

**OPLEGNOTITIE MER N207 ALPHEN AAN DEN
RIJN - LEIMUIDEN**

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

29 mei 2013
076998435:C - Definitief
B02046.000002.01211



Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding oplegnotitie MER.....	3
1.2	Doel oplegnotitie.....	3
1.3	Leeswijzer.....	4
2	Verschil alternatief 2 (VKA MER / voBP) en alternatief 2+ (VKA oBP)	5
3	Verschillen in MER-effecten.....	11
3.1	Methodiek	11
3.2	Verschillen in effecten	12
3.2.1	Verschillen Verkeer.....	13
3.2.2	Verschillen Geluid.....	13
3.2.3	Trillingen.....	13
3.2.4	Luchtkwaliteit.....	14
3.2.5	Externe Veiligheid.....	14
3.2.6	Natuur (flora en fauna en beschermde natuurgebieden).....	14
3.2.7	Landschap	15
3.2.8	Cultuurhistorie	15
3.2.9	Archeologie	15
3.2.10	Bodem en water.....	16
3.2.11	Ruimtegebruik.....	16
3.2.12	Sociale aspecten.....	16
3.3	Conclusie.....	17
	Colofon.....	19

1

Inleiding

1.1 AANLEIDING OPLEGNOTITIE MER

De provincie Zuid-Holland is van plan de N207 vanaf de Kruisweg tot en met de Drechtbrug in Leimuiden uit te breiden met een busstrook aan weerszijde van de N207. Daarnaast vindt op het wegdeel tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg voor het overige verkeer een uitbreiding plaats naar twee rijstroken per richting met gelijkvloerse kruisingen (verder te noemen: 2x2). In de bebouwde kom van Leimuiden vindt aanpassing van de passage met de Dr. Stapenséastraat en de Burgemeester Bakhuizenlaan plaats. Afbeelding 1 geeft de locatie van het plangebied en de ingreep per weggedeelte weer.

Voor de aanpassing van de N207 zijn in 2012 twee voorontwerp bestemmingsplannen opgesteld. Daarnaast zijn in een Milieueffectrapport (MER) de milieueffecten van deze bestemmingsplanwijzigingen inzichtelijk gemaakt. Het Milieueffectrapport N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn (2 oktober 2012) is aanvaard door het bevoegd gezag en heeft in het najaar van 2012 zes weken ter inzage gelegen samen met de voorontwerp-bestemmingsplannen voor de verbreding van de N207 tussen Leimuiden en Alphen aan den Rijn.

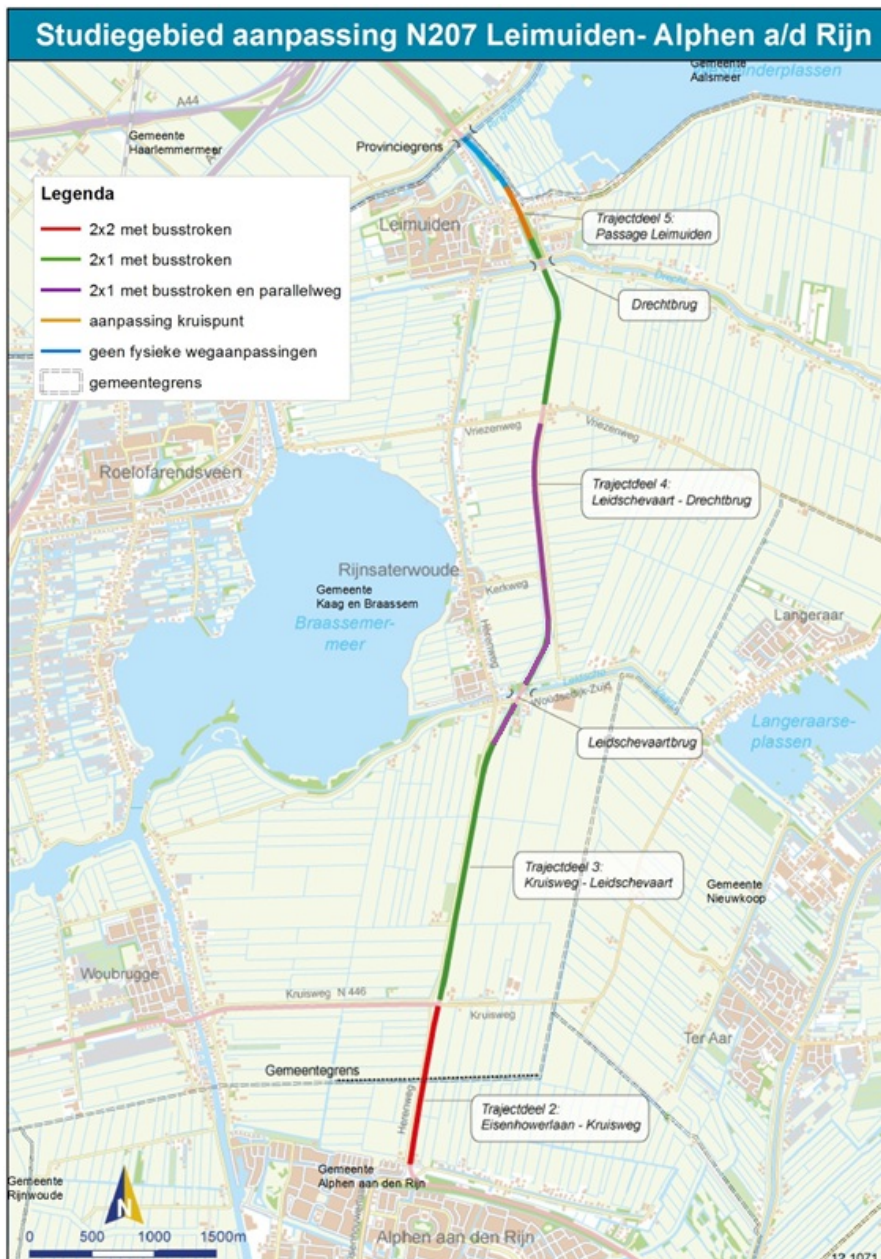
Op basis van de inspraakreacties, optimalisering in het ontwerp en voortschrijdend inzicht is in overleg met de gemeenten Kaag en Braassem en Alphen aan den Rijn het voorkeursalternatief, zoals opgenomen in het MER en in de voorontwerp bestemmingsplannen (VKA MER/voBP), aangepast. In hoofdstuk 2 is aangegeven op welke punten het voorkeursalternatief is aangepast in de ontwerp bestemmingsplannen (VKA oBP).

1.2 DOEL OPLEGNOTITIE

In de voorliggende Oplegnotitie MER N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn wordt onderzocht of de aanpassing van het voorkeursalternatief tot andere effecten leiden ten opzichte van het voorkeursalternatief uit het MER N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn.

De oplegnotitie dient beschouwd te worden als een actuele aanvulling op de milieubeoordelingen in het MER N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn.

Afbeelding 1 N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn en aanduiding trajectdelen



1.3 LEESWIJZER

Deze oplegnotitie omvat de volgende informatie.

- Toelichting op het verschil tussen het voorkeursalternatief dat is opgenomen in het MER/voorontwerp bestemmingsplannen (alternatief 2) en het voorkeursalternatief dat is opgenomen in de ontwerp bestemmingsplannen (alternatief 2+): hoofdstuk 2.
- Verschillen in MER-effecten tussen alternatief 2 en 2+: hoofdstuk 3.

Voor deze oplegnotitie geldt uitdrukkelijk dat deze in combinatie met het oorspronkelijke MER dient te worden gelezen.

2

Vershil alternatief 2 (VKA MER / voBP) en alternatief 2+ (VKA oBP)

Voor de aanpassing van de N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn zijn in het MER twee alternatieven onderzocht. Beide alternatieven omvatten de volledige lengte van de N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn. De alternatieven zijn alleen in trajectdeel 3 en 4 N207 Kruisweg-Leidschevaart-Drecht onderscheidend van elkaar (tussen de aansluiting Herenweg en de Kerkweg):

- In alternatief 1 wordt alleen de N207 aangepast waarbij de brug over de Leidschevaart in het kader van het groot onderhoud wordt vervangen.
- In alternatief 2 wordt de N207 aangepast en wordt de brug over de Leidschevaart vervangen en verbreed vanwege de aanleg van een parallelweg aan de oostzijde. Zie Afbeelding 2 voor een uitsnede van alternatief 2 ter hoogte van Rijnsaterwoude waar de oostelijke parallelweg is voorzien.

De provincie Zuid-Holland heeft uiteindelijk in september 2012 gekozen voor een oplossing conform alternatief 2 als voorkeursalternatief. Alternatief 2 met een deels nieuw aan te leggen oostelijke parallelweg tussen de Herenweg en de Kerkweg is vervolgens in 2012 uitgewerkt in twee voorontwerpbestemmingsplannen.

Het voorkeursalternatief (alternatief 2), zoals opgenomen in het MER en de voorontwerp bestemmingsplannen, is begin 2013 op de volgende specifieke punten aangepast in het ontwerp bestemmingsplan, zie ook Afbeelding 3 alternatief 2+:

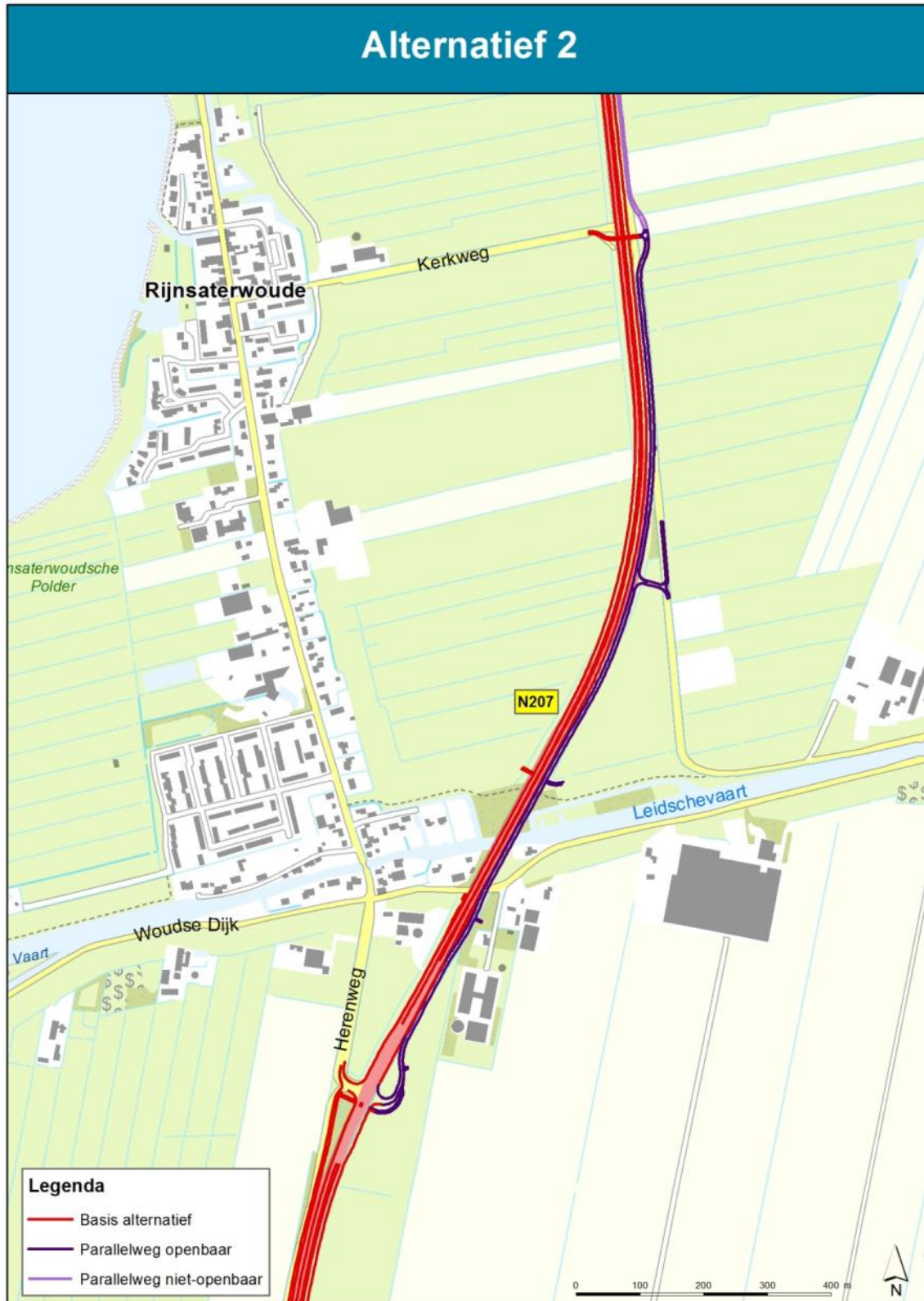
- Tussen de Herenweg en de Kerkweg wordt aan de westzijde van de N207 een nieuwe parallelweg aangelegd (in plaats van aan de oostzijde zoals voorzien in alternatief 2):
 - De parallelweg ligt daarmee nu aan de westzijde van de brug over de Leidschevaart in plaats van aan de oostzijde.
 - De bestaande oostelijke parallelweg wordt aangepast bij de Kerkweg en aangesloten op de Kerkweg (net als in alternatief 2)
 - De aansluiting van de nieuwe parallelweg aan de oostkant van de N207 komt daarmee te vervallen. De parallelweg sluit rechtstreeks aan op de Herenweg in Rijnsaterwoude.
 - De bushaltes op de oprit naar de brug over de Leidschevaart worden in zuidelijke richting verplaatst
- Tussen de brug over de Leidschevaart en de Vriezenweg wordt de N207 naar de westkant uitgebreid, in plaats van aan de oostkant. Aanpassing van de bestaande oostelijke parallelweg is alleen bij de Kerkweg nodig.
- Het is nu nog onbekend of de parallelweg tussen de Kerkweg en de Vriezenweg doorgetrokken wordt voor bestemmingsverkeer. Hier wordt nog over besloten.

In Tabel 1 zijn de verschillen tussen alternatief 2 (VKA MER/voBP) en alternatief 2+ (VKA oBP) aangegeven.

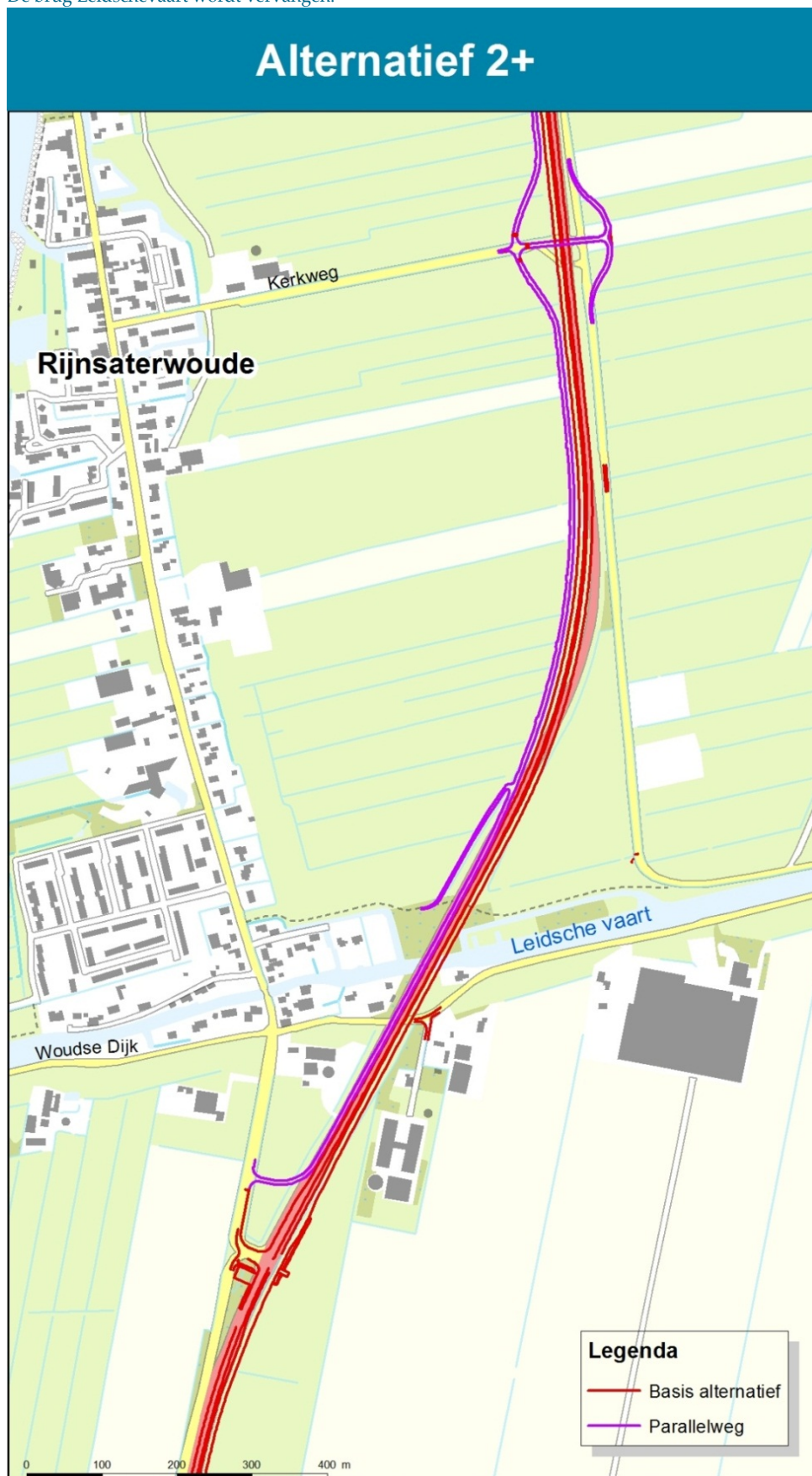
Abbeelding 2 Alternatief 2 (VKA MER/voBP) met nieuwe parallelweg aan de oostzijde van de N207 en een aansluiting op de Herenweg.

De parallelweg sluit tussen de Herenweg en de Kerkweg aan op de (oostwaarts te verleggen) bestaande parallelweg.

De brug over de Leidschevaart wordt vervangen.



Afbeelding 3 Alternatief 2+ (VKA oBP)) met nieuwe parallelweg aan de westzijde van de N207.
De brug Leidschevaart wordt vervangen.



Tabel 1 Overzicht aanpassingen N207alternatief 2 vs alternatief 2+. De trajectdelen zijn weergegeven in afbeelding 1.

Traject	Aanpassing	Alternatief 2 (VKA MER/voBP)	Alternatief 2+ Ontwerp (oBP)
Trajectdeel 2: N207 Eisenhowerlaan-Kruisweg			
2	N207	De N207 wordt in oostelijke richting verbreed van 2x1-rijstroken naar 2x2-rijstroken met aanliggende busstrook in beide richtingen. De aan de westzijde gelegen parallelweg (de Herenweg) tussen de Eisenhowerlaan en Kruisweg blijft gehandhaafd. Hetzelfde geldt voor de bomenrij aan de westzijde van de parallelweg.	
2	Aansluiting	Het aantal carpoolplaatsen in de 'oksel' bij het kruispunt van de N207 met de Kruisweg wordt uitgebreid met 10 plaatsen. Bij de kruispunten met de Eisenhowerlaan en de Kruisweg worden de lengtes van een aantal opstelvakken verlengd, als ook de lengte van de samenvoeger ten noorden van de Kruisweg. De aanwezige verkeersplateau's worden bij beide kruispunten verwijderd.	
Trajectdeel 3 en 4: N207 Kruisweg-Drecht			
3 en 4	N207	Vanaf de Kruisweg tot circa 250 meter voorbij de brug over de Drecht wordt de N207 in beide richtingen verbreed met een busstrook.	
		De verbreding vindt in oostelijke richting plaats, met uitzondering van het deel bij de Leidschevaart waar in de huidige situatie al een busstrook ligt.	De verbreding tussen de aansluiting Rijsaterwoude/Herenweg en de Vriezenweg vindt in westelijke richting plaats, met uitzondering van het deel bij de Leidschevaart waar in de huidige situatie al een busstrook ligt.
		De bocht in de N207 (net ten noorden van de brug over de Leidschevaart) wordt verflauwd, waardoor er ook aan de westkant van de N207 ruimtebeslag plaats vindt.	De bocht in de N207 (net ten noorden van de brug over de Leidschevaart) wordt verflauwd met alleen ruimtebeslag aan de westkant van de N207.
3	Aansluiting	De aansluiting van de Notweg aan de N207 vervalt. Er wordt een nieuwe aansluiting gemaakt aan de Kruisweg.	
3	Parallelweg	De huidige parallelweg aan de westzijde van de N207 (Herenweg) tussen de Kruisweg en Rijsaterwoude in trajectdeel 3 blijft gehandhaafd.	
3 en 4		Oostkant N207: tussen de bestaande aansluiting Rijsaterwoude/Herenweg en de Kerkweg wordt een nieuwe parallelweg aangelegd voor openbaar verkeer. Deze parallelweg wordt bij de aansluiting N207 Herenweg aangesloten op de N207.	Westkant N207: tussen de bestaande aansluiting Rijsaterwoude/Herenweg en de Kerkweg wordt een nieuwe parallelweg aangelegd voor openbaar verkeer. Deze parallelweg wordt aan de zuidzijde aangesloten op de Herenweg.
		De huidige landbouwweg voor bestemmingsverkeer aan de oostzijde van de N207 tussen de aansluiting Kerkweg en de rotonde Vriezenweg wordt opgeschoven.	De huidige landbouwweg voor bestemmingsverkeer aan de oostzijde van de N207 tussen de aansluiting Kerkweg en de rotonde Vriezenweg wordt niet aangepast omdat de verbreding volledig plaatsvindt aan de westzijde van de N207.

Traject	Aanpassing	Alternatief 2 (VKA MER/voBP)	Alternatief 2+ Ontwerp (oBP)
3	Aansluitingen	De T-kruising met de aansluiting Rijnsaterwoude/Herenweg wordt een kruispunt door toevoeging van de nieuwe parallelweg aan de oostzijde van de N207. Er worden verkeerslichten geplaatst.	De T-kruising met de aansluiting Rijnsaterwoude/Herenweg blijft een T-kruising met een perceelontsluiting aan de oostzijde van de N207. Er worden verkeerslichten geplaatst inclusief geregelde voetgangersoversteek t.b.v. bushalte oostzijde N207.
4	Aansluitingen	De Woudsedijk-Noord wordt ontsloten via een nieuw aan te leggen parallelweg tussen de bestaande aansluiting Rijnsaterwoude/Herenweg en de Kerkweg en via de nieuwe landbouwtunnel onder de N207 ter hoogte van de Kerkweg.	De Woudsedijk-Noord blijft ontsloten via de bestaande parallelweg en de nieuwe landbouwtunnel onder de N207 ter hoogte van de Kerkweg
4		De gelijkvloerse aansluiting van de Kerkweg aan de N207 vervalt.	
4		De rotonde bij de Vriezenweg blijft gehandhaafd.	
3	Kunstwerken	De bestaande brug over de Leidschevaart wordt vervangen. De nieuwe brug wordt breder (met parallelweg)	De bestaande brug over de Leidschevaart wordt vervangen. De nieuwe brug wordt breder (met parallelweg).
4		Bij de Kerkweg komt een nieuwe landbouwtunnel voor alle verkeer (4,5 x 2,75 meter), de bestaande tunnel wordt verwijderd.	
4		De brug over de Drecht wordt vervangen door een bredere brug.	
3	Busopstelplaats	De bushaltes op de oprit naar de brug over de Leidschevaart worden in zuidelijke richting verplaatst naar de kruising Herenweg/N207.	
3	Uitvoering	Uitgangspunt is dat gekapte bomen op trajectdeel 3 worden vervangen. Bomen die aan de oostzijde worden gekapt worden niet aan de oostzijde terug geplant. Aan de westzijde wordt aan beide zijden van de parallelweg een dichte bomenrij voorzien.	
3 en 4		Voor de tunnel bij de Kerkweg, de brug over de Leidschevaart en de Drechtbrug worden hei-werkzaamheden verricht of damwanden geslagen.	
3		Ter hoogte van de Leidschevaart worden aan de oostkant bomen gekapt vanwege het verbreden van de brug.	Ter hoogte van de Leidschevaart worden aan de oostkant en westkant bomen gekapt vanwege het verbreden van de brug en het aanbrengen van een talud aan de westkant.
Trajectdeel 5 Passage Leimuiden			
5		In de nieuwe situatie wordt het kruispunt in Leimuiden aangepast. De gelijkvloerse oversteek dr. Stapenséastraat/Burgemeester Bakhuizenlaan vervalt. Een nieuw viaduct ten zuiden van het kruispunt zorgt voor herstel van de verbindingen die bij het kruispunt zijn vervallen	

3

Verschillen in MER-effecten

3.1 METHODIEK

Voor de effectbeschrijving van het ontwerp zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan is zo veel mogelijk aangesloten op de gehanteerde methodiek in het MER N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn. Er is gebruik gemaakt van de voor het studiegebied relevante beoordelingscriteria. De scores zijn op basis van 'expert judgement' ingedeeld in een zevenpuntsschaal zoals weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2 Toelichting effectscores

Effectscores	Negatief	Positief
Geen of nauwelijks effect	0	
Licht effect	0/-	0/+
Effect	-	+
Sterk effect	--	++

In Tabel 3 zijn de te verwachten effecten opgenomen. Na de tabel zijn de onderscheidende effecten toegelicht.

3.2 VERSCHILLEN IN EFFECTEN

Tabel 3 Effectbeoordeling N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn

Aspect	Beoordelingscriterium	Alternatief 2 VKA MER/voBP	Alternatief 2+ VKA oBP
Verkeer	Verandering verkeersintensiteiten	+	+
	Doorstroming wegennet		
	I/C verhouding	0 en ++	0 en ++
	Voertuigverliesuren	++	++
	Bezettingsgraad kruispunten*	- en +	- en +
	Reistijd	+	+
	Verkeersveiligheid	+	+
	Robuustheid wegennet	0	0
	Barrièrewerking / Oversteekbaarheid	0/+	0/+
Geluid	Toename/afname geluidbelast oppervlakte	0/-	0/-
	Toename/afname aantal geluidgehinderde	0/-	0/-
Trillingen	Trillinghinder bij omwonenden	0	0
Luchtkwaliteit	Emissies wegverkeer in het studiegebied	0	0
	Toename/afname aantal belaste woningen	0/-	0/-
	Concentraties nabij gevoelige bestemmingen	0/-	0/-
Externe Veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0
	Groepsrisico	0	0
Natuur (flora en fauna)	Invloed op beschermde natuurgebieden (Natura 2000, EHS en weidevogelgebied)	-	-
	Invloed op beschermde soorten	-	-
Landschap	Invloed op landschappelijke structuur	0	0
	Invloed op openheid	0	0
	Beïnvloeding kenmerkende landschapselementen	0/-	0/-
Cultuurhistorie	Aantasting cultuurhistorische waarden	0/-	0/-
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	-	-
Bodem	Invloed op bodemopbouw	0	0
	Invloed op bodemkwaliteit	0/-	0/-
Water	Invloed op oppervlaktewatersysteem	0	0
	Invloed op grondwatersysteem	0/-	0/-
	Invloed op grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	0	0
Ruimtegebruik	Ruimtebeslag landbouw	0/-	0/-
	Ruimtebeslag wonen	0	0
	Ruimtebeslag werken	0	0
	Ruimtebeslag recreatie	0	0
Sociale aspecten	Barrièrewerking	0/+	0/+
	Sociale veiligheid	0/+	+

* De + behoort bij kruispunt Burg. Bakhuizenlaan

3.2.1 VERSCHILLEN VERKEER

Voor het aspect verkeer zijn de effecten van alternatief 2+ niet onderscheidend van alternatief 2 en overwegend positief beoordeeld:

- Alternatief 2+ leidt niet tot andere effecten op de criteria verkeersintensiteiten, doorstroming, verkeersveiligheid en Robuustheid wegnen. Voor een toelichting op deze effecten wordt verwezen naar het MER.
- Met betrekking tot het subcriterium kruispunten is een beperkt verschil zichtbaar, dit leidt echter niet tot een andere eindbeoordeling:
 - Kruispunten: In alternatief 2+ vervalt de rechtstreekse aansluiting van de parallelweg op de N207 ter hoogte van de T-kruising met de Herenweg ten opzichte van alternatief 2. Voor de belasting van dit kruispunt is het gunstiger dat de westelijke parallelweg aansluit op de Herenweg in plaats van de N207. Door de toename van het verkeer in alle alternatieven, zal de vertraging als gevolg van de reeds in de referentiesituatie aanwezige krappe kruispunten groter worden.
- Barrièrewerking / oversteekbaarheid: In alle alternatieven komen de landbouwoversteken in de N207 te vervallen. Landbouwverkeer moet daardoor omrijden via één van de grote kruispunten om de N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn over te kunnen steken. Alternatief 2+ biedt net als alternatief 2 een extra omrijroute door toevoeging van de parallelweg.

3.2.2 VERSCHILLEN GELUID

Voor het aspect geluid zijn de effecten van alternatief 2+ beperkt onderscheidend ten opzichte van de alternatief 2, dit komt niet tot uitdrukking in de eindbeoordeling:

- Er is geen verschil in verkeersintensiteiten tussen de alternatieven 2 en 2+. In beide alternatieven neemt het geluidbelast oppervlak in de hogere geluidklassen beperkt toe. Door het omdraaien van de rijstroken van de N207 en de parallelweg zullen de contouren iets verschuiven in oostelijke richting. Beiden zijn beoordeeld als licht negatief (0/-) ten opzichte van de referentiesituatie.
- Door een toename van het autonome autoverkeer neemt de geluidsbelasting toe en neemt ook het aantal gehinderden toe. In alternatief 2, en daarmee ook alternatief 2+, is een beperkte toename te zien in de hogere geluidsklassen ten opzichte van de referentiesituatie. Door het omdraaien van de rijstroken van de N207 en de parallelweg zullen de contouren in alternatief 2+ iets verschuiven in oostelijke richting. De geluidsbelasting neemt daardoor aan de westzijde af en aan de oostzijde iets toe. In een akoestisch onderzoek is onderzocht of er voor de 4 woningen die daar liggen maatregelen moeten worden getroffen. Uit de rekenresultaten blijkt dat het toepassen van een geluidsreducerend wegdektype of het vervangen van de geleiderail door een barriër (lengte circa 400 meter, hoogte 0,8 m) kan worden voldaan aan de streefwaarde. Beide alternatieven zijn beoordeeld als licht negatief (0/-) ten opzichte van de referentiesituatie.

3.2.3 TRILLINGEN

Alternatief 2 en 2+ zijn voor het aspect trillingen niet onderscheidend. Door de beperkte verschuiving van de rijlijnen en het lage aantal woningen ter hoogte van deze wijzigingen, zijn er geen noemenswaardige effecten te verwachten op het gebied van trillinghinder. Beide alternatieven zijn neutraal beoordeeld. Voor een toelichting op deze effecten wordt verwezen naar het MER.

3.2.4 LUCHTKWALITEIT

Voor het MER zijn voor alternatief 2 de effecten voor het aspect luchtkwaliteit kwantitatief getoetst aan de wettelijke normering en kwalitatief aan de hand van de berekende concentraties van de maatgevende stoffen NO₂ en PM₁₀. Voor alternatief 2+ zijn deze effecten eveneens kwantitatief bepaald. Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteitseisen in zowel alternatief 2 als alternatief 2+ niet worden overschreden en is geconcludeerd dat dit aspect geen belemmering vormt voor de ontwikkeling.¹ Alternatief 2 en 2+ zijn voor het aspect luchtkwaliteit derhalve niet onderscheidend, de effecten zijn licht negatief. Voor een toelichting op deze effecten wordt verwezen naar het MER.

3.2.5 EXTERNE VEILIGHEID

Alternatief 2 en 2+ zijn voor het aspect externe veiligheid niet onderscheidend en als neutraal beoordeeld. Voor een toelichting op deze effecten wordt verwezen naar het MER.

3.2.6 NATUUR (FLORA EN FAUNA EN BESCHERMDE NATUURGEBIEDEN)

Alternatief 2 en alternatief 2+ zijn voor het aspect natuur niet onderscheidend op beschermde gebieden. Wel is er sprake van een verschil met betrekking de effecten op beschermde soorten. Alternatief 2+ is daarbij negatiever beoordeeld dan alternatief 2. De verschillen zijn echter niet zo groot dat dit in een score tot uitdrukking is gebracht.

- Beschermde soorten:
 - Vogels: in beide alternatieven verdwijnen mogelijk als gevolg van de werkzaamheden jaarrond beschermde nesten. Indien de werkzaamheden in het broedseizoen plaatsvinden, vindt verstoring van broedende vogels en mogelijk vernietiging van nesten plaats. Werkzaamheden buiten het broedseizoen hebben geen verstoring effect op vogels. In alternatief 2 is met name aan de oostkant sprake van het kappen van bomen, aan de westkant is een damwand voorzien waardoor de meeste bomen aan de westkant behouden blijven. Het nieuwe voorkeursalternatief voorziet tussen de Herenweg en de Leidschevaart in een parallelweg met talud waardoor ook bomen aan de westkant moeten worden gekapt. Dit is een negatiever effect, welke echter niet tot een andere eindscore leidt.
 - Vissen: niet onderscheidend. In beide alternatieven zal het verleggen van sloten leiden tot een tijdelijke verstoring en het onopzettelijk doden van beschermde vissoorten. Permanente vernietiging is niet aan de orde omdat er nieuwe sloten gegraven worden. Ook het vervangen van de brug over de Leidschevaart kan leiden tot verstoring in verband met trillingen bij hei-werkzaamheden.
 - Vleermuizen: effecten op de rosse vleermuis (tabel 3 bijlage IV HR) worden in beide alternatieven verwacht als gevolg van het kappen van bomen bij de Herenweg en de Brug over de Leidschevaart. Hierdoor verdwijnen mogelijk verblijfplaatsen van de rosse vleermuis. Er is geen sprake van verlies van vliegroutes en foerageergebied bij de Herenweg aangezien aan één kant de bomen blijven staan. Wel kunnen de werkzaamheden mogelijk een verstoring werking hebben op het foerageergebied. Bij de Leidschevaart kunnen de werkzaamheden een verstoring werking hebben op de vliegroute en het foerageergebied. Door het kappen van de bomen en/of het verbreden van de brug kunnen vliegroutes zelfs verdwijnen. In het nieuwe voorkeursalternatief is het effect mogelijk groter omdat daar meer bomen worden weggehaald. Ook kan het kappen van de bomen zorgen voor verlies van foerageergebied. Beide alternatieven kunnen een verstoring werking hebben op de vliegroute bij de brug over de Drecht.

¹ Arcadis, Onderzoek luchtkwaliteit t.b.v. bestemmingsplannen wegverbreding N207 Leimuiden – Alphen aan de Rijn, versie A, 12 maart 2013.

- Grondgebonden zoogdieren, Amfibieën en reptielen: niet onderscheidend. In beide alternatieven is in de aanlegfase mogelijk sprake van tijdelijke verstoring en het onopzettelijk doden van algemeen beschermde (tabel 1) soorten voor de duur van de werkzaamheden. Daarnaast zal er een permanente afname van geschikt leefgebied zijn door de verbreding van de weg. Aangezien er echter voldoende geschikt leefgebied over blijft, zal deze afname van leefgebied geen effect hebben op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Er treden geen zwaar beschermde soorten op (tabel 2 en 3), dus hier zal geen effect op zijn.
- Flora, vlinders, libellen en andere soorten ongewervelden: niet onderscheidend. Omdat deze beschermde soorten niet worden verwacht in het plangebied, zijn er geen effecten te verwachten.

3.2.7 LANDSCHAP

Alternatief 2 en 2+ zijn voor het aspect landschap beperkt onderscheidend ter hoogte van de Leidschevaart, dit komt niet tot uitdrukking in de eindbeoordeling. Per saldo zijn beide alternatieven licht negatief beoordeeld:

- De invloed op landschappelijke structuren is neutraal (0). De weg volgt de huidige wegas. Uitbreiding naar oostzijde ontziet de waardevolle lijn Herenweg.
- De openheid wordt door de verbreding niet veranderd. De invloed is daarom neutraal (0)
- De invloed op kenmerkende landschapselementen is licht negatief (-). Beplanting aan de oostzijde is in de Vierambachtspolder (trajectdeel 3) vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet gewenst (landschapsvisie N207 Noord), daarmee heeft de kap van deze beplanting geen negatief effect vanuit landschappelijk oogpunt. De kleine bouselementen in de Wassenaarsche Polder (trajectdeel 4) benadrukken de openheid. Aantasting van deze elementen is licht negatief. Het effect van alternatief 2+ is iets groter dan alternatief 2. De aansluitingen op de N207 zijn groot en onderbreken de continue lijn van de weg. Ter hoogte van de Leidschevaart moeten voor zowel alternatief 2 als 2+ tevens extra bomen gekapt worden. Alternatief 2+ heeft met de taluds van de parallelweg een groter ruimtebeslag dan alternatief 2 waardoor ook bomen aan de westzijde van de N207 tussen de aansluiting Herenweg en de Leidschevaart worden gekapt.

3.2.8 CULTUURHISTORIE

Alternatief 2 en 2+ zijn voor het aspect cultuurhistorie niet onderscheidend en beiden licht negatief beoordeeld. Voor een toelichting op deze effecten wordt verwezen naar het MER.

3.2.9 ARCHEOLOGIE

Binnen het studiegebied liggen ter hoogte van de Leidschevaart zones met een middelhoge verwachting op sporen uit de Middeleeuwen en Nieuwe tijd (bewoningslinten, ontginningsassen). In alternatief 2+ is het ruimtebeslag ter hoogte van de Leidschevaart aan de westzijde groter ten opzichte van alternatief 2 vanwege de toepassing van taluds. Dit leidt echter niet tot een andere eindbeoordeling.

Tussen de Leidschevaart en de Kerkweg verschillen de alternatieven iets in ligging; alternatief 2 gaat uit van verbreding in oostelijke richting en alternatief 2+ gaat uit van verbreding in westelijke richting. Het gebied heeft hier een lage archeologische verwachtingswaarde.

Alternatief 2 en 2+ zijn voor het aspect archeologie niet onderscheidend en beiden als negatief beoordeeld. Voor een toelichting op de effecten wordt verwezen naar het MER.

3.2.10 BODEM EN WATER

In beide alternatieven is sprake van beïnvloeding van het grondwatersysteem vanwege tijdelijke bemaling bij de aanleg van een brug of tunnel. Voor alternatief 2 is bij de Leidschevaart tevens sprake van de toepassing van damwanden, bij alternatief 2+ zijn taluds voorzien. Bij het gebruik van damwanden kan de stromingsrichting van grondwater worden beïnvloedt. Deze beïnvloeding van het grondwater is in beide alternatieven licht negatief beoordeeld.

Alternatief 2 en 2+ zijn voor de aspecten bodem en water niet onderscheidend, beiden zijn neutraal danwel licht negatief beoordeeld op de criteria. Voor een toelichting op de effecten wordt verwezen naar het MER.

3.2.11 RUIMTEGEBRUIK

Alternatief 2 en 2+ zijn voor het aspect ruimtegebruik beperkt onderscheidend voor het criterium landbouw, dit komt niet tot uitdrukking in de eindbeoordeling:

- Landbouw: het ruimtebeslag op landbouw is voor alternatief 2 circa 11 hectare. In alternatief 2+ is het ruimtebeslag per saldo circa 0,2 ha extra indien de westelijke parallelweg tot de Kerkweg wordt aangelegd. Indien ook tussen de Kerkweg en de rotonde Vriezenweg een westelijke parallelweg wordt gerealiseerd, is het ruimtebeslag per saldo circa 1 ha extra. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat in alternatief 2 een deel van de bestaande oostelijke parallelweg wordt aangepast terwijl in alternatief 2+ op dat deel een nieuwe parallelweg wordt aangelegd aan de westzijde. Dit leidt niet tot een verschil in eind beoordeling, beide alternatieven zijn beoordeeld als licht negatief.

Voor een toelichting op de effecten Wonen/Werken/Recreatie zijn de alternatieven niet onderscheidend (score neutraal) en wordt verwezen naar het MER.

3.2.12 SOCIALE ASPECTEN

Alternatief 2 en 2+ zijn voor het aspect sociale aspecten onderscheidend:

- Barrièrewerking: de fietsverbinding noord-zuid wordt in beide alternatieven verbeterd door de nieuwe parallelweg langs de N207 tussen de Kerkweg en de Herenweg, er hoeft niet meer omgefietst te worden via Rijnsaterwoude. Met de nieuwe parallelweg komt er een nieuwe aansluiting met de Herenweg. In alternatief 2 is sprake van een kruising met de N207 om het vanaf de Herenweg de oostelijke parallelweg te bereiken. In alternatief 2+ is door de nieuwe westelijke parallelweg geen oversteek met de N207 nodig. Beide alternatieven zijn daarvoor positief beoordeeld. Langzaam verkeer zal in Leimuiden vanwege de nieuwe passage een korte omweg moeten maken via het nieuwe viaduct, dit gaat om maximaal 400 meter. Dit is in beide alternatieven beoordeeld als een licht negatief effect. De totaal score is daarmee per saldo licht positief voor alternatief 2 en 2+.
- Sociale veiligheid: De onderdoorgangen bij de Kruisweg en de Eisenhowerlaan blijven in beide alternatieven het zelfde. De onderdoorgang Kerkweg wordt in beide alternatieven vervangen door een grotere tunnel. De alternatieven verschillen alleen voor de aansluiting bij de Herenweg. In alternatief 2 kunnen fietsers via een eigen fietspad oversteken om de (nieuwe) parallelweg aan de oostzijde te bereiken als zij vanaf het zuiden via de parallelweg aan de westkant komen. Dit komt de sociale veiligheid ten goede en is beoordeeld als licht positief. In alternatief 2+ is eveneens een parallelweg aanwezig maar dan zonder oversteek met de N207. Dit komt de sociale veiligheid nog meer ten goede. Alternatief 2+ is om die reden positief beoordeeld.

3.3 CONCLUSIE

De verplaatsing van de parallelweg tussen de Herenweg en de Kerkweg van de oostzijde naar de westzijde van de N207 is beperkt van invloed op de in het MER opgenomen milieueffecten voor natuur (vogels en vleermuizen) en sociale aspecten. De effecten op natuur kunnen met de mitigerende maatregelen, zoals het plaatsen van nestkasten en werken buiten het vogelbroedseizoen, worden beperkt (zie ook MER).

Bij de aspecten verkeer (kruispunt Herenweg), geluid, lucht en ruimtebeslag is door de locatie van de parallelweg (en rijlijnen) wel sprake van een verschil tussen de alternatieven 2 en 2+, echter dat leidt niet tot een andere eindbeoordeling.

Op basis van deze analyse wordt geconcludeerd dat de effecten van het nieuwe voorkeursalternatief niet tot andere inzichten in de milieueffecten leiden.

Colofon

OPLEGNOTITIE MER N207 ALPHEN AAN DEN RIJN - LEIMUIDEN

OPDRACHTGEVER:

Provincie Zuid-Holland

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

F.K. Krijgsman

GECONTROLEERD DOOR:

E.H.C. Beishuizen

VRIJGEGEVEN DOOR:

E.H.C. Beishuizen

29 mei 2013

076998435:C

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.