



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Maximabrug Alphen aan den Rijn – Rijnwoude

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

16 februari 2012 / rapportnummer 2557-72



1. Oordeel over het MER

De gemeenten Rijnwoude en Alphen aan den Rijn willen een extra brug over de Oude Rijn realiseren om onder meer het industrieterrein Hoogwaard beter te ontsluiten en daarmee de problemen ten aanzien van verkeer en bereikbaarheid in de kern van Koudekerk aan den Rijn en de Gnephoek te verminderen. Voor de besluitvorming over de wijziging van het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraden van Rijnwoude en Alphen aan den Rijn zijn bevoegd gezag. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn treedt op als coördinerend bevoegd gezag.

Naast het MER heeft de Commissie de studie 'Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg)'¹ van het bevoegd gezag ontvangen. Daarin worden met name de verkeerskundige effecten van de combinatie Maximabrug en de realisatie van de noordwestelijke rondweg Alphen aan den Rijn onderzocht. De Commissie heeft deze studie bij haar advisering betrokken.

De Commissie² is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol in de besluitvorming over het bestemmingsplan te laten spelen.

MER

Het MER is logisch opgebouwd, compact, prettig leesbaar en goed geïllustreerd met kaarten en ander visueel materiaal.

Uit het MER blijkt dat alle alternatieven voldoen aan de doelstelling om de huidige verkeerssituatie in de kern van Koudekerk aan den Rijn te verbeteren en de nieuwe woonwijk Rijnpark en het industrieterrein Hoogwaard beter te ontsluiten. De doelstelling om de verkeersdruk op de Gnephoek in Alphen aan den Rijn te verminderen, wordt niet gehaald. Het verkeer zal daar zelfs toenemen na de realisatie van de Maximabrug.

Het MER mist het detailniveau over het aandeel vrachtverkeer, de toekomstige verkeersbelasting op wegvakken buiten het plangebied en op de individuele kruispunten binnen het plangebied. Voor het detailniveau van dit MER is deze informatie niet essentieel. Met deze informatie kan bij de verdere uitwerking van de Maximabrug ingeschat worden of nog additionele maatregelen noodzakelijk zijn om de doelstelling voor de verbetering van de verkeersafwikkeling te halen. Dit wordt in hoofdstuk 2 nader toegelicht.

Tijdens de toetsing van het MER was er nog geen ontwerp bestemmingsplan beschikbaar voor de Maximabrug. De Commissie heeft daarom niet kunnen beoordelen in hoeverre de beschrijving van de milieugevolgen in het MER aansluit bij het uiteindelijke (ontwerp)besluit voor de Maximabrug.

¹ Gemeente Alphen aan den Rijn, 24 januari 2012. "Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg)".

² 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 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg)

De Maximabrug-alternatieven in combinatie met een eventuele noordwestelijke rondweg zullen naar verwachting op basis van milieugevolgen minder van elkaar verschillen dan bij de beoordeling van de Maximabrug-alternatieven zonder noordwestelijke rondweg. Voor het voorliggende besluit over het bestemmingsplan Maximabrug zonder noordwestelijk rondweg is deze informatie niet essentieel. Voor een betere onderbouwing van de keuze van een voorkeursalternatief voor de Maximabrug in combinatie met een eventuele noordwestelijke rondweg acht de Commissie het noodzakelijk om voor de alternatieven ook de effecten op de thema's landschap, cultuurhistorie, duurzaamheid en klimaat nader te onderzoeken. Dit wordt in hoofdstuk 3 van dit advies verder toegelicht.

2. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming na het plan-MER.

2.1 Verkeer en doelbereik

In het MER zijn de toekomstige verkeersbelastingen voor de alternatieven 1 en 2 inzichtelijk gepresenteerd. In de samenvatting en op pagina 39 van het MER is aangegeven dat de wegverbinding met de Maximabrug positief scoort op doelbereik voor een betere ontsluiting en bereikbaarheid van Rijnwoude en bedrijventerrein Hoogewaard. Uit de beschrijving van de alternatieven op pagina 28 en 29 in het MER wordt echter niet duidelijk hoe het noordelijke weggedeelte tussen de nieuwe brug en de bestaande wegenstructuur zal worden aangesloten. Indien de noordelijke oprit niet aansluit op de Hoogewaard/Gnephhoek (zoals bij alternatief 1A het geval is) zijn de verkeersbelastingen op pagina 37 niet te verklaren. Immers bij 1A wordt aangesloten op de Gnephhoek en neemt de verkeersdruk op die weg logischerwijs toe. Maar bij 1B en 2 nemen de intensiteiten daar ook toe, terwijl niet op de Gnephhoek lijkt te worden aangesloten.

De Commissie adviseert om bij de verdere uitwerking van de nieuwe infrastructuur de toekomstige belastingen op de wegvakken in het plangebied (figuur 1.4) gedetailleerd in beeld te brengen.

Kijkend naar de actuele verkeersproblematiek in en rond Koudekerk aan den Rijn en het bedrijventerrein en de doelen zoals die in het MER staan geformuleerd is de Commissie van mening dat er weinig aandacht is geschonken aan de aard en omvang van het vrachtverkeer. Op weggedeelten waar het verkeer in de toekomst toe- of afneemt is het ook van belang om vast te kunnen stellen of het vrachtverkeer de beoogde routekeuzes kan en zal maken. Deze informatie is niet noodzakelijk om een keuze te kunnen maken uit de verschillende alternatieven. Meer gedetailleerde informatie over het vrachtverkeer kan meer inzicht geven in de noodzaak om aanvullende maatregelen te treffen om bepaalde routes voor vrachtverkeer te stimuleren.

De Commissie adviseert om bij de verdere uitwerking van de Maximabrug de analyse van het aandeel vrachtverkeer alsnog te maken. Geef daarbij aan of er aanleiding is om aanvullende maatregelen te treffen om de bepaalde routes voor het vrachtverkeer te stimuleren dan wel te ontmoedigen.

2.2 Verkeerskundige functie en verkeersafwikkeling op kruispuntniveau

De voorspelde wegbelastingen zijn voor verschillende wegvakken zodanig hoog, dat de toekomstige verkeersafwikkeling mogelijk onder druk zal komen te staan. De locaties waar dit aan de orde zal zijn, worden in het MER niet aangeduid. De Commissie schat in dat de feitelijke verkeersafwikkeling in het studiegebied door de kruispunten zal worden bepaald. Bij een goede kruispuntvorm en -inrichting kan over het gehele netwerk toch sprake zijn van een goede verkeersafwikkeling en kunnen de verkeerskundige doelstellingen wel behaald worden. Het MER gaat niet in op de verkeersafwikkeling van de kruispunten, hetgeen gezien het voor het bestemmingsplan noodzakelijke detailniveau begrijpelijk is. In een vervolgfase waarbij de uiteindelijke inrichting van de kruispunten ingevuld zal worden, is deze informatie wel noodzakelijk.

De Commissie adviseert om de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de diverse bestemmingen in het studiegebied 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 drukere momenten goed en veilig af te wikkelen.

2.3 Beoordeling milieugevolgen

Bij de beoordeling van de milieugevolgen zoals de effecten op het aantal geluidgehinderden is in het MER niet naar het gehele studiegebied gekeken. Binnen het in het MER beschouwde gebied treedt een netto verslechtering op. Bij alle alternatieven is sprake van een toename van het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 58 dB. Ook het aantal geluidgehinderden neemt toe ten opzichte van de referentie situatie.

Binnen het studiegebied zijn er wegvakken waar de verkeersintensiteiten relevant zullen afnemen. Deze wegvakken zijn in de vergelijking niet meegewogen. Het gaat daarbij om de afname van verkeersbewegingen op met name de Prins Bernhardlaan. Voor de afweging van de alternatieven zal dit weinig uitmaken omdat deze afnamen onderling niet wezenlijk verschillen. Voor wat betreft de beeldvorming is het verstandig deze wegvakken mee te nemen bij de beschouwing. Hiermee komt de procentuele toename van het aantal gehinderden of de blootstelling voor wat betreft luchtkwaliteit lager te liggen.

De Commissie adviseert om dit positieve effect op overige wegvakken in Alphen aan den Rijn mee te nemen in de besluitvorming over de Maximabrug.

3. Combinatie Maximabrug – Noordwestelijke Rondweg Alphen aan den Rijn

In het MER is geen informatie opgenomen over het toekomstig gebruik van de Maximabrug naar herkomst- en bestemmingsrelaties. Ook in het hoofdstuk 9 van het MER over de noordwestelijke rondweg van Alphen aan den Rijn wordt niet op de verkeerskundige functies van de hoofdstructuur ingegaan. Deze informatie komt echter wel aan de orde in de studie 'Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg)'. Deze studie is nog niet ter inzage gelegd.

De Commissie adviseert de informatie uit de studie 'Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg)' bij het MER te voegen ter vervanging van de informatie in hoofdstuk 9 van het MER. De Commissie adviseert op deze wijze deze studie tegelijk met het MER en het (ontwerp)bestemmingsplan voor de Maximabrug ter inzage te leggen.

Uit de studie 'Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg)' blijkt dat na de realisatie van een noordwestelijke rondweg ook de verkeerskundige situatie op de Gnephoek in Alphen aan den Rijn aanzienlijk verbetert en dat daarmee de doelstelling van de Maximabrug volledig behaald wordt. Uit deze verkeerskundige analyse blijkt dat er qua doelbereik weinig verschil bestaat tussen de onderzochte alternatieven. De Commissie merkt op dat de Maximabrugalternatieven in combinatie met de noordwestelijke rondweg niet in detail en op basis van alle ruimtelijke en milieugevolgen nader onderzocht zijn. Een aansluiting van alternatief 2 aan de noordwestelijke rondweg zal de landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle Landlustweg doorsnijden. Alternatief 2 zal daarom in combinatie met de noordwestelijke rondweg op de thema's landschap en cultuurhistorie negatiever scoren dan bij de beoordeling die in het plan-MER is gedaan. Dit zijn namelijk de thema's waarop alternatief 2 in het MER positiever beoordeeld is ten opzichte van alternatieven 1A en B.

Voor het voorliggende besluit over het bestemmingsplan Maximabrug is de keuze voor alternatief 2 logisch en voldoende onderbouwd, ook op milieuargumenten. Voor de keuze van een voorkeursalternatief voor de Maximabrug in combinatie met een eventuele noordwestelijke rondweg acht de Commissie het noodzakelijk om voor de alternatieven ook de effecten op de thema's landschap, cultuurhistorie, duurzaamheid en klimaat in meer detail te onderzoeken. Met deze informatie kan de keuze van een voorkeursalternatief voor de Maximabrug beter onderbouwd worden.

De Commissie adviseert om de effecten van de Maximabrug-alternatieven in combinatie met een eventuele noordwestelijke rondweg ook voor de thema's landschap, cultuurhistorie, duurzaamheid en klimaat nader te onderzoeken. De verschillen tussen de alternatieven op deze thema's zullen kleiner zijn dan bij de beoordeling die in het MER is gedaan. De Commissie adviseert deze beoordeling te presenteren wanneer het (ontwerp)besluit voor de Maximabrug ter visie gelegd wordt.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn en Rijnwoude

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn en Rijnwoude

Besluit: wijziging van het bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: vrijwillig m.e.r.

Activiteit: de aanleg van een extra verbindingsbrug over de Oude Rijn

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: 8 juni 2011

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 13 juni 2011 t/m 2 september 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 20 juni 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 14 september 2011

kennisgeving MER in het Witte Weekblad en de Rijnwoude Koerier van: 29-12-2011

ter inzage legging MER: 2 januari 2012 tot en met 10 februari 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 22 december 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 16 februari 2012

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. J.M. van der Grift

ing. B. Peters

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

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 het besluit. 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 van 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, vóór 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 advies:

- PlanMER Maximabrug, december 2011
- Maximabrug lange termijn (inclusief rondweg), 24 januari 2012

De Commissie heeft kennis genomen van zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 15 februari 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Maximabrug Alphen aan den Rijn – Rijnwoude

ISBN: 978-90-421-3471-3



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

