

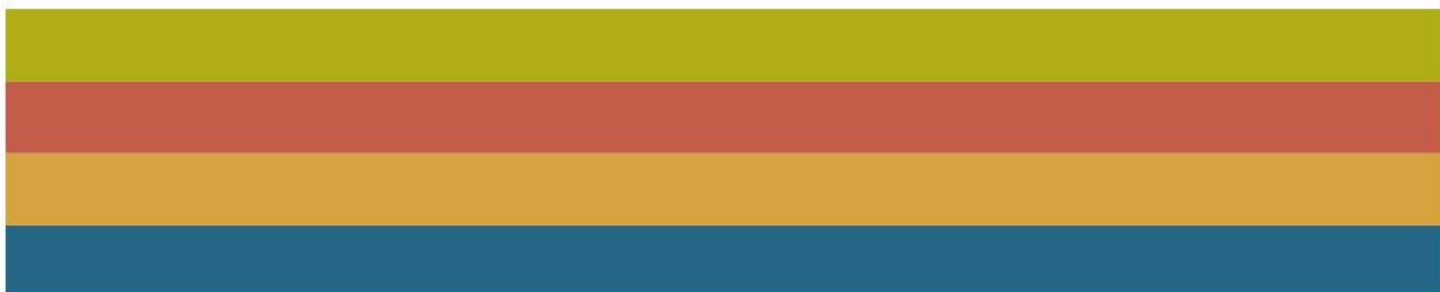
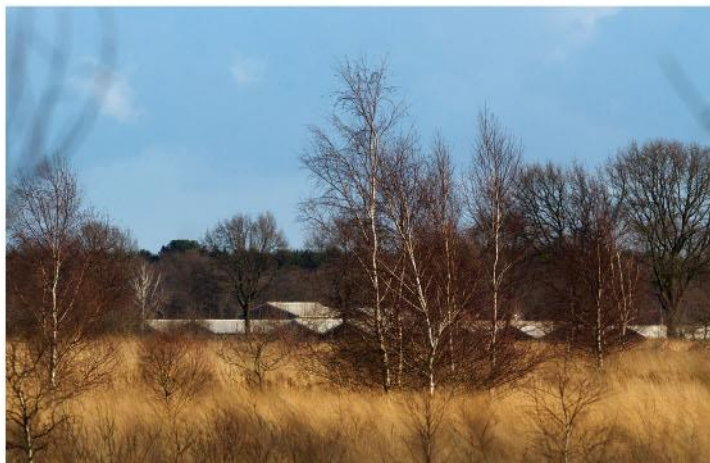


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Vredenburglaan / Bentwoudlaan / Verlengde Beethovenlaan, gemeente Waddinxveen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

6 april 2017 / projectnummer: 3054



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De Provincie Zuid-Holland en de gemeente Waddinxveen hebben het voornemen de Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) aan te leggen. De gemeente Waddinxveen gaat daartoe bestemmingsplannen vaststellen. De eerste fase ziet op de aanleg van de Vredenburglaan. Voor de besluitvorming over de bestemmingsplannen¹ is een project-MER opgesteld. De gemeente Waddinxveen heeft de Commissie m.e.r. om advies gevraagd over het MER. Op 14 juni 2016 heeft de Commissie een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht. Naar aanleiding van dat advies is het MER aangevuld en de aanvulling is aan de Commissie ter advisering voorgelegd.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')² zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling daarop. In de tekst is eerst het advies over het MER opgenomen en vervolgens het advies over de aanvulling.

Naar het oordeel van de Commissie geeft het MER en de aanvulling daarop voldoende milieu-informatie om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan 'Vredenburglaan'.

De Commissie spreekt haar waardering uit dat een MER is opgesteld in een vroegtijdig stadium, zodat er ruimte is voor het maken van relevante keuzes in de verdere planvorming. Het MER bevat een heldere samenvatting en is voorzien van duidelijk kaartmateriaal. Het MER laat zien dat de alternatieven voldoen aan de doelen van het plan, namelijk ontsluiting van Waddinxveen op A12 en A20, ontlasting van de kern van Waddinxveen en ontsluiting van Glasparrel+ en Triangel.

In zeer beperkte mate wordt het doel bereikt om de huidige N 207 op de oostoever van de Gouwe te ontlasten.

Niet helemaal navolgbaar zijn de uitgangspunten voor de autonome ontwikkelingen in 2030 en hoe de ruimtelijke ontwikkelingen in het verkeersmodel zijn ingevoerd³. De forse verkeersgroei lijkt echter waarschijnlijk, gezien de omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen. Terecht is de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan als scenario meegenomen⁴.

In het MER zijn de mogelijke effecten op natuur door onder meer oppervlakteverlies, versnippering en verstoring goed in beeld gebracht. Geconcludeerd wordt dat maatregelen nodig zijn ter compensatie van het verlies van foerageergebied van de steenuil en verlies van de

¹ De Commissie heeft ontvangen het voorontwerp bestemmingsplan Vredenburglaan, Bugel Hajema, nr. NL.IMRO.0627.BPVredenburglaan-0201. De overige bestemmingsplan(nen) voor de randweg Waddinxveen zijn nog niet beschikbaar.

² De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op www.commissiemer.nl projectnummer 3054 in te vullen in het zoekvak.

³ Zo wordt in het MER niet Westergouwe genoemd, maar in het verkeersrapport wel; ook wordt in het verkeersmodelrapport gesproken over realisatie van de helft van het woningbouwprogramma van De Triangel in 2030, onduidelijk is de helft waarvan. Voor de verschillende locaties wordt niet gerapporteerd welke aantallen woningen zijn opgenomen in het verkeersmodel en wat 'ruimtelijke vulling generiek ophogen' en 'ook de verkeersgroei op te hogen' precies inhoudt. Het gehanteerde trendscenario wordt wel in perspectief geplaatst van de veelgebruikte WLO-scenario's GE en RC.

⁴ Inmiddels is in 2016 besloten over de voorkeursvariant voor het aansluitende tracé en is die variant als scenario meegenomen.

vliegroutes van vleermuissoorten. Aannemelijk is dat de voorgestelde maatregelen effectief zullen zijn.⁵In het MER is inzichtelijk gemaakt dat aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden uitgesloten is⁶.

In het MER zijn de kenmerkende landschapspatronen en -structuren goed verwoord en in beeld gebracht. Duidelijk wordt dat het voornemen negatief scoort op ruimtelijke kwaliteit.

De Commissie signaleerde desondanks bij de toetsing van het MER enkele tekortkomingen. Zij achtte het opheffen daarvan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubeeld in de besluitvorming. De tekortkomingen betroffen:

- de noodzaak en omvang van mitigerende maatregelen voor geluid zijn onvoldoende uitgewerkt, waardoor de effecten van de mogelijke maatregelen niet duidelijk zijn;
- de mitigerende en/of compenserende maatregelen op het landschap zijn onvoldoende uitgewerkt, waardoor de effecten van die maatregelen niet duidelijk zijn.

In de aanvulling op het MER zijn de gesignaleerde tekortkomingen naar het oordeel van de Commissie goed opgelost. In de aanvulling zijn mitigerende maatregelen voor geluid onderzocht. Daaruit volgt dat de weg inpasbaar is binnen de wet- en regelgeving en wordt ook duidelijk welke maatregelen nodig zijn. Uit de aanvulling blijkt ook hoe de weg is ingepast en zich ruimtelijk verhoudt tot de omgeving - en andersom. Het landschapsplan en de dag- en nachtbeelden brengen de landschappelijke gevolgen helder in beeld. Het gaat daarbij niet alleen om landschappelijke gevolgen; ook de gevolgen voor de verschillende vleermuissoorten zijn adequaat in beeld gebracht.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en in hoofdstuk 3 geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Mitigerende en compenserende maatregelen

MER

In het MER werd niet voldoende inzichtelijk gemaakt welke mitigerende en/of compenserende maatregelen worden genomen en wat de effecten van de maatregelen precies zijn. Dit heeft gevolgen voor de aspecten geluid en landschap. De Commissie adviseerde in een aanvulling de te nemen maatregelen en de effecten van de maatregelen verder uit te werken.⁷

⁵ Ten behoeve van de mondelinge toelichting op het advies door de Commissie, heeft de Provincie Zuid-Holland een memo d.d. 31 mei 2016 geleverd. Daarin wordt toegelicht dat de actuele verblijfplaatsen van de steenuilen op ruim 1 km afstand van de weg liggen. Daarmee wordt aannemelijk gemaakt dat door de optimalisatie van het resterende leefgebied en het aanbrengen van aanvullende nestkasten de actuele territoria behouden kunnen blijven. Ook is daarin nader toegelicht dat effecten op de groene- en bonte specht beperkt zijn en maatregelen daarom niet nodig zijn.

⁶ In het memo d.d. 31 mei 2016 van de Provincie Zuid-Holland is uiteengezet hoe de invoergegevens in het PAS bepaald zijn.

⁷ In de zienswijzen wordt hier ook aandacht voor gevraagd.

Geluid

MER

In het MER is de vertaling van de verkeersintensiteiten naar effecten voor geluid en luchtkwaliteit op een juiste manier uitgevoerd. De gebruikte modellen zijn correct.

Mogelijke mitigerende maatregelen voor geluid werden globaal omschreven maar een nadere uitwerking en toetsing aan de wettelijke grenswaarden ontbrak. Indien het MER gebruikt wordt voor besluitvorming over het bestemmingsplan dienen uitvoeringsvarianten (stiller asfalt, geluidschermen, aarden wallen etc.) uitgewerkt te worden zodat toetsing aan wettelijke grenswaarden kan plaatsvinden. Ook de effecten van mitigerende maatregelen onder de wettelijke normen worden dan inzichtelijk gemaakt. Het MER leverde onvoldoende informatie voor de besluitvorming over de nog op te stellen bestemmingsplannen.

De Commissie adviseerde daarom het MER aan te vullen en daarbij de noodzaak en effecten van mitigerende maatregelen voor geluid nader uit te werken.

Aanvulling

In de aanvulling is op compacte en heldere wijze uiteengezet welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden en wat de effecten van de maatregelen zijn. Een toetsing aan wettelijke grenswaarden heeft plaatsgevonden. Het blijkt dat met een combinatie van maatregelen een acceptabel woonklimaat mogelijk is. Het gaat dan om de toepassing van stiller asfalt (type SMNA NL 5) op de hele Vredenburglaan, een snelheidslimiet van 50 km/u op sommige delen van de Vredenburglaan en een aardenwal dan wel geluidscherm ter hoogte van 't Suyt.

De Commissie is van mening dat het MER en de aanvulling daarop voldoende informatie over de effectiviteit van mitigerende maatregelen op geluid bevat om een weloverwogen besluit te kunnen nemen

Landschap

MER

Het MER maakt duidelijk dat de ruimtelijke impact van het voornemen groot is. De negatieve scores bij landschap en cultuurhistorie zijn helder. De ligging van de weg is op een abstracte manier met fotomontages verbeeld. De Commissie waardeert dit zeer. Uit de verbeeldingen kon echter niet worden opgemaakt hoe het voornemen er concreet uit zal zien, bijvoorbeeld de hoogteligging en zicht op en zicht vanaf de weg waren niet duidelijk. Ook ontbrak het nachtbeeld, met de potentiële hinder van de wegverlichting en/of de verlichting van voertuigen. In een aantal van de inspraakreacties is dit ook signaleerd en mist men het concrete ontwerp van de weg in zijn omgeving. Hoe de in het MER voorgestelde mitigerende en/of compenserende maatregelen zouden worden uitgewerkt, was ook niet duidelijk. De Commissie vond die uitwerking nodig zodat uit het MER blijkt wat de effecten op het landschap zijn. Zo zullen ten behoeve van de kruising met de Beijerincklaan inclusief de twee parallelwegen over een lengte van ca. 600 meter laanbomen gekapt worden⁸. De monumentale toegangslaan naar Waddinxveen zal hiermee sterk van karakter veranderen. Als compenserende maat-

⁸ Zie pagina 66 van het MER.

regel werd herplant voorgesteld. Onduidelijk was echter hoe de herplant zal worden gerealiseerd en of en hoe die zal worden ingezet voor de kruising en/of ten behoeve van de monumentaliteit van de Beijerincklaan.

Ook voor de kruising met de Zesde Tochtweg werden compenserende maatregelen voorgesteld. De weg zal ter plekke afbuigen van zijn oorspronkelijke rechte lijn. Het was daarom onduidelijk hoe de perceelsontsluitingen en onderhoudspaden de aloude lijn van de Zesde Tochtweg kunnen blijven markeren. Daarnaast zijn bij geluid (zie par. 2.1) en bij beschermde soorten mogelijke mitigerende maatregelen opgesomd. Indien ze worden uitgevoerd hebben ze een significant ruimtelijk effect, zo zullen bijvoorbeeld geluidwallen een grote ruimtelijke impact hebben.

Dat geldt ook voor de maatregelen ten behoeve van behoud van de vliegroute voor de vleermuizen. Hiervoor zal waarschijnlijk beplanting moeten worden aangelegd. Ook dit was verder niet uitgewerkt, zodat uit het MER niet bleek wat de effecten zijn van de maatregelen. Op pagina 195 in het MER is sprake van het toevoegen van begeleidende beplanting aan de nieuwe weg waarmee de Vredenburglaan een structuurdrager kan worden. De beoordeling voor landschapsbeleving zou daarmee neutraal of zelfs positief kunnen worden, aldus de tekst in het MER. Onduidelijk was hoe deze neutrale of positieve scores tot stand zijn gekomen. De Commissie adviseerde daarom het MER aan te vullen en daarbij de effecten van mitigerende en/of compenserende maatregelen voor landschap nader uit te werken.

Aanvulling

In de aanvulling geven de dag- en nachtbeelden een helder beeld van de toekomstige situatie. Op de rechte delen van de weg zal geen straatverlichting worden geplaatst. Deze is alleen in de bocht tussen Bentwoudlaan en Vredenburglaan – ter hoogte van de Glasparel – en op de kruisingen gepland. De interactie van de bocht van de weg met de Glasparel is opgepakt als een kans om weg en omgeving tezamen te ontwikkelen. Door een slimme en gerichte rangschikking van gebouwen, grondvormen en/of waterpartijen kunnen beide, weg en Glasparel, aan kwaliteit winnen. Hier wordt aangesloten op de Zesde Tochtweg. Ook daar kan in de uitvoeringsfase aandacht besteed aan de uitwerking met betrekking tot de belijning van de nieuwe en bestaande infrastructuur en de perceelontsluiting. De Commissie beveelt aan om de bocht van de weg en de aansluiting op de Zesde Tochtweg als een ontwerp-gave te beschouwen.

Ten behoeve van de weg wordt de laanbeplanting langs de Plasweg over een lengte van ca. 40 meter onderbroken. De Commissie acht het aannemelijk dat geen extra maatregelen voor vleermuizen nodig zijn ter hoogte van de Plasweg, zoals in de aanvulling onderzocht.

In de aanvulling is ook de kruising tussen Vredenburglaan en Beijerincklaan verder uitgewerkt. De monumentale laanbeplanting langs de Beijerincklaan wordt over een lengte van ca. 80–100 meter onderbroken. Uit de aanvulling blijkt verder dat de aanplant van nieuwe bomen en de mogelijkheid voor behoud van (een deel van) de bestaande bomen zijn onderzocht. Het behoud van de bomen behoort tot de mogelijkheden indien de watergang ver-smald wordt, maar het Hoogheemraadschap acht dit niet acceptabel vanwege de nu al beperkte doorstroming richting het gemaal. De herplant van nieuwe bomen zou mogelijk zijn op de smalle strook tussen verlegde watergang en de IJsermanweg. Door de beperkte ruimte zouden dit kleinere bomen blijven dan de huidige rij monumentale bomen langs de Beijerincklaan. Uit de aanvulling blijkt dat deze maatregel in ieder geval noodzakelijk is voor het behoud van de vliegroute van de dwergvleermuis. De Commissie merkt daarbij op dat in de

uitvoeringsfase aandacht nodig is voor het onafgebroken laten functioneren van de vliegroute, bijvoorbeeld door het faseren van kap en de nieuwe aanplant van een zekere omvang.

De Commissie is van mening dat het MER en de aanvulling nu voldoende informatie bevat om een weloverwogen keuze voor het landschap te kunnen maken.

3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

3.1 Ecologische Verbindingszone

In het MER wordt geconcludeerd dat het voornemen de aanleg en functionaliteit van een toekomstig beoogde Ecologische Verbindingszone (EVZ) niet frustreert en dat deze zowel aan de oost of westkant kan worden aangelegd (in dat geval is geen of slechts één doorsnijding van de EVZ door de weg aanwezig). De beoogde EVZ zal worden ingericht op een snoer van kleine gebiedjes voor moerasvogels, zo mogelijk verbonden door een watergang. Er is sprake van 11.000 resp. 13.700 auto's per etmaal in verschillende varianten; nabij zo'n weg komen duidelijk lagere dichtheden van vogels voor⁹. Het lijkt noodzakelijk om bij de aanleg van de EVZ een zo groot mogelijke afstand tot de weg aan te houden of een andere locatie hiervoor te zoeken.

3.2 Water

De Commissie adviseert het aspect waterveiligheid, dat niet meegenomen is in voorliggend MER, in het ontwerp nader uit te werken.¹⁰

De ontgraving van tunnels en andere constructies kan leiden tot het opbarsten van de bodem en het veroorzaken van een 'permanente' kortsluiting tussen het eerste watervoerende pakket en het freatisch grondwater¹¹. De Commissie wijst erop dat dit fenomeen ook kan optreden bij het aanbrengen van grondlichamen, waarbij de opbarsting met name in naastgelegen watergangen plaats kan vinden¹² en adviseert dit mee te nemen in het voorgenomen

⁹ Voor vogels van moerasgebieden/natte ruigte wordt bij de aanwezigheid van meer dan 10.000 auto's per etmaal een zone van ca. 400meter aangehouden, waarbinnen duidelijk lagere dichtheden van vogels voor komen dan in de omgeving, zie Garniel et al (2007).

¹⁰ De nadere onderbouwing van de waterveiligheid in relatie tot de Kleikade en het besluit over de status van de compartimenteringskeringen zijn in het stadium van deze MER nog niet beschikbaar. De provincie laat nader onderzoek doen, stemt dit af met de waterschappen. De nadere uitwerking in het kader van de waterveiligheid zal vervolgens ter inzage worden gelegd met het ontwerpbestemmingsplan waarin de kruising met de Kleikade wordt opgenomen.

¹¹ Freatisch grondwater is grondwater waarin de stijghoogte (de waterdruk) alleen afhangt van de hoogte van de waterkolom. Freatisch grondwater is het tegenovergestelde van een artesische bron, waarin een overdruk heerst omdat het grondwater aan de bovenzijde wordt afgesloten door een ondoorlatende laag. In freatisch water is de poriëndruk gelijk aan de hydrostatische druk. Freatisch water kan aan de onderzijde wel zijn begrensd door een slecht doorlatende bodemlaag (bijvoorbeeld klei), het water staat zelf in relatief goed-doorlatende grond. Het eerste grondwater dat men tegenkomt wanneer men gaat graven, is normaal gesproken freatisch. (Bron: Wikipedia)

¹² Zie ook de zienswijze van Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

veldonderzoek en maatwerkadvies waarmee het risico op opbarsten en permanente kwel rondom kunstwerken beperkt kan blijven. De Commissie adviseert hierbij ook de mogelijke maatregelen die achter de hand zijn in geval van opbarsten, in kaart te brengen.

3.3 Recreatief medegebruik

In het R&D-advies d.d. 1 september 2015 adviseerde de Commissie om ook aandacht te besteden aan het recreatief medegebruik van het oppervlakte water (schaatsen en varen). In het MER is het recreatief medegebruik echter niet onderzocht.

De Commissie brengt nogmaals onder de aandacht dat de recreatieve potenties van de verbindingen tussen het Bentwoud en de gemeente Waddinxveen groot zijn. Mogelijk worden potentieel waardevolle recreatieverbindingen door de aanleg van de Vredenburglaan onmogelijk gemaakt. De Commissie beveelt aan hier in het vervolgtraject aandacht aan te besteden en een toekomstgericht ontwerp uit te werken.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Gemeente Waddinxveen

Besluit: vaststellen van een bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2/D1.1

Activiteit: De provincie Zuid-Holland en de gemeente Waddinxveen willen de Vredenburg-laan, Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) aanleggen. Voor dat over de bestemmingsplannen besloten wordt, zijn de milieugevolgen van dat plan onderzocht in een milieueffectrapport. De gemeente heeft de Commissie m.e.r. om advies gevraagd over het rapport en de aanvulling daarop.

Procedurele gegevens:

Aankondiging start procedure: 17 juni 2015

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 18 juni 2015 t/m 29 juli 2015

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 1 september 2015

Aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 24 maart 2016

Ter inzage legging MER: 31 maart 2016 t/m 11 mei 2016

Voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 15 juni 2016

Toetsingsadvies en de aanvulling daarop uitgebracht op: 6 april 2017

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:

dhr. ing. J.M. van der Grift

mw. drs. Y.J. van Manen

dhr. ir. H. Otte

mw. M.A.J. van der Tas (voorzitter)

dhr. ir. P.P.A. van Vugt

mw. mr. drs. A. Wagenmakers (secretaris)

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 hoofdzaaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolko-

menheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Betrokken documenten:

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3054](#) in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft kennis genomen van 48 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 19 mei 2016 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

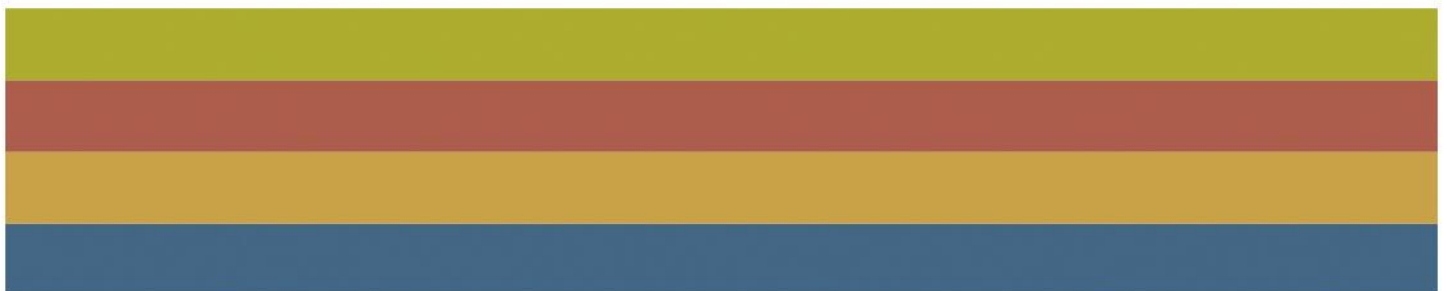
Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



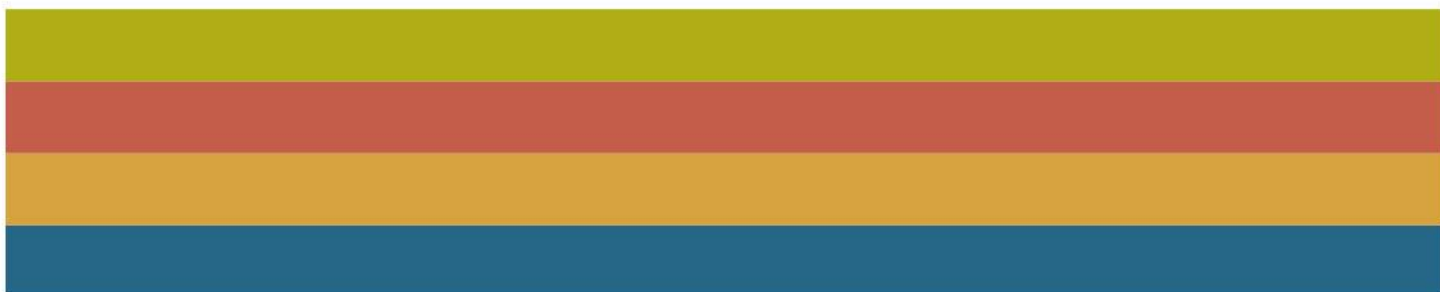
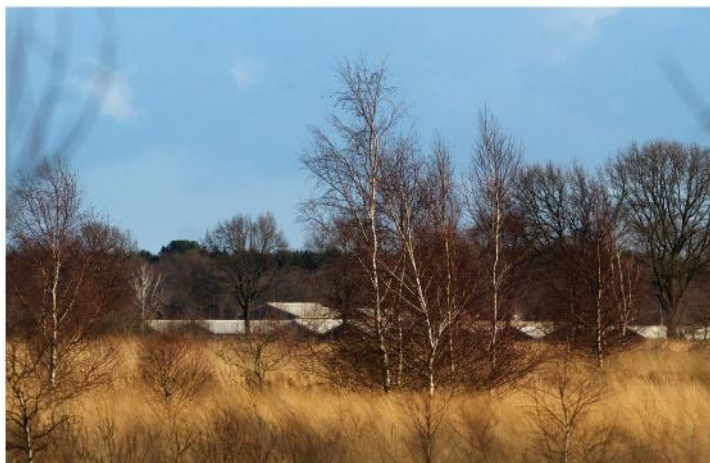


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Vredenburglaan / Bentwoudlaan / Verlengde Beethovenlaan, gemeente Waddinxveen

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

15 juni 2016 / projectnummer: 3054



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De Provincie Zuid-Holland en de gemeente Waddinxveen hebben het voornemen de Vredenburglaan–Bentwoudlaan–Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) aan te leggen. De gemeente Waddinxveen gaat daartoe bestemmingsplannen vaststellen. Voor de besluitvorming over de bestemmingsplannen¹ wordt een project-MER opgesteld.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna ‘de Commissie’)² zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

De Commissie spreekt haar waardering uit dat een MER is opgesteld in een vroegtijdig stadium, zodat er ruimte is voor het maken van relevante keuzes in de verdere planvorming. Het MER bevat een heldere samenvatting en is voorzien van duidelijk kaartmateriaal. Het MER laat zien dat de alternatieven voldoen aan de doelen van het plan, namelijk ontsluiting van Waddinxveen op A12 en A20, ontlasting van de kern van Waddinxveen en ontsluiting van Glasparel+ en Triangel.

In zeer beperkte mate wordt het doel bereikt om de huidige N 207 op de oostoever van de Gouwe te ontlasten.

Niet helemaal navolgbaar zijn de uitgangspunten voor de autonome ontwikkelingen in 2030 en hoe de ruimtelijke ontwikkelingen in het verkeersmodel zijn ingevoerd³. De forse verkeersgroei lijkt echter waarschijnlijk, gezien de omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen. Terecht is de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan als scenario meegenomen⁴.

In het MER zijn de mogelijke effecten op natuur door onder meer oppervlakteverlies, versnippering en verstoring goed in beeld gebracht. Geconcludeerd wordt dat maatregelen nodig zijn ter compensatie van het verlies van foerageergebied van de steenuil en verlies van de vliegroutes van vleermuissoorten. Aannemelijk is dat de voorgestelde maatregelen effectief zullen zijn.⁵ In het MER is inzichtelijk gemaakt dat aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden uitgesloten is⁶.

¹ De Commissie heeft ontvangen het voorontwerp bestemmingsplan Vredenburglaan, Bugel Hajema, nr. NL.IMRO.0627.BPVredenburglaan-0201.

² De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op www.commissiemer.nl projectnummer 3054 in te vullen in het zoekvak.

³ Zo wordt in het MER niet Westergouwe genoemd, maar in het verkeersrapport wel; ook wordt in het verkeersmodelrapport gesproken over realisatie van de helft van het woningbouwprogramma van De Triangel in 2030, onduidelijk is de helft waarvan. Voor de verschillende locaties wordt niet gerapporteerd welke aantallen woningen zijn opgenomen in het verkeersmodel en wat ‘ruimtelijke vulling generiek ophogen’ en ‘ook de verkeersgroei op te hogen’ precies inhoudt.

Het gehanteerde trendscenario wordt wel in perspectief geplaatst van de veelgebruikte WLO-scenario’s GE en RC.

⁴ Inmiddels is in 2016 besloten over de voorkeursvariant voor het aansluitende tracé en is die variant als scenario meegenomen.

⁵ Ten behoeve van de mondelinge toelichting op het advies door de Commissie, heeft de Provincie Zuid-Holland een memo d.d. 31 mei 2016 geleverd. Daarin wordt toegelicht dat de actuele verblijfplaatsen van de steenuilen op ruim 1 km afstand van de weg liggen. Daarmee wordt aannemelijk gemaakt dat door de optimalisatie van het resterende leefgebied en het aanbrengen van aanvullende nestkasten de actuele territoria behouden kunnen blijven. Ook is daarin nader toegelicht dat effecten op de groene- en bonte specht beperkt zijn en maatregelen daarom niet nodig zijn.

⁶ In het memo d.d. 31 mei 2016 van de Provincie Zuid-Holland is uiteengezet hoe de invoergegevens in het PAS bepaald zijn.

In het MER zijn de kenmerkende landschapspatronen en –structuren goed verwoord en in beeld gebracht. Duidelijk wordt dat het voornemen negatief scoort op ruimtelijke kwaliteit.

De Commissie signaleert desondanks bij de toetsing van het MER enkele tekortkomingen. Zij acht het opheffen daarvan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming. De tekortkomingen betreffen:

- de noodzaak en omvang van mitigerende maatregelen voor geluid zijn onvoldoende uitgewerkt, waardoor de effecten van de mogelijke maatregelen niet duidelijk zijn;
- de mitigerende en/of compenserende maatregelen op het landschap zijn onvoldoende uitgewerkt, waardoor de effecten van die maatregelen niet duidelijk zijn.

De Commissie adviseert daarom een aanvulling op het MER op te stellen en de aanvullende informatie te betrekken bij de besluitvorming.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en in hoofdstuk 3 geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Mitigerende en compenserende maatregelen

In het MER wordt niet voldoende inzichtelijk gemaakt welke mitigerende en/of compenserende maatregelen worden genomen en wat de effecten van de maatregelen precies zijn. Dit heeft gevolgen voor de aspecten geluid en landschap. De Commissie adviseert de te nemen maatregelen en de effecten van de maatregelen verder uit te werken.⁷

Geluid

In het MER is de vertaling van de verkeersintensiteiten naar effecten voor geluid en luchtkwaliteit op een juiste manier uitgevoerd. De gebruikte modellen zijn correct. Mogelijke mitigerende maatregelen voor geluid worden globaal omschreven maar een nadere uitwerking en toetsing aan de wettelijke grenswaarden ontbreekt. Indien het MER gebruikt wordt voor besluitvorming over het bestemmingsplan dienen uitvoeringsvarianten (stil asfalt, geluidschermen, aarden wallen etc.) uitgewerkt te worden zodat toetsing aan wettelijke grenswaarden kan plaatsvinden. Ook de effecten van mitigerende maatregelen ónder de wettelijke normen worden dan inzichtelijk gemaakt. Het MER levert nu nog onvoldoende informatie voor de besluitvorming over de nog op te stellen bestemmingsplannen.

De Commissie adviseert het MER aan te vullen en daarbij de noodzaak en effecten van mitigerende maatregelen voor geluid nader uit te werken.

⁷ In de zienswijzen wordt hier ook aandacht voor gevraagd.

Landschap

Het MER maakt duidelijk dat de ruimtelijke impact van het voornemen groot is. De negatieve scores bij landschap en cultuurhistorie zijn helder. De ligging van de weg is op een abstracte manier met de fotoanimaties verbeeld. De Commissie waardeert dit zeer. Uit de verbeeldingen kan echter niet worden opgemaakt hoe het voornemen er concreet uit zal zien, zodat bijvoorbeeld de hoogteligging en zicht op en zicht vanaf de weg niet duidelijk worden. Ook ontbreekt het nachtbeeld, met de potentiële hinder van de wegverlichting en/of de verlichting van voertuigen. In een aantal van de inspraakreacties is dit ook gesignaleerd en mist men het concrete ontwerp van de weg in zijn omgeving. Hoe de in het MER voorgestelde mitigerende en/of compenserende maatregelen worden uitgewerkt, is daarom niet duidelijk. De Commissie vindt die uitwerking nodig zodat uit het MER blijkt wat de effecten op het landschap zijn.

Zo zullen ten behoeve van de kruising met de Beijerincklaan inclusief de twee parallelwegen over een lengte van ca. 600 meter laanbomen gekapt worden⁸. De monumentale toegangslaan naar Waddinxveen zal hiermee sterk van karakter veranderen. Als compenserende maatregel wordt herplant voorgesteld. Onduidelijk is echter hoe de herplant zal worden gerealiseerd en of en hoe die zal worden ingezet voor de kruising en/of ten behoeve van de monumentaliteit van de Beijerincklaan.

Ook voor de kruising met de Zesde Tochtweg worden compenserende maatregelen voorgesteld. De weg zal ter plekke afbuigen van zijn oorspronkelijke rechte lijn. Het is daarom onduidelijk hoe de perceelsontsluitingen en onderhoudspaden de aloude lijn van de Zesde Tochtweg kunnen blijven markeren. Daarnaast zijn bij geluid (zie par. 2.1) en bij beschermde soorten mogelijke mitigerende maatregelen opgesomd. Zo zullen bijvoorbeeld geluidwallen een grote ruimtelijke impact hebben. Dat geldt ook voor de maatregelen ten behoeve van behoud van de vliegroute voor de vleermuizen. Hiervoor zal waarschijnlijk beplanting moeten worden aangelegd. Ook dit is verder niet uitgewerkt, zodat uit het MER niet blijkt wat nu de effecten zijn van de maatregelen. Op pagina 195 in het MER is sprake van het toevoegen van begeleidende beplanting aan de nieuwe weg waarmee de Vredenburglaan een structuurdrager kan worden. De beoordeling voor landschapsbeleving zou daarmee neutraal of zelfs positief kunnen worden, aldus de tekst in het MER. Onduidelijk is hoe deze neutrale of positieve scores tot stand zijn gekomen.

De Commissie adviseert het MER aan te vullen en daarbij de effecten van mitigerende en/of compenserende maatregelen voor landschap nader uit te werken.

3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

⁸ Zie pagina 66 van het MER.

3.1 Ecologische Verbindingszone

In het MER wordt geconcludeerd dat het voornemen de aanleg en functionaliteit van een toekomstig beoogde Ecologische Verbindingszone (EVZ) niet frustreert en dat deze zowel aan de oost of westkant kan worden aangelegd (in dat geval is geen of slechts één doorsnijding van de EVZ door de weg aanwezig). De beoogde EVZ zal worden ingericht op een snoer van kleine gebiedjes voor moerasvogels, zo mogelijk verbonden door een watergang. Er is sprake van 13.700 auto's per etmaal in de scenariovariant en 11.000 in de tracévariant; nabij zo'n weg komen duidelijk lagere dichtheden van vogels voor⁹. Het lijkt noodzakelijk om bij de aanleg van de EVZ een zo groot mogelijke afstand tot de weg aan te houden of een andere locatie hiervoor te zoeken.

3.2 Water

De Commissie adviseert het aspect waterveiligheid, dat niet meegenomen is in voorliggend MER, in het ontwerp nader uit te werken.¹⁰

De ontgraving van tunnels en andere constructies kan leiden tot het opbarsten van de bodem en het veroorzaken van een 'permanente' kortsluiting tussen het eerste watervoerende pakket en het freatisch grondwater. De Commissie wijst erop dat dit fenomeen ook kan optreden bij het aanbrengen van grondlichamen, waarbij de opbarsting met name in naastgelegen watergangen plaats kan vinden¹¹ en adviseert dit mee te nemen in het voorgenomen veldonderzoek en maatwerkadvies waarmee het risico op opbarsten en permanente kwel rondom kunstwerken beperkt kan blijven. De Commissie adviseert hierbij ook de mogelijke maatregelen die achter de hand zijn in geval van opbarsten, in kaart te brengen.

3.3 Recreatief medegebruik

In het R&D-advies d.d. 1 september 2015 adviseerde de Commissie om ook aandacht te besteden aan het recreatief medegebruik van het oppervlakte water (schaatsen en varen). In het MER is het recreatief medegebruik echter niet onderzocht.

De Commissie brengt nogmaals onder de aandacht dat de recreatieve potenties van de verbindingen tussen het Bentwoud en de gemeente Waddinxveen groot zijn. Mogelijk worden potentieel waardevolle recreatieverbindingen door de aanleg van de Vredenburglaan onmogelijk gemaakt. De Commissie beveelt aan hier in het vervolgtraject aandacht aan te besteden en een toekomstgericht ontwerp uit te werken.

⁹ Voor vogels van moerasgebieden/natte ruigte wordt bij de aanwezigheid van meer dan 10.000 auto's per etmaal een zone van ca. 400 meter aangehouden, waarbinnen duidelijk lagere dichtheden van vogels voor komen dan in de omgeving, zie Garniel et al (2007).

¹⁰ De nadere onderbouwing van de waterveiligheid in relatie tot de Kleikade en het besluit over de status van de compartimenteringskeringen zijn in het stadium van deze MER nog niet beschikbaar. De provincie laat nader onderzoek doen, stemt dit af met de waterschappen. De nadere uitwerking in het kader van de waterveiligheid zal vervolgens ter inzage worden gelegd met het ontwerp-bestemmingsplan waarin de kruising met de Kleikade wordt opgenomen.

¹¹ Zie ook de zienswijze van Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Gemeente Waddinxveen

Besluit: vaststellen of wijzigen van bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: D1.2

Activiteit: De provincie Zuid-Holland en de gemeente Waddinxveen willen de Vredenburg-laan, Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) aanleggen. Voor dat over het bestemmingsplan besloten wordt, onderzoekt de gemeente Waddinxveen eerst de milieugevolgen van dat plan in een milieueffectrapport. De gemeente heeft de Commissie m.e.r. om advies gevraagd over de gewenste inhoud van het rapport.

Procedurele gegevens:

Aankondiging start procedure: 17 juni 2015

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 18 juni 2015 t/m 29 juli 2015

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 1 september 2015

Aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 24 maart 2016

Ter inzage legging MER: 31 maart 2016 t/m 11 mei 2016

Toetsingsadvies uitgebracht: 15 juni 2016

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:

dhr. ing. J.M. van der Grift

mw. drs. Y.J. van Manen

dhr. ir. H. Otte

mw. M.A.J. van der Tas (voorzitter)

dhr. ir. P.P.A. van Vugt

mw. mr. drs. A. Wagenmakers (secretaris)

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: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Vredenburglaan–Bentwoudlaan–Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) 17 februari 2016, inclusief bijlagen
- Voorontwerp Bestemmingsplan Vredenburglaan gemeente Waddinxveen, toelichting en regels
- Historisch bodemonderzoek
- Historisch bodemonderzoek Toekomstige Vredenburglaan te Waddinxveen, 29 januari 2016
- Memo met bijlagen d.d. 31 mei 2016 van de Provincie Zuid-Holland.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

De Commissie heeft kennis genomen van 48 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 19 mei 2016 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

