

MEDEDELING AAN BEVOEGD GEZAG

**M.E.R. VREDENBURGHLAAN-
BENTWOUDLAAN-VERLENGDE
BEETHOVENLAAN
(RANDWEG WADDINXVEEN)**

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

9 juni 2015
078300052:E - Definitief
D03091.000071.0100



Inhoud

1	Inleiding en leeswijzer	3
2	Projectachtergrond.....	5
2.1	Plantraject tot nog toe.....	5
2.2	Doelstelling.....	9
2.3	Projectorganisatie.....	11
2.4	Samenhang met andere projecten.....	11
3	Wat wordt er in het MER onderzocht?	17
3.1	Aanpak.....	17
3.2	De tracévariant en varianten	17
3.2.1	Uitgangspunten ontwerp.....	17
3.2.2	Beschrijving tracévariant	19
3.2.3	Varianten.....	20
3.3	Werkwijze van effectbepaling.....	21
3.4	Welke onderzoeken worden uitgevoerd?.....	23
3.4.1	Verkeer en vervoer	23
3.4.2	Leefbaarheid	23
3.4.3	Ruimtelijke kwaliteit	24
4	Toelichting op de m.e.r.-procedure.....	29
4.1	Aanleiding voor de m.e.r.	29
4.2	Doel van de mededeling	29
4.3	M.e.r.-procedure	30
Bijlage 1	Literatuurlijst	33
Colofon.....		35

1 Inleiding en leeswijzer

Voorliggend rapport is de Mededeling van de provincie Zuid-Holland aan de gemeente Waddinxveen. De Mededeling geldt als eerste formele stap in een m.e.r.-procedure voor de aanleg van de randweg Waddinxveen¹ welke bestaat uit de Vredenburglaan, de Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan ten zuidwesten en westen van Waddinxveen.

De aanleg van deze nieuwe provinciale wegtracés moet gezien worden als ‘aanleg van een autoweg’, zoals opgenomen in categorie C1.2 van het Besluit m.e.r. Daarom wordt op grond van de Wet milieubeheer de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen in de voorbereiding van de bestemmingsplanwijziging. De gemeente Waddinxveen stelt voor de randweg Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan een bestemmingsplan (of meerdere) op.

Op grond van artikel 7.27 Wet milieubeheer is de eerste stap in de m.e.r.-procedure dat de initiatiefnemer het bevoegd gezag mededeelt dat zij van plan is een m.e.r.-plichtige activiteit te ondernemen. De mededeling is in dit geval verwoord en toegelicht in voorliggend rapport.

In hoofdstuk 1 van deze Mededeling is het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) nader toegelicht. Hoofdstuk 2 beschrijft de aanleiding en de achtergronden van het project. In hoofdstuk 3 staan de tracévariant en (sub)varianten centraal en wordt de aanpak en onderzoeksopgave voor het MER uitgewerkt. De m.e.r.-procedure is in hoofdstuk 4 beschreven.

¹ Onder voorbehoud van besluitvorming door Provinciale Staten van Zuid-Holland over het uitvoeringsbesluit in het najaar van 2015.

2 Projectachtergrond

2.1 PLANTRAJECT TOT NOG TOE

Een randweg bij Waddinxveen is in het verleden al nader onderzocht. Belangrijkste studies daarbij zijn de Corridorstudie N207 (2006) en het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur (2009). Daarnaast is de verstedelijkingsopgave van de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda (RZG) / Zuidplaspolder (na aanwijzing in de Nota Ruimte) nader uitgewerkt in een Intergemeentelijke Structuurvisie (ISV, 2004) en een Intergemeentelijk Structuurplan (ISP, 2006). Tevens is bekend dat er aan de westzijde van Waddinxveen en Boskoop ontwikkelingen in voorbereiding zijn in de Zuidplaspolder die de verkeersdruk in de kernen en op de N207 nog meer zullen doen toenemen, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van het PCT-terrein (Potplant- Containerteelt) aan de westzijde van de kern van Boskoop en woonwijk De Triangel en bedrijven- en woongebied Glasparel+ in Waddinxveen. De projecten De Triangel en Glasparel zorgen vooral voor een toename van verkeer in en om Waddinxveen (zie voor een nadere toelichting op de projecten paragraaf 2.4).

Dit maakt het noodzakelijk dat de Zuidplas wordt aangesloten op de infrastructuurnetwerken in de Randstad. De randweg bij Waddinxveen is daarin een onderdeel. Mede op basis van deze studies en plannen heeft de provincie Zuid-Holland besloten om de randweg bestaande uit de Vredenburglaan, de Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan te realiseren. Navolgend volgt een korte toelichting op de relevantie studies.

Corridorstudie N207 (2006)

In 2006 is de 'Corridorstudie N207' afgerond. Deze studie heeft de provincie uitgevoerd op verzoek van de gemeenten waardoor de N207 loopt. Figuur 1 is het tracé van de N207 weergegeven dat in de Corridorstudie N207 is beschouwd; daarbij ligt de randweg bij Waddinxveen in deelgebied Zuid. Doel van de Corridorstudie N207 was het neerleggen van een gezamenlijke visie op de toekomstige verkeersstructuur in het gebied, waarmee duidelijkheid wordt verkregen over de effecten van mogelijke ingrepen.

Uit de Corridorstudie N207 bleek uit tellingen van toen en uit het verkeersmodel dat dat de huidige verkeersdruk voor het traject N207 Gouda-Waddinxveen en de hoofdwegstructuur van Waddinxveen hoog is, maar gemiddeld gesproken kan dit redelijk verwerkt worden. Ongeveer 20% van het verkeer is doorgaand verkeer door de hele corridor. Ongeveer 40% is doorgaand t.o.v. Waddinxveen en Boskoop en heeft een herkomst en/of bestemming elders in de corridor (bijvoorbeeld verkeer tussen Gouda en Alphen aan den Rijn). De overige 40% bestaat uit lokaal gebonden verkeer dat herkomst of bestemming in het gebied Waddinxveen/Boskoop heeft.

In het zuidelijk deel van de corridor is sprake van een structuurvraagstuk. De ontsluiting van de kernen van Boskoop, Waddinxveen en Hazerswoude-Dorp, alsmede de intensieve boom- en sierteeltbedrijven verloopt via een verkeersstructuur die daarvoor op delen onvoldoende toegerust is.

Dit leidt onder meer tot knelpunten rond de hefbruggen over de Gouwe in Waddinxveen en Boskoop en leefbaarheidsproblemen in de dorpskernen, met name door het hoge aandeel vrachtverkeer. De Corridorstudie N207 is afgerond met het tekenen van een intentieovereenkomst (6 maart 2008) door de betrokken gemeenten en de provincie waarin de belangrijkste bevindingen en afspraken tussen de betrokken partijen zijn vastgelegd. Voor de randweg bij Waddinxveen is opgenomen dat de uitwerking en ontwikkeling van het zuidelijk deel van de verbinding 'westelijke randweg Boskoop en Waddinxveen', gelegen in het gebied van het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas, zal gebeuren onder regie van de te vormen Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas, waarin zowel de provincie Zuid-Holland als de gemeente Waddinxveen zal deelnemen.

Figuur 1 Corridor N207: indeling in drie gebieden en relevante bestaande en mogelijke nieuwe verbindingen [bron: Corridorstudie N207, 2006]



Intergemeentelijke Structuurvisie (2004) en Intergemeentelijk Structuurplan (2006)

In de Nota Ruimte is de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda (RZG) / Zuidplaspolder aangewezen als stedelijke uitbreidingsruimte van de Zuidvleugel van de Randstad. In de Zuidplaspolder worden woningbouw, bedrijventerrein, glastuinbouw, natuur, recreatie en waterberging gerealiseerd. Achtereenvolgens is door een breed samengestelde stuurgroep een Intergemeentelijke Structuurvisie (ISV, 2004) en een Intergemeentelijk Structuurplan (ISP, 2006) vastgesteld waarin de inrichting van de Zuidplas steeds nauwkeuriger gestalte heeft gekregen. Daarbij is uitgegaan van de volgende kwantitatieve opgave van het verstedelijkingsprogramma: 15 à 30.000 woningen, 150 à 350 hectare bedrijfsterrein en 200 hectare nieuwe glastuinbouw. In een Strategische Milieubeoordeling (SMB) uit 2006 zijn alternatieve inrichtingen van de Zuidplas afgewogen en beoordeeld. Om de verstedelijkingsopgave van de Zuidplas te kunnen realiseren, is het noodzakelijk dat het gebied wordt aangesloten op de infrastructuurnetwerken in de Randstad. Daarvoor dient de regionale infrastructuur te worden aangepast. Eén en ander heeft geresulteerd in een samenhangend secundair (of regionaal) wegennet in de Zuidplaspolder, dat de kernen ontlast. Deze “combinatie van de randwegen” om Nieuwerkerk, Zevenhuizen (N219), Moerkapelle (Rottelaan (inmiddels vervallen), Bentwoudlaan), Waddinxveen (Bentwoudlaan, Vredenburglaan) en Gouda (Gouwelaan, Moordrechtboog, N20 7) is daarmee de opgave voor de nieuwe regionale weg infrastructuur geworden. Het door de provincie vastgestelde Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder (2008)² heeft in belangrijke mate richting gegeven aan de gewenste ligging van deze nieuwe wegverbindingen in de orthogonale verkavelingsstructuur van de droogmakerij.

MER Zuidplas Regionale Infrastructuur (2009)

Het ISP, de SMB en het Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder vormden het vertrekpunt voor de uitwerking van de regionale infrastructuur en vormen tevens het kader voor de bestemmingsplannen. In relatie tot de vele bestemmingsplannen die de grootschalige ontwikkelingen in de Zuidplaspolder mogelijk moesten maken³, zijn in 2008 verschillende milieueffectrapporten (MER'en) opgesteld voor de deelgebieden in de Zuidplaspolder en de infrastructuur. Eén MER ging daarbij in op de bestaande regionale infrastructuur en de benodigde maatregelen om tot een goede ontsluiting van het Zuidplaspoldergebied te komen. Het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur (2009) is opgesteld op het niveau van een PlanMER (bron: [1]). In dit MER zijn daarbij vijf alternatieven ontwikkeld en beoordeeld op effecten. De randweg bij Waddinxveen is daarin als vast onderdeel van alle alternatieven en varianten meegenomen (zie figuur 2).

In de bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten zijn, als vervolg op het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur, de aanpassingen aan de regionale infrastructuur mogelijk gemaakt of vastgelegd. Zo zijn aparte bestemmingsplannen vastgesteld voor de Aanpassing aansluiting Moordrecht op de A20, de Moordrechtboog (beide gemeente Zuidplas) en de PIP Moordrechtboog en de Extra Gouwekruising (zie figuur 2). Deze laatstgenoemde projecten zijn inmiddels in uitvoering en komen naar verwachting in 2016 gereed.

² Het Handboek kwaliteit Zuidplaspolder is in 2014 vervangen door het Ambitiedocument Kwaliteit Zuidplaspolder 2014.

³ In 2008 en 2009 zijn voor de volgende deelgebieden binnen de Zuidplaspolder bestemmingplannen vastgesteld: Zuidplas Noord, Zuidplas West, Het Nieuwe Midden, Gouweknoop, Restveen & Groene Waterparel, Rode Waterparel.

Figuur 2 Kaartbeeld infrastructuurvarianten uit het PlanMER Zuidplas Regionale Infrastructuur inclusief de zuidelijke en westelijke randweg bij Waddinxveen (Bron: [1], 2009)



Detail Aansluiting Waddinxveen (rechts) zoals dat in 2009 was voorzien: een korte Westelijke Randweg tot aan de (Verlegde) Dreef, bleek tot veel doorgaand verkeer over de Chopinlaan in Waddinxveen te leiden. Om verkeer vanuit het noorden van Waddinxveen (Boskoop en verder) om Waddinxveen heen te leiden is de Westelijke Randweg tussen de Verlegde Dreef tot aan de Beethovenlaan doorgetrokken.

Van probleemverkenning naar concreet project

Voorgaande heeft geleid tot het huidige onderzoek naar de aanleg van een nieuwe regionale wegverbinding aan de west/zuidwestzijde van Waddinxveen. Deze wegverbinding bestaat uit de Vredenburglaan en de Bentwoudlaan, met een aansluiting op de N455 (Noordeinde) in Waddinxveen door middel van de eveneens nog aan te leggen Verlengde Beethovenlaan.

In het verleden zijn meerdere oplossingen (varianten) voor deze wegverbinding bekeken. Daarbij werd aanvankelijk uitgegaan van een langer tracé van de Bentwoudlaan, vanaf de Bredeweg (N219) tot de (Verlengde) Beethovenlaan en de realisatie van de Rottelaan (een parallelverbinding ten noorden van de A12 tussen Gouda en Lansingerland). In november 2013 heeft de provincie besloten om af te zien van de verdere ontwikkeling van de Rottelaan als regionale verbinding tussen de N219/Bredeweg en de N209 en af te zien van de Bentwoudlaan Zuid (het deel tussen de Bredeweg en de Vredenburglaan).

Nieuwe verkeersberekeningen mede op basis van de hergeprogrammeerde woonprogramma's van 7000 woningen in 2030, in plaats van 15.000 woningen in 2030, wezen uit dat de geplande infrastructuur in 2030 (Extra Gouwekruising, Moordrechtboog, Uitbreiding N219, Rottelaan, Vredenburglaan/Bentwoudlaan, Verbreding A20) de verkeersstromen kan verwerken⁴ en dat een aantal onderdelen van de uitbreiding van het regionale wegennet niet noodzakelijk zijn.

Conclusie uit de herijkingstudie is dat de reeds in uitvoering dan wel voorbereiding zijnde projecten Moordrechtboog, parallelstructuur A12 en Vredenburglaan-Bentwoudlaan (tussen Verlengde Beethovenlaan en Vredenburglaan) noodzakelijk blijven, ook bij het herijkte programma voor wonen en werken. Uit de verkeersberekeningen bleek daarnaast dat de verkeersbelasting van het zuidelijke deel van de Bentwoudlaan, tussen de Bredeweg en de Vredenburglaan erg laag zou zijn. Daarop is besloten dit zuidelijke deel niet op te nemen in de te realiseren regionale weginfrastructuur. De bestaande route Beijerincklaan, Bredeweg tot de aansluiting A12 blijft daarmee zijn regionale functie behouden. Ook is er mede vanwege de aanleg van de Moordrechtboog geen noodzaak om over te gaan tot capaciteitsvergroting op het wegdeel tussen Zevenhuizen en Nieuwerkerk a/d IJssel op de N219.

In het Mobiliteitsplan Waddinxveen 2013-2020 is met betrekking tot het tracé Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan aangegeven dat de eerder geplande Verlengde Dreef (bypass), tussen de Bentwoudlaan en de Dreef zoals weergegeven in de uitsnede van figuur 2 en opgenomen in de verkeersvisie van de gemeente Waddinxveen uit 2006 te weinig toevoegde waarde heeft en daardoor overbodig is en vervalst.

Voorgaande heeft geresulteerd in het huidige te onderzoeken tracé Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan, waarbij het kruispunt tussen de Bentwoudlaan en de Vredenburglaan voorziet in een vloeiende haakse bocht zodat de verkavelingsrichting in de Zuidpolder wordt gevolgd, zonder enige knik ter hoogte van Waddinxveen.

2.2 DOELSTELLING

De provincie Zuid-Holland heeft besloten om een nieuwe randweg aan de zuid-/westzijde van Waddinxveen te realiseren. De randweg bestaat uit de Vredenburglaan aan de zuidkant (met een aansluiting op de Parallelstructuur A12), de Bentwoudlaan aan de westkant en de Verlengde Beethovenlaan met een aansluiting op de N455 (Noordeinde) in Waddinxveen. De ligging van het tracé van de randweg is schematisch weergegeven in figuur 3.

Het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) dient ter verbetering van de weginfrastructuur ter hoogte van Waddinxveen en betreft een nadere uitwerking van de variant Aansluiting Waddinxveen uit het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur (2009). Het doel van de nieuwe randweg is daarbij meerledig:

- De randweg Waddinxveen zorgt voor een verbetering van de regionale weginfrastructuur, waardoor de ontsluiting van Waddinxveen op zowel de (parallelstructuur) A12 als de A20 verbetert. Daarmee is het project tevens een 1e stap in de verbetering van de ontsluiting regio Greenport Boskoop West.
- De randweg Waddinxveen ontlast de kern van Waddinxveen van doorgaand verkeer. De nieuwe randweg vergroot daarmee de leefbaarheid in de kern en levert een bijdrage aan mobiliteitsknelpunten van de gemeente.
- De randweg Waddinxveen ontsluit de nieuwe verstedelijkingslocatie Glasparel+ en voorziet woningbouwlocatie De Triangel van meerdere ontsluitingsmogelijkheden.
- Ontlasting van de huidige N207 op de oostelijke Gouwe oever.

⁴ Herijkingstudie Zuidplaspolder GS 8 oktober 2013.

Figuur 3 Ligging nieuw tracé randweg Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan met aansluiting op de parallelstructuur A12 (in het verlengde van de Moordrechtboog) en op Noordeinde (N455) nabij de Beethovenlaan. Groen: tracé Vredenburglaan, rood: tracé Bentwoudlaan, licht rood: tracé Verlengde Beethovenlaan.

Gestippelde rode lijn: Bentwoudlaan fase 2, is onderdeel van het project N207-Zuid.



2.3 PROJECTORGANISATIE

Het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) betreft de aanleg van een provinciale weg. In de m.e.r.-procedure is voor dit project de provincie Zuid-Holland de initiatiefnemer. De verankering van de nieuwe infrastructuur vindt daarbij plaats in een bestemmingsplan dat de gemeente Waddinxveen opstelt en door de gemeenteraad van Waddinxveen wordt vastgesteld. De gemeente heeft daarmee de rol van bevoegd gezag.

Ten behoeve van dit project vindt er periodiek bestuurlijke afstemming plaats tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeente Waddinxveen om de Vredenburglaan, Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan vorm te geven en de besluitvorming voor te bereiden.

2.4 SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN

In de omgeving van het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) is sprake van samenhang met de volgende projecten:

- Zuidzijde: de aanleg van de Parallelstructuur A12.
- Noordzijde: planstudie N207-Zuid (met onder andere de Verlengde Bentwoudlaan).
- Oostzijde: Woningbouwlocatie en bedrijventerrein de Triangel.
- Zuidzijde: Glasparel+.

Parallelstructuur A12

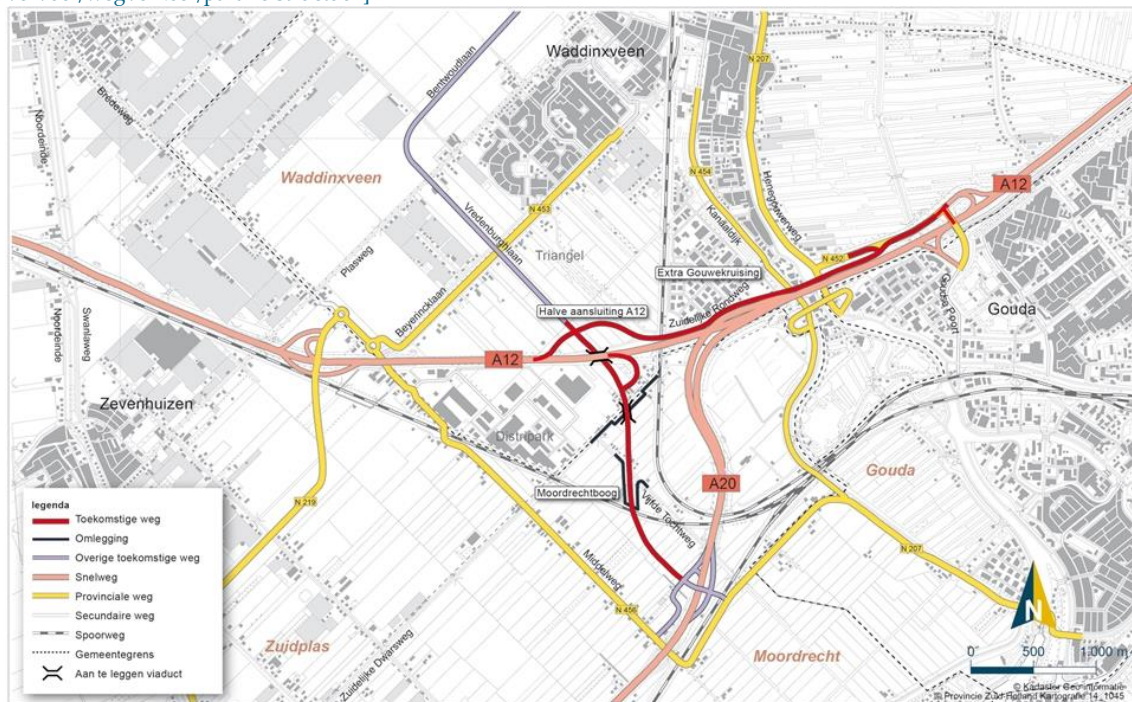
Onder de naam 'Parallelstructuur A12' komen er 2 nieuwe provinciale wegen bij: de Extra Gouwekruising en de Moordrechtboog. Het project voorziet in de realisatie van een Parallelstructuur op het niveau van onderliggend wegennet langs de A12 nabij het knooppunt Gouwe. De oplevering is voorzien eind 2016. De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het project Parallelstructuur A12. Zij werkt samen met Rijkswaterstaat, ProRail en gemeenten Waddinxveen, Zuidplas en Gouda.

De Extra Gouwekruising (weg met 2x2 rijstroken) loopt aan de noordzijde van de A12 tussen Gouda en de nieuwe Moordrechtboog. Over de Gouwe komt een nieuwe beweegbare brug. De Moordrechtboog (weg met 2x2 rijstroken) loopt tussen de A12 bij Waddinxveen en de nieuwe aansluiting op de A20 bij Moordrecht. De maximumsnelheid van beide wegen bedraagt 80 km/uur.

De Extra Gouwekruising en Moordrechtboog ontlasten de A12 bij het Gouweaquaduct en zorgen voor voldoende capaciteit op dit traject. De Parallelstructuur A12 zorgt er ook voor dat de regio (Gouda, Waddinxveen, Moordrecht en Zuidplas) in de spits beter bereikbaar blijft en ontlast daarnaast de lokale wegen en vermindert sluipverkeer door omliggende dorpen.

In navolgende figuur is de ligging van de parallelstructuur A12 weergegeven. Hierin is tevens zien dat de toekomstige randweg Waddinxveen begint op de kruising van de Moordrechtboog (komend vanuit het zuiden onder de A12 door) en de Extra Gouwekruising (komend vanuit het oosten over de Gouwe). De Vredenburglaan ligt daarbij in het verlengde van de Moordrechtboog.

Figuur 4 Parallelstructuur A12 [bron: <http://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-voervoer/wegverkeer/parallelstructuur>]



N207-Zuid

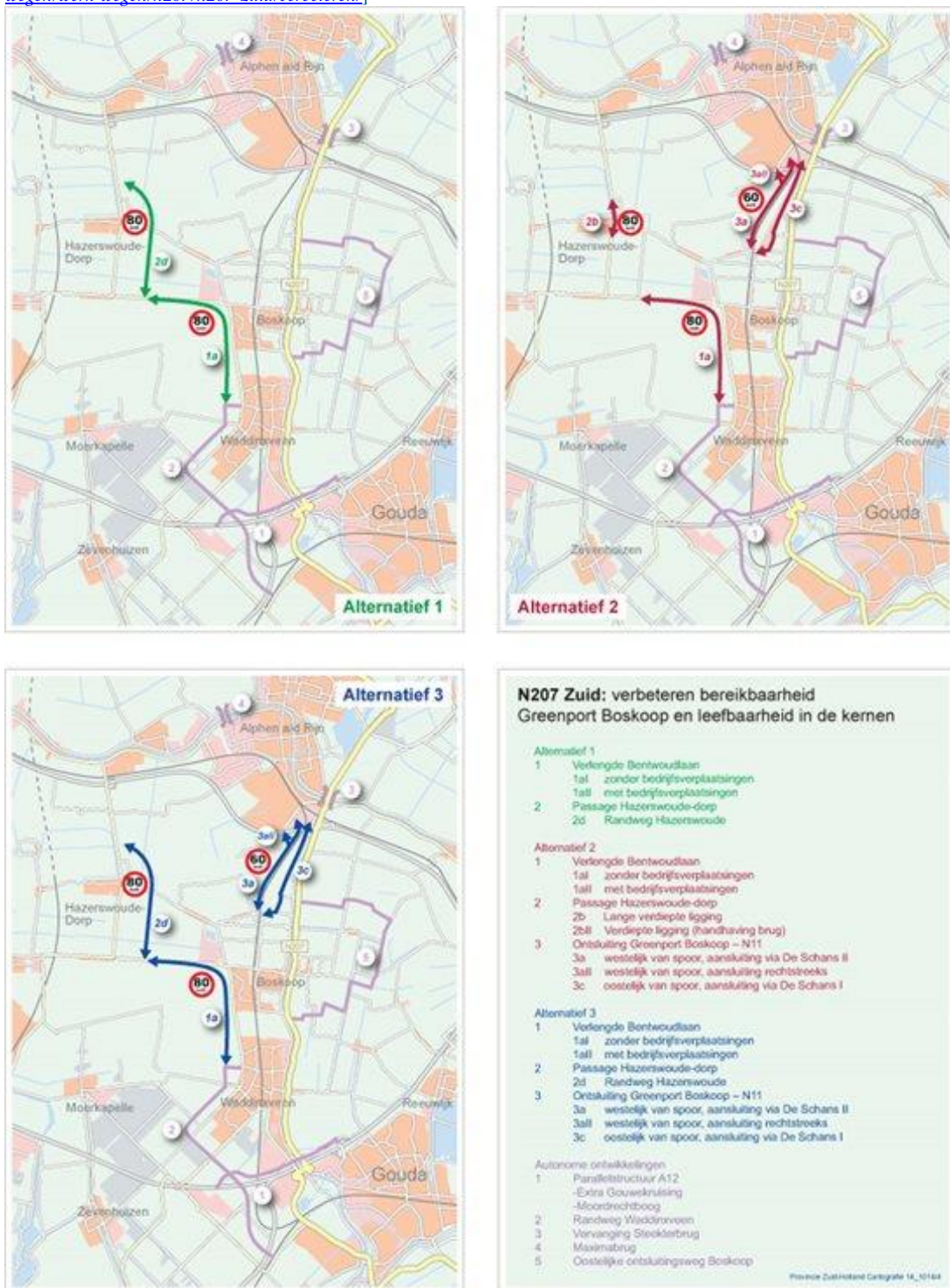
Doelstelling van de planstudie N207-Zuid is het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Greenport Boskoop West en het verbeteren van de leefbaarheid (op het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking) in de dorpen Boskoop, Waddinxveen en Hazerswoude-Dorp. In dat kader wordt onder andere onderzocht of het verlengen van de Bentwoudlaan vanaf de rotonde met de Verlengde Beethovenlaan tot aan de N455 aan deze doelstelling kan bijdragen. Het project N207-Zuid gaat over het gedeelte tussen Alphen aan den Rijn en Gouda. Dit gebied is ruimer dan alleen de N207 en ligt grofweg tussen de N209, de N11 en de A12. Om de toekomstige verkeersdruk te hoofd te bieden, onderzoekt de provincie Zuid-Holland samen met de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen een aantal mogelijke combinaties van trajecten (alternatieven). Het MER N207-Zuid wordt in twee fasen uitgevoerd:

- MER fase 1: Keuze voorkeursalternatief: combinatie van varianten
Doel van MER fase 1 is het onderbouwen en selecteren van het voorkeursalternatief, het bijbehorend Voorlopig Ontwerp en het bepalen van de onderzoeksopgave voor de verdere detaillering van het ontwerp. Het MER richt zich op het vergelijken van de alternatieven en varianten. Het onderzoeksniveau heeft als voornaamste doel inzichtelijk te maken of en waar de tracéalternatieven en (sub)varianten zich van elkaar onderscheiden. Naar verwachting vindt besluitvorming over het voorkeursalternatief rond de zomer 2015 plaats.
- MER fase 2: Uitwerken en inpassen van het voorkeursalternatief
Het MER fase 2 wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en beoordeeld. Vervolgens wordt ook het voorkeursalternatief nader uitgewerkt in bestemmingplannen.

In de planstudie N207-Zuid is de randweg Waddinxveen (Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan) als uitgangspunt meegenomen. De randweg is daarmee dus onderdeel van de autonome ontwikkeling. De besluitvorming over het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan zal afgerond zijn op het moment dat de bestemmingsplannen N207-Zuid worden opgesteld. Dat geeft aan dat de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan (zuidelijk deel van de N207-Zuid in het verlengde van de Bentwoudlaan) sterk afhankelijk is van de aanleg van de randweg Waddinxveen.

Andersom, in deze studie, zal de Verlengde Bentwoudlaan niet als uitgangspunt worden meegenomen. De gedachte is dat de randweg Waddinxveen ook kan functioneren zonder Verlengde Bentwoudlaan. In het MER Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan (randweg Waddinxveen) zal wel worden verkend wat de effecten van de eventuele aanleg van Verlengde Bentwoudlaan op de randweg Waddinxveen zullen zijn.

Figuur 5 Alternatieven N207 Zuid [bron: <http://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/werkzaamheden-wegen/werk-wegen/n207/n207-zuid/verbeteren/>]



Woningbouwlocatie De Triangel

Aan de zuidkant van Waddinxveen is in de driehoek Beijerincklaan, Zuidelijke Rondweg en het spoor de nieuwe woonwijk De Triangel gepland met circa 2.700 woningen in 2032⁵. De Triangel beslaat een oppervlakte van 100 hectare. Begin 2014 is gestart met de bouw van de woningen in de eerste buurt: De Rietkraag waar in totaal ongeveer 200 woningen komen. De ontwikkeling van het totale gebied zal ongeveer vijftien jaar in beslag nemen.

In het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan is Triangel meegenomen als autonome ontwikkeling.

Figuur 6 Ligging locatie DeTriangel [bron: <http://www.wonenwaddinxveen.nl/nl/de-triangel/locatie-triangel-waddinxveen>]



⁵ De Structuurvisie Waddinxveen 2030 omvat een programma van circa 4.250 woningen tot 2030.

Glasporel+

In het gebied ten zuidwesten van Waddinxveen tussen de Beijerincklaan, Bredeweg, Zesde Tocht en bestaande kassengebied ligt de locatie van de Glasporel+. De gemeenteraad van Waddinxveen heeft op 9 juli 2014 het bestemmingsplan Glasporel+ vastgesteld. Het programma bestaat uit:

- 90 hectare nieuw te realiseren duurzame en innovatieve glastuinbouw.
- Logistiek Park A12: 34 hectare logistiek- en distributierrein, 3,5 hectare kleinschalige bedrijvigheid.
- Businesspark Vredenburg: de ontwikkeling van 7 hectare bestemd voor agro(logistieke) gerelateerde bedrijven (agribusiness).
- 130 grondgebonden woningen (121 woningen aan de Plasweg en 9 aan de Bredeweg).

De Glasporel+ zal voor autoverkeer aan de noordoostzijde worden ontsloten via de Vredenburglaan en aan de zuidzijde via de turbotronde N219/Bredeweg.

Figuur 7 Ligging Glasporel+ [bron: bestemmingsplan Glasporel+, 2014]



3

Wat wordt er in het MER onderzocht?

In 2009 is het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur opgesteld op het niveau van een PlanMER. Het doel van een plan-m.e.r. is om al in de planfase het milieubelang en landschappelijke belangen volwaardig af te wegen ten behoeve van de ruimtelijke besluitvorming. De randweg Waddinxveen is in het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur opgenomen als een variant. Omdat deze nu wordt uitgewerkt in een bestemmingsplan, worden in een m.e.r.-studie op het niveau van een BesluitMER de milieueffecten van de voorgenomen activiteit inzichtelijk gemaakt⁶.

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het m.e.r.-onderzoek wordt opgebouwd, welke alternatieven en varianten er worden onderzocht en welke onderzoeken er in het MER worden meegenomen.

3.1 AANPAK

In het MER worden de alternatieven en varianten vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de toekomstige situatie (2030 in dit project), waarbij de Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan niet wordt gerealiseerd maar overige vastgestelde autonome ontwikkelingen wel (zoals bijvoorbeeld Glasparel+, Triangel, Parallelstructuur A12 e.d).

Op basis van de referentiesituatie worden in het MER de milieueffecten van de alternatieven en varianten bepaald. In de volgende paragraaf worden de tracévariant en de varianten toegelicht.

De milieueffecten worden bepaald op basis van verschillende milieuonderzoeken.

In paragraaf 3.4 is op hoofdlijn aangegeven welke onderzoeken er ten behoeve van het MER zullen worden uitgevoerd. Op basis van de milieueffecten wordt in het MER aangegeven of en zo ja welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn.

3.2 DE TRACÉVARIANT EN VARIANTEN

3.2.1 UITGANGSPUNTEN ONTWERP

Voor het ontwerp van de Vredenburglaan-Bentwoudlaan gelden uitgangspunten die zijn ontleend aan de doelstelling van het project en het beleidskader met betrekking tot provinciale wegen.

⁶ Op 1 juli 2010 is een nieuw wettelijke stelsel voor milieueffectrapportage in werking getreden (Wet modernisering m.e.r.). De m.e.r.-wetgeving spreekt sinds 1 juli 2010 van een zogenaamde 'beperkte' en 'uitgebreide' procedure.

Voor het ontwerp van het traject Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan gelden op hoofdlijn de volgende uitgangspunten:

- De aanleg van een nieuw wegtracé bestaande uit drie delen, waarbij voor de tracering van het nieuwe tracé wordt uitgegaan van zoveel mogelijk rechtstanden:
 - De Vredenburglaan (2 rijstroken, 1 rijstrook per richting) tussen de bestaande kruising (momenteel in uitvoering) bij de Moordrechtboog op de parallelstructuur van de A12 en de nieuwe rotonde bij de Zesde Tochtweg (Glasparel+). Het vastgestelde ontwerp van de Moordrechtboog is bepalend voor het begin van het tracé Vredenburglaan. De Vredenburglaan sluit met een boog, die geschikt is voor 80 km/uur, aan op de Bentwoudlaan.
 - De Bentwoudlaan (2 rijstroken, 1 rijstrook per richting) tussen de nieuwe rotonde bij Glasparel+ (Zesde Tochtweg) en de nieuwe rotonde bij de Verlengde Beethovenlaan.
 - De Verlengde Beethovenlaan (2 rijstroken) tussen de nieuwe rotonde bij de Bentwoudlaan en de nieuwe rotonde op de Noordeinde in Waddinxveen⁷.
- De Vredenburglaan-Bentwoudlaan betreft een gebiedsontsluitingsweg (GOW), wegtype II met in totaal 2 rijstroken. De maximum toegestane snelheid op de Vredenburglaan en Bentwoudlaan wordt 80 km/uur.
- De volgende kruisingen/oversteken zijn voorzien in het wegtracé:
 - Beijerincklaan en parallelwegen:
 - De Vredenburglaan kruist de Beijerincklaan gelijkvloers met een geregeld kruispunt.
 - De Vredenburglaan kruist de beide parallelwegen van de Beijerincklaan (Ijsermanweg en Tweede Bloksweg) door middel van een 'koude' geregelde doorsteek. Dit betekent dat het verkeer op de Ijsermanweg en Tweede Bloksweg alleen rechtdoor kan oversteken en niet naar de Vredenburglaan kan afslaan.
 - Plasweg: de Vredenburglaan kruist de Plasweg bovenlangs waarbij de Plasweg als een halfverdiepte fietsonderdoorgang wordt gerealiseerd. De onderdoorgang is niet geschikt voor autoverkeer, dit verkeer wordt afgewikkeld binnen Glasparel+ via de nieuwe rotonde bij de Zesde Tochtweg.
 - Zesde Tochtweg: de infrastructuur van het te ontwikkelen gebied Glasparel+ en de Zesde Tochtweg sluit met een rotonde aan op de Vredenburglaan. Het verkeer wordt via deze rotonde afgewikkeld. Het fietsverkeer wordt via een vrijliggend fietspad op maaiveld ten oosten van de rotonde afgewikkeld.
 - De Zevende Tochtweg en de Onderweg worden door de Bentwoudlaan doorsneden en afgesloten. Het fietsverkeer op de Onderweg wordt afgewikkeld via een nieuwe fietsverbinding op de Kleikade, die met een fietsbrug over de Bentwoudlaan wordt geleid. Het auto- en langzaam landbouwverkeer dat nu op de Onderweg zit, wordt afgewikkeld via een parallelweg ten westen langs de Bentwoudlaan en via de Verlengde Beethovenlaan. Het tracé van de Bentwoudlaan doorsnijdt de Kleikade.

Ten aanzien van de tracéligging geldt dat er geen tracéalternatieven zijn. Bij de voorgenomen tracéligging is rekening gehouden met het Handboek Wegontwerp 4.0, afstand tot woonkernen met het oog op geluidsbelasting, toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, bestaande wegen en het minimaliseren van het aantal te doorsnijden kavels en met de openheid van het slagenlandschap. Op basis van bovenstaande uitgangspunten is daarom één tracévariant voor de randweg Vredenburglaan-Bentwoudlaan uitgewerkt. Deze tracévariant in paragraaf 3.2.2 beschreven. Varianten daarbij zijn toegelicht in paragraaf 3.2.3.

⁷ In het MER wordt de ligging van de Verlengde Beethovenlaan zoals aangegeven in figuur 3 onderzocht. Indien de Verlengde Bentwoudlaan (onderdeel van het project N207-Zuid) niet wordt gerealiseerd (afhankelijk van de resultaten van de studie N207-Zuid), houdt de Provincie de optie open voor een meer zuidelijk gelegen ligging van de Verlengde Beethovenlaan, in het verlengde van de Beethovenlaan.

3.2.2 BESCHRIJVING TRACÉVARIANT

In het voortraject zijn grondeigenaren en omgeving geconsulteerd over de huidige tracéligging en uitwerking. Het tracé van de Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan ligt in het deel van de Zuidplaspolder ten noorden van de A12 en ten noorden van de Kleikade in de polder Achterof. Dit gebied heeft een agrarisch karakter.

Navolgend is de tracévariant Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan op hoofdlijnen beschreven (zie tevens figuur 3 in paragraaf 2.2) vanaf de Parallelstructuur A12 tot en met de nieuwe rotonde op de Noordeinde.

In het project Parallelstructuur A12 is rekening gehouden met een toekomstige aansluiting van de Vredenburglaan. Hiermee is de tracéligging van de Vredenburglaan al nagenoeg bepaald (feitelijk in het verlengde van de Moordrechtboog). De Vredenburglaan sluit met een verkeersregelinstantie (VRI) ten noorden van de A12 aan op de Parallelstructuur A12. Vervolgens loopt het tracé op maaiveldhoogte evenwijdig aan de verkavelingsgrenzen noordwestwaarts richting Beijerincklaan. Na circa 150 meter wordt een watergang gekruist met een duiker.

Het kruispunt met de Beijerincklaan wordt uitgevoerd met een verkeersregelinstantie (VRI). Het is een kruispunt met aan beide kanten parallelwegen, IJsermanlaan en 2^e Bloksweg, die voorzien worden van koude oversteken (ook in de VRI opgenomen) die met name zijn bedoeld voor landbouw- en bestemmingsverkeer (inclusief fietsverkeer). Uitwisseling van verkeer tussen de Vredenburglaan en de beide parallelwegen is bij deze kruising niet mogelijk.

De hoofdwatgang ten zuiden van de 2^e Bloksweg wordt gekruist door middel van een duiker. De Zuidelijke Dwarstocht (hoofdwatgang) ten noorden van de Beijerincklaan wordt gekruist door middel van een (damwand)brug. De IJsermanlaan ligt ter hoogte van de kruising met de Vredenburglaan ten noorden van de Zuidelijke Dwarstocht, hiervoor wordt de Zuidelijke Dwarstocht twee maal met een (damwand)brug gekruist.

Vervolgens loopt het tracé verder noordwestwaarts richting de Plasweg, welke ongelijkvloers wordt gekruist. Ter hoogte van de Plasweg is een halfverdiepte fietsonderdoorgang voorzien. De Vredenburglaan gaat daarbij omhoog (circa 3,5 meter boven maaiveld) zodat de fietsonderdoorgang niet geheel verdiept ligt wat ten goede komt aan het doorzicht in het kader van sociale veiligheid. Voor het overige wegverkeer wordt de Plasweg ter plaatse onderbroken. Het wegverkeer komend van en naar de Plasweg wordt via de nieuwe rotonde bij de Zesde Tochtweg afgewikkeld. De Vredenburglaan kruist de hoofdwatgang ten noorden van de Plasweg middels een duiker.

Ten noordwesten van de Plasweg buigt het tracé af, hier is de aansluiting met Glasparel+ voorzien met een enkelstrooks rotonde. De Zesde Tochtweg wordt ook aan twee zijden aangesloten op deze rotonde ter handhaving van de verbinding. Het landbouw- en bestemmingsverkeer dient via de rotonde te rijden. Het fietsverkeer wordt via een vrijliggend fietspad ten oosten van de rotonde afgewikkeld.

Vanaf de rotonde bij de aansluiting Glasparel loopt de Bentwoudlaan oostwaarts, doorsnijdt de Zesde Tochtweg (welke daar wordt afgesloten) en kruist daarbij de naastgelegen hoofdwatgang (Zesde Tocht) door middel van een (damwand)brug.

Tot aan de kruising met de Zevende Tocht, waar eveneens een (damwand)brug is voorzien, ligt het tracé van de weg direct aan de zuidzijde van een bestaande watergang. De kruising met de Zevende Tochtweg wordt afgesloten.

Na de Zevende Tocht buigt de Bentwoudlaan met een ruime boog naar het noorden, doorsnijdt de Onderweg en vervolgens de Kleikade. Het tracé van de Bentwoudlaan ten noorden van de Kleikade is gesitueerd aan de westzijde van de 1e Tocht.

Over de Bentwoudlaan wordt ter plaatse van de Kleikade een zogenaamde coupure⁸ en fietsbrug aangelegd, dat onderdeel wordt van de nieuwe fietsverbinding over de Kleikade.

Vanwege de doorsnijding van de Onderweg wordt westelijk van de Bentwoudlaan een parallelweg aangelegd die de Onderweg verbindt met de enkelstrooksrotonde bij de aansluiting Bentwoudlaan /Verlengde Beethovenlaan, zodat een verbinding Onderweg met de kern Waddinxveen gehandhaafd blijft.

De Verlengde Beethovenlaan vormt de verbinding van de Bentwoudlaan met het Noordeinde (N455) in Waddinxveen. Deze verbinding gaat daarmee een ontsluitingsroute vormen van de kern van Waddinxveen naar de randweg.

3.2.3 VARIANTEN

Variant fasering aanleg Vredenburglaan en aanleg Bentwoudlaan

Binnen deze variant worden de gevolgen van het gefaseerd uitvoeren van het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan onderzocht. Het uitgangspunt is dat eerst de Vredenburglaan (tot en met de rotonde voor de ontsluiting Glasparel+) wordt gerealiseerd en vervolgens de Bentwoudlaan. Voor deze variant wordt onderzocht wat de effecten zijn indien de aanleg gefaseerd plaats vindt. Het betreft daarmee de effectbeoordeling van alleen de Vredenburglaan (zonder Bentwoudlaan/Verlengde Beethovenlaan). Voor het aspect verkeer wordt dit kwantitatief onderzocht, voor de overige aspecten vindt een kwalitatieve beoordeling plaats.

Variant Verlengde Bentwoudlaan (situatie inclusief N207-Zuid)

Voor het project N207-Zuid wordt momenteel separaat van het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan een MER opgesteld, zie ook paragraaf 2.4, waarvoor nog geen vastgesteld besluit is. Het betreft daardoor nog geen vastgestelde autonome ontwikkeling. Om inzicht te geven in de samenhang tussen beide projecten wordt voor het aspect verkeer onderzocht wat de worst-case effecten zijn indien de Verlengde Bentwoudlaan (zuidelijk deel van de N207-Zuid) ook is gerealiseerd. Voor het MER wordt gebruik gemaakt van de hoogst berekende verkeersbelasting van de Verlengde Bentwoudlaan, zodat inzicht wordt gegeven in de worst-case situatie. Voor deze variant wordt ook voor het aspect geluid kwantitatief inzicht gegeven in de effecten.

Scenario laag en hoog economische groeiscenario

Ten behoeve van de onderbouwing van nut en noodzaak en de robuustheid van het project worden in het MER twee economische groeiscenario's beschouwd. Het betreft een laag economisch groeiscenario (Regional Communities (RC), rekenjaar 2030) en een hoog economisch groeiscenario (General Communities (GC), rekenjaar 2030).

⁸ Een coupure is een doorsnijding van het dijklichaam met de weg. De opening kan worden afgedicht.

3.3 WERKWIJZE VAN EFFECTBEPALING

De effecten in het MER worden beschreven voor de situatie na aanleg van de tracévariant Vredenburglaan-Bentwoudlaan. Waar relevant wordt daarbij ook ingegaan op de effecten van de aanleg.

De effecten worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling. Autonome ontwikkelingen zijn ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen waarover al een besluit is genomen en die ook gerealiseerd worden als het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan niet wordt gerealiseerd. Als peiljaar wordt in het MER 2030 gehanteerd. Wanneer een ander jaar als referentie wordt gehanteerd, wordt dit gemotiveerd aangegeven.

De milieueffecten worden in het studiegebied bepaald. Het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten van de tracévariant verwacht worden. Voor met name natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied (het gebied waar de feitelijke wegaanleg plaats gaat vinden).

De tracévariant wordt onderzocht op de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid, geluid, lucht, externe veiligheid, gezondheid, landschap en cultuurhistorie, archeologie, natuur, ruimtegebruik (wonen/werken), landbouw, bodem, oppervlakte- en grondwater en sociale aspecten. Tabel 2 geeft een totaaloverzicht van de te onderzoeken aspecten.

Afhankelijk van het milieuaspect worden de effecten of kwantitatief of kwalitatief bepaald. De effecten worden aangegeven aan de hand van kwalitatieve effectscores. Hiervoor wordt een zevenpuntsschaal toegepast. De referentiesituatie wordt daarbij neutraal gesteld (score nul). Indien het effect ten opzichte van de referentiesituatie licht tot zeer positief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met +, ++ en +++. Indien het effect ten opzichte van de referentiesituatie licht tot zeer negatief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met -, -- en ---, afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect. In tabel 1 is de gehanteerde beoordelingsschaal opgenomen.

Tabel 1 Beoordelingsschaal

Score	Toelichting
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden er mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Ook wordt er een hoofdstuk 'Leemten in kennis' opgenomen waarin onzekerheden in de voorspelling van de effecten worden aangegeven.

Tabel 2 Beoordelingskader

Aspect	Criterium	Beoordeling	Toelichting
Thema Verkeer en vervoer			
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Kwantitatief	Analyse o.b.v. verliestijden, I/C-verhoudingen, kruispuntbelasting
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Kwalitatief	Veilig wegontwerp, passende verkeersintensiteiten voor de betreffende wegen, voorzieningen voor langzaam verkeer.
Thema Leefbaarheid			
Geluid	Geluidsbelast oppervlak totaal boven 48dB	Kwantitatief	Berekening en indeling in klassen van 5dB
	Geluidsbelaste woningen en overige geluidsgevoelige bestemmingen boven 48 dB.	Kwantitatief	Berekening en indeling in klassen van 5dB.
Luchtkwaliteit	Verschilconcentratie NO ₂ en fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	Kwantitatief	Verschilconcentraties langs het hoofdwegennet en onderliggend wegennet
	Woningen in verschilconcentratieklassen NO ₂ en fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	Kwantitatief	Woningen in verschilconcentratieklassen langs het hoofdwegennet en onderliggend wegennet
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwantitatief	Verandering van de PR10 ⁻⁶ contour
	Groepsrisico	Kwantitatief	Verandering oriëntatiewaarde
Gezondheid	Indicatie milieukwaliteit	Kwantitatief	Kwalitatief voor aspecten geluid, lucht en externe veiligheid.
Thema Ruimtelijke kwaliteit			
Landschap	Kenmerkende landschapsstructuur / landschappelijke patronen	Kwalitatief	Effect op kenmerkende landschapsstructuur / landschappelijke patronen
	Landschapsbeleving	Kwalitatief	Effect op de landschapsbeleving (zowel vanaf de weg, als vanuit de omgeving)
Cultuurhistorie	Cultuurhistorische elementen	Kwantitatief, kwalitatief	Effect op cultuurhistorische elementen (bijv. gemeente- of rijksmonumenten)
	Historisch geografische waarden	Kwalitatief	Effect op historisch geografische waarden (bijv. kavelpatronen)
Archeologie	Bekende archeologische waarden	Kwalitatief	Op basis van de Archeologische Monumentenkaart (AMK), vondsmeldingen en waarnemingen uit ARCHIS II
	Verwachte archeologische waarden	Kwalitatief	Op basis van gemeentelijke verwachtingskaarten/beleidskaarten
Natuur	Beschermde soorten	Kwalitatief	Aantasting verblijfplaatsen leefgebied en /of standplaats, verstoring (door geluid, beweging en licht) van beschermde soorten (Flora- en faunawet)
	Beschermde natuurgebieden	Kwantitatief/ Kwalitatief	Effecten van ruimtebeslag, verstoring (door geluid, beweging en licht), verdroging/vernating en/of stikstofdepositie op beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden, Beschermde natuurmonumenten en Ecologische Hoofdstructuur)
Ruimtegebruik	Ruimtebeslag wonen en werken	Kwantitatief	
	Te amoveren panden	Kwantitatief	Woningen en bedrijven
	Recreatie	Kwalitatief	
Landbouw	Oppervlakteverlies	Kwalitatief	
	Doorsnijding agrarische gebouwen	Kwalitatief	

Aspect	Criterium	Beoordeling	Toelichting
	Bereikbaarheid landbouwpercelen	Kwalitatief	
Bodem	Bodemkwaliteit	Kwalitatief	Analyse o.b.v. aantal doorsneden verontreinigde locaties
	Draagkracht	Kwalitatief	Analyse op basis van de bodemkaart van Nederland
Oppervlaktewater	Te dempen watergangen	Kwantitatief	Aantal te dempen watergangen
	Oppervlaktewaterkwaliteit	Kwalitatief	
Grondwater	Grondwaterstanden en -stromingen	Kwalitatief	
	Grondwaterkwaliteit	Kwalitatief	
Sociale aspecten	Sociale veiligheid	Kwalitatief	
	Visuele hinder	Kwalitatief	
	Barrièrewerking	Kwalitatief	

3.4 WELKE ONDERZOEKEN WORDEN UITGEVOERD?

3.4.1 VERKEER EN VERVOER

Bij het thema verkeer en vervoer staat het probleemoplossend vermogen van de tracévariant centraal. Met het Regionale verkeersmodel Midden-Holland (RVMH), dat is verfijnd met de verkeersproductie van Glasporel+ gegevens van de gemeente Waddinxveen, worden de toekomstige verkeersbewegingen in beeld gebracht. Binnen het onderzoeksgebied voor het aspect verkeer worden de relevante wegen in beschouwing genomen.

Specifieke onderdelen waaraan aandacht geschonken wordt zijn de verkeersafwikkeling (door middel van intensiteiten en capaciteit (I/C) en de verzadigingsgraad van de kruispunten), verliestijden (door middel van voertuigverliesuren), de betrouwbaarheid (door middel van een kwalitatieve analyse van de robuustheid van het wegennet) en verkeersveiligheid.

Kwalitatief wordt ingegaan op het aspect verkeersveiligheid. Daarbij wordt de relatie gelegd tussen het verschuiven van intensiteiten (vrachtverkeer, doorgaand verkeer en landbouwverkeer) van/naar ongevalslocaties. Voorts wordt aandacht besteed aan het fietsverkeer. Aangezien de plannen geen consequenties zullen hebben voor het openbaar vervoer, wordt dit niet geanalyseerd.

3.4.2 LEEFBAARHEID

Leefbaarheid gaat over de hinder die mensen ondervinden van verkeersgerelateerde milieueffecten: geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze zaken hangen sterk samen met de hoeveelheid verkeer, maar ook met doorstroming. Hoe meer verkeer, hoe meer geluidhinder en hoe minder de luchtkwaliteit. Bij slechte doorstroming bij kruisingen is er extra hinder door een lagere luchtkwaliteit en meer geluid door optrekken van verkeer. Het onderzoeksgebied voor leefbaarheid komt globaal overeen met het onderzoeksgebied voor verkeer.

Geluid (wegverkeer)

Bij het aspect geluid wordt aan de hand van geluidsberekeningen bepaald welke effecten de tracévariant heeft op de nabijgelegen relevante geluidgevoelige bestemmingen (geluidcontouren). Het betreft voornamelijk woningen. Aangegeven wordt voor welk aantal woningen er sprake is van significante verandering van de geluidsbelastingen en tot welke aantallen gehinderden en slaapverstoorden dit leidt. Langs het nieuwe tracédeel zal de geluidsbelasting toenemen, maar langs de wegen die rustiger worden als de nieuwe wegverbinding is gerealiseerd, wordt de situatie gunstiger. Ook het geluidsbelast gebied wordt inzichtelijk gemaakt. Op basis van de geluidsberekeningen wordt een indicatie gegeven van de mitigerende maatregelen en het effect dat deze maatregelen hebben op de geluidsbelasting.

Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitsonderzoek richt zich op de wettelijke toetsing aan de normen voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Berekend wordt welke invloed de tracévariant heeft op de luchtkwaliteit in het gebied door het inzichtelijk maken van:

- Het aantal (gevoelige) bestemmingen per concentratieklasse.
- Het aantal (gevoelige) bestemmingen met significante toe- of afname van de concentraties.

Externe veiligheid

Bij het aspect externe veiligheid wordt onderzocht wat de risico's zijn van (ongevallen met) het transport van gevaarlijke stoffen en met welke relevante leidingen rekening moet worden gehouden. Dit gebeurt kwantitatief.

Gezondheid

Het aspect gezondheid betreft de aggregatie van de effecten als gevolg van de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Dit wordt kwalitatief beoordeeld op basis van de (kwantitatieve) onderzoeken die worden uitgevoerd voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

3.4.3 RUIMTELIJKE KWALITEIT

Het studiegebied heeft diverse waarden op het gebied van landschap, cultuurhistorie, archeologie, natuur, wonen, werken, recreatie, landbouw, bodem, water en sociale aspecten. Met het thema Ruimtelijke kwaliteit worden deze waarden in samenhang beschouwd. In het MER wordt beschreven welke ruimtelijke kwaliteiten in het plangebied aanwezig zijn. Concreet gaat het om kwaliteiten als open landschappen, bossages, waterpartijen, historische lintbebouwing langs watergangen, monumentale gebouwen, et cetera. Doel van het MER is het waar mogelijk versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het plan- en studiegebied als geheel, waarbij het zoeken naar synergie tussen de verschillende ruimtelijke aspecten voorop staat.

Landschap en cultuurhistorie

In de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit uit 2014 zijn op de ruimtelijke kwaliteitskaart binnen het studiegebied van de Vredenburglaan/Bentwoudlaan de volgende karakteristieken opgenomen: de droogmakerij (met ringvaart, orthogonale verkaveling en slotenpatroon) als herkenbare eenheid en de linten (Plasweg, Bredeweg). In de Ruimtelijke Verordening (juli 2014) zijn beschermde gebieden voor ruimtelijke kwaliteit (kaart 7) aangegeven.

Voor het aspect landschap wordt ingegaan op de effecten van de nieuwe wegverbinding op de kenmerkende landschapsstructuur en landschappelijke patronen en de beleving daarvan. Daarnaast wordt voor het aspect cultuurhistorie ingegaan op de cultuurhistorische elementen en historisch geografische waarden. De effecten worden beschreven ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling (transformatie).

Archeologie

Er wordt onderzocht wat de effecten zijn op aanwezige archeologische waarden in het gebied. Als negatieve effecten worden verwacht, worden in het MER maatregelen aangegeven.

Natuur

De huidige natuurwetgeving is onderverdeeld in soortbescherming en gebiedsbescherming:

- Soortbescherming wordt gewaarborgd door de Flora- en faunawet (hierna Ffw). Deze wet beschermt inheemse dier- en plantensoorten waarbij onderscheid wordt gemaakt in verschillende beschermingscategorieën.
- Gebiedsbescherming wordt gewaarborgd door de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) en de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro). De Nbw beschermt Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten. De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is door de provincie Zuid-Holland verankerd in de Visie Ruimte en Mobiliteit en aan de EHS is de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap gekoppeld (verankerd in de Verordening Ruimte 2014).

Natura 2000-gebieden

In het plangebied en directe omgeving liggen geen gebieden die zijn beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn 'De Wilck' en 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' welke op een afstand van respectievelijk 13 en 7 kilometer van het plangebied liggen.

Deze Natura 2000-gebieden zijn aangewezen in het kader van de Vogelrichtlijn en (deels) Habitatrictlijn:

- De Wilck is een veenweidegebied van 116 hectare en bestaat uit vochtige en natte graslanden. Het gebied is van betekenis als foerageergebied en vooral rustplaats voor de Kleine Zwaan, die van hieruit ook in de omgeving van het gebied foerageert. Daarnaast is het gebied van enige betekenis als rust- en foerageergebied voor de Smient. De Wilck ligt circa 13 km ten noordwesten van het plangebied.
- Zeven kilometer ten oosten van het plangebied, grenzend aan de Reeuwijkse Plassen, ligt het Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein. Dit 711 hectare grote gebied kenmerkt zich door natte graslanden en open water. Het gebied herbergt het laatste belangrijke restant in West-Nederland van de hier ooit wijd verspreid voorkomende hooilanden met wilde kievitsbloem. Daarnaast is het gebied van belang als foerageer- en rustgebied voor watervogels, met name Kleine Zwaan en Smient. Ook is het gebied van enige betekenis voor Krakeend en Slobeend. De plassen dienen met name voor de Kleine Zwaan als slaapplek.

Effecten op Natura 2000-gebieden vanwege een toename van stikstofdepositie vanwege het project Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan worden niet verwacht. In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt een voortoets uitgevoerd waarbij wordt ingegaan op de peiljaren 2017 (worst-case) en 2030. Gezien de voorgenomen ingreep en de afstand tot dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden richt deze voortoets zich met name op mogelijke effecten als gevolg van een verhoogde stikstofdepositie. Vanwege de samenhang met het project N207-Zuid in het verlengde van de Bentwoudlaan zal in de voortoets ook een gecumuleerde plansituatie worden beoordeeld met zowel de randweg Waddinxveen als de N207-Zuid (worst-case variant). Daarbij wordt uitgegaan van een peiljaar van mogelijke openstelling van alle projecten (na 2020) en 2030.

Ecologische hoofdstructuur (EHS)

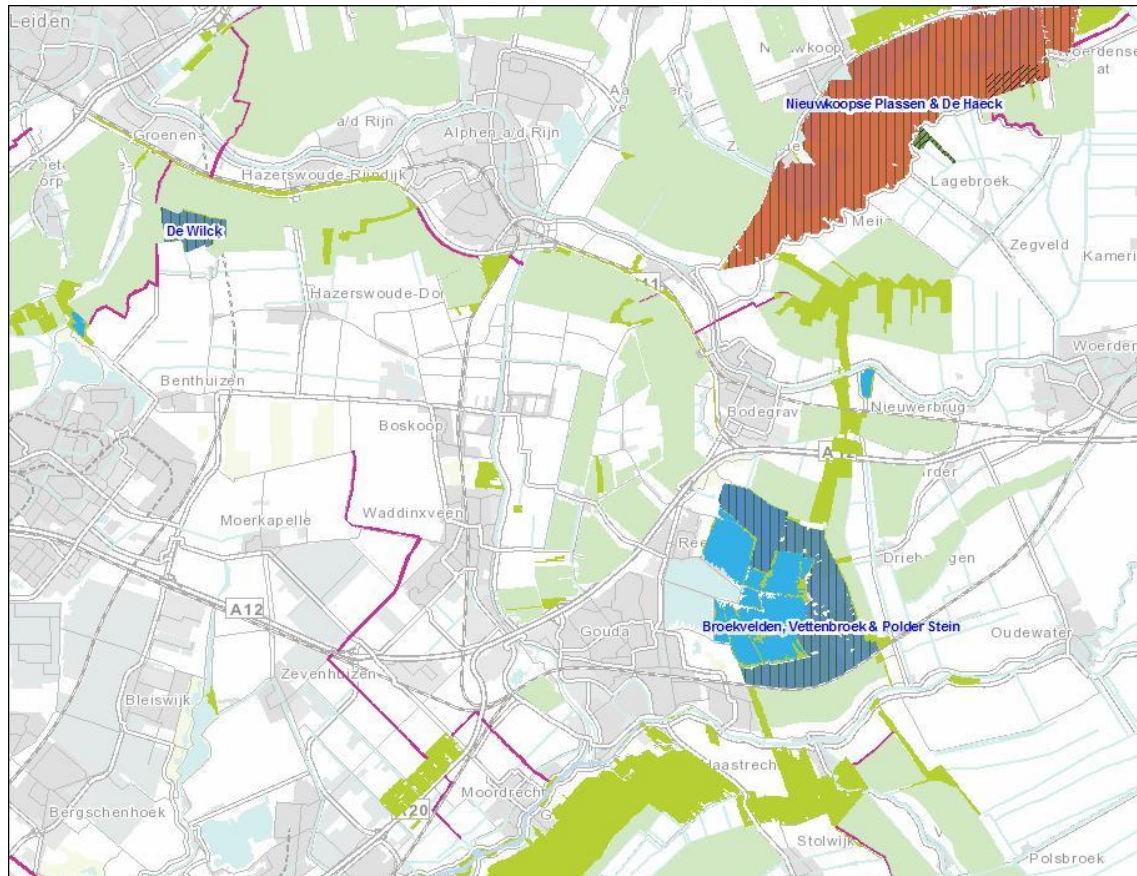
In het plangebied is een ecologische verbindingzone (EVZ) voorzien aan de noordzijde van de Plasweg, vanaf de Zesde Tochtweg afbuigend naar de Kleikade, de zogenoemde Noordelijke Dwarstocht (zie paarse lijn in figuur 8). De Vredenburglaan en de Bentwoudlaan kruisen deze EVZ.

Belangrijk weidevogelgebied

Het plangebied ligt niet in een weidevogelgebied. De Oostpolder in Schieland ten zuidoosten van het plangebied en de polder Bloemendaal ten noordoosten van het plangebied, zijn belangrijke weidevogelgebieden (zie figuur 8).

Bij het aspect natuur wordt in het MER onderzocht wat de effecten zijn voor beschermde soorten en beschermde gebieden. Het gaat daarbij om: vernietiging van leefgebied (door ruimtebeslag), verstoring (door geluid, licht en beweging) en barrièrewerking.

Figuur 8 Overzicht ligging natuurgebieden rond Waddinxveen (www.pzh.nl)



- EHS**
- Op land
 - Bestaande en nieuwe natuur
 - Blijvend agrarisch gebied binnen Natura2000-gebied
 - Ecologische verbinding
 - Waternatuurgebied
 - Op Water
 - Grote wateren en Noordzee
 - Geen EHS**
 - Belangrijk weidevogelgebied
 - Natura 2000 gebied
 - Gebieden natura 2000 naar categorie**
 - Habitatrichtlijngebied
 - Habitatrichtlijngebied, Beschermd natuuromonument
 - Vogelrichtlijngebied
 - Vogelrichtlijngebied, Beschermd natuuromonument
 - Habitat- en Vogelrichtlijngebied
 - Habitat- en Vogelrichtlijngebied, Beschermd natuuromonument

Ruimtegebruik (wonen, werken en recreatie)

In het kader van het ruimtegebruik wordt gekeken naar het ruimtebeslag van de nieuwe wegverbinding. Daarbij wordt in beeld gebracht of er woningen gesloopt moeten worden, hoeveel ruimtebeslag er plaats vindt op woongebied en bedrijventerreinen.

Voor het aspect recreatie worden de gevolgen voor eventuele recreatiegebieden en voorzieningen in beeld gebracht. Onderzocht wordt of de nieuwe wegverbinding negatieve gevolgen kan hebben voor de recreatieve kwaliteit van het gebied (bijvoorbeeld vanwege versnippering of verstoring) en/of voor recreatieve routes (indien deze vervallen of worden doorkruist).

Landbouw

In het MER wordt het oppervlakteverlies voor de landbouw bepaald en beoordeeld. Er wordt daarbij inzicht gegeven in het aantal agrarische bedrijven dat te maken krijgt met oppervlakteverlies als gevolg van de realisatie van de nieuwe verbinding. Ook wordt in het MER ingegaan op de bereikbaarheid van huiskavels en gronden (barrièrewerking) na realisatie van de nieuwe wegverbinding. Daarnaast wordt aandacht besteed aan o.a. mogelijkheden voor grondruil en bedrijfsverplaatsing.

Bodem (chemisch en fysisch)

In het MER wordt onderzocht of de nieuwe wegverbinding verontreinigingslocaties doorsnijdt en of de draagkracht van de bodem om speciale inrichtingseisen vraagt. Dit gebeurt kwalitatief. Gelet op de aard van dit aspect gaat het MER vooral in op de aanlegfase.

Oppervlaktewater en grondwater

De tracévariant ligt voornamelijk in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). Een klein deel, ten noorden van de Kleikade, ligt in het gebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR).

De Kleikade (parallel aan en ten noorden van de Onderweg) is een landscheiding⁹ tussen beide beheersgebieden. De waterloop op de kering is in beheer bij HHR.

Aan de hand van het ontwerp en ruimtebeslag van de tracévariant worden de effecten op de lokale waterstructuur, de waterkwaliteit en -kwantiteit inzichtelijk gemaakt. Gelet op de aard van dit aspect gaat het MER vooral in op de aanlegfase.

Sociale aspecten

Voor sociale aspecten wordt gekeken naar barrièrewerking (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners) en sociale veiligheid (bijvoorbeeld impact op veiligheidsbeleving bij nieuwe fietstunnel Plasweg).

⁹ De landscheiding is 50/50 in beheer bij HHSK en HHR.

4

Toelichting op de m.e.r.-procedure

4.1 AANLEIDING VOOR DE M.E.R.

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in de aanleg van autowegen en autosnelwegen. De aanleg wordt genoemd in categorie C1.2. Voor de randweg Waddinxveen is sprake van de aanleg van een autoweg. Er is in categorie C.1.2 voor wat betreft de lengte van het aan te leggen weggedeelte geen drempelwaarde gesteld. De nieuw aan te leggen wegverbinding is daarom m.e.r.-plichtig. Het m.e.r.-plichtige besluit is het bestemmingsplan van de gemeente Waddinxveen.

TOELICHTING BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

In het Besluit Milieueffectrapportage staan drempelwaarden op basis waarvan wordt vastgesteld of activiteiten, plannen of besluiten m.e.r.-plichtig zijn. Binnen het Besluit Milieueffectrapportage wordt daarbij onderscheid gemaakt in onderdeel C en D.

- Onderdeel C omvat plannen, activiteiten en besluiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. In het geval dat de drempelwaarden worden gehaald of overschreden moet bij de voorbereiding van het besluit de m.e.r.-procedure worden doorlopen;
- Onderdeel D omvat plannen, activiteiten en besluiten ten aanzien waarvan het Bevoegd Gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In dat geval moet bij de voorbereiding van het besluit de procedure van de m.e.r.-beoordeling worden doorlopen om te bepalen of in sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en dus m.e.r.-plicht.

In onderdeel A van het Besluit milieueffectrapportage wordt onder het begrip autoweg verstaan:

- A. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of
- B. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990¹⁰.

4.2 DOEL VAN DE MEDEDELING

De Mededeling is opgesteld door de provincie Zuid-Holland (initiatiefnemer) en vervolgens ingediend bij de gemeente Waddinxveen (Bevoegd Gezag). De indiening van de Mededeling vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In de Mededeling wordt beschreven wat de initiatiefnemer van plan is en wordt inzicht gegeven in de aard, omvang en locatie van de voorgenomen activiteit. Daarnaast wordt aangegeven welke alternatieven en varianten worden onderzocht en wordt een afbakening gegeven van de in het MER te beschrijven milieueffecten. Deze Mededeling wordt voorgelegd aan betrokken inwoners, belangengroepen, wettelijke adviseurs en ook aan de Commissie voor de m.e.r.¹⁰

¹⁰ Het al dan niet inschakelen van deze commissie is een keuze van Bevoegd Gezag.

4.3 M.E.R.-PROCEDURE

Voor dit project is de uitgebreide procedure van toepassing, zie voor een schematische weergave figuur 9. Na de Mededeling kent de uitgebreide m.e.r.- procedure de volgende stappen:

Openbare kennisgeving (extra waarborg)

De gemeente Waddinxveen (bevoegd gezag) geeft in een openbare kennisgeving aan dat voor de bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de nieuwe provinciale weg Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Beethovenlaan (Randweg Waddinxveen) een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en dat gelegenheid gegeven wordt zienswijzen naar voren te brengen over het voornemen. Voorliggende Mededeling kan daarbij als basis voor het reikwijdte en detailniveau van het MER en ter inzage worden gelegd.

Raadplegen bestuursorganen en advisering over reikwijdte en detailniveau

Na de bekendmaking moeten de reikwijdte en het detailniveau van het MER door het bevoegd gezag worden bepaald. De bestuursorganen 'die als gevolg van het wettelijk voorschrift waarop het plan berust bij de voorbereiding van het plan moeten worden betrokken' worden geraadpleegd. De Commissie voor de m.e.r. kan (op vrijwillige basis) om advies gevraagd over de reikwijdte en detailniveau voor het MER én de ingediende adviezen en zienswijzen.

Het bevoegd gezag (de gemeente Waddinxveen) adviseert vervolgens de initiatiefnemer over reikwijdte en detailniveau; de informatie die het MER naar haar mening moet bevatten om, voor wat betreft het milieu, een goed onderbouwd ruimtelijk besluit te nemen.

Opstellen MER

Aan de hand van het advies wordt vervolgens het MER opgesteld. In het MER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht door een beschrijving en beoordeling van de effecten van alle in redelijkheid in beschouwing te nemen alternatieven. In hoofdstuk 3 van deze Mededeling zijn de varianten van het MER globaal beschreven. Het MER wordt voorgelegd aan de gemeente Waddinxveen.

Kennisgeving, ter visie legging MER / bestemmingsplan en Advies Commissie voor de m.e.r.

Het bevoegd gezag geeft kennis van het MER en het (voor)ontwerp van het ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan, en legt beide ter inzage gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn.

Naar verwachting wordt het MER eerst bij het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Tegelijkertijd wordt een exemplaar van het MER ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs gestuurd. Tot zes weken na de ter visie legging van het MER heeft iedereen, inclusief de wettelijke adviseurs, de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen.

Binnen de periode van ter inzage legging brengt ook de Commissie voor de m.e.r. haar toetsingsadvies uit. In het toetsingsadvies wordt beoordeeld of het MER naar het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. de juiste en voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluit te komen over het vaststellen van het bestemmingsplan. Het bevoegd gezag gebruikt dit toetsingsadvies vervolgens bij de besluitvorming over het bestemmingsplan (zie Ontwerp Bestemmingsplan).

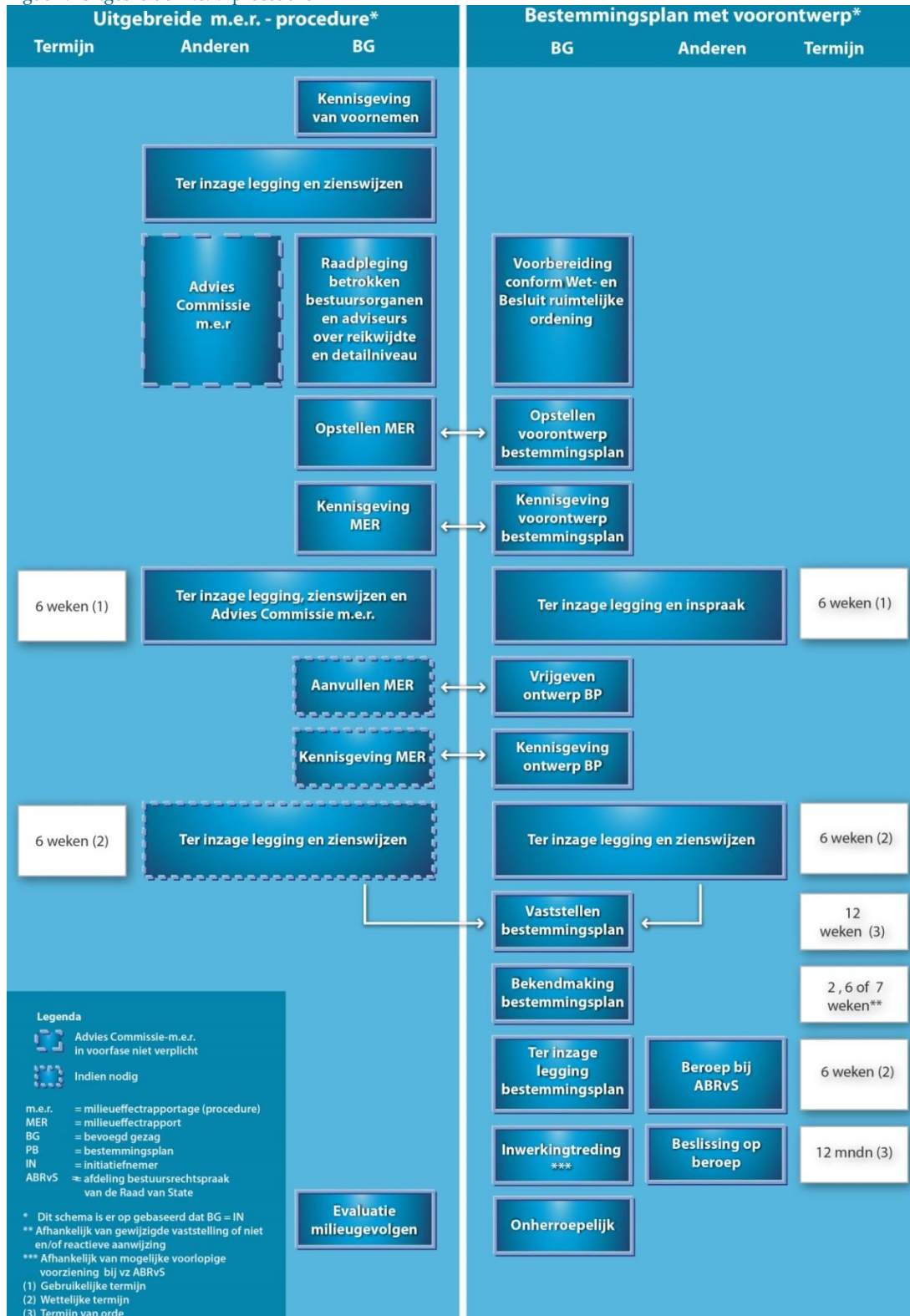
Ontwerp bestemmingsplan

De gemeente Waddinxveen motiveert in het uiteindelijke bestemmingsplan hoe met de uitkomsten van het MER en de inspraakreacties is omgegaan. Conform de planprocedure wordt het definitieve (vastgestelde) bestemmingsplan inclusief (eventuele aanvulling) MER bekend gemaakt.

Evaluatie van de effecten na realisatie

Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het bestemmingsplan in kaart te brengen en te evalueren. In het MER moet worden aangegeven welke leemten in kennis er zijn om de effecten te kunnen beschrijven. Deze aspecten zullen voor evaluatie in aanmerking komen.

Figuur 9 Uitgebreide m.e.r. -procedure



Bijlage 1 Literatuurlijst

- [1] DHV B.V. i.o.v. de provincie Zuid-Holland, MER Zuidplas Regionale Infrastructuur, versie definitief 6.0, 14 januari 2009.
- [2] Provincie Zuid-Holland, Corridorstudie, Eindrapport, december 2006.
- [3] Burgemeester en wethouders van de gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven, Boskoop, Jacobswoude, Rijnwoude en Waddinxveen en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, Intentieverklaring Corridor N207, 6 maart 2008.
- [4] Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder, 2008.
- [5] Provincie Zuid-Holland, Visie Ruimte en Mobiliteit, 2014.
- [6] Gemeente Waddinxveen, Mobiliteitsplan Waddinxveen 2013-2020, juni 2013.
- [7] Provincie Zuid-Holland, Herijkingsstudie Zuidplaspolder GS, 8 oktober 2013.
- [8] MIRT Projectenboek A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop.
- [9] Grontmij Nederland B.V. i.o.v. Wayland Developments, Bestemmingsplan Glasparel+, Toelichting, kenmerk NL.IMRO.0627.bpglasparel-0301, 23 januari 2014.

Colofon

MEDEDELING AAN BEVOEGD GEZAG

M.E.R. VREDENBURGHLAAN-BENTWOUDLAAN- VERLENGDE BEETHOVENLAAN (RANDWEG WADDINXVEEN)

OPDRACHTGEVER:

Provincie Zuid-Holland

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

Frederike Krijgsman.

GECONTROLEERD DOOR:

Eric van Dijk

VRIJGEGEVEN DOOR:

Mirjam van der Veen

9 juni 2015
078300052:E

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 4457 549
www.arcadis.nl
Handelsregister 09036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.