



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bentwoud en westelijke randweg te Waddinxveen

Toetsingsadvies over de milieueffectrapporten

8 februari 2011 / rapportnummer 1161/2330-94



1. Oordeel over het MER

De gemeente Waddinxveen wil een bestemmingsplan opstellen om de (verdere) aanleg van het natuur- en recreatiegebied Bentwoud mogelijk te maken. In dit plan wil de gemeente ook ruimte reserveren voor een tracé voor een (eventuele) westelijke randweg om Waddinxveen (verder randweg genoemd). Deze randweg is een alternatief voor de routes via het Noordeinde (N455, leefbaarheid in de kernen) en de N207 (capaciteitsproblemen). Bevoegd gezag is de gemeenteraad van Waddinxveen.

In het milieueffectrapport (MER)¹ zijn op inzichtelijke wijze de milieueffecten van de inrichting en begrenzing van het Bentwoud² en een aantal verkeerskundige alternatieven onderzocht. De verkeerskundige alternatieven zijn:

- de referentiesituatie (geen aanpassing wegennet);
- een alternatief waarbij de route via het Noordeinde wordt opgewaardeerd;
- een alternatief met een randweg aan de westkant van Waddinxveen.

Het randwegalternatief bevat drie tracés voor een weg. De tracés verschillen doordat ze dichterbij de toekomstige natuurkern van het Bentwoud liggen (westelijker) of dichterbij de woningen aan het Noordeinde (oostelijker). Uit het MER blijkt dat voordat de keuze gemaakt wordt om een randweg aan te leggen keuzes en detailuitwerkingen van de randweg, zoals lagere ligging, inpassing (landschap) en afscherming (geluid), nog verder onderzocht zullen worden in een project-MER.³

Oordeel

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie, om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over het Bentwoud en over de ruimtereservering voor een (eventuele) randweg, in het MER aanwezig is.

Relatie m.e.r. met de Corridorstudie N207

De 'Corridorstudie N207' is een verkeersstudie die drie alternatieven bevat voor (nieuwe) verbindingen in het gebied tussen 'de A12 bij Gouda' en de 'A4 bij Leimuiden'. Het 'alternatief 2-midden' uit de corridorstudie bevat een volledige randweg bij Waddinxveen. De keuze tussen deze drie alternatieven is geen onderdeel van dit MER. Het MER bevat dan ook geen informatie over door de provincie⁴, de gemeente Waddinxveen en/of de buurgemeenten te maken keuze(s) en (milieu)afwegingen tussen deze drie alternatieven. De Commissie heeft het MER daarom alleen getoetst als een plan-MER voor een lokale randweg in Waddinxveen. Een totaalbeeld van de beoogde corridor en de (eventuele) plek van de randweg hierin, zijn

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies, een overzicht van de zienswijzen en adviezen in bijlage 2. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'.

² Dit MER is daarmee ook een aanvulling op het MER Bentwoud 2007, zie www.commissiemer.nl projectnummer 1161.

³ In een aantal zienswijzen, bijvoorbeeld 9, 34, 35 en 36 zijn zorgen geuit over de gewenste en benodigde locaties van geluidswallen en uitstralingseffecten van de weg bij hoge 'overgangen' bij tunnels.

⁴ Het provinciaal verkeers- en vervoerplan 2011-2025 noemt de randweg onder 'nog niet ingepaste ambities en wensen'.

immers nog niet in beeld. Uit de zienswijzen blijkt dat hierover veel vragen zijn en onduidelijkheid bestaat bij omwonenden en belanghebbenden (zie verder §2.3 van dit advies).⁵

Ecologische verbindingszone met het 'Gouwebos'

Een van de doelen van het Bentwoud is het realiseren van een verbindingszone met het Gouwebos. In het MER zijn de (positieve) effecten van deze zone weergegeven. In het voorontwerpbestemmingsplan is deze zone echter niet opgenomen⁶. De Commissie adviseert bij de besluitvorming aan te geven of deze zone nog aan de orde is en zo ja de aanleg van de zone in het bestemmingsplan en/of op andere wijze alsnog zeker te stellen.

Conclusies doelbereik verkeer

Het MER bevat geen onderzoek naar verschuivingen van lokale en regionale verkeersstromen. Uit het MER blijkt wel dat zonder aanpassing van het wegennet in Waddinxveen de verkeersdrukke over het geheel lager is, dan bij een opgewaardeerd Noordeinde of een randweg. Dit komt waarschijnlijk doordat dan geen (extra) doorgaand verkeer wordt aangetrokken en het doorgaande verkeer een andere route zal (moeten) nemen. Het MER stelt echter in de samenvatting en op pagina 94 van het MER dat een randweg zeer positief scoort op doelbereik voor 'capaciteitsproblemen verkeer'⁷ ten opzichte van het alternatief Noordeinde en de referentiesituatie. Dit is in tegenspraak met het beschikbare verkeersonderzoek in het MER.

De Commissie adviseert hier rekening mee te houden en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen. Daarnaast adviseert zij bij een (eventuele) vervolgpprocedure voor de randweg de (toekomstige) verschuiving van verkeersstromen lokaal en regionaal beter in beeld te brengen (zie verder §2.3 van dit advies).

In het volgende hoofdstuk geeft de Commissie een toelichting op het hierboven genoemde oordeel met aanbevelingen over de motivering van het voorkeursalternatief, de nieuwe inrichting van het Bentwoud en een vervolgpprocedure voor een randweg.

⁵ Zienswijzen 1, 9, 22, 23, 31, 32, 34, 35, 36 en 41 geven zorgen weer over het gebruik van de randweg voor bovenlokaal verkeer. De verbinding via de Hoogeveensweg en de N209 richting de A12 ('alternatief 3-west' uit de corridorstudie) wordt genoemd als alternatief.

⁶ De percelen binnen de beoogde zone hebben de bestemming 'agrarisch', enkele smalle percelen de bestemming 'recreatieve verbinding'. Het voorontwerpbestemmingsplan gaat niet in op de inrichting van de verbindingszone.

⁷ De doelen zijn: het ontlasten van de kernen Boskoop en Waddinxveen en de N207 en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Greenport Boskoop.

2. Toelichting op het oordeel met aanbevelingen

2.1 Motivering voorkeursalternatief

In het MER is nog geen keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief. Het voorontwerpbestemmingsplan bevat een nieuwe meer westelijke begrenzing van de natuurkern van het Bentwoud (onderdeel van de ecologische hoofdstructuur, zie ook §2.2 van dit advies)⁸. Ook is een ruimtereservering voor het meest westelijke tracé van een (eventuele) randweg opgenomen. Dit tracé heeft de meeste effecten op (toekomstige) natuur en landschap en de minste effecten op woningen langs het Noordeinde (geluid). Het voorontwerpbestemmingsplan bevat geen motivering, waarom gekozen is voor dit voorkeursalternatief. Het MER biedt wel de milieu-informatie.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming te motiveren waarom gekozen is voor een ruimtereservering voor het meest westelijke tracé en de daarmee samenhangende aanpassing van de natuurkern van het Bentwoud. Betrek bij deze motivering de in het MER beschreven mitigerende maatregelen die de nadelige effecten van het (meest westelijk) tracé voor natuur, landschap en leefomgeving kunnen verminderen.

2.2 Nieuwe inrichting Bentwoud

De meest westelijke ruimtereservering voor de randweg beperkt de mogelijkheden voor het realiseren van natte natuur aan de oostkant van het Bentwoud. De kaart van de huidige en toekomstige natuurwaarden (Bijlagenrapport MER, bijlage 1) van het Bentwoud toont voor dit gebied de hoogste potenties voor natte natuur. Bij dit alternatief moeten daarom voor de realisering van beoogde natte natuurdoelen voor het Bentwoud extra inspanningen (meer vergravingen) worden verricht, omdat minder gebruik kan worden gemaakt van een voor natte natuurdoeltypen geschikte hydrologische uitgangssituatie. Het MER gaat hier beperkt op in (bijvoorbeeld pagina 118). De Commissie constateert dat de benodigde extra vergravingen – naast de milieueffecten door het verplaatsen van grond – ook zullen leiden tot een dunnere deklaag en daarmee op een grotere kans op (ongewenste) zoute kwel. Bij de meer oostelijke tracés zijn minder effecten te verwachten omdat dan geschikter gebied voor de aanleg van natte natuur wordt gebruikt.

De Commissie adviseert de extra vergravingen die nodig zijn voor de realisering van de beoogde natte natuur en de grotere kans op zoute kwel bij de besluitvorming te betrekken.

⁸ Vooruitlopend op deze bestemmingsplanprocedure heeft de provincie Zuid Holland in juli 2010 op verzoek van de gemeente Waddinxveen de ecologische hoofdstructuur in de provinciale structuurvisie al overeenkomstig herbegrensd.

2.3 Vervoluitwerking randweg

De gemeente Waddinxveen heeft aangekondigd in het MER dat, als de keuze wordt gemaakt om daadwerkelijk een randweg aan te leggen, een project-MER wordt opgesteld. De Commissie heeft de volgende aanbevelingen hiervoor.

Verkeerskundige functie randweg

In het MER is geen informatie opgenomen over het toekomstig gebruik van een randweg (bijvoorbeeld herkomst- en bestemmingsrelaties) in relatie tot de beoogde verkeerskundige functies binnen de eerder genoemde corridor 'de A12 bij Gouda' en de 'A4 bij Leimuiden'.

De Commissie adviseert om bij een project-MER voor de randweg de samenhang tussen verkeerskundige functie(s) en het toekomstig gebruik van een randweg in beeld te brengen.

Verkeer en doelbereik

In het MER zijn de toekomstige verkeersbelastingen voor de verschillende alternatieven inzichtelijk gepresenteerd. In de samenvatting en op pagina 94 van het MER is aangegeven dat een randweg zeer positief scoort op doelbereik voor 'capaciteitsproblemen verkeer' ten opzichte van het alternatief Noordeinde en de referentiesituatie. Uit de verkeersgegevens in het MER komt echter naar voren dat de referentiesituatie qua voorspelde wegbelastingen beter scoort dan zowel het alternatief Noordeinde (negatieve I/C-verhouding⁹ op het Noordeinde en het zuidelijke gedeelte van de randweg) als een randweg (negatieve I/C-verhouding op de gehele randweg)¹⁰. Dit kan verklaard worden door het feit dat doorgaand verkeer in de referentie een andere route zal (moeten) zoeken.

De Commissie adviseert om bij een project-MER voor de randweg de toetsing op doelbereik voor verkeer en de verkeersomgeving te actualiseren. Hiermee is dan een goede en actuele onderbouwing van nut en noodzaak beschikbaar, voor de dan voorliggende afweging tussen het oplossen van (regionale) verkeersgerelateerde problemen (aanleggen randweg) en lokale milieueffecten van de nieuwe infrastructuur (landschap, natuur en leefomgeving).

Verkeersafwikkeling op kruispuntniveau

De voorspelde wegbelastingen voor het alternatief 'Noordeinde' en de alternatieven met een randweg zijn (zoals eerder gemeld in dit advies) op verschillende wegvakken zodanig hoog, dat de toekomstige verkeersafwikkeling onder druk lijkt te komen staan. De Commissie schat in dat de feitelijke verkeersafwikkeling in alle alternatieven met name door de kruispunten zal worden bepaald. Bij een goede kruispuntvorm en -inrichting kan dan toch sprake zijn van een goede verkeersafwikkeling over het gehele traject bezien en kunnen de verkeerskundige doelstellingen wel behaald worden. Het MER gaat niet op de verkeersafwikkeling van de kruispunten in, dit is gezien het detailniveau van dit MER en het bestemmingsplan logisch.

⁹ Intensiteit / capaciteit verhouding.

¹⁰ Zie de tabellen op pagina 58-60 van het MER.

De Commissie adviseert om bij een project-MER voor de randweg de kruispunten gedetailleerd te onderzoeken, bijvoorbeeld met behulp van een dynamisch verkeersmodel. Hierdoor kan worden bepaald welke kruispuntvorm en -inrichting nodig is om het verkeer ook tijdens de drukke momenten goed en veilig af te wikkelen.

Oversteekbaarheid en recreatieve verbindingen¹¹

In het MER zijn halfverdiepte onderdoorgangen voor langzaam verkeer onder een randweg opgenomen, de ligging van de randweg wordt op deze locaties verhoogd (meer uitstralings-effecten). Passages bovenlangs zijn in het MER niet onderzocht, omdat hoge fietsviaducten een grote landschappelijke invloed zouden hebben, de aanrijhellingen de randzone zouden compartimenteren en fietsers en wandelaars meer storende invloed ervaren.¹² Het MER bevat hiervoor geen onderbouw.

De Commissie merkt op dat de zichtbaarheid van bovenlangse passages in een bosomgeving beperkt is en dat viaducten het uitzicht voor recreanten kunnen verbeteren. Bovendien wordt het risico van toename van zoute kwel hiermee vermeden en kan een randweg over de gehele lengte laag of verdiept worden aangelegd, wat uitstralingseffecten van de weg naar de omgeving minimaliseert (landschap, geluid). Bijkomend voordeel is dat de sociale veiligheid wordt vergroot. Voor bovenlangse passages zijn overigens ook andere (nog niet onderzochte) oplossingen mogelijk, die minder ruimte vragen, het gebied niet versnipperen en door vormgeving en materiaalgebruik er aantrekkelijk uit kunnen zien.¹³

De Commissie adviseert in een project-MER voor de randweg ook bovenlangse recreatieve verbindingen te onderzoeken.

Leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit)

In het MER is op een eenvoudige manier in beeld gebracht wat de effecten van de verschillende alternatieven en varianten zijn op luchtkwaliteit en geluid. Gezien het verschil in alternatieven en het feit dat in dit kader maatregelen in het MER maar zeer beperkt zijn uitgewerkt, liggen de weergegeven conclusies voor wat betreft luchtkwaliteit en geluid voor de hand. Het gebruik van meer gedetailleerde rekenmethoden levert in dit kader dus geen ander beeld. Uit het MER blijkt wel dat bij een vervolgproucedure nader onderzoek naar geluid noodzakelijk is.

De Commissie adviseert bij een project-MER voor de randweg, voor het beschrijven van de effecten voor geluid en luchtkwaliteit, gebruik te maken van de 'Standaardrekenmethode 2 voor geluid en luchtkwaliteit'. Hiermee kunnen dan op meer gedetailleerde wijze de milieueffecten van hoogteligging, afscherming en dergelijke in beeld gebracht worden.

¹¹ In zienswijzen 5, 6, 9, 10, 11, 12, 40, 43 en 45 wordt aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid van een eventuele randweg en een goede uitvoering van de in het MER genoemde tunnel onder de Kleikade om deze vanuit cultuurhistorische en recreatieve belangrijke verbinding in stand te houden.

¹² Zie pagina 109 van het MER, de Commissie vermoedt dat in plaats van (landschappelijke) invloed, de zichtbaarheid in open gebied bedoeld wordt.

¹³ Denk bijvoorbeeld aan een staalconstructie met cirkelvormige opritten (Delft over de Vliet, A28 bij Zeist), houten bruggen met een veel geringere constructiehoogte (ontwerp A7 Sneek) en de bruggen van Calatrava in de Haarlemmermeer.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: college van burgemeester en wethouders gemeente Waddinxveen en de provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: gemeenteraad gemeente Waddinxveen

Besluit: vaststellen van een nieuw bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C 01
project-m.e.r. C 09

Activiteit: ontwikkeling en aanleg van het natuur- en recreatiegebied Bentwoud en ruimte reserveren voor een tracé voor een eventuele westelijke randweg om Waddinxveen

Bijzonderheden: de Commissie heeft eerder over dit project geadviseerd onder projectnummer 1161, zie www.commissiemer.nl

Procedurele gegevens:

Project 1161

kennisgeving startnotitie: 23 mei 2001
richtlijnenadvies uitgebracht: 11 juni 2001
richtlijnen vastgesteld: 12 december 2001
kennisgeving MER: 27 februari 2003
toetsingsadvies uitgebracht: 1 mei 2003
kennisgeving geactualiseerd MER: 13 februari 2008
aanvraag toetsingsadvies: 4 februari 2008
ter inzage legging geactualiseerd MER: 14 februari 2008
aanvullend toetsingsadvies uitgebracht: 21 april 2008

Project 1161 en 2330

aankondiging start procedure in Hart van Holland van: 30 september 2009
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 17 september 2009
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 12 november 2009
kennisgeving MER in Hart van Holland van: 17 november 2010
ter inzage legging MER: 18 november 2010 tot en met 29 december 2010
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 24 november 2010
toetsingsadvies uitgebracht: 8 februari 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. F.H. Everts

drs. S.J. Harkema (secretaris)

ing. B. Peters

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ir. K.A.A. van der Spek

ir. R.F. de Vries

ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij toetsing:

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

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- MER Westelijke Randweg Waddinxveen, Bügel Hajema adviseurs b.v., 1 november 2010;
- MER Bentwoud 2007, aanvulling 2010, Bügel Hajema adviseurs b.v., 1 november 2010;
- Voorontwerp Bestemmingsplan Bentwoud, Bügel Hajema adviseurs b.v., 20 oktober 2010.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 13 januari 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. P. en C. Scheffel, Waddinxveen
2. De Koning Wessels Vastgoed bv, Zoetermeer
3. Vinc Vastgoed Management, Rotterdam
4. Grant Thornton Accountants en Adviseurs B.V., Boskoop
5. Gemeente Boskoop, Boskoop
6. Gebruikersgroep Bentwoud, onbekend
7. Land- en Tuinbouw Organisatie Noord, Haarlem
8. Staatsbosbeheer West, Amsterdam
9. Vereniging tot behoud van landelijk Waddinxveen, Waddinxveen
10. Recreatiesport Koninklijke Nederlandse Hippische Sport, Boskoop
11. Vrienden van Bentwoud, Boskoop
12. N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
13. Atletiekvereniging AV'47 Boskoop, Waddinxveen
14. Provincie Zuid-Holland, 's-Gravenhage
15. Kamer van Koophandel Rotterdam, Rotterdam
16. Goudse Model Vlieg Club, Alphen aan de Rijn
17. Ministerie van Infrastructuur en Milieu VROM-Inspectie, 's-Gravenhage
18. Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden
19. J. Borg, Waddinxveen
20. F. Stelling, Waddinxveen
21. F. Stelling, Waddinxveen
22. D. Peters en H. van Wilgen, Waddinxveen
23. A.F. Haagen, namens bewoners Noordeinde 2 tot en met 36, Waddinxveen
24. R. en I. Alberto, Waddinxveen
25. H. van der Helm, Waddinxveen
26. C. Schwiebbe, Waddinxveen
27. E. Hogendoorn, Driebruggen
28. DLV Makelaars, namens H. Hak, Uden
29. Fam. Oudijk, Waddinxveen
30. W.B. van Wel en E.H.E. van Wel-den Bremer, Waddinxveen
31. O.O. Spruijt, Waddinxveen
32. H.J. Spruijt, Waddinxveen
33. Schep Makelaardij, namens K. Kroes, Waddinxveen
34. H.J. Hooftman, Waddinxveen
35. M.G.A. Verboom, Waddinxveen
36. P.H.G. Strengers, Waddinxveen
37. M.L. Kroes-van der Maas, Waddinxveen
38. M.E. Kroes-Huysman en C.C. Verboom-Kroes, Waddinxveen
39. J.C. van der Maas, Waddinxveen
40. Stal Everse BV, Waddinxveen
41. G.J. Vrijenhoek, namens bewoners Noordeinde 2 tot en met 36, Waddinxveen

Toetsingsadvies over de milieueffectrapporten Bentwoud en westelijke randweg te Waddinxveen

Het Bentwoud is een 1.300 hectare groot natuur- en recreatiegebied tussen Rijnwoude, Zoetermeer, Waddinxveen en Boskoop. De gemeente Waddinxveen wil een besluit gaan nemen over het bestemmingplan over het Bentwoud en mogelijk een westelijke randweg. Ten behoeve van de besluitvorming hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De Commissie voor de milieueffectrapportage geeft in dit toetsingsadvies weer of het MER de benodigde informatie voor de besluitvorming bevat.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3202-3

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

