



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervolgdocument Reikwijdte en Detailniveau

m.e.r. planuitwerking Azo Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Colofon

Uitgegeven door Rijkswaterstaat

Datum 3 juni 2021

Versie 2.0

Status Definitief

Inhoud

1	Inleiding	04
1.1	Achtergrond en doel van dit document	04
1.2	Vervolg van de tweede fase m.e.r. en vervolgdokument Reikwijdte en Detailniveau	05
1.3	Aanleiding tot het maken van een milieueffectrapportage	05
1.4	Doel van het milieueffectrapport (MER)	06
1.5	Leeswijzer	06
2	Doelstelling en voorkeursbeslissing uit de verkenning (eerste fase m.e.r.)	07
2.1	Doelstelling	07
2.2	Gekozen voorkeursalternatief	09
2.3	Uitwerking alternatief 3+	09
3	Mogelijke effecten	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Relevante effecten	10
3.3	Beoordeling effecten	11
3.4	Verzachtende Mitigerende en compenserende maatregelen	15
3.5	Leemte in kennis	15
3.6	Monitoring	15
4	Te volgen procedure	16
4.1	Projectbesluit en 1 ^e en 2 ^e fase MER	16
4.2	Te doorlopen procedurestappen	16

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en doel van dit document

De Azo Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda vervult een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van Greenport, Greenport Boskoop, Rotterdam (Haven) en Westland-Oostland. Daarnaast is de Azo onderdeel van een Europese hoofdweg, de E25. Door groei van het verkeer komt de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk te staan. Het traject tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda is een grote bottleneck in de doorstroming tussen Rotterdam en Utrecht. Bij de op- en afritten bij Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht gebeuren daarnaast veel ongelukken.

Om deze redenen heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (nu: de minister van Infrastructuur en Waterstaat) besloten om op 13 februari 2017 een MIRT-Verkenning Azo Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda te starten.

Tijdens de verkenning hebben we een breed pakket van maatregelen onderzocht. Dit heeft geleid tot het onderzoeken van drie alternatieven¹. Deze alternatieven voor verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de Azo zijn onderzocht op doelbereik, de verkeerseffecten, kosten en baten en milieugevolgen. Voor dit onderzoek hebben we een Milieueffectrapport (MER) deel 1 opgesteld. Het onderzoek heeft plaatsgevonden volgens de daarvoor in januari 2018 opgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

In het eerste fase MER hebben we de verkeersproblemen verder uitgewerkt. Ook zijn we ingegaan op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij is gebruikgemaakt van de informatie uit de Notitie kansrijke alternatieven. Op basis van de informatie in het MER hebben we gekozen voor alternatief 3 als basis voor het voorlopig voorkeursalternatief (VVKa). Op basis van het Milieueffectrapport deel 1 van oktober 2018 (resultaat van eerste fase milieueffectrapportage (m.e.r.)) heeft de Commissie voor de milieueffect-rapportage (Cmer) op 10 januari 2019 een voorlopig tussentijds toetsingsadvies uitgebracht. Mede op basis van dit advies is het 'Milieueffectrapport deel 1' aangepast (versie maart 2019). Alternatief 3 hebben we verder geoptimaliseerd. Daartoe zijn vier varianten voor de optimalisatie uitgewerkt, met aandacht voor doorstroming van verkeer en veiligheid. Op basis daarvan is een nieuw alternatief 3+ ontstaan. Dat is gekozen als voorkeursalternatief (VKA). De optimalisatie ten opzichte van alternatief 3 is een aanpassing van de indeling van rijstroken in het Gouwe-aquaduct.

Hierna heeft de Cmer op 5 maart 2019 opnieuw een advies uitgebracht. De minister heeft kennisgenomen van dit advies en op 11 maart 2019 de keuze voor het VKA 3+ in een brief aan de Tweede Kamer vastgelegd. De beschrijving van het gekozen alternatief staat in de 'Notitie voorkeursalternatief'². Kort samengevat beoogt het Voorkeursalternatief een verbreding van de Azo en een deel van de A12 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken. In de richting Utrecht wordt het gehele tracé verbreed. In de richting Rotterdam wordt het deel tussen de pergola (onderdoorgang van de Azo onder de A12) en de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel verbreed. Het Voorkeursalternatief draagt bij aan een betere doorstroming en vergroot de verkeersveiligheid.

Na de keuze van het voorkeursalternatief zitten we nu in de planuitwerkingsfase van het project. Tijdens deze fase werken we het voorkeursalternatief nader uit in een (Ontwerp) Projectbesluit. Voor het Ontwerp-Projectbesluit stellen we een Milieueffectrapport deel 2 op (resultaat van tweede fase m.e.r.). In dit rapport onderzoeken en beoordelen we het nader uitgewerkte alternatief op diverse (milieu-)effecten.

¹ Het resultaat van de analytische fase staat in de Notitie reikwijdte en detailniveau MIRT Verkenning Azo Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda (Ministerie van IenW, januari 2018).

² Deze documenten zijn te vinden op www.mirtazonieuwerkerkgouda.nl/home/default.aspx

Het Vervolgdocument Reikwijdte en Detailniveau is een informatief document en heeft geen formele juridische status. Een zienswijze op de VDRD is niet mogelijk. In een eerdere projectfase, van de verkenning, heeft de NRD ter inzage gelegen, als aankondiging van de eerste fase m.e.r. Daar was wel inspraak op mogelijk. Inzicht in zowel de NRD als ook de zienswijzen en reacties hierop is te vinden op de projectwebsite www.mirtazonieuwerkerkgouda.nl.

Doel van dit VDRD is om betrokkenen voor de start van de planuitwerkingsfase te informeren hoe en met welk detailniveau het onderzoek voor de tweede fase MER plaatsvindt. Ook geven we aan het eind van dit document informatie over het verdere verloop van de te volgen wettelijke procedure voor dit project en de mogelijkheden voor inspraak in het vervolg van het project.

1.2 Vervolg van de tweede fase m.e.r. en vervolgdocument Reikwijdte en Detailniveau

In de planuitwerkingsfase werken we het gekozen voorkeursalternatief uit naar het detailniveau van een Projectbesluit. Ter onderbouwing van dit besluit stellen we een Projectmilieueffectrapport (MER) op overeenkomstig artikel 7.22 en verder van de Wet milieubeheer (vanaf 1 juli 2022 op basis van de Omgevingswet). Doel van dit Vervolgdocument Reikwijdte en Detailniveau is zoals hierboven al aangegeven om betrokkenen vooraf te informeren over hoe en met welk detailniveau het onderzoek voor de tweede fase MER plaatsvindt. Er staat in welke varianten we onderzoeken in het MER en welke milieuaspecten/-effecten we in beeld brengen. Zo geven we aan wat de beoordelingscriteria zijn.

1.3 Aanleiding tot het maken van een milieueffectrapportage

m.e.r.-procedure

Voor de aanpassingen aan de Azo Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda doorlopen we de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.). Meer informatie over de m.e.r.-procedure vindt u op de website van de Omgevingswet³.

m.e.r.-plicht

De m.e.r. is verplicht op grond van nationale en Europese wetgeving bij activiteiten met mogelijk aanzienlijke milieueffecten. Het doel van de m.e.r. is om te verzekeren dat er adequate milieu-informatie beschikbaar is om een besluit te nemen over dergelijke activiteiten.

De activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn, staan in het Besluit milieueffectrapportage. De m.e.r.-procedure mondt uit in een rapport, het milieueffectrapport (MER). De inhoudelijke vereisten voor een MER staan in artikel 7.23 van de Wet milieubeheer. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet vervalt de Wet Milieubeheer en worden de eisen aan een milieueffectrapportage vastgelegd in de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit.

Bij het project Azo Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda was het voor het Voorkeurs-alternatief niet verplicht om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Toch heeft de minister vanwege de zorgvuldigheid ervoor gekozen om de m.e.r.-procedure te volgen. Zo kunnen we ook alle relevante milieu-informatie betrekken bij de besluitvorming over het uitgewerkte voorkeursalternatief.

De m.e.r.-procedure startte op 18 januari 2018 met de kennisgeving van het voornemen een MER te gaan opstellen.

³ iplo.nl/regelgeving/instrumenten/milieueffectrapportage/

1.4 Doel van het milieueffectrapport (MER)

In het MER beschrijven we de (milieu)effecten van de voorgenomen maatregelen en vergelijken we deze met de autonome ontwikkeling zoals die in 2040 wordt voorzien⁴. Op deze manier krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure koppelen we aan de ‘moederprocedure’, in dit geval de Omgevingswet-procedure.

1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) vindt u een beschrijving van de doelstelling en het voorgenomen alternatief uit de notitie voorkeursbeslissing. Daarnaast beschrijft het ook de varianten van het voorkeursalternatief, die in de m.e.r. onderzocht worden. Hoofdstuk 3 geeft aan welk milieuonderzoek we uitvoeren en welk detailniveau dit heeft. In hoofdstuk 4 vindt u informatie over het verdere verloop van de procedure.

⁴ De autonome ontwikkeling omvat alle ontwikkelingen en activiteiten die met enige zekerheid zullen plaatsvinden, ook al gaat het project Azo niet door.

2 Doelstelling en voorkeursbeslissing uit de verkenning (eerste fase m.e.r.)

2.1 Doelstelling

Doel van het project is het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op het traject A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda in beide richtingen. Hierdoor verbetert de betrouwbaarheid van de reistijd en de robuustheid van het verkeersnetwerk van het gebied. Het project levert zo een bijdrage aan de economische ontwikkeling van de zuidelijke Randstad. Daarbij geldt als randvoorwaarde dat de maatregelen aan de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda geen onaanvaardbare negatieve gevolgen hebben voor de doorstroming op andere delen van rijkswegen (geen afwenteling).



Figuur 2-1: Plangebied Planuitwerking project A4 Burgerveen - N14

Figuur 1: ligging van de A20 en onderliggend (provinciaal) wegennet

2.2 Gekozen voorkeursalternatief

In de eerste fase van de verkenning hebben we een groot aantal mogelijke maatregelen bekeken. Dit heeft geleid tot een selectie van drie kansrijke alternatieven en aanvullende maatregelen. Een beschrijving van deze selectie is te vinden in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van januari 2018. De NRD vormde de basis voor de beoordelingsfase binnen de verkenning. In de beoordelingsfase heeft de minister de volgende drie alternatieven bekeken:

- **Alternatief 1:** verbreden van de A20 tussen de aansluitingen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht (wegvak 1) naar 2 x 3 rijstroken, zonder verbreding van het wegvak tussen de aansluiting Moordrecht en het Gouwe-aquaduct (wegvak 2), maar wel met aanpassingen infrastructuur en maatregelen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.
- **Alternatief 2:** verbreden van wegvak 1 naar 2 x 3 rijstroken (als in alternatief 1) en verbeteren van de verkeersveiligheid en beter benutten van de parallel-structuur door het geheel af te sluiten van de toerit in westelijke richting van de aansluiting Gouda.
- **Alternatief 3:** verbreden van de A20 tussen de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel en het Gouwe-aquaduct (wegvakken 1 en 2) naar 2 x 3 rijstroken.

Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen

Bij de drie alternatieven zijn in samenwerking met regionaal bestuurlijke partners aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen benoemd. Dit zijn maatregelen die kunnen bijdragen aan het verder verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Dergelijke maatregelen richten zich op:

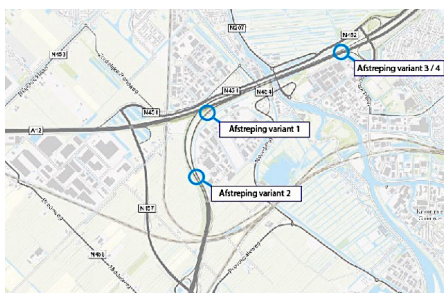
- het beïnvloeden van verkeersstromen en weefbewegingen;
- het beter benutten van de capaciteit (bijvoorbeeld van de parallelstructuur) en;
- het verminderen van de drukte in de spitsen en op drukke punten van het netwerk.

Bij alle drie de onderzochte alternatieven hebben we dezelfde aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen meegenomen. Sommige van deze maatregelen kunnen we misschien al nemen voor de voorgenomen verbreding van de A20 wordt gerealiseerd. Het initiatief voor sommige aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen ligt niet bij Rijkswaterstaat, maar bij bestuurlijke partners zoals de provincie en omliggende gemeenten.

Optimalisaties alternatief 3

Op basis van het voorlopige advies van de commissie MER hebben we vier varianten vergeleken die alternatief 3 verder optimaliseren:

- Variant 1 en 2 gaan uit van twee rijstroken vanaf de A20 in het Gouwe-aquaduct in de richting van Utrecht. In variant 1 vindt de overgang van drie naar twee rijstroken zo dicht mogelijk bij het samenvoegen met de A12 plaats. In variant 2 gebeurt dit eerder (zie figuur 2).
- Bij de varianten 3 en 4 lopen de drie rijstroken van de A20 door in het Gouwe-aquaduct. In het aquaduct komen dan vijf rijstroken (twee van de A12, drie van de A20). Vanwege de beperkte ruimte komt er in plaats van een vluchtstrook een redresseerstrook. Een redresseerstrook is een verharde strook die aanwezig is langs de buitenste rijstrook van de A20-rijbaan om uit de koers geraakte voertuigen op te vangen en terug op koers te brengen.
- In variant 3 vindt de overgang van vijf naar vier rijstroken pas plaats na het Gouwe-aquaduct bij de aansluiting Gouda (de meest linkse rijstrook gaat eraf).
- Bij variant 4 is deze 'afstreping' van een rijstrook niet nodig. Bij deze variant gaat de rechterrijstrook over in de afrit naar Gouda. In het bestaande aquaduct is er ruimte om een extra rijstrook in te voegen. Wel moet er dan een herindeling van de rijstroken en vluchtstrook plaatsvinden (van huidige vier rijstroken met vluchtstrook naar in totaal vijf rijstroken en redresseerstrook). Er is dus geen vergroting of wijziging van het Gouwe-aquaduct nodig.



Figuur 2: afstreping bij de onderzochte varianten

2.3 Uitwerking alternatief 3+

Het gekozen voorkeuralternatief is uiteindelijk geworden alternatief 3+: de variant van alternatief 3 met drie rijstroken van de A20 die doorlopen in het aquaduct en waarvan de rechterrijstrook overgaat in de afrit Gouda (afvallende rijstrook).

Deze variant 4 van alternatief 3 leidt tot een duidelijke verbetering van de doorstroming (ten opzichte van alternatief 3 zoals beschouwd in de eerste fase m.e.r.). Bovendien kunnen we deze variant realiseren met weinig extra kosten. Variant 4 heeft de voorkeur boven variant 3 omdat bij variant 4 geen afstropping nodig is. Dit is beter voor de verkeersveiligheid. De risico's die overblijven kunnen we bovendien beheersen. De maatregelen die hiervoor kunnen worden ingezet, liggen onder meer op het gebied van verkeersmanagement, zoals het stimuleren van het beter benutten van de parallelstructuur vanuit de richting Den Haag. Andere mitigerende maatregelen zijn het verlagen van de maximumsnelheid naar 100 km/u en een bedieningssysteem voor de vijf rijstroken in het aquaduct (als bij spitsstroken). In de planuitwerking worden deze maatregelen nader onderzocht.

Afrit Gouda is bij alternatief 3+ bovendien beter bereikbaar voor verkeer vanaf Den Haag dan bij variant 3.

2.4 Planuitwerkingsfase

Nu het voorkeuralternatief is vastgesteld werken we dat in de planuitwerkingsfase nader uit. Concreet gaat het om uitwerking van de volgende maatregelen:

- het verbreden van de A20 tussen de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda naar 2 x 3 rijstroken (inclusief de verschuiving van de weg in zuidoostwaartse richting);
- onderzoek naar het aanpassen van de aansluitingen (zo nodig inclusief kruispunten) op het onderliggend wegennet om terugslag op het hoofdwegennet te voorkomen dan wel om neveneffecten van de verbreding (zoals geluid, doorstroming) op het onderliggend wegennet van de A20 te mitigeren.

Daarnaast vallen onderstaande onderdelen binnen de planuitwerking:

- het in de geluidsonderzoeken meenemen van de saneringsmaatregelen in het plangebied. Deze worden vastgelegd in een Saneringsbesluit (voorzien eind 2021) van het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG);
- het uitwerken van aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen voor zover deze passen binnen planning en budget van het project.

3 Mogelijke effecten

3.1 Inleiding

In de tweede fase m.e.r. beschrijven en beoordelen we een breed scala aan mogelijke (milieu)effecten van het gekozen voorkeursalternatief. We kijken zowel naar effecten tijdens de aanleg als naar effecten in de gebruiksfase. Ook wordt er een passende beoordeling opgesteld waarin de effecten van het project op de instandhoudingsdoelstellingen van nabijgelegen Natura 2000-gebieden worden bekeken.

Verder brengen we in deze fase m.e.r. de effecten van het voorkeursalternatief in beeld en vergelijken deze met de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling is de toekomstige situatie in 2040 als we de A20 niet zouden aanpassen en andere geplande ontwikkelingen wel plaatsvinden. Bij het bepalen van de autonome ontwikkeling kijken we naar de ontwikkelingen uit het verkeersmodel Nederlands Regionaal Model 2021 (NRM). Hierin staat onder andere de landelijke aanpassing van de maximumsnelheid op rijkswegen naar 100 kilometer per uur tussen 06.00 en 19.00 uur.

Ook houdt dit model rekening met andere wegenprojecten zoals:

- Rotterdamse Baan;
- RijnlandRoute;
- Blankenburgverbinding;
- A16 Rotterdam;
- A4 Haaglanden - N14
- A4 Burgerveen - N14;
- A27 Houten – Hooipolder.

Paragraaf 3.2 beschrijft naar welke relevante effecten we gaan kijken in de tweede fase m.e.r. De wijze waarop we de effecten beschrijven en beoordelen staat in paragraaf 3.3 in tabel 3.1 (Beoordelingskader m.e.r.). De paragrafen 3.4 tot en met 3.6 lichten kort de onderdelen van het MER toe over mitigatie en compensatie, leemten in kennis en monitoring.

3.2 Relevante effecten

Binnen het MER kijken we naar de gevolgen van het project voor verkeer, lucht, geluid, natuur, cultuurhistorie, archeologie, water, bodem, landschap en veiligheid. Maar ook naar de mogelijkheden voor een duurzame leefomgeving, bijvoorbeeld op het gebied van:

- a. energie en klimaat;
- b. duurzame gebiedsontwikkeling;
- c. ruimtelijke kwaliteit en vormgeving.

Ad a. Energie en klimaat

In de planuitwerkingsfase werken we het voorkeursalternatief 3+ meer in detail uit en toetsen het op duurzaamheid. We kijken zowel naar klimaatmitigatie als naar klimaatadaptatie. Maatregelen voor klimaatmitigatie richten zich op reductie van CO₂ en energiebesparing. We brengen de CO₂ emissies en de mate van circulariteit (in ieder geval) kwalitatief in beeld. Bij circulariteit kijken we of we bestaande materialen in het studiegebied (grond, bruggen, wegdek, geluidswallen of schermen en dergelijke) kunnen benutten in het ontwerp van het voorkeursalternatief. Zo kunnen we mogelijk het gebruik van milieubelastende grondstoffen voorkomen en verminderen. Ook onderzoeken we het gebruik van herbruikbare materialen zoals hout.

De klimaat stresstest Hoofdwegennet (HWN)⁵ wijst op de risico's van bodemdaling en overstromingen voor dit deel van de snelweg. Met klimaatadaptie proberen we dergelijke risico's tegen te gaan. We kijken naar onderwerpen als:

- afvoer van het regenwater;
- de waterberging (opslagcapaciteit van water);
- het ontwerp van kunstwerken (zoals onderdoorgangen, viaducten en bruggen), waterkeringen en wegluchamen (verharding, bovenbouw, onderbouw);
- droogte, wind en hitte.

Bij dit alles houden we rekening met de klimaatscenario's en de onzekerheid die daarmee samenhangt. Het smelten van asfalt kan bijvoorbeeld voor problemen zorgen door de steeds vaker voorkomende hete dagen.

Ad b. Duurzame gebiedsontwikkeling

We gebruiken het instrument Omgevingswijzer om samen met de omgeving te komen tot een visie op de duurzame ontwikkeling van een gebied. De Omgevingswijzer helpt om duurzaamheid en integraliteit inzichtelijk te maken. Dat leidt tot een beeld van kansen en risico's voor twaalf duurzaamheidsthema's. Door de Omgevingswijzer samen met regionaal bestuurlijke partners in te vullen, wordt gewerkt aan een gezamenlijk beeld. Dit leidt tot ruimtelijke samenhang en synergie. Meer informatie over de Omgevingswijzer is te vinden op www.omgevingswijzer.org.

Ad c. Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving

In samenhang met de omgeving ontwerpen en realiseren we nieuwe infrastructuur. Hierbij vindt afstemming plaats met regionaal bestuurlijke partners en worden verschillende opties voor de inpassing van de weg in diens omgeving voorgelegd tijdens de participatie-momenten van het project. Met de participatie beogen we transparantie en een brede betrokkenheid van belanghebbenden. Meer over de participatie kunt u vinden op onze projectwebsite www.mirtazonieuwerkerkgouda.nl.

Door aandacht te besteden aan het ruimtelijk ontwerp van het project komen we tot een betere inpassing van de weg in de omgeving.

3.3 Beoordeling effecten

Voor elk van de thema's die we onderzoeken in de tweede fase m.e.r. hebben we het beoordelingskader nader uitgewerkt met een beschrijving van de methodiek voor effectbepaling en –beoordeling (zie tabel 3.1). Dezelfde tabel hebben we voor de eerste fase m.e.r. gebruikt. Voor de tweede fase m.e.r. hebben we de tabel aangepast met aspecten die we meer gedetailleerd onderzoeken in de planuitwerkingsfase.

De autonome ontwikkeling zoals voorzien in 2040 fungeert als referentie voor de beoordeling van de effecten. De effectbeschrijving wordt waar mogelijk en zinvol kwantitatief onderbouwd (onderbouwen met getallen). Als het niet mogelijk is om de effecten te kwantificeren, beschrijven we de effecten kwalitatief.

⁵ Zie ook: mirtazonieuwerkerkgouda.nl/bibliotheek/documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1293097

Tabel 3-1: Beoordelingskader MER

Hoofdaspect	Niveau 2	Niveau 3	Indicator
Verkeer en vervoer	Doorstroming en bereikbaarheid	Doorstroming	I/C verhouding
			Reistijdfactor (spits t.o.v. freeflow) voor belangrijke H-B relaties
			Effect op filekiemen (kwalitatief)
			Betrouwbaarheid van reistijden
			Robuustheid van het netwerk (kwalitatief)
			Toekomstvastheid
Verkeer en vervoer		Bereikbaarheid	Bereikbaarheid woon-werkverkeer (kwalitatief)
			Barrièrewerking
			Intensiteiten op hoofdwegen
Verkeer en vervoer		Netwerkeffect (ook voor het onderliggend wegennet)	Intensiteiten op onderliggend wegennet
			Vervoersprestatie (voertuigkilometers/jaar) per wegcategorie
Externe effecten	Verkeersveiligheid	Hoofdwegennet	Kans op ongevallen (kans*voertuigkilometer)
		Onderliggend wegennet	Kans op ongevallen (kans*vtgkm)
	Leefbaarheid	Geluid	Aantal woningen per geluidsklasse
			Geluidbelast oppervlak
			Geluidhinder
			Slaapverstoring
			Cumulatie van geluid (weg/rail/industrie)
			Geluidbelasting ter plaatse van aanwezige (geluidgevoelige) bestemmingen
Externe effecten		Lucht	Emissie NOc2, PM2,5 en PM10 (per jaar)
			Aantal woningen per concentratieklasse NO2
			Aantal woningen per concentratieklasse PM10 en PM2,5

Hoofdaspect	Niveau 2	Niveau 3	Indicator
		Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico: (dreigende) overschrijding PR-plafond en aanwezigheid bestaande of geprojecteerde (zeer) kwetsbare gebouwen en kwetsbare locaties
			Aandachtsgebieden: wijziging in de aanwezigheid bestaande of geprojecteerde (zeer) kwetsbare gebouwen en kwetsbare locaties
		Gezonde leefomgeving	Kwalitatief
		Hinder in de aanlegfase	Kwalitatief
	Ruimtelijke kwaliteit (gebruikswaarde)	Gebruikswaarde (wonen, werken, recreatie en land-/tuinbouw etc.)	Kwalitatief
		belevingswaarde statisch (omwonenden) en dynamisch (gebruiker OWN en gebruiker nieuwe infra)	Kwalitatief
		toekomstwaarde (mensen, milieu en economie (people, planet, profit))	Kwalitatief
	Energie en materialen	Energiegebruik aanleg en onderhoud infrastructuur	Kwalitatief
		Energiegebruik weggebruikers	TJ/jaar
		Gebruik primaire grondstoffen (Lifecycle)	Kwalitatief
		Emissie broeikassen gebruik	Hoeveelheid per jaar

Hoofdaspect	Niveau 2	Niveau 3	Indicator
	Bodem, water en klimaatadaptatie	Oppervlaktewater	Kwaliteit
			Kwantiteit (grondwatersysteem)
			Waterhuishouding
		Grondwaterkwaliteit	verandering gemiddelde kwaliteit (diffuse verontreinigingen)
			verandering van aanwezige verontreinigingen
		Grondwaterkwaliteit	Kwantiteit (grondwatersysteem)
		Bodemkwaliteit	Mate waarin de ingreep invloed heeft op de bodemkwaliteit
			Aantal bodemverontreinigingen en ernst van de bodemverontreiniging
		Bodemkwaliteit	Mate waarin grondverzet nodig is voor de realisatie
			Mate waarin de ingreep invloed heeft op de zetting van de bodem.
	Klimaatadaptatie in relatie tot klimaatscenario's	Risico's wateroverlast	
		Risico's droogte	
		Invloed op waterkering	
		Combinatie met bodemdaling	
	Natuur	Natura2000	Invloed op wezenlijke kenmerken en waarden
		NatuurNetwerk Nederland	Kwantitatief (zoals geluid (42 en 47 dB contour) en stikstof) en kwalitatief
		Weidevogelgebieden	Geluid (kwantitatief 42 en 47 dB contour)
		Houtopstanden	Omgevingswet en APV- kwantitatief
		Beschermde dier- en plantensoorten	Kwantitatief
		Rode lijst soorten	Kwalitatief
	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschapsstructuur	kwalitatief
		Landschapselementen	Kwalitatief
		Belevingswaarde (ruimtelijke kwaliteit)	Kwalitatief
Aardkundige waarden		Kwalitatief	
Cultuurhistorische waardevolle objecten en structuren		Kwalitatief	
Archeologische monumenten		Kwalitatief	
Archeologische waarden		Kans op aantasting	

3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

In het MER beschrijven we per milieuthema keuzes en maatregelen. Die keuzes en maatregelen voorkomen, beperken of doen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu teniet. Mocht dit niet (volledig) haalbaar zijn, dan kunnen we maatregelen nemen om de nadelige gevolgen voor het milieu te compenseren. Het MER motiveert de effectiviteit van deze maatregelen. Verder presenteert het MER de 'winst' in het beperken van milieugevolgen van het voorkeursalternatief. Zo kunnen we deze vergelijken met en zonder toepassing van mitigerende maatregelen.

3.5 Leemte in kennis

Het MER geeft aan welke belangrijke informatie niet beschikbaar is en welke gevolgen dit heeft voor de effectbepaling en -beoordeling. Waar mogelijk geven we aan welke aanvullende onderzoeken deze leemten kunnen wegnemen.

3.6 Monitoring

Het MER geeft aan welke milieuthema's we tijdens en na het realiseren van het project moeten monitoren en evalueren. Het doel van de monitoring en evaluatie is na te gaan wat de daadwerkelijk optredende milieueffecten zijn. Eventueel kunnen we op basis daarvan extra maatregelen treffen om milieueffecten te mitigeren.

4 Te volgen procedure

4.1 Projectbesluit en eerste en tweede fase MER

Uitgangspunt van dit document is de Omgevingswetprocedure. Vanwege de uitgestelde inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt echter in de komende periode bezien of het project Azo alsnog gebruik kan maken van de Tracéwetprocedure. Ook bij toepassing van de Tracéwetprocedure dient een tweede fase MER opgesteld te worden.

Om het voorkeursalternatief te realiseren, moet dit project de procedure uit de Omgevingswet doorlopen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag en stelt het zogeheten Projectbesluit vast.

Onderdeel om te komen tot een Projectbesluit is de tweede fase van de m.e.r. Op het (ontwerp-)projectbesluit en het tweede fase milieueffectrapport (MER) is te zijner tijd een zienswijze in te dienen. Op welke wijze dit kan, wordt tijdig inzichtelijk gemaakt via de kanalen van de projectcommunicatie.

4.2 Te doorlopen procedurestappen

Stap 1: Opstellen tweede fase MER en ontwerp-Projectbesluit

Het voornemen om de genomen Voorkeursbeslissing nader uit te werken in een Tracébesluit en hiervoor de Het Ministerie van IenW bereidt in deze stap het MER en het ontwerp-Projectbesluit voor. De eisen uit de Wet milieubeheer (vanaf 1 juli 2022: de Omgevingswet) en de definitieve afbakening van het studiegebied bepalen de opzet van het MER.

Het ontwerp-Projectbesluit beschrijft de ligging van het tracé en de gevolgen voor onder meer het milieu, de veiligheid en de ruimtelijke ordening.

De belangrijkste onderdelen van het MER zijn:

- een beschrijving van de keuze voor het voorkeursalternatief;
- een analyse van de huidige situatie en referentiesituatie;
- een analyse van de effecten van het voorkeursalternatief en eventuele varianten;
- een beschrijving van de mogelijke effect beperkende maatregelen en een analyse van de zogenoemde 'resteffecten'.

In het MER vergelijken we het voorkeursalternatief met de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, waarin de aanpassingen aan de Azo Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda niet plaatsvinden.

Stap 2: Inspraak en advies op ontwerp-Projectbesluit en MER

Na het vaststellen van de tweede fase MER en het ontwerp-Projectbesluit door de minister van IenW liggen de beide documenten samen met het eerste fase MER gedurende zes weken ter inzage. Vaststelling van beide documenten voorzien we in 2023. Iedereen kan hier zienswijzen op indienen. Het indienen van een zienswijze biedt de gelegenheid een mening te geven over de door de minister gekozen oplossing en de wijze waarop de uitwerking van het voorkeursalternatief in de omgeving gebeurt. Hier kan aangegeven worden wat beter kan aan de voorgestelde inpassing. Ook de bestuursorganen van de betrokken overheden adviseren over het ontwerp-Projectbesluit en het MER. Voor de zorgvuldigheid vragen we de Commissie m.e.r. om een advies uit te brengen over de juistheid en volledigheid van het MER, net zoals in de verkenningsfase is gedaan. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld een zienswijze te geven op de notitie reikwijdte en detailniveau voor het project A4 Burgerveen - N14. Dit wordt gelijktijdig gedaan met de zienswijzemoogelijkheid onder stap 1.

Stap 3: Vaststelling Projectbesluit

Na afweging van de ingekomen zienswijzen en adviezen op het ontwerp-Projectbesluit en MER, stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat het Projectbesluit vast. Dit Projectbesluit is het definitieve besluit over de uitgewerkte oplossing en maakt duidelijk wat de gevolgen van het project zijn voor de omgeving. Vaststelling van het Projectbesluit voorzien we in 2024.

Stap 4: Beroep en uitspraak Raad van State

We maken het Projectbesluit bekend en leggen het ter inzage. Vervolgens kunnen belanghebbenden binnen zes weken beroep instellen tegen het Projectbesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in eerste en enige instantie over de ingestelde beroepen. Dit gebeurt binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.

Stap 5: Monitoring

De minister beslist aan de hand van de uitkomsten van de m.e.r.-onderzoeken of, en zo ja, welke milieueffecten gemonitord moeten worden. De monitoring wordt uitgevoerd binnen de termijn die daarvoor in het Projectbesluit wordt bepaald. Uit die monitoring kan blijken dat de activiteit in belangrijke mate nadeligere gevolgen voor het milieu heeft dan bij het nemen van het besluit werd verwacht. De minister neemt dan, indien dat naar zijn oordeel nodig is, de hem ter beschikking staande maatregelen om die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

3 JUNI 2021 | WNZ06021KK165