordt gebleven. Voor zover verkeersonveiligheid in en rond de kernen wordt veroor-zaakt door congestie, zal het oplossen van de congestie ook effect op de ver-keersveiligheid hebben. In het MER dient te worden nagegaan of dit effect daadwerkelijk optreedt.

Geluid

De Commissie kan zich vinden in de aanpak die in de startnotitie/concept-MER gekozen is voor het aspect geluid, met twee kanttekeningen:

- De toe- en afname van de geluidsbelasting¹⁵ wordt berekend door de ver-schillen in intensiteiten met elkaar te vergelijken, dus zonder gebruik te maken van een akoestisch rekenmodel. Deze aanpak is correct bij een ge-lijkblijvende verdeling over de verschillende voertuigcategorieën. Het MER dient te vermelden dat inderdaad hiervan uitgegaan kan worden.
- Het geluidsreducerend effect van ZOAB kan bij de gehanteerde rijsnelheid van 80 km/u hoger ingeschat worden: 3 dB(A) in plaats van 2 dB(A).¹⁶

¹⁴ Ook in inspraakreactie 3 wordt gesteld dat “de toegangswegen die noord en zuid naar de op- en afritten toelopen ook aan de MER moeten worden onderworpen. Deze wegen vormen een onlosmakelijk onderdeel van de verbindingsweg”.

¹⁵ Zie tabel 5.3 van de startnotitie/concept-MER.

¹⁶ Het rekenprogramma op de website www.stillerverkeer.nl/stillewegdekken (een initiatief van het ministerie van VROM en CROW) berekent voor de in de startnotitie/concept-MER vermelde rijsnelheid en verdeling over de verschillende voertuigcategorieën een geluidsreducerend effect van 2,9 dB(A).

Lucht

De combinatie van de A12 en de achtergrondconcentratie zorgen er voor dat in het studiegebied de normen voor de luchtkwaliteit genaderd of wellicht reeds overschreden worden. De verbindingsweg zal de luchtkwaliteit – hoe gering ook ten opzichte van de A12 en de achtergrondconcentratie – doen verslechteren. Om die reden is de Commissie van mening dat de luchtkwaliteit in het MER kwantitatief weergegeven moeten worden. Dit gebeurt nog niet in de startnotitie/concept-MER.

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen moet plaatsvinden aan de hand van grenswaarden voor immissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving, gebaseerd op Europese richtlijnen. Geef voor deze stoffen voor referenties en alternatieven:

- op kaart aan waar de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ wordt overschreden. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven (zowel voor NO₂ als voor fijn stof);
- op kaart aan waar de jaargemiddelde concentratie van 30 µg/m³ wordt overschreden (alleen voor PM₁₀)¹⁷;
- het aantal woningen en gevoelige bestemmingen (voor PM₁₀), dan wel het totaal oppervlak bebouwd gebied (voor NO₂) dat zich in dit gebied bevindt, moet worden aangegeven.¹⁸

Overige milieuaspecten

De Commissie is van oordeel dat voor de overige relevante milieuaspecten (natuur, landschap en cultuurhistorie, bodem en water) de startnotitie/concept-MER reeds voldoende informatie bevat voor de besluitvorming.

7. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

Voor de overige onderdelen van het MER (vergelijking van alternatieven, leemten in informatie, evaluatieprogramma, vorm en presentatie, en de samenvatting) heeft de Commissie geen richtlijnen naast de wettelijke voorschriften.

¹⁷ Dit als indicator voor het daggemiddelde en in plaats van de daggemiddeld PM₁₀-norm van 50 µg/m³ die in 2005 niet meer dan 35 dagen per jaar overschreden mag worden.

¹⁸ Het Besluit luchtkwaliteit stelt normen ter bescherming van de kwaliteit van de buitenlucht in zijn algemeenheid, en dus niet alleen ter plaatse van woningen zoals de startnotitie/concept-MER suggereert. Uit het MER moet blijken welke maatregelen genomen kunnen worden om zoveel mogelijk te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen van het Besluit Luchtkwaliteit. Zie ook uitspraak 200308160/1, 12 mei 2004 van de Raad van State inzake A1 traject Hoevelaken – Barneveld en uitspraak 200307780/1, 22 september 2004 van de Raad van State inzake bedrijvenpark Langeweg te Hendrik-Ido-Ambacht.



BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juli 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieu-effectrapportage		
	ingekomen : 14 JULI 2004		gemeente WOERDEN
	nummer		
	dossier 1449 - 1 ⁵ / ₂		
kopie naar : Lu/bib/ ab			

8*

Commissie MER
Arthur van Schendelstraat
Utrecht

Onderwerp:

startnotitie/concept MER verbindingsweg Woerden-oost/Veldhuizerweg

Uw kenmerk: Uw brief van: Datum:

Ons kenmerk: - Doorkiesnummer/behandeld door: Verz. 13-07-2004

494 / A.M.P. van Bohemen

U-


Geachte Commissie,

Hierbij bieden wij u als bevoegd gezag de startnotitie/concept MER regionale tweestrooksweg van de aansluiting Woerden-oost tot aan de Veldhuizerweg aan. De Provincie Utrecht heeft ons de startnotitie/concept MER op 15 juni 2004 toegestuurd. Het project is onder nummer 9 opgenomen in de bestuursovereenkomst betreffende een infrastructuurvisie- en programma voor het gebied van en rond de A12 van Verkeersplein Oudenrijn tot Bodegraven. Ook wel bekend onder de naam A12-BRAVO projecten.

Bij deze brief is een planning gevoegd. Hierin staat aangegeven dat wij op 19 augustus 2004 de in de Woerdense Courant bekend maken dat de startnotitie/concept MER vanaf 23 augustus voor vier weken in het gemeentehuis ter inzage zal liggen. Op 30 augustus is de inspraakavond gepland. In de weken 39 tot en met 42 zouden wij u graag willen uitnodigen voor een locatiebezoek. Hierbij lijkt het ons verstandig om dan niet alleen dit projectonderdeel te bezoeken maar ook de andere projecten die vallen onder het A12 BRAVO-project. Nadere informatie over de uitnodiging volgt begin augustus.

Indien u nog nadere informatie wenst kunt u die krijgen bij mevrouw A. van Bohemen van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkelingen, tel (0348)428494.

Met vriendelijke groeten,
namens burgemeester en wethouders Gemeente Woerden



Dhr. J. Zwaneveld
Hoofd Afdeling Ruimtelijke Ontwikkelingen

Postadres: Postbus 45 3440 AA Woerden	Bezoekadres: Blekerijlaan 14 Woerden	Telefoon 0348 428 911 Telefax 0348 424 108 E-mail: stadhuis@woerden.nl Postbank 46146 Bank: BNG 28.50.09.672
---	--	--

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in de Woerdense Courant d.d. 19 augustus 2004

Startnotitie Milieueffectrapportage verbindingsweg Woerden-oost/Veldhuizerweg

Wat is het probleem?

De doorstroming op de wegen en de bereikbaarheid van kernen (Woerden en Harmelen) in het gebied tussen Bodegroeven en Oudennijl staan al jaren onder druk. Dit probleem is de afgelopen jaren ernstiger geworden vanwege de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Leidsche Rijn.

Hoe lossen we dit op?

Om de aansluiting en de bereikbaarheid van de kernen in het gebied te verbeteren is het project A12 BRAVO opgestart. In het kader daarvan zijn afspraken gemaakt over een aantal infrastructurele projecten in de regio Utrecht-Woerden. Voor de kern van het probleem wordt een nieuwe aansluiting (Woerden-Oost) gerealiseerd. De artikel 19-procedure wordt momenteel doorlopen. Op termijn zijn er nieuwe wegen nodig om het bestaande wegennet rond Leidsche Rijn en Woerden/Harmelen te verbinden met de nieuwe aansluiting. Deze komen parallel aan de A12 te lig-

gen. De belangrijkste verbinding die aangelegd moet worden is de verbindingsweg van de aansluiting Woerden-oost tot aan de Veldhuizerweg.

Volgens welke procedure?

Om de verbindingsweg te kunnen realiseren moeten twee procedures worden doorlopen. De verbindingsweg is volgens het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) een m.e.r.-plichtige activiteit. De verbindingsweg is namelijk een autoweg. Dit betekent dat er in een rapportage voor verschillende varianten van de weg milieueffecten moeten worden beschreven. Daarnaast moet er een voorkeursvariant worden bepaald. Hierover wordt een besluit genomen. In verband met de haast die achter de realisatie van dit project zit (door de groei van autoverkeer vanwege bouw Leidsche Rijn en de afnemende bereikbaarheid) is besloten om een verkorte m.e.r.-procedure te volgen. Dit houdt in dat er geen aparte startnotitie en richtlijnen voor het MER worden opgesteld.

Daarnaast moet er, om de verbindingsweg te kunnen realiseren, een artikel 19 procedure worden gevolgd. Het bestaande bestemmingsplan voorziet niet in deze ontwikkeling en daarom moet een vrijstellingsprocedure worden gevolgd. Deze procedure wordt eind augustus 2004 opgestart.

De alternatieven en de motivatie van het voorkeursalternatief

Voor de verbindingsweg zijn drie varianten onderzocht. Er is een duidelijk verschil tussen de drie varianten, namelijk de afstand tot de A12. Het meest zuidelijke tracé heeft om een aantal redenen de voorkeur, te weten:

- er ontstaan geen agrarische rest-ruimten;
- de gewenste openheid wordt gehandhaafd;
- door een strakke bundeling met de A12 vallen geluid- en luchteffecten van het wegverkeer gedeeltelijk weg ten opzichte van de effecten van de A12;
- grondeigenaren en bewoners heb-

ben zich uitgesproken voor het meest zuidelijke tracé.

Wat zijn de effecten?

Uit de effectbeschrijving van het voorkeurstacé komt naar voren dat de milieueffecten beperkt zijn. Voor de aspecten verkeer, natuur, landschap en cultuurhistorie, bodem en water zijn beperkte effecten waarneembaar.

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

De locatie voor de verbindingsweg ligt min of meer vast en vormt daarom ook geen bouwsteen van het MMA. De ontwikkeling van het MMA richt zich daarom op het inrichtingsniveau van de verbindingsweg. In het MMA wordt het wegdek voorzien van ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton). Dit heeft een geluidsreducerend effect. Bovendien beperkt ZOAB de verspreiding van verontreinigende stoffen door run-off en verwaaiing.

Het vervolg van de procedure

Tijdens de inzageperiode kunt u schriftelijk reageren (zie ook de officiële aankondiging onder Burgemeester en wethouders maken bekend). Op 30 augustus wordt een inspraakavond georganiseerd. Na de inspraak worden de reacties gebundeld en naar de Commissie MER gestuurd. Deze brengt omstreeks half oktober een advies uit, waarbij rekening is gehouden met de inspraakreacties.

Eind november zal de gemeenteraad een besluit nemen om het MER wel of niet te aanvaarden. Daarna is de mogelijkheid voor een ieder om opnieuw in te spreken. De definitieve aanvaarding van het MER zal rond januari 2005 plaatsvinden.



De nieuwe afslag Woerden-Oost is weergegeven door de rode lijnen. De mogelijke alternatieven voor de verbindingsweg met de wijk Veldhuizen in Leidsche Rijn staan in blauw weergegeven.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Provincie Utrecht

Bevoegd gezag: College van burgemeester en wethouders van Woerden

Besluit: vrijstelling bestemmingsplan (WRO art. 19)

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.2

Activiteit: de aanleg van een verbindingsweg tussen een nieuwe aansluiting op de A12 (Woerden-Oost, ter hoogte van tankstation Hellevliet/Bijleveld) en de Utrechtse wijk Veldhuizen (onderdeel van Vinex-locatie Leidsche Rijn).

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 19 augustus 2004

richtlijnenadvies uitgebracht: 13 oktober 2004

Bijzonderheden:

Deze weg is het eerste onderdeel van een nieuw stelsel van wegen en aansluitingen op de A12 ten westen van Utrecht, dat is vastgelegd in het BRAVO-convenant.

De startnotitie heeft de vorm van een concept-MER. In het richtlijnenadvies toets de Commissie de informatie in de startnotitie/concept-MER en geeft alleen richtlijnenadviezen voor de die nog onvoldoende uitgewerkt zijn.

Als essentiële informatie in het milieueffectrapport ziet de Commissie:

- inzicht in de huidige en toekomstige verkeersproblemen in het studiegebied, zodat daaruit de *noodzaak* van de verbindingsweg blijkt; uitleg over het BRAVO-pakket moet de beoogde *ligging* van de verbindingsweg verklaren.
- weergave van de verandering in luchtkwaliteit;
- een goede samenvatting.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J.A. Huizer

ing. B. Peters

mr. F.W.R. Evers (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: ir. H.G. de Brabander.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20040915	P.H.M.M. van der Sanden	Harmelen	20040924
2.	20040916	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20040924
3.	20040917	Maatschap J.C. en G.C.C. van Zuijlen	Harmelen	20040924
	20040902	Verslag informatieavond	Woerden	2004090

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Verbindingsweg Woerden-Oost – Veldhuizerweg

De provincie Utrecht wil, als eerste onderdeel van een nieuw stelsel van wegen en aansluitingen op de A12, een verbindingsweg aanleggen tussen een nieuwe aansluiting op de A12 (Woerden-Oost, ter hoogte van tankstation Hellevliet/Bijleveld) en de Utrechtse wijk Veldhuizen (onderdeel van Vinex-locatie Leidsche Rijn). De gemeente Woerden moet hiervoor vrijstelling van het bestemmingsplan verlenen. Voor dit vrijstellingsbesluit wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) toegepast.

ISBN 90-421-1417-7