

A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te Woerden

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

29 juli 2005 / rapportnummer 1611-34



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Woerden
Postbus 45
3440 AA Woerden

uw kenmerk

uw brief
30 mei 2005

ons kenmerk
1611-31/Ra/lp

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te
Woerden

doorkiesnummer
(030) 234 76 35

Utrecht,
29 juli 2005

Geachte Raad,

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 A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te Woerden.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

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,

drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te
Woerden

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te Woerden

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te Woerden,

uitgebracht aan Gemeenteraad van Woerden door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

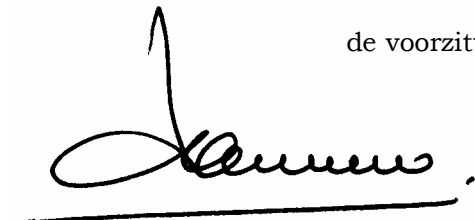
A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te Woerden,

de secretaris



drs. B.C. Rademaker

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 29 juli 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN.....	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
3.1 Probleemstelling en doel	2
3.2 Beleidskader en besluitvorming.....	3
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
4.1 Algemeen	3
4.2 Alternatieven	4
4.3 Nulalternatief en referentiesituatie	4
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)	5
4.5 Voorkeursalternatief	5
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	5
5.1 Algemeen	5
5.2 Verkeer en vervoer	6
5.3 Woon- en leefmilieu	6
5.3.1 Geluid.....	6
5.3.2 Lucht.....	7
5.3.3 Overige	8
5.4 Landschap en cultuurhistorie.....	8
5.5 Ecologie, bodem en water	8
5.6 Duurzaamheid.....	8
6. OVERIGE HOOFSTUKKEN IN HET MER	9

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 30 mei 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Woerdense Courant d.d. 23 mei 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Utrecht, Woerden, Bodegraven, Montfoort en Nieuwegein hebben het project A12 BRAVO (Brede Regionale Aanpak Voorkomt Oponthoud) ontwikkeld om de verkeersproblemen in de regio op te lossen. De doorstroming op de wegen en de bereikbaarheid van de kernen en nieuwe woongebieden (onder andere Harmelen, Woerden en Leidsche Rijn) in de zone van Bodegraven tot Oude Rijn komt steeds meer onder druk te staan. Naast de problemen ten aanzien van de ontsluiting van woongebieden op de rijksweg A12, is er ook sprake van veiligheids- en leefbaarheidsknelpunten in de betreffende woongebieden.

Er zijn twee startnotities opgesteld voor twee deelprojecten:

1. De provincie Utrecht is initiatiefnemer voor BRAVO-project 3: een tweestrooks regionale weg van de bestaande aansluiting op de A12 (Nieuwerbrug/Waarder) naar het bedrijventerrein Middelland in Woerden.
2. De provincie Utrecht is initiatiefnemer voor BRAVO-project 6a : een tweestrooks regionale weg van de nieuwe aansluiting op de A12 (Woerden-Oost) westwaarts en direct ten noorden van de A12; en de gemeente Woerden voor project 6b: de westelijke randweg om Harmelen vanaf project 6a, aantakkend op de N198 en met een brug over de Oude Rijn, en voor project 8: een verbindingsweg ten oosten van Harmelen van de nieuwe aansluiting op de A12 naar de N198.

Ten behoeve van het besluit over de artikel 19 lid 1 Wro procedure door de gemeenteraad van Woerden worden twee milieueffectrapporten (MER'en) opgesteld.

Bij brief van 30 mei 2005¹ heeft de gemeente Woerden de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor de milieueffectrapporten². De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Woerdense Courant van 23 mei 2005³.

Dit advies betreft de richtlijnen voor beide milieueffectrapporten en is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie de MER'en moeten bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft haar advies gebaseerd op de geleverde informatie in de twee startnotities en haar bevindingen tijdens het locatiebezoek op 22 juni 2005. Ook heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies wordt verwezen naar een reactie wanneer deze informatie naar voren brengt die in de MER'en aan de orde moeten komen.

De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotities. Dat wil zeggen dat dit advies in combinatie met de startnotities moet worden gelezen. Het advies gaat niet meer uitgebreid in op onderwerpen waarover de startnotities al een goede richtlijn geven voor de inhoud van de MER'en.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 2.

⁴ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁵ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. HOOFDPUNTEN

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming als deze informatie ontbreekt:

- Een *samenhangende beschouwing van de BRAVO-projecten*. Beschrijf hierin de aard en omvang van de verschillende verkeersproblemen en de mogelijke oplossingen. Ook de toekomstige BRAVO-projecten waarover pas in een later stadium besluiten zullen worden genomen, dienen door middel van een scenariobenadering in deze beschouwing meegenomen te worden. Het MER moet aangeven in hoeverre de verschillende deeloplossingen zelfstandig kunnen functioneren. Verkeersprognoses voor de bepaling van het oplossend vermogen van de deelprojecten dienen kwantitatief onderbouwd te worden.
- De effecten van de realisatie van BRAVO-project 3 en BRAVO-projecten 6a, 6b en 8 op de *luchtkwaliteit*. Toets de verwachte luchtkwaliteit aan de in relevante jaren (2005, 2010 en 2015) geldende grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit.
- Het MER moet een publieksvriendelijke *samenvatting* bevatten waarin de belangrijkste voorliggende keuzen voor de besluitvorming over de wegomlegging en hun milieuconsequenties worden weergegeven.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling en doel

De startnotitie en de achtergrondinformatie geven een aanzet voor de onderbouwing van de probleemstelling. Het MER moet de feitelijke problemen die er bestaan voor de doorstroming, leefbaarheid, veiligheid beter in beeld brengen en kwantificeren.

Het gaat om de kwantificering van:

- de verkeersintensiteiten (auto, fiets en openbaar vervoer) met de achterliggende hoeveelheden herkomst/bestemmingsverkeer. Hierbij moet ook ingegaan worden op de hoeveelheden sluipverkeer in het studiegebied.
- verkeersafwikkeling: Op welke kruispunten en wegvakken wordt de wegcapaciteit overschreden? Voor deze beschrijving kan uiteraard gebruik gemaakt worden van relevante gegevens uit de eerder uitgevoerde verkeerskundige analyse;
- het aantal geluidbelaste woningen en het verwachte aantal gehinderden;
- het aantal woningen dat belast wordt met geluidimmissies en NO₂- en fijn stof-immissieconcentraties die de grenswaarden overschrijden;
- de aard, omvang en plaats van de ongevallen en aantallen slachtoffers in de afgelopen 5 jaren.

Deze beschrijving zal als uitgangspunt kunnen dienen bij de concrete formulering van de doelen en vervolgens als uitgangspunt dienen bij het in kaart brengen van het doelbereik/probleemoplossend vermogen van:

- a. de verschillende BRAVO-projecten; *Geef een beschouwing van de samenhang tussen de BRAVO-projecten, waarin de aard en omvang van de verschillende verkeersproblemen en het probleemoplossend vermogen van de voorgestelde maatregelen inzichtelijk worden gemaakt.* Ook de toekomstige

BRAVO-projecten waarover pas in een later stadium besluiten zullen worden genomen (bijvoorbeeld projecten 4 en 6c), dienen door middel van een scenariobenadering in deze beschouwing meegenomen te worden. Het MER moet aangeven in hoeverre de verschillende deeloplossingen zelfstandig kunnen functioneren. Verkeersprognoses voor de bepaling van het oplossend vermogen van de deelprojecten dienen kwantitatief onderbouwd te worden.

- b. de te ontwikkelen alternatieven voor BRAVO-project 3 dan wel projecten 6a/6b en 8. Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming moet aangegeven worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

3.2 Beleidskader en besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke concrete randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij deze voornemens. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, besluiten, plannen en wetten, waarin deze zijn vastgelegd zodat de hardheid van de verschillende uitgangspunten duidelijk wordt. Denk hierbij aan het RVVP, PVVP en GVVP. Plannen voor bijvoorbeeld woningbouw of bedrijventerreinen die van invloed kunnen zijn op het voornemen, de verkeersberekeningen en de milieugevolgen, moeten eveneens aan de orde komen. Toets het voornemen ook aan de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit en anticipeer op de wijzigingen in de Wet geluidhinder (zie ook §5.3). Het is zinvol om een motivatie van de locatie van de golfbaan te presenteren, omdat deze locatie blijkbaar ook sturend is voor de locatie van de tracé's voor 6a/6b. Geef hiertoe in het MER inzicht in de langere termijn visie van provincie en gemeente op het gebied waar projecten 6a/6b en de golfbaan geprojecteerd zijn.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden tussen activiteiten die plaatsvinden tijdens de aanleg en in de gebruiksfase. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen. Zo zal voor de verschillende alternatieven onderzocht moeten worden welke maatregelen nodig zijn om het nieuwe tracé in de komende jaren te laten voldoen aan de dan geldende grenswaarden voor geluid en lucht.

De keuze van de alternatieven en varianten moet worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuarargumenten voor deze keuze van belang. Geef hierbij ook duidelijk aan waarom bepaalde alternatieven of varianten niet nader worden uitgewerkt.

4.2 Alternatieven

In de startnotitie voor BRAVO-project 3 is de voorgestelde verkeerskundige oplossing de meest voor de hand liggende. Een variant die oostelijk parallel is gelegen aan de A12 en aansluit op het bestaande aansluitpunt Woerden is denkbaar⁶, maar heeft grote technische en verkeerskundige nadelen. De Commissie is van mening dat een dergelijk tracé-alternatief niet aan de orde is, maar dat de motivering hiervan wel in het MER moet worden opgenomen. De alternatievenuitwerking kan zich beperken tot een onderzoek en vergelijking van varianten ten aanzien van landschappelijke inpassing, aard en aantal aansluitingen op de randweg en geluidbelasting (zie mma in §4.4).

Tijdens het locatiebezoek bleek dat er voor BRAVO-project 6a/6b gewijzigde inzichten zijn ten aanzien van de tracé's, vanwege de wens een golfbaan te ontwikkelen in het plangebied. Het is belangrijk om in het MER binnen het kader van de doelstelling en het beleid (zie ook §3.2) de ruimte voor alternatieven/variantenontwikkeling volledig te benutten om te komen tot een helder gemotiveerd voorkeursalternatief en mma.

Voor BRAVO-project 8 kan de alternatievenuitwerking in het MER plaatsvinden zoals aangegeven is in de startnotitie. De Commissie merkt op dat de twee uit te werken alternatieven in milieukundig opzicht slechts zeer weinig van elkaar verschillen.

4.3 Nulalternatief en referentiesituatie

Er geen reëel nulalternatief. In het MER kan volstaan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen als referentie voor de alternatievenvergelijking. BRAVO-projecten 9 en 7 kunnen deel uitmaken van de autonome ontwikkeling. Kies bij voorkeur 2020 als prognosejaar voor de verkeerskundige situatie, om een goed beeld te verkrijgen van de duurzaamheid van de alternatieven. Alle milieueffecten van zowel BRAVO-project 3 als BRAVO-projecten 6a, 6b en 8 kunnen gerelateerd worden aan deze referentiesituatie. Dus:

- In het MER voor project 3 moeten de milieugevolgen van doorgang van project 3 vergeleken worden met de milieugevolgen in de situatie waarin projecten 9 en 7 zijn gerealiseerd;
- In het MER voor project 6a, 6b en 8 moeten de milieugevolgen van doorgang van deze projecten vergeleken worden met de milieugevolgen in de situatie waarin projecten 9 en 7 zijn gerealiseerd.

Daarnaast biedt de samenhangende probleemanalyse van de BRAVO-projecten (zie §3.1) een belangrijke tweede referentie voor de verkeerseffecten. Hiermee kan een beeld geschetst worden van het probleemoplossend vermogen van zowel BRAVO-project 3 als BRAVO-projecten 6a, 6b en 8 ten opzichte van alles wat voorligt:

- In het MER voor project 3 moeten de verkeerseffecten van realisatie van alleen 3 vergeleken worden met de verkeerssituatie waarin ook 4, 5, 6a, 6b, 6c, 7, 8 en 9 gerealiseerd zijn;
- In het MER voor projecten 6a, 6b en 8 moeten de verkeerseffecten van doorgang van 6a, 6b en 8 vergeleken worden met de verkeerssituatie waarin ook 3, 4, 5, 7 en 9 gerealiseerd zijn.

⁶ Ook enkele insprekers wijzen op de mogelijkheid van een doorgaande parallelweg, zie bijvoorbeeld inspraakreacties 3 en 10 (bijlage 4).

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

De Commissie adviseert om bij de ontwikkeling van het mma vooral aandacht te besteden aan:

- een goede landschappelijke inpassing en op de lange termijn meest duurzame oplossing ten aanzien van: minimalisering van doorsnijdingen, beperking ruimtebeslag en minimale aantasting openheid;
- minimale geluidbelasting van gevoelig gebied, evt. beperking rijsnelheden of vormgevingsvarianten van de wegen.

Het verwachte draagvlak, de ligging van de gemeentegrens, tijdsdruk of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

4.5 Voorkeursalternatief

Na de alternatievenontwikkeling en -vergelijking die in de MER'en plaatsvinden, zal de keuze van een eventueel voorkeursalternatief goed afgewogen en onderbouwd moeten worden op basis van verkeerskundige, ruimtelijke en milieuoverwegingen. Ook eventueel andere argumenten voor de keuze van het voorkeursalternatief kunnen benoemd worden.

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

5.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten van de verschillende alternatieven.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de locatie en de omgeving daarvan, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen (geluid en anderszins) gevoelige gebieden en objecten.

De startnotities geven een vrij volledig overzicht van de in het MER te onderzoeken milieuaspecten, al wordt er nog geen invulling gegeven aan de wijze van effectbeschrijving. De milieugevolgen van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en de te treffen mitigerende maatregelen dienen zoveel mogelijk kwantitatief onderbouwd te worden. Onzekerheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld. Beschrijf met name die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden. De verwachte verkeerseffecten en leefbaarheidseffecten van de BRAVO-projecten verdienen in beide MER'en de meeste aandacht.

5.2 Verkeer en vervoer

In de startnotities is globaal aangegeven welke verkeer- en vervoeraspecten in de MER'en zullen worden onderzocht. Duidelijke toetsingscriteria worden daarbij niet genoemd.

De functionele indeling van het wegennet en de wegcategorisering in en om het studiegebied zal beschreven moeten worden. In de MER'en dient vervolgens het verkeersaanbod voor de twee referentiesituaties (zie §4.3) en de verschillende alternatieven met behulp van een actueel verkeersmodel berekend te worden. Aangegeven moet worden op welke wijze de verkeersprognoses tot stand zijn gekomen en welke uitgangspunten hierbij gehanteerd zijn.

De Commissie adviseert om eerst de in te zetten algemene en locatiegerelateerde (beleids)maatregelen te beschrijven, zoals bijvoorbeeld de openbaar vervoervoorzieningen (halten, frequenties), de implementatie van duurzaam veilig en het fietsbeleid om vervolgens het verkeers(model)onderzoek uit te voeren. Dit onderzoek maakt de verschillen duidelijk tussen de te onderscheiden alternatieven en dient betrekking te hebben op de volgende onderdelen:

- de te verwachten verdeling over verschillende vervoerwijzen (modal split);
- de verkeersintensiteiten voor het autoverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer;
- de herkomst- en bestemmingspatronen van het autoverkeer beschouwd vanaf de aansluitingen op het rijkswegennet;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het lokale en bovenlokale wegennet, uit te drukken in I/C-verhoudingen;
- de oversteekbaarheid van de gebiedsontsluitende wegen;
- de verkeersveiligheidseffecten door presentatie van de slachtofferkansen.

5.3 Woon- en leefmilieu

De effecten van het voornemen op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving kan in het MER beschreven worden zoals in de startnotitie aangekondigd.

5.3.1 Geluid

In het MER kunnen de geluidsaspecten beschreven worden zoals in de startnotitie wordt aangegeven. Daarnaast is het wel van belang om aan te geven of er nog andere geluidsbronnen (spoorweg, industrie) in het gebied zijn die het akoestisch klimaat bepalen. Indien dit het geval is, dienen op maatgevende punten de cumulatie-effecten bepaald te worden (kwalitatieve beschouwing).

De Commissie adviseert om bij de geluidsberekeningen te anticiperen op de wijziging van de Wet geluidhinder⁷. Deze wijziging impliceert dat de geluidsbelasting ten gevolge van (spoor)wegverkeer in de uniforme Europese dosismaat L_{den} moet worden uitgedrukt.

Voor geluid moet de huidige situatie (2005) en de verwachte geluidssituatie over 10 jaar in kaart worden gebracht. Dit betekent dat er in het MER een prognose voor 2015 gepresenteerd moet worden.

⁷ De wijziging van de Wet geluidhinder, fase 1, is op 14 juni 2005 door de Tweede Kamer aanvaard.

5.3.2

Lucht

In grote lijnen kunnen de effecten op de luchtkwaliteit in het MER beschreven worden zoals aangegeven in de startnotitie. Gezien de actualiteit en het belang van het onderwerp wil de Commissie een aantal punten benadrukken. De beoordeling van de concentraties luchtverontreinigende stoffen moet plaatsvinden aan de hand van de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit⁸ voor stikstof (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor lucht speelt het jaar van in gebruikname een rol. Bij realisatie van het plan vóór 2015 (het gekozen referentiejaar) dient de luchtkwaliteit ook voor het beoogde realisatiejaar bepaald te worden en getoetst aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Voor fijn stof moet al aan de grenswaarden voldaan worden vanaf 2005, voor NO₂ vanaf 2010. Daarnaast spelen voor NO₂ mogelijk ook nog de plandrem-pels vóór 2010 een rol.

De benodigde informatie moet helder op kaart worden weergegeven:

- Voor stikstofdioxide moet op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven. Geef daarnaast aan hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³.
- Voor PM₁₀ moet in het MER op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven. Daarnaast moet op kaart zichtbaar gemaakt worden tot op welke afstand van de weg de grenswaarde voor de 24 uurgemiddelde concentratie wordt overschreden. Indien deze grenswaarde ten gevolge van het heersende achtergrondniveau altijd wordt overschreden, dient voor een representatieve afstand van de weg te worden vastgesteld hoe vaak het daggemiddelde van PM₁₀ groter is dan 50 µg/m³.

Bij congestie verslechtert de luchtkwaliteit. Bij de bepaling van de luchtkwaliteit dient de invloed van mogelijke congestievorming te worden meegenomen. Indien zou blijken dat één of meerdere alternatieven leiden tot het overschrijden van grenswaarden voor de luchtkwaliteit, ook al is dat toe te schrijven aan bijvoorbeeld het heersende achtergrondniveau, dan dient te worden aangegeven, welke maatregelen genomen kunnen worden om zoveel mogelijk te voldoen aan de grenswaarden. Ook verdient het aanbeveling om in geval van overschrijding van grenswaarden de consequenties hiervan voor de volksgezondheid globaal te beschrijven.

⁸ Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is op 20 juni 2005 vastgesteld. De datum van inwerkingtreding dient nog te worden vastgesteld, maar het verdient aanbeveling om te anticiperen op dit Besluit. Relevante wijzigingen ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit 2001 zijn: a. de saldobenadering wordt toegestaan; b. initiatieven die niet leiden tot een verslechtering van de luchtsituatie zijn mogelijk; en c. voor fijn stof kan de van nature aanwezige achtergrondconcentratie (zeezout, zand e.d.) buiten de beoordeling blijven.

5.3.3 Overige

De overige effecten op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving zijn deels al in andere paragrafen aan de orde geweest en kunnen in grote lijn worden uitgewerkt volgens de in de startnotitie voorgestelde aanpak. Het gaat om de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid en externe veiligheid (zie ook §5.2);
- Barrièrewerking;
- Bereikbaarheid voorzieningen;
- Visuele beleving van het landschap (zie ook §5.4).

5.4 Landschap en cultuurhistorie

In het MER zullen de landschappelijke aspecten volgens de in de startnotitie voorgestelde aanpak onderzocht kunnen worden om een goed beeld te krijgen van het aantal doorsnijdingen, het ruimtebeslag en de aantasting van de openheid. De voorgenomen ingrepen voegen een nieuwe ruimtelijke structuur aan het landschap toe. Aangegeven dient te worden welke positieve en negatieve effecten deze nieuwe ruimtelijke structuur en de alternatieven hiervoor hebben op de huidige landschapsstructuur. Visualiseer de verwachte effecten met behulp van enkele fotomontages vanuit verschillende relevante richtingen.

De startnotitie vermeldt dat het studiegebied enkele delen met een hoge archeologische verwachting bevat⁹. Aanbevolen wordt om bij de uitwerking van het voorkeursalternatief nader onderzoek te verrichten naar behoudenswaardige archeologische vindplaatsen en in overleg met het bevoegde gezag inzake de archeologische monumentenzorg te bepalen of inpassing dan wel opgraving van de vindplaats aan de orde is.

5.5 Ecologie, bodem en water

De natuurwaarden, bodemopbouw, waterkwaliteit en grondwaterstromen in de referentiesituatie en de effecten van de verschillende alternatieven hierop, kunnen beschreven worden volgens de aanpak in de startnotitie.

Het MER zal aan moeten geven hoe met de plannen voldaan zal worden aan de eisen van het Hoogheemraadschap¹⁰ ten aanzien van de waterhuishouding.

5.6 Duurzaamheid

De plannen voor de BRAVO-projecten worden in belangrijke mate ingegeven door de wens om op korte termijn een oplossing te creëren voor de bestaande problematiek. Op langere termijn zullen zich nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (woonwijken, bedrijventerreinen) voordoen. Die ontwikkelingen zullen onder meer tot gevolg kunnen hebben dat de verkeersintensiteiten op het wegennet verder toenemen. Daarom is het gewenst om inzicht te geven in de lange termijnvisie op de regionale wegenstructuur en in het bijzonder op de

⁹ Zie inspraakreactie 2 van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, waarin gevraagd wordt een inventariserend veldonderzoek in het MER op te nemen (zie bijlage 4).

¹⁰ Zie ook inspraakreactie 1 van het Hoogheemraadschap waarin ingegaan wordt op de gestelde eisen ten aanzien van de waterhuishouding (bijlage 4).

A12 (zie ook §3.1 en §3.2). De duurzaamheid van de alternatieven moet in het MER beschreven worden in termen van:

- restcapaciteiten na 2020;
- de bijdrage van de alternatieven aan het oplossen of voorkómen van overige knelpunten op de A12 op de korte en de lange termijn.

6. OVERIGE HOOFSTUKKEN IN HET MER

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie”, “evaluatieprogramma” en “samenvatting van het MER” verwijst de Commissie naar de wettelijke voorschriften.

Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken voorzien van goed leesbare topografische namen en een duidelijke legenda;
- de onderlinge vergelijking van de alternatieven bij voorkeur te presenteren met behulp van tabellen, figuren, kaarten en fotomontages;
- bijzondere aandacht te besteden aan de samenvatting, aangezien met vooral dit deel van het MER gelezen wordt door besluitvormers en insprekers. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling bieden van de inhoud van het MER.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te Woerden

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 30 mei 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



gemeente
WOERDEN

Commissie MER
Arthur van Schendelstraat 800
3511 ML Ut

startnotitie 3,6a,6b,8

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	31 mei 2005
nummer	
dossier	1611-17/m 4
kopie naar :	HL/bib/gl

fx

30-5-2005

494 / A.M.P. van Bohemen

U-

Geachte Commissie,

Hierbij bieden wij u als bevoegd gezag de startnotities voor de A12 Bravo projecten 3, 6a,6b en 8. De Provincie Utrecht heeft ons de startnotities op 13 mei 2005 toegestuurd. De projecten zijn onder de nummer 3,6a,6b,8 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 23 mei 2005 in de Woerdense Courant bekend hebben gemaakt dat de startnotities MER vanaf 23 mei voor vier weken in het gemeentehuis ter inzage zullen liggen. Op 25 mei heeft de inspraakavond plaatsgevonden. Het verslag daarvan krijgt u nog toegestuurd. In de weken 23 tot en met 26 zouden wij u graag willen uitnodigen voor een locatiebezoek.

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
BTWnr: NL0017.21.860.B.02
Bank: BNG 28.50.09.672

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in de "Woerdense Courant" d.d. 23 mei 2005

Startnotities M.E.R.

Verbindingswegen Woerden en Harmelen

Van 23 mei tot 13 juni 2005 liggen bij de Afdeling Bouwzaken ter inzage de Startnotitie voor een zuidelijke verbindingsweg bij Woerden en de Startnotitie voor een drietal verbindingswegen (rondweg) bij Harmelen. Op verzoek van de Provincie Utrecht worden de notities ter inzage gelegd.

De Startnotities beschrijven voor de verschillende wegen voor welke aspecten nader onderzoek zal worden gedaan. Daarnaast wordt een beschrijving gegeven van de mogelijke tracés van de wegen en is onderbouwd dat vanwege de beperkt beschikbare ruimte geen alternatieven voorhanden zijn. Alleen voor onderdelen van de rondweg bij Harmelen zullen enkele varianten nader worden onderzocht. Het onderzoek naar de gevolgen voor het milieu worden beschreven in het uiteindelijke Milieueffectrapport (MER).

Gedurende bovengenoemde periode kunt u schriftelijk reageren op de notitie. U kunt uw brief richten aan het College van Burgemeester en Wethouders van Woerden, Postbus 45, 3440 AA Woerden. Op 25 mei 2005 wordt om 20.00 uur in zaal AO 21 van het stadhuis een inspraakavond georganiseerd.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Provincie Utrecht en gemeente Woerden

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Woerden

Besluit: vrijstelling bestemmingsplan (WRO art. 19)

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

Activiteit: de aanleg van een tweestrooks regionale weg van de A12 (Nieuwerbrug/Waarder) naar bedrijventerrein Middelland in Woerden, een tweestrooks regionale weg van de nieuwe A12-aansluiting (Woerden-Oost) westwaards en direct ten noorden van de A12, een westelijke randweg om Harmelen en een verbindingsweg ten oosten van Harmelen.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 23 mei 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 29 juli 2005

Bijzonderheden: De Commissie heeft in haar richtlijnenadvies de volgende hoofdpunten voor het MER aangemerkt: 1. Een samenhangende verkeerskundige beschouwing van alle BRAVO-projecten; 2. De effecten van de realisatie van BRAVO-project 3 en BRAVO-projecten 6a, 6b en 8 op de luchtkwaliteit en toetsing aan de geldende grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit; 3. Een publieksvriendelijke samenvatting.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J.A. Huizer

ing. B. Peters

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

drs. B.C. Rademaker

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
		INSPRAAK BRAVO 3, 6a, 6b en 8		
1.	20050607	ir. H.E. Bousema namens Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden	Houten	20050708
2.	20050616	Rijksdienst voor het Oudheidkun- dig Bodemonderzoek	Amersfoort	20050708
3.	20050605	R.G.M. van Rooij	Woerden	20050708
		INSPRAAK BRAVO 3		
4.	20050623	A.J. Borgdoff en S. ter Wal namens Gemeente Bodegraven	Bodegraven	20050708
5.	20050609	A.J.M. Boonekamp en C. Bandt namens Belangenvereniging Waardesebaan-West	Woerden	20050708
6.	20050610	I.E. Pak	Woerden	20050708
7.	20050608	mr. M.R. de Jongh namens A. van Wageningen	Zoetermeer	20050708
8.	20050609	ing. P.A.J.H. Kindt namens Landgoed Linschoten	Linschoten	20050708
9.	2005----	Fam. Damen	Woerden	20050708
10.	2005----	M.A. Kooijman	Woerden	20050708
11.	2005----	J.B. Drenth	Waarder	20050708
		INSPRAAK BRAVO 6a+b en 8		
12.	20050610	M. Houtzager namens Stichting De Kievit	Harmelen	20050708
13.	2005----	Familie L. M. van Geet	Harmelen	20050708
14.	20050607	LTO Vastgoed namens R. van Mil- tenburg	Houten	20050708
15.	20050607	H.J. van Laar en E.G. Mentink	Harmelen	20050708
16.	20050613	G.H. Beunk namens Woerdense Golfvereniging Cattenbroek	Woerden	20050708
17.	20050613	LTO vastgoed namens J.A. Veldhuisen	Houten	20050708
18.	20050606	J.S.J. van Vliet Verslag informatieavond	Harmelen	20050718

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
A12 – BRAVO-projecten 3, 6a, 6b en 8 te Woerden**

De provincie Utrecht wil een tweestrooks regionale weg aanleggen van de bestaande aansluiting op de A12 (Nieuwerbrug/Waarder) naar het bedrijventerrein Middelland in Woerden (BRAVO 3). Ook is de provincie initiatiefnemer voor een tweestrooks regionale weg van de nieuwe aansluiting op de A12 (Woerden-Oost) westwaarts en direct ten noorden van de A12 (BRAVO 6a). Daarnaast wil de gemeente Woerden een westelijke randweg om Harmelen aanleggen (BRAVO 6b) en een verbindingsweg ten oosten van Harmelen van de nieuwe aansluiting op de A12 naar de N198 (BRAVO 8).

Ten behoeve van de vrijstellingsbesluiten door de gemeenteraad van Woerden worden twee milieueffectrapporten opgesteld.

ISBN 90-421-1572-6