



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Parallelstructuur A12 – Extra Gouwekruising

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

9 juni 2011 / rapportnummer 2432-77



1. Oordeel over het MER

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland zijn van plan de Extra Gouwekruising te realiseren. Dit is een nieuw wegtracé aan de noordzijde van de A12 tussen de bestaande aansluiting van Gouda op de A12 (Goudse Poort) en de nieuwe aansluiting van de Moordrechtboog (omgelegde N456) op de A12.

Ten behoeve van de besluitvorming voor de vaststelling van het inpassingsplan is een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Provinciale staten van Zuid-Holland zijn bevoegd gezag.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie¹, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer nadere informatie aangeleverd over:

- het onderscheid tussen de verkeersproblemen die door wevend verkeer en door capaciteitsproblemen veroorzaakt worden;
- een onderbouwing van de afweging van de alternatieven 'capaciteitsuitbreiding hoofdwegennet', 'de parallelstructuur A20' en 'parallelstructuur voor Haags verkeer' en de milieugevolgen die daarbij een rol hebben gespeeld;
- het doelbereik en milieugevolgen van een parallelstructuur zuid voor Rotterdams verkeer die is gebaseerd op de problematiek van het wevend verkeer en een andere vormgeving van knooppunt Gouwe.

De Commissie is van mening dat **in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie aanwezig is.**

In het MER ontbreekt informatie die de uiteindelijke keuze voor het in het MER onderzochte alternatief Parallelstructuur A12 onderbouwt. Specifieker ontbreekt informatie over de analyse van de knelpunten, de milieugevolgen die bij de trechtering van alternatieven een rol hebben gespeeld en het doelbereik en de milieugevolgen van een zuidelijke parallelstructuur A12. Een zuidelijke parallelstructuur zal naar verwachting minder negatieve milieugevolgen hebben dan de onderzochte parallelstructuur A12.

In een aanvulling op het MER is de trechtering van alternatieven aangevuld met informatie over de probleemanalyse en het probleemoplossende vermogen en de milieugevolgen van de alternatieven A 'Versterking hoofdwegennet A12 en A20', B 'Onderliggend wegennet (OWN)-parallelstructuur omgeving A12' en C '(OWN)-parallelstructuur omgeving A20'. Uit de probleemanalyse blijkt dat de onderbouwing van probleem- en doelstelling compleet is en dat een oplossing van het capaciteitstekort op de A20 nodig is om het effect van de oplossing voor de Gouwekruising ten volle te kunnen benutten.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'. Voor zienswijzen en adviezen die de Commissie van het bevoegd gezag heeft ontvangen wordt verwezen naar bijlage 2.

Uit de vergelijking van de alternatieven blijkt dat alternatief A (versterking hoofdwegennet) minder gevolgen voor externe veiligheid, geluid en ruimtebeslag, maar ook minder probleemoplossend vermogen en toekomstwaarde heeft in vergelijking met alternatief B (parallelstructuur A12).

Een zuidelijke parallelstructuur A12 blijkt inderdaad minder negatieve milieugevolgen te hebben dan de in het MER onderzochte parallelstructuur vlak langs de A12. Op probleemoplossend vermogen scoort een zuidelijke parallelstructuur ook vergelijkbaar met de parallelstructuur vlak langs de A12. Een zuidelijke parallelstructuur blijkt echter uit verkeerskundig oogpunt geen realistische optie te zijn (zie paragraaf 2.3).

De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom heeft de Commissie geen zienswijzen over de aanvulling in haar advies mee kunnen nemen. De Commissie adviseert de aanvulling bij de terinzagelegging van het inpassingsplan openbaar te maken.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Probleemanalyse en doelstelling

MER

In het MER ontbreekt een analyse van de locatie en omvang van de problemen waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen problemen veroorzaakt door het wevend verkeer en door capaciteitsgebrek. Ook ontbreekt informatie over het aandeel wevend verkeer ten opzichte van het aandeel doorgaand verkeer. De trechtering van alternatieven is door het ontbreken van de probleemanalyse en de daaruit volgende doelstelling niet goed onderbouwd. Wanneer capaciteitsgebrek op de A12 en A20 de grootste oorzaak van de problemen is, dan zou de doelstelling meer gericht moeten zijn op capaciteitsvergroting dan op het reduceren van wevend verkeer.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de resultaten van een gedetailleerde verkeersanalyse gepresenteerd. Daarin zijn de verkeersintensiteiten per etmaal gepresenteerd evenals de omvang van de verkeersstromen tussen Den Haag, Rotterdam, A12-oost en Gouda. Hieruit kan een goede indruk worden verkregen van de hoeveelheid wevend verkeer en de mate waarin het weven en het capaciteitsgebrek bijdraagt aan de probleemstelling. Ook is daaruit af te leiden wat het probleemoplossend vermogen is en de restcapaciteit van de oplossingen.

De commissie constateert dat daarmee de onderbouwing van probleem- en doelstelling compleet is. Ook is inzichtelijk gemaakt dat een oplossing van het capaciteitstekort op de A20 nodig is om het effect van de oplossing voor de Gouwekruising ten volle te kunnen benutten.

2.2 Trechtering van alternatieven

MER

In het MER ontbreekt een beschrijving van de milieugevolgen die bij de afweging van de alternatieven A 'Versterking hoofdwegennet A12 en A20', B 'Onderliggend wegennet (OWN)-parallelstructuur omgeving A12' en C 'OWN-parallelstructuur omgeving A20' een rol hebben gespeeld. De keuze voor het alternatief 'OWN-parallelstructuur omgeving A12' is zonder deze milieu-informatie over de overige alternatieven onvoldoende onderbouwd. In bijlage 10 over de trechtering van alternatieven is aangegeven dat bij het alternatief 'Versterking hoofdwegennet A12 en A20' in vergelijking 'OWN-parallelstructuur omgeving A12' meer geluidhinder zal zijn. De Commissie zou eerder verwachten dat bij het alternatief 'OWN-parallelstructuur omgeving A12' meer geluidhinder op zal treden vanwege onder andere de extra aan te leggen brug. De Commissie adviseert om de trechtering van alternatieven te onderbouwen op basis van meer gedetailleerde en adequaat vastgestelde milieueffecten die daarbij een rol hebben gespeeld.

Aanvulling

In de aanvulling zijn het probleemoplossend vermogen van de drie bovengenoemde alternatieven nader onderbouwd en zijn de milieueffecten per alternatief globaal beschreven op basis van expert judgement. Het detailniveau is voldoende om het probleemoplossend vermogen van de alternatieven te onderbouwen.

Uit deze onderbouwing blijkt dat alternatief A (versterking hoofdwegennet) oplossend vermogen heeft, maar het alternatief heeft minder toekomstwaarde en is gevoeliger voor knelpunten op de A20 dan Alternatief B (parallelstructuur A12). Alternatief C (parallelstructuur A20) heeft geen oplossend vermogen.

Uit de beschrijving van de milieugevolgen blijkt dat alternatief A (versterking hoofdwegennet) minder gevolgen voor externe veiligheid, geluidhinder op Triangel en ruimtebeslag heeft in vergelijking met alternatief B (parallelstructuur A12).

De Commissie acht de analyse van het doelbereik en de milieu-informatie voor de trechtering van de alternatieven afdoende om de keuze voor het voorkeursalternatief te kunnen onderbouwen.

2.3 Zuidelijke parallelstructuur A12

MER

In het MER is de uitwerking van het alternatief 'OWN-parallelstructuur omgeving A20' onvoldoende uitgewerkt op basis van de probleemanalyse van het aandeel verkeer Rotterdam-Gouda ten opzichte van Den Haag-Gouda. Wanneer dat wel was gebeurd en het verkeer vanuit Rotterdam naar Gouda het grootste knelpunt zou vormen dan zou dat tot een alternatief kunnen leiden waarbij het knooppunt Gouwe zo wordt vormgegeven dat niet het Rotterdams verkeer maar het Haags verkeer uit- en invoegt. Het verkeer Rotterdam-Gouda (wat dan de

wevende stroom wordt) wordt daarbij voor knooppunt Gouwe via een zuidelijke parallelstructuur langs de A12 en via de Coenecoopbrug naar Gouda geleid.²

Een dergelijk alternatief zal naar verwachting minder milieugevolgen hebben omdat die nabij de nog te realiseren bedrijventerreinen is gelegen ten opzichte van de noordelijke parallelstructuur die nabij bewoond gebied zal lopen. Daarbij zullen bij de noordelijke parallelstructuur normen voor geluidhinder overschreden worden. Een zuidelijke parallelstructuur zal naar verwachting minder milieugevolgen hebben doordat er gebruik gemaakt kan worden van de bestaande Coenecoopbrug die lager is dan een extra aan te leggen brug.³

Aanvulling

In de aanvulling zijn het probleemoplossend vermogen en de milieugevolgen van een zuidelijke en noordelijke ligging van de parallelstructuur A12 onderzocht en vergeleken met de in het MER onderzochte parallelstructuur vlak langs de A12. Daaruit blijkt dat het probleemoplossend vermogen van een zuidelijke en noordelijke parallelstructuur vergelijkbaar is met de parallelstructuur vlak langs de A12. Bovendien heeft een zuidelijke parallelstructuur minder negatieve milieugevolgen voor de luchtkwaliteit, geluidhinder en de ecologische verbindingzone. Een noordelijke parallelstructuur heeft grotere milieugevolgen wat betreft luchtkwaliteit en geluid.

Een zuidelijke parallelstructuur is echter vanuit verkeerskundig oogpunt niet realiseerbaar:

- Voor een zuidelijke ligging van de parallelstructuur is het niet mogelijk gebruik te maken van de bestaande Coenecoopbrug. Hiervoor zijn in de aanvulling de volgende redenen aangedragen:
 - De Coenecoopbrug is in de autonome situatie al overbelast en zou daarom verbreed moeten worden.
 - Vanwege de doorvaarhoogte van de Coenecoopbrug van 4,30 meter moet deze brug regelmatig geopend worden wat leidt tot te lange reistijden en wachtrijen tussen Gouda en de A12.
 - De Coenecoopbrug heeft een (inter)lokale functie die niet met de regionale functie van een parallelstructuur gecombineerd kan worden.
 - De aantakking en inpassing van de verlengde weg aan de brug is moeilijk realiseerbaar.
- Een zuidelijke parallelstructuur A12 is moeilijk in te passen; onder andere tussen de bestaande bedrijven van de Goudse Poort en tussen de A12/A20 en de nieuwe bebouwing van het Gouwepark.
- Voor de complexe kruisingen aan beide uiteinden van de parallelstructuur moeten waarschijnlijk ongelijkvloerse oplossingen worden gekozen, die verkeerstechnisch en qua ruimtebeslag zeer ingrijpend zullen zijn.

² H. van Driel stelt voor om de parallelstructuur gebruik te laten maken van de bestaande Coenecoopbrug en de regelgeving te veranderen naar liggende mastenroute waardoor de bruggen minder vaak open hoeven, zie bijlage 2, zienswijze 4. De fam. Oskam vraagt ook aandacht voor een zuidelijke parallelstructuur vanwege de hoge geluidbelasting van een nieuw aan te leggen parallelstructuur met extra gouwekruising, zie bijlage 2, zienswijze 7.

³ De Kamer van Koophandel Rotterdam geeft in haar zienswijzen aan dat aan de zuidzijde bij de Coenecoopbrug maatregelen moeten worden getroffen om een goede ontsluiting van bedrijventerreinen Coenecoop en Doelwijk te Waddinxveen te waarborgen, zie bijlage 2, zienswijze 8. Een zuidelijke parallelstructuur biedt hier tevens kansen voor. H van Driel ziet aan de zuidelijke zijde van de A12 voldoende ruimte voor oplossingen ten opzichte van een noordelijke parallelstructuur door de bestaande Coenecoopbrug te vervangen door een nieuwe hoge brug, zie bijlage 2, zienswijze 4.

Tenslotte zijn de kosten voor de zuidelijke en noordelijke parallelstructuren A12 aanzienlijk groter dan voor de parallelstructuur vlak langs de A12.

Daarmee is in de aanvulling voldoende onderbouwd dat een zuidelijke parallelstructuur vanuit verkeerskundig oogpunt geen realistische optie is en niet verder onderzocht hoeft te worden.

3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie verwacht niet dat deze effecten en maatregelen onderscheidend zullen zijn voor de afweging van de alternatieven. Daarom kan deze informatie in een vervolgfase voor het besluit over het inpassingsplan, onderzocht worden.

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

3.1 Effecten op Polder Bloemendaal – ecologische hoofdstructuur (EHS)

In de bijlage van het MER over natuur wordt geconcludeerd dat er geen effecten door geluid te verwachten zijn. Er blijkt vrijwel geen verschil in geluidsbelasting te zijn tussen de autonome ontwikkeling en na de planrealisatie. In het MER wordt derhalve gesteld dat de geschiktheid van polder Bloemendaal als weidevogel broedgebied niet wordt aangetast door de realisatie van de parallelle infrastructuur.

Deze conclusie wordt in het MER niet onderbouwd door de effecten in relatie tot broedende vogels inzichtelijk te maken. Daarbij wordt verwezen naar informatie in een bijlage 6 van bijlage 8 van het MER. Deze bijlage ontbreekt in het MER.⁴ De geluidcontouren kunnen binnen 500 meter van de parallelstructuur iets opschuiven met gevolgen voor broedvogels in Polder Bloemendaal.⁵ Naast effecten door geluidhinder kan hinder door wegverlichting de geschiktheid van polder Bloemendaal als weidevogel broedgebied aantasten. Het MER biedt hier geen informatie over. De Commissie verwacht niet dat deze verschuivingen groot zullen zijn aangezien het MER aantoont dat veel van de effecten grotendeels wegvallen onder de bestaande uitstraling van de A12. Eventuele effecten op broedvogels kunnen gemitigeerd worden door bronmaatregelen als de aanleg van stil asfalt en de toepassing van een type wegverlichting dat minder hinder voor vogels op zal leveren.

⁴ Uit een toelichting van het bevoegd gezag blijkt dat deze bijlage per abuis niet bij de versie van het MER gedaan was die ter inzage gelegd is. De bijlage die informatie over de effecten van geluidhinder bevat zal alsnog bij de terinzagelegging van het bestemmingsplan gepresenteerd worden.

⁵ Voor de effecten van geluid op broedvogels zijn vuistregels ontwikkeld, zie hiervoor Factsheet nr. 20: Vogels en wegverkeer in m.e.r.: http://docs1.eia.nl/mer/diversen/factsheet_20_vogels_en_wegverkeer_webversie.pdf

De Commissie adviseert om een meer gedetailleerde beschrijving van effecten van geluid- en lichthinder in relatie tot broedende vogelsoorten in polder Bloemendaal bij de terinzagelegging van het inpassingsplan te presenteren en aan te geven welke mitigerende maatregelen eventueel genomen zullen worden.

3.2 Mitigerende en compenserende maatregelen voor natuur en landschap

In het MER wordt de mogelijkheid van mitigatie en compensatie aangeduid naar aanleiding van de mogelijke effecten op natuur- en landschapswaarden. De Commissie constateert dat de uitwerking van mitigerende en compenserende maatregelen maar ten dele plaats vindt en mogelijk onjuist is:

- voor beschermde soorten wordt gesteld dat door gerichte maatregelen eventuele effecten door met name geluidbelasting zijn te voorkomen. Dit wordt niet soortspecifiek uitgewerkt.⁶ Ook hiervoor geldt dat de effecten grotendeels onder die van de wegvallen onder de bestaande uitstraling van de A12.
- in het achtergrondrapport Ecologie wordt aangegeven dat de ecologische functie van de ecologische verbinding behouden kan blijven door de aanleg van natte stapstenen en een verbindende watergang. In het achtergrondrapport wordt gesteld dat deze niet in het ontwerp zijn opgenomen. De Commissie constateert dat natte moeraselementen aan de noord- en zuidkant A12 wel lijken te zijn opgenomen, maar de verbindende watergang niet.
- vanwege de landschappelijke compensatie zijn locaties aangeduid voor nieuwe boomplant. Uit de inspraak⁷ blijkt dat een drietal locaties op ernstige bezwaren stuiten vanwege de verkeersveiligheid. De Commissie constateert dat daarmee waarschijnlijk de compensatie op dit punt mogelijk onvolledig uitgewerkt is.

De commissie adviseert om mitigatie en compensatie voor natuur en landschap op basis van de bovengenoemde punten nader uit te werken en bij de terinzagelegging van het inpassingsplan een uitgewerkt plan ter visie te leggen.

3.3 Ronde oostelijke aantakking Extra Gouwekruising

Uit de verkenningstudie blijkt dat de rotonde die is ontworpen op de oostelijke aansluiting van de extra Gouwekruising onvoldoende capaciteit heeft. Dit kan leiden tot terugslag van wachtrijen tot voorbij de aansluiting Gouda.

De Commissie adviseert de rotonde anders/met een grotere capaciteit te ontwerpen.

⁶ M.H.W. Bodelier van Gaastra Advocaten geeft aan dat de motivering ontbreekt waarom gevolgen voor beschermde soorten zijn te voorkomen. Ook wordt onvoldoende uiteengezet welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur, zie bijlage 2, zienswijze 12.

⁷ Zie de zienswijze van Rijkswaterstaat (bijlage 2, zienswijze 1)

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

Besluit: vaststellen van het inpassingsplan

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

Activiteit: de aanleg van een nieuw wegtracé aan de noordzijde van de A12 tussen de bestaande aansluiting van Gouda op de A12 (Goudse Poort) en de nieuwe aansluiting van de Moordrechtboog (omgelegde N456) op de A12

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 14 mei 2010

ter inzage legging startnotitie: 17 mei tot en met 14 juni 2010

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 10 mei 2010

richtlijnenadvies uitgebracht: 8 juli 2010

richtlijnen vastgesteld: 13 oktober 2010

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 25 maart 2011

ter inzage legging MER: 30 maart tot en met 11 mei 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 25 maart 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 9 juni 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:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. E.H.A. de Beer

ir. J.E.M. Lax

dr. N.P.J. de Vries

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

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:

- Provincie Zuid-Holland, maart 2011. Milieueffectrapport Parallelstructuur Extra Gouwekruising.
- Provincie Zuid-Holland, mei 2011. Alternatievenafweging / trechtering op basis van oplossend vermogen en een globale milieu-analyse.
- Provincie Zuid-Holland, juni 2008. MIRT-Verkenning Parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe.
- Provincie Zuid-Holland, april 2007. Quick scan A12 (parallelstructuur) – A20 – knooppunt Gouwe.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 17 mei 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Rijkswaterstaat Zuid-Holland, Rotterdam
2. Delissen Martens Advocaten, namens E.W.G. Kiebert, 's-Gravenhage
3. H. Dullard, Waddinxveen
4. H. van Driel, Waddinxveen
5. Oasen N.V., Gouda
6. DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V., names J. Boom, Amsterdam
7. Fam. H. Oskam, Waddinxveen
8. Kamer van Koophandel Rotterdam, Rotterdam
9. R. Gorissen, Waddinxveen
10. R.W.M. de Bruin, Waddinxveen
11. EVO en TLN, Zoetermeer
12. Gaastra advocaten, namens Concorp Waddinxveen B.V., Schiphol
13. H.C.P. Dekker, Waddinxveen
14. C. Kortleveren en T.C. Kortlever-Middelma, Waddinxveen
15. Y.P. Happel, Waddinxveen
16. Y. Rogier, Waddinxveen
17. J. Rijnsburger, Waddinxveen
18. P.A.M. Verkleij, Waddinxveen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Parallelstructuur A12 – Extra Gouwekruising en de aanvulling daarop

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland zijn van plan de Extra Gouwekruising te realiseren. Dit is een nieuw wegtracé aan de noordzijde van de A12 tussen de bestaande aansluiting van Gouda op de A12 (Goudse Poort) en de nieuwe aansluiting van de Moordrechtboog (omgelegde N456) op de A12. Voor de besluitvorming over het inpassingsplan is een MER opgesteld. Provinciale staten van Zuid-Holland zijn bevoegd gezag.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3290-0

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
W www.commissiemer.nl

