

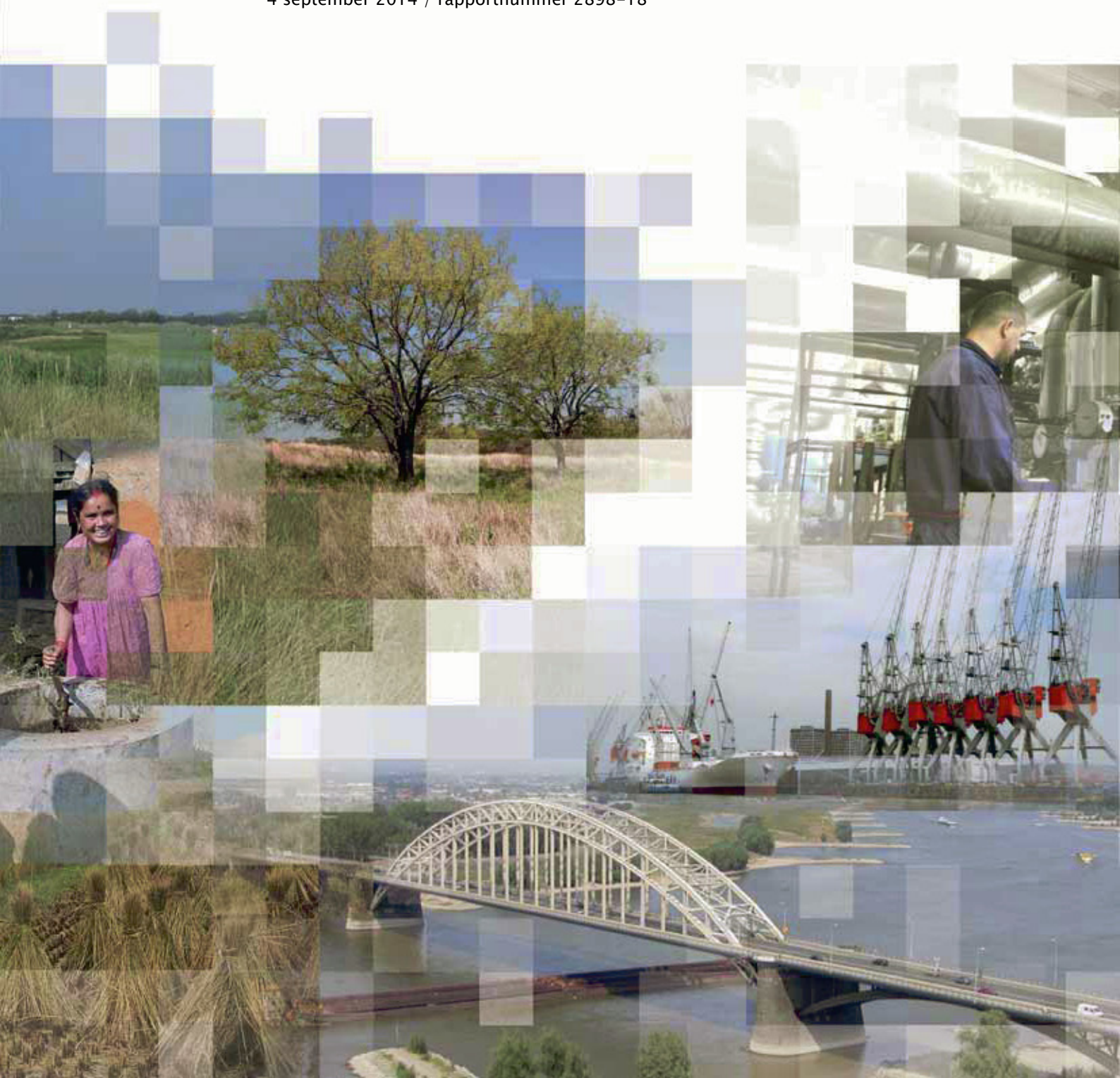


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Aanpassing N207 zuid, provincie Zuid-Holland

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

4 september 2014 / rapportnummer 2898-18



1. Hoofdpunten van het MER

De provincie Zuid-Holland wil de bereikbaarheid van de Greenport Boskoop en de leefbaarheid in de kernen van Hazerswoude-Dorp, Boskoop en Waddinxveen verbeteren. Hiervoor worden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht die nieuwe verbindingen, passages en aansluitingen op de bestaande wegen bevatten. Voor het besluit over de bestemmingsplannen wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen zijn bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een beschrijving van de achtergrond en visie voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het studiegebied;
- een gedetailleerde onderbouwing van de trechtering van alternatieven aan de hand van:
 - de huidige en toekomstige knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het studiegebied;
 - een vertaling van de resultaten van de probleemanalyse naar (bij voorkeur meetbare) doelstellingen;
 - ruimtelijke ambities voor het studiegebied Greenport-Boskoop;
- inzicht in de mogelijke gevolgen voor de leefomgeving, het landschap en de natuur.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de mededelingsnotitie. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in mededelingsnotitie voldoende aan de orde komen. Het advies gaat met name in op de eerste fase van het MER: Keuze voorkeursalternatief: combinatie van varianten. Hoofdstuk 4 van dit advies gaat in op de beschrijving van de milieugevolgen. Deze is ook van toepassing op fase 2 van het MER: Uitwerken en inpassen van het voorkeursalternatief.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

2. Probleemanalyse, doelstelling en beleid

2.1 Achtergrond en integrale gebiedsvisie

Beschrijf in het MER wat de ambities voor het gebied rond bereikbaarheid en leefbaarheid zijn die aanleiding zijn geweest voor het voornemen. Verbind deze achtergrond met de ambities die de provincie heeft voor het landschap en de ruimtelijke kwaliteit zoals deze zijn beschreven in de Visie Ruimte en Mobiliteit van de Provincie Zuid-Holland van 9 juli 2014. Hiermee wordt een integrale ruimtelijke gebiedsvisie voor het plangebied geschetst die de belangrijkste (milieu)kaders geeft waaraan oplossingsrichtingen of alternatieven aan moeten voldoen. Samen met de probleemanalyse (paragraaf 2.2) en doelstelling (paragraaf 2.3) vormt dit de basis voor de trechtering van alternatieven (paragraaf 3.2).

2.2 Probleemanalyse

In de mededelingsnotitie staat dat in de afgelopen jaren verschillende (verkeers)studies zijn uitgevoerd naar de huidige en toekomstige verkeersproblemen en mogelijke oplossingen daarvoor. Problemen met de bereikbaarheid en de leefbaarheid in verschillende woonkernen worden volgens de mededelingsnotitie veroorzaakt door lokaal maar ook door doorgaand verkeer.

Om de verschillende problemen inzichtelijk te maken is het van belang om in het MER een gedegen en actuele analyse van die huidige en toekomstige verkeersproblematiek te maken. De Eindrapportage Quick Scan N207 Zuid - Verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid Greenport Boskoop (december 2013) geeft hiervoor een basis maar een complete onderbouwing van de reël in beschouwing te nemen alternatieven (zie ook paragraaf 3.2) vraagt een meer gedetailleerde beschrijving van de locatie, omvang en samenhang van de knelpunten. Beschrijf daarom in het MER:

- de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten, verdeeld naar personenautoverkeer en vrachtverkeer en tevens naar intern, extern en doorgaand verkeer;
- de herkomst en bestemmingen van het autoverkeer en op welke routes dan wel in welke mate sprake is van doorgaand verkeer;
- de bereikbaarheidsproblematiek. Beschrijf in welke mate er sprake is van knelpunten in de bereikbaarheid van het plangebied (zoals de kernen van Waddinxveen, Hazerswoude - Dorp en Boskoop en de bedrijventerreinen, met name de Greenport) en van het hoofdwegennet (de N207, N209, N11 en A12). Geef aan of er sprake is van congestie op verschillende wegvakken;
- de leefbaarheidsproblematiek. Maak in het MER een kwantitatieve beschrijving van de problemen met betrekking tot de, geluidbelasting, verkeersveiligheid en barrièrewerking, en luchtkwaliteit in Hazerswoude-Dorp, Boskoop en Waddinxveen. Geef aan of er in de huidige situatie en autonome ontwikkeling de normen (geluid en luchtkwaliteit) overschreden (zullen) worden.

Maak de omvang en de locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang duidelijk door ze op een overzichtskaart te presenteren. Beschrijf hoe deze problemen gekoppeld zijn aan de verkeersproblematiek op andere delen van de N207 en in andere delen van de regio die buiten het studiegebied vallen. Deze probleemanalyse biedt een gedetailleerde onderbouwing

van het nut en de noodzaak van nieuwe verbindingen zoals de verlengde Bentwoudlaan, de randweg Hazerswoude–Dorp en nieuwe ontsluitingsweg voor de Greenport Boskoop. Deze onderbouwing van het nut en de noodzaak wordt ook in verschillende zienswijzen gevraagd.

2.3 Doelstelling

Beschrijf de doelstelling van het voornemen zo veel mogelijk kwantitatief en aan de hand van de resultaten uit de probleemanalyse. Geef aan in welke mate de problemen in de toekomst moeten worden opgelost.

Beschrijf hierbij welke provinciale en gemeentelijke ambities en doelstellingen gelden ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid, landschap en ruimtelijke kwaliteit.

2.4 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant zijn voor de aanpassing van de N207–zuid. Beschrijf in het MER of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op de relatie tussen het voornemen en:

- Visie Ruimte en Mobiliteit provincie Zuid Holland en het bijbehorende Programma's Ruimte en het Programma Mobiliteit;
- de gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen van Alphen aan den Rijn en Waddinxveen;
- het provinciaal verkeer- en vervoersplan (met name met betrekking tot het provinciale wegennet waaronder de N11 en de N207 en het mobiliteitsbeleid waaronder fietsverkeer en openbaar vervoer);
- de Corridorstudie N207;
- de nota Mooi Zuid–Holland Route;
- de nota Groene lijnen door stad en landschap, Landschapsplan provinciale infrastructuur provincie Zuid–Holland, uitgangspunten en visie.

3. Referentie en alternatieven

3.1 Referentie

Het is van belang de autonome groei van het verkeer goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen, projecten en verkeersmaatregelen die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd. Geef aan welke invloed deze hebben op de verkeersintensiteiten op de diverse routes. Onderbouw in het MER welke ontwikkelingen in het studiegebied worden meegenomen als autonome ontwikkelingen en welke niet.

Als niet zeker is of, dan wel in welke vorm bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen² doorgaan, adviseert de Commissie hiervoor een gevoeligheidsanalyse te maken over de gevolgen hiervan voor de verkeersintensiteiten en daaraan gerelateerde milieugevolgen en het doelbereik

² Denk aan woningbouwlocaties en bedrijventerreinen.

van de alternatieven. Door scenario's met lage verkeersgroei en een worst-case scenario in het verkeersmodel te berekenen kan de bandbreedte van de milieugevolgen en het doelbereik worden geschetst.

In de mededelingsnotitie wordt naast de referentiesituatie ook gesproken over de referentiesituatie+, waarbij het verschil is dat de + staat voor een maatregelenpakket rond mobiliteitsmanagement. Zeker in het programma Mobiliteit, behorende bij de Visie Ruimte en Mobiliteit, wordt aan beter mobiliteitsmanagement grote kansen toegedicht. De planalternatieven worden dan tegen deze twee genoemde referenties afgezet. De Commissie is het eens met de werkwijze waarbij de effecten van beter mobiliteitsmanagement los van de alternatieven wordt beschreven. Het maatregelenpakket rond mobiliteitsmanagement is ook een deeloplossing van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in het studiegebied. De Commissie vraagt daarom te overwegen of deze maatregelen los als onderdeel van de trechtering van alternatieven beoordeeld kunnen worden (paragraaf 3.2).

3.2 Trechtering van alternatieven

In de Eindrapportage Quick Scan N207 Zuid – Verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid Greenport Boskoop (december 2013) is een breed scala van alternatieven en varianten beschouwd. Deze zijn globaal onderzocht op doelbereik en verkeerseffecten. Op basis van deze studie zijn twee alternatieven met daarbinnen diverse varianten geselecteerd die nu verder worden onderzocht in het MER.

De Commissie adviseert de trechtering van de alternatieven die voor de Quick Scan is doorlopen diepgaand en gedetailleerd te onderbouwen. Gebruik hiervoor de actuele en gedetailleerde probleemanalyse (zie paragraaf 2.2) en doelstelling die daar uit voortkomen (zie paragraaf 2.3). Geef in de onderbouwing wat de ruimtelijke ambities voor het gebied zijn en welke rol deze ambities in het trechteringsproces hebben gespeeld. De uitgebreide beschrijving van het trechteringsproces geeft een sterke onderbouwing voor het nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur en beantwoordt de vraag of problemen kunnen worden opgelost of doelen kunnen worden behaald met de bestaande infrastructuur of deeltracés. Volg voor de onderbouwing van het trechteringsproces de volgende stappen:

Stap 1 De milieu afweging op regioniveau

Beschrijf in het MER in hoeverre het (maximaal) uitwerken van ieder van de stappen van de Ladder van Verdaas kan bijdragen aan het realiseren van de bereikbaarheids-, leefbaarheids- en andere doelen. Maak daarmee inzichtelijk:

- in hoeverre stap 1 tot en met 5 van de Ladder van Verdaas afdoende zijn om een oplossing te bieden voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen;
- waarom stap 6 en 7 noodzakelijk zijn;
- welke maatregelen (uit stap 1 t/m 5) toegepast zullen worden om naast stap 6 en 7 de verbeterdoelen te behalen.

Beschrijf welke andere regionale en lokale gebiedsdoelen voor woon- en leefmilieu, landschap en cultuurhistorie, natuur en klimaat in en om de Greenport spelen. Beschrijf in welke mate – en geef op kaart aan waar – deze doelen interfereren met de bereikbaarheidsdoelen,

uitgaande van de autonome ontwikkeling. Geef een overzicht van de belangrijkste dilemma's en afwegingen die hieruit volgen, en welke keuzes hierbij gemaakt zijn.

Stap 2 Afweging van kansrijke en milieuvriendelijke alternatieven

Beschrijf alternatieven en vergelijk deze aan de hand van probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik. De Commissie adviseert bij deze stap in de trechtering aandacht te besteden aan de afweging tussen doelbereik en milieugevolgen en welke optimalisatie hierin bereikt kan worden.

Stap 3 Keuze van het voorkeursalternatief

In deze laatste stap wordt afgewogen welke kansrijke en milieuvriendelijke alternatieven de basis zal zijn voor het voorkeursalternatief.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor het verkeer en daaraan gekoppelde effecten voor geluid en luchtkwaliteit etc. worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie, e.d.). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

Het detailniveau van de effectbepaling voor de keuze van het voorkeursalternatief is voor een belangrijk deel afhankelijk van de wijze waarop de doelstellingen geformuleerd zijn (zie ook paragraaf 2.3). De uitwerking van de doelstellingen is daarmee bepalend voor het detail waarmee de effecten bepaald moeten worden voor een goede trechtering van de alternatieven. Het detailniveau van de effectbepalingen dient zodanig te zijn dat keuzes tussen alternatieven en conclusies (bijvoorbeeld ten aanzien van het kunnen voldoen aan wettelijke eisen) voldoende kunnen worden onderbouwd.

4.2 Bereikbaarheid

Verkeersmodel

Het is van belang om in het MER (bijvoorbeeld als bijlage) een toelichting op het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt te geven. Denk daarbij aan:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd; geef daarbij in ieder geval een doorkijk tot 2030, die ook noodzakelijk is om de intensiteiten te bepalen voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit;
- welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor het prognosejaar zijn meegenomen;

- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd, zoals het beleidsscenario ten aanzien van mobiliteit en economisch achtergrondscenario;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenauto- en vrachtverkeer).

Beschrijving effecten

Beschrijf voor de verschillende alternatieven de gevolgen voor de verkeersstructuur, aan de hand van:

- de belangrijkste herkomst- en bestemmingsrelaties in en rond het studiegebied;
- het aandeel sluipverkeer;
- de reistijden en de betrouwbaarheid daarvan en omvang van de congestie op de relevante deeltrajecten, bijvoorbeeld in (voertuig)verliesuren per doelgroep (woon-werkverkeer, goederenvervoer en overig verkeer);
- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit (I/C-verhoudingen);
- de verkeersveiligheid;
- de effecten op de doorstroming voor openbaar vervoer en fietsers.

4.3 Leefomgeving

4.3.1 Geluid

Beschrijf voor de relevante wegen in het plangebied de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de toekomstige geluidbelasting (tenminste tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. Relevante wegen zijn alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer.

Beschrijf de aantallen geluid belaste woningen in klassen van 5 dB vanaf de voorkeurs-grenswaarde van 48 dB. Breng zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon- en natuur-) omgeving in beeld, als ook het aantal geluidgehinderden in het studiegebied. Gebruik hierbij de dosis-effect relaties die in de Regeling geluidhinder milieubeheer gegeven worden. Toets de uitkomsten aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet geluidhinder

Geef aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn en wat de effecten daarvan zijn. Denk daarbij aan:

- stil asfalt;
- geluidsoverdrachtbeperkende maatregelen als geluidschermen en wallen.

4.3.2 Luchtkwaliteit

Om de varianten onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de concentraties in de lucht van fijn stof (PM¹⁰ en PM^{2,5}) en NO² te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Maak gebruik van berekeningen die voldoen

aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten³ en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.

Toets de uitkomsten aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet milieubeheer).

4.3.3 Gezondheid

Indien sprake van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit en/of geluidbelasting⁴, dienen de consequenties voor de volksgezondheid (kwantitatief) in beeld te worden gebracht.⁵ Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties.⁶

Geef ook aan welke consequenties een eventuele ontwikkeling (zoals nieuwe woongebieden) in het studiegebied heeft voor de volksgezondheid.

Laat zien welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

4.4 Natuur

Het voornemen kan in de aanlegfase en de gebruiksfase gevolgen hebben voor natuurwaarden. Breng eerst op hoofdlijnen de potentiële effecten in beeld en motiveer op grond daarvan de begrenzing van het studiegebied. Ga naast direct ruimtebeslag op beschermde gebieden of leefgebieden van beschermde soorten ook in op de effecten van geluid, licht, en (tijdelijke) veranderingen in waterpeil. Geef beschermde gebieden in het studiegebied duidelijk aan op kaart en beschrijf de aard van de bescherming.

Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt op zeer grote afstand van Natura 2000-gebieden met habitattypen die gevoelig zijn voor een toename van stikstofdepositie door extra verkeer. Geef hiervoor in het MER nog een korte onderbouwing.⁷

³ Gebruik daarbij klassebreedtes die voldoende onderscheidend zijn.

⁴ Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan een toename van minimaal 1 µg/m³ of 1 dB L_{den}. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.

⁵ Bijvoorbeeld t.a.v. luchtverontreiniging de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen en bij geluidbelasting het aantal mensen dat geluidhinder en/of slaapverstoring ondervindt.

⁶ Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

⁷ IVN Alphen aan den Rijn e.o. vraagt om een onderzoek naar de effecten van meer verkeersbewegingen bij de Goudse Schouw op de N- depositie in het Natura 2000 gebied Nieuwkoopse Plassen. Een kwalitatieve onderbouwing aan de hand van de verwachte afstand van de stikstofdepositie en daarvoor gevoelige natuur is naar mening van de Commissie voldoende.

Ecologische hoofdstructuur

Beschrijf voor het Zaans rietveld en andere de EHS- en weidevogelgebieden in en rond het plangebied de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd naast barrièrewerking ook rekening met de gevolgen van licht, geluid, stikstofdepositie en eventuele (tijdelijke) veranderingen in het waterpeil.⁸

Voor de EHS geldt een 'nee-tenzij' regime. Geef aan hoe het voornemen hierin past.⁹

Beschermde soorten

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het studiegebied en met name in de weidevogelgebieden. Geef aan waar zij voorkomen en indien relevant in welke aantallen/dichtheden. Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor populaties van de betreffende soorten en voor de regionale/landelijke staat van instandhouding. Houd naast aantasting leefgebied ook rekening met veranderingen in aantal te verwachten verkeerslachtoffers onder beschermde soorten door barrièrewerking.

Bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats en welke mogelijkheden bestaan voor mitigatie of eventueel compensatie van leefgebied.

4.5 Landschap en ruimtelijke kwaliteit

Beschrijf in het MER een ruimtelijke diagnose van en ambitie voor het landschap waarop de ruimtelijke impact van de nieuwe wegen en aanpassingen van bestaande wegen beoordeeld kunnen worden. Ga in deze diagnose in op de volgende onderwerpen:

- een beschrijving van de huidige staat van het landschap en topografie van het studiegebied;
- de dynamiek en ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en dus van de maatschappelijke en functionele vragen en verwachtingen die er leven.

Beschrijf vervolgens de ruimtelijke ambitie voor het gebied. De kernvraag die hierin beantwoord wordt is: wat willen we met dit gebied?¹⁰

Beschrijf de effecten van de verkeerskundige alternatieven op het landschap en ruimtelijke kwaliteit aan de hand van de diagnose en ambitie.¹¹

⁸ IVN Alphen aan den Rijn e.o. vraagt bij de beschrijving van de effecten op de EHS aandacht te besteden aan zowel directe als indirecte effecten van de ingreep en een reële compensatieplek voor zowel de EHS als voor het groengebied met dezelfde mogelijkheden als het huidige gebied.

⁹ De bescherming van de EHS (nee tenzij-beginsel) is geregeld in de Structuurvisie Ruimte en infrastructuur (SVIR). De provincies hebben de bescherming in de provinciale verordeningen nader uitgewerkt op basis waarvan gemeenten de bescherming van de EHS in de bestemmingsplannen kunnen borgen. In dit geval wordt het besluit mogelijk gemaakt via een provinciaal inpassingsplan. Ook in dit geval geldt het nee tenzij-beginsel en de uitwerking (Spelregels EHS). Provincies kunnen ten aanzien van externe werking nadere eisen stellen aan bescherming van de EHS.

¹⁰ Bij de ambitie zijn de begrippen punten, lijnen en vlakken - bruikbaar om tot een samenhangend verhaal te komen.

¹¹ Met deze beschrijving is het mogelijke om bijvoorbeeld tot een oordeelvorming te komen of het hier nu gaat om een inpassing, een aanpassing of een ruimtelijke transformatie, zoals dat beschreven is in de Visie Ruimte en Mobiliteit van 9 juli 2014. Dit is relevant voor het uiteindelijke ontwerp van de infrastructuurinterventies.

4.6 Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische waarden (archeologie, historische geografie en historische (steden)bouwkunde) in het zoekgebied en de effecten van de alternatieven daarop. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient in fase 2 van de m.e.r. door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.¹²

4.7 Overige effecten

Volg voor de beschrijving van de effecten bodem, water, ruimtebeslag, externe veiligheid, duurzaamheid en klimaat de in de mededelingsnotitie voorgestelde werkwijze.

5. Overige aspecten

5.1 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen.¹³ Geef daarvoor in het MER inzicht in:¹⁴

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, d.w.z. het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenari'o's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven;
- op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten ge-evalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.¹⁵

¹² Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voor zover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

¹³ Effectbepalingen voor de toekomst zijn inherent onzeker. Het zijn veelal de best mogelijke benaderingen op basis van in de praktijk ontwikkelde en getoetste modellen. De onzekerheden in de uitkomsten van modellen moeten wel worden onderkend. Schijnzekerheden leveren immers ondoelmatige keuzes en maatregelen op. Effecten kunnen in werkelijkheid meevallen, dan zijn te veel maatregelen getroffen. Effecten kunnen tegenvallen, dan zijn te weinig maatregelen genomen.

¹⁴ Een factsheet op de website van de Commissie bevat meer informatie over het omgaan met onzekerheden in MER. (http://docs1.eia.nl/mer/diversen/factsheet_19_omgaan_met_onzekerheden_in_mer_webversie.pdf)

¹⁵ Dit sluit aan bij de adviezen van de Commissie Elverding. Met de oplevertoets wordt ook invulling gegeven aan de (tot op heden veelal niet nagekomen) verplichting tot evaluatie van een MER (artikel 7.39 t/m 7.42 van de Wet milieubeheer).

5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn en Waddinxveen

Besluit: nieuwe bestemmingsplannen

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2

Activiteit: de aanleg van nieuwe verbindingen, passages en aansluitingen op de bestaande wegen

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Week in Beeld van: 10 juni 2014

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 12 juni tot en met 23 juli 2014

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 10 juni 2014

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 04 september 2014

Samenstelling van de werkgroep:

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

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. J.M. van der Grift

ing. B. Peters

mr. C.Th. Smit (voorzitter)

ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

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

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Rapport Mededeling aan bevoegd gezag, Tauw, 26 mei 2014
- Quickscan N207 Zuid, 10 december 2013

De Commissie heeft kennis genomen van 30 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 29 juli 2014 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport
Aanpassing N207 zuid, provincie Zuid-Holland**

ISBN: 978-90-421-4005-9



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

