

MEDEDELING AAN BEVOEGD GEZAG

**M.E.R. AANPASSING BESTEMMINGSPANNEN
N207 ALPHEN AAN DEN RIJN - LEIDSEVAART**

PROVINCIE ZUID-HOLLAND
B120755

9 mei 2011
075499745.A - Definitief
D01011.000536



Inhoud

Leeswijzer	2
1 Project achtergrond	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Aanleiding	4
1.3 Doelstelling van het project	5
2 Toelichting op de m.e.r.-procedure	6
2.1 Aanleiding voor de m.e.r.	6
2.2 Doel van de mededeling	7
2.3 M.e.r.-procedure	7
3 Wat wordt er in het MER onderzocht?	9
3.1 Wat wordt er in het MER onderzocht?	9
3.2 Alternatief en varianten	10
3.3 Welke onderzoeken worden er uitgevoerd?	11
Bijlage 1 Schematische weergave uitgebreide m.e.r.-procedure	13
Bijlage 2 Verkenning Capaciteitsverbetering N207-Noord	14
Colofon	15

Leeswijzer

Voorliggend document is de Mededeling van de Provincie Zuid-Holland aan de gemeenten 'Alphen aan den Rijn' en 'Kaag en Braassem' welke geldt als eerste formele stap in een m.e.r.-procedure. De provincie is voornemens de N207 vanaf de Kruisweg tot aan de Leidsevaart uit te breiden met een busbaan. Daarnaast zal op het wegdeel tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg voor het overige verkeer een uitbreiding plaats vinden naar twee rijstroken per richting (verder: 2*2). Om de aanleg van de busbaan en de genoemde uitbreiding naar 2*2¹ mogelijk te maken zijn bestemmingsplanwijzigingen in beide gemeenten noodzakelijk.

In hoofdstuk 1 van deze mededeling is het project 'aanpassing N207 tussen Alphen aan den Rijn en de Leidsevaart' nader toegelicht. Hoofdstuk 2 licht vervolgens de m.e.r.-procedure toe. Tot slot wordt in hoofdstuk 3 beschreven wat er in het MER onderzocht gaat worden.

¹ Waar in dit document wordt gesproken van aanleg van of uitbreiding met busbanen wordt tevens bedoeld de uitbreiding van de N207 naar 2*2 tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg.

HOOFDSTUK 1

Project achtergrond

1.1

INLEIDING

Het traject

Deze Mededeling heeft betrekking op de N207 tussen Alphen aan den Rijn (vanaf de kruising met de Eisenhowerlaan) en Rijnsaterwoude (tot de Leidse Vaart), vanaf nu het traject genoemd. Het traject heeft een lengte van 4 kilometer en maakt onderdeel uit van de N207-Noord tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden. De N207 ligt midden in het Groene Hart, ingeklemd tussen de Zuidvleugel en de Noordvleugel van de Randstad. De weg begint bij Bergambacht (Zuid-Holland) en loopt vervolgens via Stolwijk, Gouda, Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn en Leimuiden richting de grens met Noord-Holland. Na het passeren van de provinciegrens, bij de Haarlemmerringvaart, kruist de N207 de A4 om vervolgens tussen Lisse en Hillegom aan te sluiten op de N208.

In onderstaande afbeelding wordt de gehele corridor plus het specifieke projectgebied weergegeven.

Afbeelding 1

Links: De N207

Rechts: Trajectdeel



1.2

AANLEIDING

In het gebied van het traject is de komende jaren sprake van een groot aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen welke van invloed zijn op het verkeersaanbod in de regio rondom Alphen aan den Rijn.

- RWS verbreedt de A4 tussen de aansluiting met de N207 (knooppunt Burgerveen) en Leiden - Zoeterwoude Dorp naar 2x3 rijstroken.
- Allerlei ontwikkelingen in en rond Alphen, zoals een nieuwe brug over de Oude Rijn.
- Rondom Boskoop wordt Greenpark Boskoop ontwikkeld.
- In Leimuiden wordt een nieuw bedrijventerrein aangelegd en wordt woningbouw gerealiseerd.

De problematiek op de N207-Noord is in het verleden al vaker onderzocht. Hieronder staan de relevante eerder uitgevoerde onderzoeken.

Corridorstudie N207 (2006)

Gezien de huidige problemen op de N207 en de verwachte groei van het verkeersaanbod is door Provincie en enkele gemeenten in 2006 een Corridorstudie uitgevoerd naar de N207. In deze studie is niet alleen gekeken naar verkeersproblematiek op de N207 zelf, maar ook naar de problematiek in een ruimer gebied: de corridor N207. In deze studie zijn de optredende verkeersstromen in het gebied in beeld gebracht en de wijze waarop deze verkeersstromen resulteren in knelpunten. Vanuit de corridor studie N207 zijn in 2010 drie uitvoeringsbesluiten genomen conform scenario 'beheerst groeien':

1. Versneld oppakken van het traject Alphen a/d Rijn-Kruisweg.
2. versneld oppakken van passage Leimuiden.
3. aanpakken van het ontbrekende deel van de buscorridor tussen Alphen aan de Rijn en Schiphol, te weten aanleg van busbanen in het traject tussen de Kruisweg en tot aan de Drecht.

Verkenning versnellingsmogelijkheden bus 370 en aanleg busbaan N207

Eind 2009 is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om buslijn 370 (Alphen aan den Rijn – Schiphol) te versnellen op het traject van de N207-Noord. Hierbij is ingezoomd op de knelpunten in de bebouwde kom van Alphen aan den Rijn en op de N207 tussen de kruising met de Kruisweg en Leimuiden.

Openbaar Vervoer in de corridor Alphen aan den Rijn– Schiphol

Voor de afronding van zijn bachelorstudie Planologie aan de Universiteit van Amsterdam heeft XXXXXXXXXXX, begin 2009, in opdracht van de Provincie Zuid-Holland een stagescriptie geschreven over het OV op de corridor Alphen aan den Rijn – Schiphol. In dit onderzoek is aandacht geschonken aan de effectiviteit en rendabiliteit van het OV-systeem op deze corridor in relatie tot diverse ruimtelijke plannen.

Verkenning capaciteitsverruiming N207-Noord (2010)

Parallel aan het nemen van de in de corridorstudie genoemde uitvoeringsbesluiten is de verkenning "Capaciteitsverruiming N207 Alphen aan den Rijn- Leimuiden" opgesteld. Deze had als doel een overzicht te geven van de mogelijk te nemen maatregelen in de toekomst om de doorstroming op de N207 te verbeteren. De verkenning is in januari 2011 ter kennisname aan de provinciale commissie Mobiliteit Kennis en Economie (onderdeel PS) aangeboden. Voor het uitvoeren van de maatregelen die in de verkenning worden benoemd zijn geen financiële middelen beschikbaar. Bovendien heeft het uitvoeren van de in de verkenning

Naam verwijderd
n.a.v. AVG verzoek
op 7-12-2020

voorgestelde maatregelen alleen nut als ook de verkeersknelpunten in de gemeente Alphen aan den Rijn en bij de Leimuiderbrug (op grondgebied van Noord-Holland) worden opgelost.

Op basis van de Corridorstudie en de Verkenning Capaciteitsverruiming N207 Alphen aan den Rijn-Leimuiden heeft de provincie besloten om op korte termijn maatregelen te treffen die :

- De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren en de reistijd per bus tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol verminderen door de aanleg van een busbaan.
- De doorstroming voor overige verkeer tussen Alphen aan den Rijn en Kruisweg verbeteren door uit te breiden van 2*1 naar 2x2 aldaar.

Omdat er mogelijk op termijn de wens bestaat om van de busbaan tussen Alphen aan den Rijn en de Leidsche Vaart een doelgroepenstrook te maken wordt hier in het ruimtebeslag wel al vast rekening mee gehouden..

In het MER zal de doelgroepenstrook als scenario worden meegenomen. Hierdoor hoeft er geen nieuwe ruimtelijke procedure te worden gevoerd op het moment dat men er voor kiest maatregelen te treffen om de busstrook open te stellen voor doelgroepenverkeer.

1.3

DOELSTELLING VAN HET PROJECT

De doelstelling van het project is een verbreding van de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Rijnsaterwoude². Deze verbreding betreft de verbreding van het wegvak tussen Alphen en Kruisweg van 2*1 naar 2*2 en de aanleg van een busbaan die doorstroming van het openbaar vervoer verbetert en de reistijd per bus tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol vermindert. Voor de middenlange termijn moet deze busbaan de mogelijkheden bieden om, zonder ingrijpende maatregelen en bijbehorende kosten, gebruikt te worden als doelgroepstrook. Deze inzet als doelgroepstrook betreft zowel bussen als vrachtverkeer. Om deze verbreding mogelijk te maken is aanpassing van de bestemmingsplannen in zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als Kaag en Braassem noodzakelijk.

² In het vervolg van dit document wordt deze verbreding van de N207 aangeduid als 'het project'.

HOOFDSTUK

2 Toelichting op de m.e.r.-procedure

2.1

AANLEIDING VOOR DE M.E.R.

Zoals in hoofdstuk 1 al aangegeven moeten zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als de gemeente Kaag en Braassem hun bestemmingsplan aanpassen om de verbreding van de N207 mogelijk te maken. Gezien de maatschappelijke relevantie van deze verbreding heeft de provincie als initiatiefnemer, samen met de gemeenten (als bevoegd gezag) er voor gekozen één vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen.

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.

De aanleg van een busbaan langs de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Rijnsaterwoude is niet m.e.r.-plichtig op basis van onderdeel C uit het Besluit Milieueffectrapportage. Ook is er geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht op basis van artikel 1.1 uit onderdeel D. In dit artikel staat namelijk aangegeven: *“De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.”*

Hoewel het project onder de zogenoemde ‘drempelwaarden’ blijft, is besloten vrijwillig een m.e.r.-procedure te doorlopen. In bijlage 1 is deze m.e.r.-procedure schematisch weergegeven in relatie tot een bestemmingsplanprocedure.

2.2

DOEL VAN DE MEDEDELING

De Mededeling wordt opgesteld door de provincie Zuid-Holland (initiatiefnemer) en vervolgens ingediend bij de gemeenten (beide 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.

Voorliggende Mededeling van de provincie Zuid-Holland aan de gemeente Alphen aan den Rijn en de gemeente Kaag en Braasem maakt duidelijk wat verwacht kan worden van het MER. Het bevoegd gezag kan er vervolgens voor kiezen deze Mededeling ook voor te leggen aan betrokken inwoners, belangengroepen, wettelijke adviseurs en eventueel ook aan de Commissie voor de m.e.r.³

2.3

M.E.R.-PROCEDURE

De Wet Milieubeheer maakt onderscheid in een uitgebreide en een beperkte m.e.r.-procedure. Omdat het hier een bestemmingsplanwijziging betreft is de uitgebreide procedure van toepassing. Naast de mededeling kent de m.e.r.-procedure nog een aantal stappen die hieronder zijn toegelicht.

Stap 1: Openbare kennisgeving (extra waarborg)

De gemeenten zullen in een openbare kennisgeving aangegeven dat voor de bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de verbreding van de N207 een m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

In de openbare kennisgeving dient te worden aangegeven of de Commissie m.e.r. of een andere (onafhankelijke) instantie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen. Het Bevoegd Gezag kan er vrijwillig voor kiezen de Mededeling ook aan de Commissie m.e.r. voor te leggen. Zij brengen binnen de gestelde termijn (6 weken) van de ter inzage legging een advies uit aan het Bevoegd Gezag over de reikwijdte en detailniveau voor het MER.

Stap 2: Raadplegen bestuursorganen en advisering over reikwijdte en detailniveau

Na de bekendmaking moeten de reikwijdte en het detailniveau van het MER worden bepaald. De bestuursorganen 'die ingevolge het wettelijk voorschrift waarop het plan berust bij de voorbereiding van het plan moeten worden betrokken' worden geraadpleegd. Het Bevoegd Gezag 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 kunnen nemen.

Stap 3: Opstellen en aanvaarding MER

Aan de hand van het Advies wordt vervolgens het MER opgesteld. In een MER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en in beeld gebracht door een beschrijving en beoordeling van de effecten van alle in redelijkheid in beschouwing te nemen alternatieven.

³ Het al dan niet inschakelen van deze commissie is een keuze van Bevoegd Gezag.

In hoofdstuk 3 van deze Mededeling is het alternatief en de varianten al globaal beschreven. Eenmaal voltooid wordt het MER voorgelegd aan beide gemeenten. Het Bevoegd Gezag legt het MER ter visie samen met het ontwerp van het ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan ter inzage gedurende wettelijk voorgeschreven termijn. Tegelijkertijd wordt een exemplaar van het MER ter toetsing naar de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs gestuurd.

Stap 4: Inspraak en toetsing

Tot 6 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 m.e.r. haar toetsingsadvies uit. In het toetsingsadvies wordt beoordeeld of het MER naar het oordeel van de Commissie volledig is en er voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluit te komen over het vaststellen van de bestemmingsplannen.

Stap 5: 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 de ontwerpwijziging van de Wet milieubeheer is deze verplichting niet opgenomen als procedurestap, maar omdat deze verplichting altijd volgt (ruim) na het vaststellen van het plan, kan dit als laatste stap van de m.e.r.-procedure worden gezien. In het MER moet al worden aangegeven welke aspecten van het plan voor evaluatie in aanmerking komen.

HOOFDSTUK

3

Wat wordt er in het MER onderzocht?

In een m.e.r.-studie worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit inzichtelijk gemaakt. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het m.e.r.-onderzoek is opgebouwd, welke alternatieven er worden onderzocht en welke onderzoeken er in het MER worden meegenomen.

3.1

WAT WORDT ER IN HET MER ONDERZOCHT?

In de bestaande situatie is de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Rijnsaterwoude over vrijwel de gehele lengte als 2x1 aangelegd. Alleen ter hoogte van de kruispunten met de Eisenhowerlaan en de Kruisweg is er momenteel sprake van een breder profiel als gevolg van de hier noodzakelijke opstelstroken. Daarnaast zijn er in de huidige situatie nog een aantal landbouwoversteken en een veetunnel. Deze zijn nodig omdat het traject dwars door landbouwpercelen loopt. De maximale snelheid op het traject bedraagt over de gehele lengte van het project 80 km/uur.

Afbeelding 2

De N207 tussen Alphen en Rijnsaterwoude ter hoogte van de Kruisweg



In het MER worden de alternatieven en varianten niet alleen vergeleken met de huidige situatie, maar worden ook zogenoemde autonome ontwikkelingen meegenomen als referentiekader. De autonome ontwikkeling worden gevormd door de ontwikkelingen, op zowel de N207 zelf en in de omgeving, waarover al een besluit is genomen en welke voor 2020 ook gerealiseerd worden als de N207 niet verbreed wordt. Een belangrijk onderdeel van de autonome ontwikkeling is de aanpak van de passage bij Leimuiden. Het is van belang de autonome ontwikkeling te bepalen omdat in een MER de effecten van de varianten worden vergeleken ten opzichte van de referentiesituatie. De autonome

ontwikkeling - die ook wel wordt aangeduid als referentiesituatie - wordt in het MER nader omschreven.

Op basis van de referentiesituatie worden de milieueffecten van de alternatieven en varianten bepaald. In de volgende paragraaf zijn de alternatieven en varianten toegelicht. De milieueffecten worden bepaald op basis van verschillende milieuonderzoeken. In paragraaf 3.3 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

ALTERNATIEF EN VARIANTEN

De basis van alle alternatieven en varianten wordt gevormd door de uitgangspunten voor de verbreding van de weg. Deze uitgangspunten worden ontleend vanuit de doelstelling van het project en het beleidskader met betrekking tot provinciale wegen.

Voor het traject gelden op hoofdlijn de volgende uitgangspunten:

- De rijsnelheid op de provinciale weg blijft 80 km/u.
- Het wegprofiel van de N207-Noord moet voldoen aan de doelstelling voor vrachtverkeer en bussen door een extra rijstrook aan te leggen aan weerszijde van de weg.
- De verbreding van de weg vindt plaats in oostelijke richting om de historische bomerrij aan de westkant te sparen en omdat aan de oostkant minder verschillende eigendomspercelen zijn.
- Alle bestaande landbouwoversteken wordt opgeheven. Immers, door verbreding van het profiel van de weg zijn vanuit veiligheidsoverwegingen deze oversteken niet meer toegestaan. Voor de ontsluiting van de landbouwpercelen wordt in het MER naar alternatieven gezocht.
- Het kruispunt van de N207 met de Kruisweg alsmede de aansluiting Rijnsaterwoude worden aangepast aan de nieuwe situatie.

Op basis van de projectdoelstelling en bovengenoemde uitgangspunten is er slechts sprake van één alternatief, de uitbreiding van het bestaande wegprofiel met een busbaan inclusief de verbreding van 2*1 naar 2*2 tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg. De busbaan wordt daarbij zo aangelegd dat deze op langere termijn ook geschikt is om gebruikt te worden als doelgroepstrook.

Naast het bovengenoemde alternatief wordt er in het MER onderscheid gemaakt in een aantal varianten. Dit zijn lokale variaties binnen het alternatief. Gedacht moet worden aan verschillende mogelijkheden om de kruispunten in te richten of aan hoe omgegaan moet worden met het afsluiten van de landbouwoversteken (nieuwe parallelwegen?). Ten behoeve van het MER worden deze varianten nader uitgewerkt.

Het (mogelijk)gebruik op middenlange termijn van de busbaan als doelgroepstrook voor bussen en vrachtverkeer wordt in het MER als scenario onderzocht.

Het verschil tussen een busbaan en een doelgroepstrook zit hem daarbij in de verkeersintensiteiten (gebruik door alleen bussen versus gebruik door bussen én

vrachtwagens), welke gevolgen heeft voor de thema's lucht, geluid en verkeer(sveiligheid). Qua ruimtebeslag verandert er niks. De milieueffecten van dit scenario worden daarom alleen onderzocht op de thema's die beïnvloed worden door veranderende verkeersintensiteiten.

3.3

WELKE ONDERZOEKEN WORDEN ER UITGEVOERD?

In deze paragraaf is per thema op hoofdlijnen weergegeven welke effecten in het MER onderzocht worden.

Verkeer en vervoer

Bij het thema verkeer en vervoer wordt ingegaan op de vervoerwaarden van de verschillende alternatieven en de effecten op de bereikbaarheid van het kruisende en aansluitende verkeer. In het MER wordt ook aandacht besteed aan de verkeersveiligheid.

Geluid en trillingen

Bij het thema geluid wordt aan de hand van geluidsberekeningen bepaald welke effecten de verbreding van de N207-Noord heeft op nabijgelegen relevante geluidgevoelige bestemmingen. Hierbij wordt getoetst aan de Wet geluidhinder.

Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteitonderzoek voor infrastructuur projecten richt zich op de overschrijding van de normen voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10 en PM2,5).

Ruimtegebruik

In het kader van het ruimtegebruik wordt voornamelijk gekeken naar het aantal te slopen woningen, eventueel te verplaatsen bedrijven en ruimtebeslag op landbouwgrond.

Landschap en cultuurhistorie/archeologie

Bij het thema landschap en cultuurhistorie wordt ingegaan op de effecten van de verbreding van de N207 op de landschappelijke structuur en de beleving daarvan. Ook wordt onderzocht wat de effecten zijn op aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied.

Natuur

Bij het thema natuur wordt onderzocht wat de effecten zijn voor beschermde gebieden en beschermde soorten (flora en fauna). Het gaat daarbij om: vernietiging van leefgebied (door ruimtebeslag), verstoring (door geluid, licht en beweging), barrièrewerking en een toets of er een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden plaats vindt. Op basis van de onderzoeksresultaten naar effecten op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie in het kader van de verkennende studie is dit laatste overigens niet waarschijnlijk.

Bodem en water

Bij het thema bodem en water wordt onderzocht wat het effect is op de waterstructuur, waterkwaliteit en -kwantiteit, en bodem. Gelet op de aard van dit aspect gaat het MER vooral in op de aanlegfase.

Sociale aspecten

Voor het onderdeel sociale aspecten wordt gekeken naar barrièrewerking (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners) en sociale veiligheid (bijvoorbeeld impact op veiligheidsbeleving in avond en nacht als nieuwe haltes zijn aangelegd).

Externe veiligheid

In de Verkennende Studie (ARCADIS, 2010)⁴ is geconstateerd dat de externe veiligheid – de overlijdenskans ten gevolge van calamiteiten met gevaarlijke stoffen nadat de N207 is aangelegd – geen relevante kwestie is voor het MER.

Wijze van effectbepaling

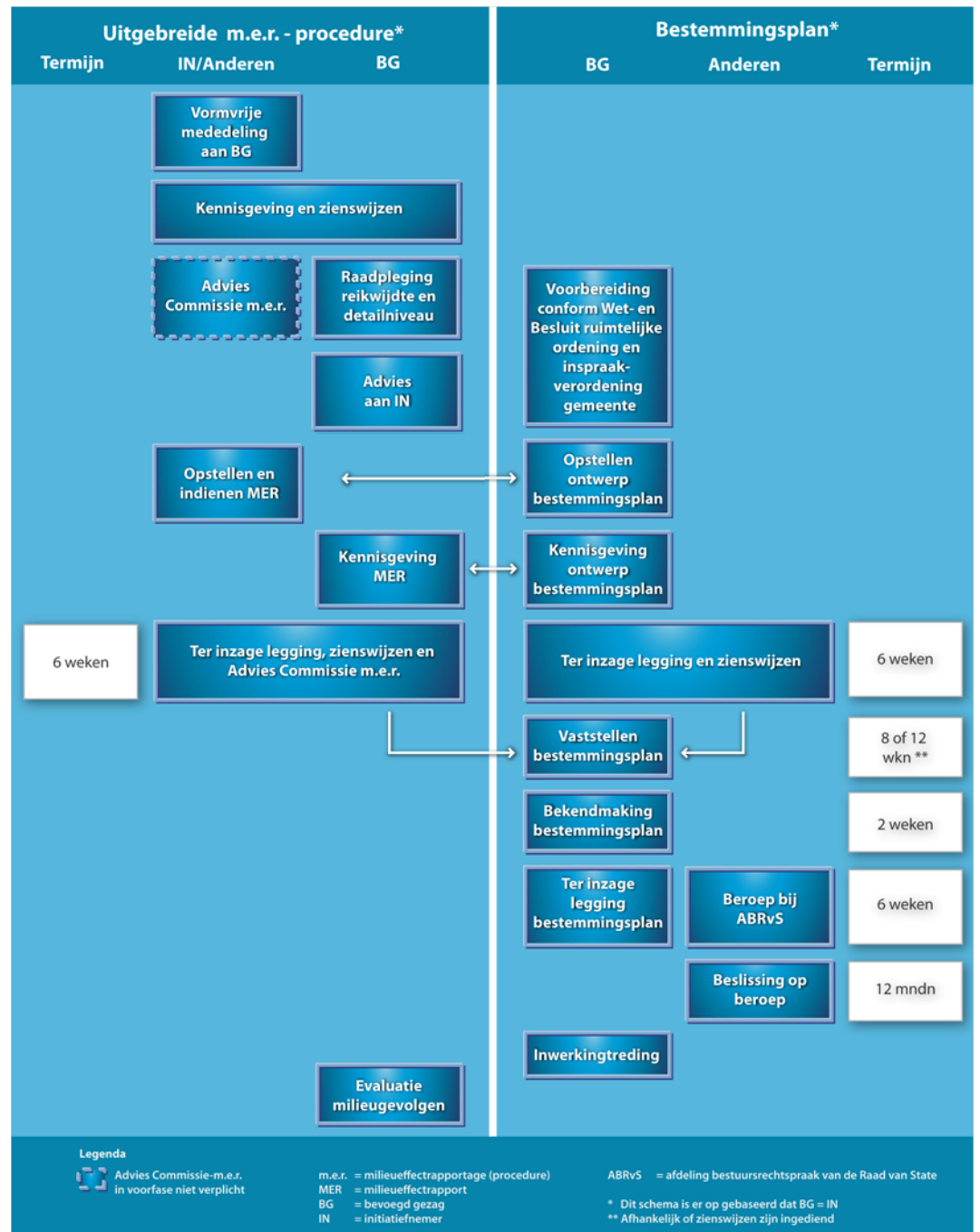
Afhankelijk van het milieuaspect worden de effecten of kwantitatief of kwalitatief bepaald. Per aspect wordt bepaald hoe het alternatief scoort ten opzichte van de autonome ontwikkeling. En of de varianten onderscheidend zijn. Hiervoor wordt zoveel mogelijk een 5 puntenschaal toegepast. Deze loopt van sterk negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling (–), negatief (-), neutraal (0), positief (+) tot sterk positief (++) . Per aspect wordt de waarderingsystematiek gedefinieerd. De uitkomsten van de variantenvergelijking per aspect worden samengevat in een totaaloverzicht (effectenmatrix).

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het MER onder de noemer "leemten in kennis" een passage bevat over onzekerheden in inputgegevens.

⁴ In de Verkenning naar de Capaciteitsverbetering wordt verwezen naar: Verkenning externe veiligheidsrisico's provinciale infrastructuur - Rapportage; ARCADIS, 12 maart 2009 (074081442:A / D01011.000038).

BIJLAGE 1

Schematische weergave uitgebreide m.e.r.-procedure



BIJLAGE 2

Verkenning Capaciteitsverbetering N207-Noord

Separaat toegevoegd: de verkennende studie naar de Capaciteitsverbetering N207 Alphen a/d Rijn – Leimuider (ARCADIS 2010), welke is goedgekeurd door GS.

Colofon

MEDEDELING AAN BEVOEGD GEZAG

M.e.r. aanpassing Bestemmingsplannen N207 Alphen aan den Rijn - Leidsevaart

OPDRACHTGEVER:

Provincie Zuid-Holland
B120755

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

E. Beishuizen MSc

GECONTROLEERD DOOR:

drs. M. Doelman

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. B.P.W. Schlangen

9 mei 2011
075499745:A

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl
Handelsregister 9036504

©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.