

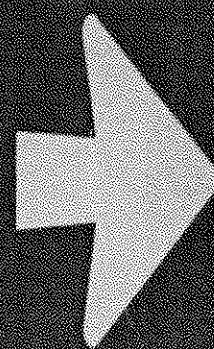
997-2
(2°)

N 219



Traverse
Zevenhuizen

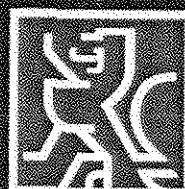
Doorgaand
verkeer



11425/001

ANWB

Startnotitie



Provincie Zuid-Holland
Directie Economisch Vervoer

N 219
Omlegging Zevenhuizen.

STARTNOTITIE

ten behoeve van de
Milieueffectrapportage (MER) en
de herziening van het bestemmingsplan
in de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle.

29 mei 1998

Colofon:**Uitgave:**

Provincie Zuid-Holland
Directie Economie en Vervoer

Tekst:

Provincie Zuid-Holland, Directie Economie en Vervoer
Afdeling Verkeers- en Vervoersbeleid

Informatie:

Gerard van Zijverden 070-4417575
Piet Timmers 070-4416356

Fotografie:

A. Roeling, provincie Zuid-Holland

Opmaak/vormgeving:

A. Roeling, Stafbureau ondersteuning
Sectie Communicatie en Automatisering

Druk:

Bureau Drukkerij, Uitgeverij, en Repro-services
Faciliteire Dienst

Oplage:

150

Inhoud**blz.**

1	Inleiding	5
1.1	Doel startnotitie	5
1.2	Europese richtlijn en Besluit milieueffectrapportage	5
1.3	Voorgeschiedenis	5
1.4	Voorgaand onderzoek	6
1.4.1	Deelstudies 1 en 2	6
1.4.2	Probleembeschrijving	7
1.4.3	Beschrijving onderzochte varianten	7
1.5	Voorgaande besluitvorming	8
1.5.1	Binnengekomen reacties	8
1.5.2	Voorstel GS aan Statencommissie	10
1.5.3	Behandeling in de Statencommissie van 9 april 1997	10
1.5.4	Standpunt GS	10
1.6	Uitgangspunt MER	10
2	Bestaande situatie, ontwikkelingen en probleemstelling	11
2.1	Bestaande situatie	11
2.1.1	Ruimtelijke situatie en infrastructuur	11
2.1.2	Natuur en landschap	12
2.1.3	Milieu	12
2.2	Ontwikkelingen	12
2.2.1	Ruimtelijke structuur	12
2.2.2	Infrastructuur	13
2.2.3	Natuur en landschap	13
2.2.4	Milieu	13
2.3	Probleemstelling	13
3	Mogelijke oplossingen	15
3.1	Algemeen	15
3.1.1	Doelstellingen	15
3.1.2	Uitgangspunten	16
3.2	Alternatieven	17
3.2.1	Inleiding	17
3.2.2	Alternatief -0- situatie bij ongewijzigd beleid in 2010	17
3.2.3	Alternatief -1- de voorgenomen activiteit	17
3.2.4	Alternatief -2- De korte omleiding	18
3.2.5	Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)	18

4

4	Aanpak onderzoek milieugevolgen	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Activiteiten	20
4.3	Effecten	21
4.4	Waarderingen	22
5	Procedure, organisatie en planning.	23
5.1	Procedure planstudiefase MIT	23
5.2	Procedure m.e.r./bestemmingsplan	23
5.3	Organisatie	24
5.3.1	Betrokkenen bij de MER	24
5.3.2	Projectorganisatie	25
5.4	Planning	27
6	Literatuuroverzicht	28
7	Bijlagen	29
	Brief bewonerscommissie Burgemeester Klinkhamerweg	29
	Binnengekomen brieven naar aanleiding van het eindrapport van 16 augustus 1996, de Variantenstudie	35
	Rangordebepaling alternatieven volgens de variantenstudie van 16 augustus 1996	65
8	Kaarten	76
1	Studiegebied variantenstudie 1996	76
2	Overzicht onderzochte varianten uit variantenstudie 1996	77
3	Overzicht ontwikkelingen.	78
4	Zoekgebied.	79
5	Namenkaart	80

1 Inleiding

1.1 Doel startnotitie

Dit document dient te worden aangemerkt als startnotitie milieueffectrapportage "N 219, traverse Zevenhuizen", in de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle.

Het doel van de startnotitie is om informatie te geven over een aantal essentiële milieugegevens over de voorgenomen activiteit ten behoeve van de besluitvorming.

De inhoud van deze startnotitie is als volgt:

- De voorgeschiedenis en besluitvorming tot dusver (hoofdstuk 1, Inleiding)
- Het probleem dat moet worden opgelost (hoofdstuk 2, Probleembeschrijving)
- De mogelijke oplossing; nul-alternatief in 2010, de voorgenomen activiteit (aanleg omleidingsweg) en het meest milieuvriendelijke alternatief (hoofdstuk 3, Oplossingsrichtingen)
- De globale aanduiding van de aanpak van het onderzoek milieugevolgen (hoofdstuk 4, Onderzoek milieugevolgen)
- De te volgen procedure, organisatie en planning (hoofdstuk 5, Verdere procedure).

De voorgenomen activiteit heeft tot doel de leefbaarheidsproblemen op te lossen in de kern van Zevenhuizen als gevolg van het doorgaande verkeer op de traverse van de N 219, plaatselijk bekend als Burgemeester Klinkhamerweg.

Naast de leefbaarheidsproblemen is er op de betrokken verbinding ook sprake van capaciteitsproblemen. Deze doen zich voornamelijk voor in de spitsperiode.

De nieuwe omleidingsweg zal onmiskenbaar milieugevolgen hebben in de directe omgeving ervan. Het doel van de m.e.r.-rapportage zal zijn om de ernst van die gevolgen in beeld te brengen en aanbevelingen te doen over mogelijke alternatieven en eventueel noodzakelijke maatregelen.

1.2 Europese richtlijn en Besluit milieueffectrapportage

In de Europese richtlijn van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG) is bepaald voor welke categorieën projecten de lidstaten regelingen moeten treffen voor de milieueffectbeoordeling. In Nederland is daaraan uitvoering gegeven door middel van de wettelijke regeling "Besluit milieueffectrapportage" van 20 mei 1987. Op grond van dit besluit heeft de provincie lange tijd in de veronderstelling verkeerd dat voor deze weg geen MER nodig zou zijn gelet op het in dit besluit opgenomen criterium ten aanzien van lengte van het wegvak en de vormgeving van de aansluitingen. In 1991 is duidelijk geworden dat het Besluit m.e.r. niet volledig de Europese richtlijn dekt. Ook wegen korter dan 5 km vallen volgens de Europese richtlijn onder de m.e.r.-plicht wanneer het autowegen betreft die alleen toegankelijk zijn via knooppunten of door verkeerslicht geregelde kruispunten.

1.3 Voorgeschiedenis

In het kader van de vaststelling van het VINEX-uitvoeringsconvenant voor de stads-regio Rotterdam zijn afspraken gemaakt over onder meer de ontsluiting van de bouwlocatie Nesseland, het voormalige Achtkamp. Deze afspraken zijn vastgelegd in 1994. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de toezegging gedaan om bij afzonderlijke beschikking dan wel via doeluitkering op basis van de Wet infrastructuurfonds en het Besluit infrastructuurfonds bijdragen te verlenen ten behoeve van infrastructurele werken voor het onderliggend wegennet, waaronder begrepen de N 219/omleiding Zevenhuizen.

1.4 Voorgaand onderzoek

1.4.1 Deelstudies 1 en 2

In vervolg op de gemaakte afspraken is onder verantwoordelijkheid van de provincie een studie verricht naar mogelijke varianten van de N 219 in de traverse Zevenhuizen. Hiertoe is een projectgroep genaamd "Projectgroep problematiek doorgaand verkeer Zevenhuizen" samengesteld waarin de volgende instanties waren vertegenwoordigd:

- gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle
- gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel
- gemeente Gouda
- gemeente Waddinxveen
- gemeente Moordrecht
- gemeente Rotterdam
- Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland
- provincie Zuid-Holland

Voorzitterschap en secretariaat lagen bij de provincie.

Doel van de studie was de eventuele oplossingen voor de verkeersoverlast van de N 219 in Zevenhuizen in beeld te brengen. Ook is gekeken naar andere wensen op gebied van verkeer en vervoer in de regio en naar de relevante ruimtelijke ontwikkelingen. Het studiegebied, weergegeven op kaart 1, wordt grofweg begrenst door de N 219, rijksweg 12 en rijksweg 20. Het onderzoek is uitgevoerd in twee delen. Deel 1 bestaat uit een verkeerskundig onderzoek en deel 2 uit een studie naar de omgevingsaspecten. Deel 2 kan tevens als hoofdrapport worden gekenmerkt. De onderzoeken hebben plaatsgevonden in 1995 en 1996.

De varianten zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- verkeerskundige gevolgen
- planologische ontwikkelingen
- landschap en natuur
- landbouw
- recreatie
- milieu
- kosten

De rapporten deel 1 en 2 zijn verspreid onder de deelnemers van de projectgroep. Indien gewenst kunnen ze worden ingezien bij de provincie. Hiertoe kan contact worden opgenomen met de heren Van Zijverden (070-4417575) en Timmers (070-4416356).

1.4.2 Probleembeschrijving

In rapport deel 2 is de volgende probleemschets opgenomen:

'Probleemschets De N 219 is een van de verbindingswegen tussen de A12 en de A20 voor het noordzuid georiënteerde verkeer in het gebied Rotterdam/Gouda/Zoetermeer. Het intensieve gebruik van de weg tast de kwaliteit aan van het woon- en leefmilieu in Zevenhuizen, waarvan de kern doorsneden wordt door de N 219. Belangrijke hinderfactoren zijn verkeersonveiligheid, geluidshinder en barrièrewerking.

Rekening houdend met de algemene mobiliteitsgroei, de diverse plannen op gebied van woningbouw (Nesselande, Gouda-West), ontwikkeling van bedrijfsterreinen (Gouwe Park en Doelwijk) en recreatie in het gebied (Bentwoud en Rottemeren), mag ervan worden uitgegaan, dat bij een ongewijzigde structuur van het wegennet de hinder in Zevenhuizen verder zal toenemen.

De oplossing voor de problematiek in Zevenhuizen wordt gezocht in de combinatie van twee maatregelen. De eerste is het aanbrengen van een "knip" voor het autoverkeer in de N 219 tussen de kern Zevenhuizen en de A12, waardoor gebruik van de route door het autoverkeer onaantrekkelijk of onmogelijk wordt. De tweede maatregel betreft het omleiden van doorgaand verkeer door de aanleg van extra infrastructuur."

De verkeersstudie heeft uitgewezen dat het nu al intensieve gebruik van de N 219 nog aanmerkelijk zal toenemen. Er wordt een groei verwacht tot bijna 2.000 motorvoertuigen in het avondspitsuur in het jaar 2010. Het verkeer zal in beide richtingen even druk zijn. In het jaar 2010 zullen er in de kern van Zevenhuizen, zonder maatregelen om het verkeer te weren, ruim 700 motorvoertuigen per uur meer rijden dan in de huidige situatie. Hiermee is cijfermatig aangetoond dat de huidige problemen op gebied van het woon- en leefmilieu langs de traverse in Zevenhuizen nog aanmerkelijk zullen verergeren in de loop van de jaren.



1.4.3 Beschrijving van de onderzochte varianten

Algemeen De varianten staan weergegeven op kaart 2. In deelstudie 2 "Eindrapport" van 16 augustus 1996 is een uitgebreide beschrijving te lezen.

Variant 1, referentievariant In de verkeersstudie is het autonetwerk bepaald in 2010. Daarbij is uitgegaan van realisatie van "harde" projecten. Dit zijn projecten die zijn vastgelegd in investeringsschema's van rijk, provincie en gemeenten. Berekend is een situatie met "knip" en zonder "knip" in de Swanlaweg en een situatie met verkeersremmende maatregelen. Onder de "knip" wordt verstaan een harde afsluiting van de weg voor het autoverkeer.

Deze referentievarianten zijn alleen onderzocht op verkeerskundige aspecten.

Variant 2, Moordrechtbogen + "knip" in de Swanlaweg Met de Moordrechtbogen worden bedoeld de verbindingswegen tussen rijksweg 20 op rijksweg 12 in de relatie Den Haag en Rotterdam. Met het compleet maken van deze aansluiting kan doorgaand verkeer in alle richtingen gebruikmaken van de rijkswegen.

Variant 3, omleiding van de N 219 + "knip" in de Swanlaweg Deze omleiding krijgt, tussen de Noordelijke Dwarsweg en de Bredeweg/Middelweg, een nieuwe aansluiting op rijksweg A12. De bestaande aansluitingen van de N 219 (Swanlaweg) en de N 456 (Middelweg) komen te vervallen. Aan de noordzijde van rijksweg A12 is een parallelweg voorzien tussen de omgelegde N 219 en de bestaande route; daarmee is de omleiding compleet.

Variant 4, omleiding van de N 219 + "knip" in de Swanlaweg Deze omleiding krijgt, ten oosten van de Bredeweg/Middelweg, een nieuwe aansluiting op rijksweg A12. De bestaande aansluiting van de N456 (Middelweg) komt te vervallen. De aansluiting van de N 219 heeft alleen nog een functie voor Moerkapelle. In deze variant is geen parallelweg voorzien, zodat de omleiding via bestaande wegen moet worden voltooid.

Variant 5, korte oostelijke omleiding + "knip" Deze omleiding loopt gedeeltelijk parallel aan de Knibbelweg en takt kort voor de kruising met de spoorlijn Den Haag - Utrecht op de bestaande route aan. De bestaande aansluiting op rijksweg A12 blijft in gebruik.

Variant 6, nieuwe verbindingsweg tussen rijksweg A12 en rijksweg A20 + "knip" Deze variant voorziet in een nieuwe aansluiting op de rijkswegen A12 en A20. De bestaande aansluitingen van de Middelweg op de rijkswegen A12 en A20 komen te vervallen.

Variant 7, tunneltraverse door Zevenhuizen Ter plaatse van de Burg. Klinkhamerweg gaat de N 219 in een tunnelbak door de kern van Zevenhuizen. Via parallelwegen worden nieuwe aansluitingen van Zevenhuizen op de N 219 gerealiseerd.

1.5 Voorgaande besluitvorming n.a.v. deelstudie 1 en 2

1.5.1 Binnengekomen reacties

Van de bewonerscommissie Burg. Klinkhamerweg te Zevenhuizen is in 1990 een schriftelijk verzoek ontvangen voor een omleiding Zevenhuizen. Aanleiding tot dit verzoek zijn ernstige problemen op gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. De bewoners komen met een aantal verbeteringssuggesties waaronder een voorstel voor een omleidingsweg. Dit voorstel komt overeen met variant 3 uit de latere variantenstudie. De brief met het voorstel van de bewonerscommissie is toegevoegd als bijlage.

De deelnemende partijen aan de studie "N 219 Traverse Zevenhuizen" hebben hun mening over de uitkomst van de studie schriftelijk aan Gedeputeerde Staten kenbaar gemaakt. Deze meningen zijn kenbaar gemaakt aan de Statencommissie. Voorafgaand aan de behandeling van de studie naar de "N 219 Traverse Zevenhuizen" is reactie ontvangen van de verschillende instanties en organisaties.

In het navolgende overzicht is tevens een beknopte samenvatting gegeven van de reactie:

- Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland

Rapport biedt voldoende basis voor opname studie in de planfase van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. Bestuurlijke consensus ontbreekt nog. **Voorkeur voor variant 3.** Bij uitwerking relatie leggen met verkennende A12-studie.

- B&W van de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle

Verwijzing naar gemaakte afspraken in relatie tot Nesselande en naar afspraken in het kader van het MIT. **Voorkeur voor variant 3.** Ten aanzien van variant 6 wordt gewezen op de negatieve gevolgen daarvan voor de verkeersbelasting op de Zuidelijke Dwarsweg en het ontbreken van een goede ontsluiting van Zevenhuizen en Nesselande naar rijksweg A12.

- B&W van de gemeente Waddinxveen

Erkenning van de problematiek in Zevenhuizen. Beoordeling studie positief, van hoge kwaliteit. Het regionale belang is nog onvoldoende aan bod gekomen. Kritiek op de beoordelingsmethode en het resultaat. Zorgen over de verkeerskundige effecten op het wegennet van Waddinxveen, met name doorgaand verkeer. **Voorkeur voor variant 6.**

- B&W van de gemeente Gouda

Toelichting op het regionale belang, de ruimtelijke ontwikkelingen en het gemis van een verbinding A12-A20. Beoordeling studie positief, van hoge kwaliteit. Kritiek op de beoordelingsmethode en het resultaat. Het regionale belang is nog onvoldoende aan bod gekomen. **Voorkeur voor variant 6.**

- B&W van de gemeente Rotterdam

Voorkeur voor variant 3. Met oog op de ontwikkeling van Nesselande verzoek om snel te starten met een tracé/MER-studie.

- B&W van de gemeente Moordrecht

Gelijke reactie als Gouda en Waddinxveen. **Voorkeur voor variant 6.**

- B&W van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel

Mist aandacht voor de ontsluiting van Nesselande en afstemming met de ROCA-studie. Zorg voor verkeerskundige gevolgen voor het wegennet van Nieuwerkerk. **Voorkeur voor variant 3 en in tweede instantie variant 4.**

- Bedrijfschap regio Gouda

Onderschrijft reacties van de gemeenten Waddinxveen, Gouda en Moordrecht. Vraagt aandacht voor langetermijnoplossing voor de bedrijventerreinen.

- Kamer van Koophandel voor Midden-Holland

Onderschrijft voorstel om regionale problemen te betrekken bij de studie naar de A12/Moordrechtbogen. Vraagt aandacht voor langetermijnoplossing voor de bedrijventerreinen.

De besluitvorming in de Statencommissie heeft geleid tot een gezamenlijke reactie van B&W van de gemeenten Waddinxveen en Gouda. Daarbij zijn de eerdere bezwaren nader toegelicht en is nogmaals de voorkeur voor variant 6 uitgesproken. Kopieën van de brieven zijn te vinden in een bijlage van deze startnotitie.

1.5.2 Voorstel Gedeputeerde Staten aan Statencommissie

Gedeputeerde Staten stelde de Statencommissie met betrekking tot de traverse Zevenhuizen het volgende voor:

- Instemmen met de conclusie van het eindrapport Traverse Zevenhuizen; een omleidingsweg volgens variant 3.
- Instemmen met het starten van een tracéstudie omleidingsweg Zevenhuizen.
- Instemmen met verzoek aan de minister van Verkeer en Waterstaat om de tracéstudie omleidingsweg Zevenhuizen op te nemen in de planstudiefase van het MIT 1998-2002.

1.5.3 Behandeling in de vergadering van de Statencommissie van 9 april 1997

De Statencommissie heeft in meerderheid ingestemd met voorstel van Gedeputeerde Staten, met de toevoeging van een aantal aandachtspunten, te weten:

Aandachtspunten:

- Het verkeersluw blijven van de Plasweg
- De ontsluiting Nesselande
- De Moordrechtbogen en de problematiek rond Gouda/Waddinxveen
- De verbredingsplannen voor de A12

1.5.4 Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben, bij brief van 17 september 1997, Burgemeester en Wethouders van Zevenhuizen-Moerkapelle kenbaar gemaakt variant 3 te willen uitwerken. Voorgesteld wordt om hiervoor een bestemmingsplanprocedure in werking te stellen en daaraan een m.e.r.-procedure te koppelen.

1.6 Uitgangspunt MER

Gelet op de voorgeschiedenis, de onzekerheid over de m.e.r.-plicht, en de stand van zaken van het project is besloten om de m.e.r.-procedure te koppelen aan de bestemmingsplanprocedure.

Ten behoeve van het door de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle als bevoegd gezag (BG) voor te bereiden en vast te stellen bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1^e herziening" zal door de provincie als initiatiefnemer (IN) een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld.

Voor de "Traverse Zevenhuizen" is een uitwerkingsbesluit totstandgekomen na een uitgebreide studie en overleg met alle betrokken instanties. Aan de besluitvorming door Gedeputeerde Staten is een brede afweging van tracévarianten op alle relevante aspecten, waaronder milieuaspecten, voorafgegaan. De genomen besluitvorming vormt het uitgangspunt voor de MER.

De tervisielegging van de startnotitie is het eerste moment waarop de mogelijkheid is geboden tot inspraak.

2 Bestaande situatie, ontwikkelingen en probleemstelling

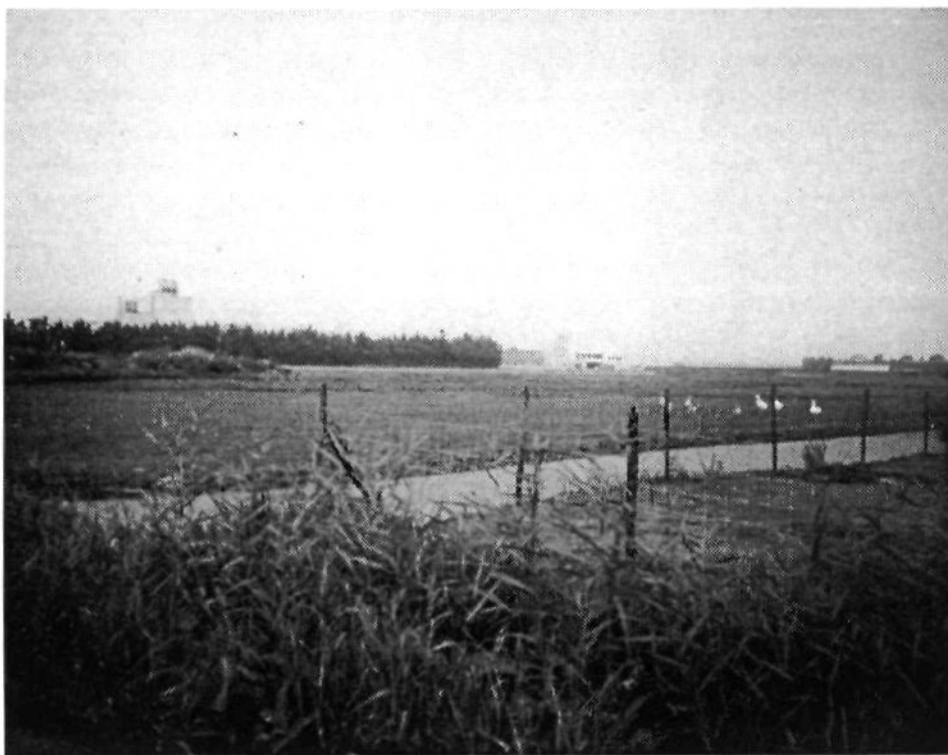
2.1 Bestaande situatie

2.1.1 Ruimtelijke situatie en infrastructuur

Komend uit Nieuwerkerk a/d IJssel voert de N 219, plaatselijk bekend als de Zuidplasweg, door open landelijk gebied. Deze weg maakt onderdeel uit van het basisnetwerk voor het wegverkeer. Tevens maakt het openbaar vervoer gebruik van deze weg. Zo wordt deze weg gebruikt voor een spitsdienst van het regionaal verbindend net. Ook vormt de N 219 een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Aan de westzijde van de N 219 ligt een dijklichaam met daarachter een boezemwater en een weg met lintbebouwing. Niet te zien vanaf de N 219 doordat het plaatselijk maaiveld ruim 5 meter onder de kruin van de dijk ligt, zijn de contouren van het recreatiegebied van de Rotte. De huidige bestemming van het gebied tot de Rotte is akkerbouw.

Aan de oostzijde gaat grasland over in akkerbouwgebied. Aan de horizon zijn de contouren van de spoorbaan en de rijksweg A12 zichtbaar. Naarmate Zevenhuizen wordt benaderd wordt het gebied minder open van structuur. De bebouwing wordt intensiever door tuinbouwbedrijven en kassen.

De bebouwing van Zevenhuizen gaat schuil achter een groenstrook. De bebouwde kom manifesteert zich met een grootschalige horecavoorziening en een bedrijfsgebied. In de kern van Zevenhuizen wordt de weg sterk ingeklemd tussen bebouwing. Voorbij Zevenhuizen is globaal hetzelfde beeld, zij het dat de spoorbaan en de rijksweg steeds nadrukkelijker het beeld bepalen.



2.1.2 Natuur en landschap

Het gebied tussen de Bierhoogtweg en de Zuidplasweg is gekenmerkt als "gebied met natuurwaarden". Hetzelfde gebied herbergt ook waardevolle grasland-, oever- en watervegetatie. Dit gebied wordt door zowel de varianten 3 als 4 doorsneden. Het gebied dat doorsneden wordt, is een uitloper van groot aaneengesloten gebied, globaal begrensd door Nieuwerkerk a/d IJssel, Moordrecht, Waddinxveen en Gouda. De betreffende gebieden staan weergegeven op de kaarten 5 en 6 van het rapport "Traverse Zevenhuizen. Deelstudie 2: Variantenstudie. Eindrapport" van 16 augustus 1996. Dit rapport ligt ter inzage bij de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle en de provincie Zuid-Holland.



2.1.3 Milieu

De milieusituatie in de bestaande situatie wordt voornamelijk bepaald door de infrastructuur waarop het vervoer zich afwikkelt. De belangrijkste bronnen in dit kader zijn de N 219, de spoorlijn Den Haag-Utrecht en rijksweg A12. De milieuhinder die door het verkeer op de N 219 wordt veroorzaakt in de kern van Zevenhuizen is aanleiding tot de voorgenomen activiteit.

2.2 Ontwikkelingen

2.2.1 Ruimtelijke situatie

In het gebied waar de omleidingsweg is gedacht, of in de directe nabijheid daarvan, worden geen belangrijke ontwikkelingen voorzien. Het bestaande kassengebied zal nog verder kunnen worden uitgebouwd in de richting van de spoorbaan.

In de wijdere omgeving zijn wel belangrijke ontwikkelingen voorzien. De gemeente Rotterdam ontwikkelt plannen voor de VINEX-woonlocatie Nesseland. De start van de bouw is voorzien in 2001 of 2002. Deze bouwlocatie zal extra verkeer genereren op de N 219 en is aanleiding om deze omleidingsweg aan te leggen.

In het gebied Gouda-west, rond de aansluiting van rijksweg A20 op rijksweg A12, op grondgebied van Gouda, Waddinxveen en Moordrecht, zijn ingrijpende veranderingen voorzien. Het betreft de ontwikkeling van bedrijfsterreinen en een woningbouwlocatie. Deze ontwikkelingen zullen veel verkeer genereren en aanpassingen in de infrastructuur noodzakelijk maken.

De ontwikkelingen zijn weergegeven op kaart 3.

2.2.2 Infrastructuur

De grootste veranderingen op gebied van de infrastructuur doen zich voor in het gebied Gouda-west. De plannen bevinden zich overwegend nog in een pril stadium. Het gaat daarbij om het verleggen en compleet maken van de aansluiting A20 op A12, een nieuwe verbindingsweg voor de bedrijventerreinen, de Zuidwestelijke randweg van Gouda en de Westelijke Randweg van Waddinxveen en Boskoop. In hetzelfde gebied wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van aansluiting van de spoorbaan Gouda-Leiden op de spoorbanen naar Rotterdam en Den Haag in combinatie met een nieuw station Gouda-west. Dit nieuwe station zou tevens een functie kunnen vervullen voor een eventueel te bouwen transferium, dit is een overstapstation van de auto op het openbaar vervoer.

Voor de verbreding van de spoorbaan Utrecht/Den Haag zijn nog geen harde plannen. Wel wordt op langere termijn een verbreding voorzien.

De reconstructie van de aansluiting A20/A12 zal, in combinatie met verbreding van de A12 de N 219 voor een deel van het verkeer kunnen ontlasten. De uitvoering van een eventuele reconstructie van de aansluiting A20/A12 is echter nog zeer onzeker. Er bestaat geen zicht op snelle aanleg.

2.2.3 Natuur en landschap

Op gebied van natuur en landschap zijn in het studiegebied geen bijzondere ontwikkelingen voorzien. Aan de westzijde van de N 219, ter hoogte van het recreatiegebied van de Rotte, is de ontwikkeling van een groenplan voorzien.

2.2.4 Milieu

Vanwege de autonome groei van het verkeer en de extra verkeersgroei door de bouwlocatie Nesselande zal de milieuhinder in de kern van Zevenhuizen nog verder toenemen. De gemeente acht dat ontoelaatbaar.

Andere ontwikkelingen op gebied van milieu worden niet voorzien.

2.3 Probleemstelling

De probleemschets zoals die is gehanteerd in de studie "N 219, traverse Zevenhuizen", deelrapport 2, is nog steeds actueel. Deze probleemschets staat weer gegeven op pagina 7 onder 1.4.2.

Uit de reacties op deze studie blijkt dat er meerdere problemen zijn op gebied van verkeer en infrastructuur die om een oplossing vragen. Genoemd zijn het gemis aan een verbinding, op autosnelwegniveau, tussen de rijkswegen A12 en A20 in de relatie Den Haag en Rotterdam, de toenemende congestie op rijksweg A12, invoering van rekeningrijden, de ontsluiting van nieuwe bedrijfsterreinen en woningbouwlocaties, de verkeerskundige gevolgen van Nesselande op het wegennet van Nieuwerkerk a/d IJssel en de relatie met andere nieuwe verbindingen in de regio.

De problemen op gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern van Zevenhuizen als gevolg van het doorgaande verkeer op de N 219 staan centraal. Deze problemen, gelet op de voorziene groei van het verkeer als gevolg van Nesselande, zijn aanleiding tot de voorgenomen actie en daarom te kenmerken als het primaire probleem.

De verkeersdruk op de N 219 kan niet los worden gezien van de andere infrastructurale problemen die heersen in het gebied rond Zevenhuizen. Zowel de rijkswegen als het onderliggende wegennet zijn zwaar belast. De knoop A20/A12 geeft geen verbinding in de relatie Rotterdam/Den Haag. Verkeer in deze relatie maakt derhalve gebruik van regionale wegen zoals de N 219 en de N 456 welke een verbinding vormen tussen beide rijkswegen.

Aanleg van de Moordrechtbogen zal slechts tot een afname van circa 20% van het doorgaande verkeer op de N 219 leiden. Voor veel doorgaand verkeer blijft de N 219 de meest directe verbinding.

De verkeersdruk in het gehele gebied leidt ook op de N 219 tot structurele congestie. In de ochtendspits is deze ernstiger en langduriger dan in de avondspits. De punten waar het verkeer vast loopt zijn de aansluiting op de rijksweg A12 in combinatie met de spoorwegkruising en de geregelde kruispunten aan het begin van de bebouwde kom van Zevenhuizen. De dagelijks optredende congestie leidt tot sluipverkeer op andere wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Veel verkeer wijkt uit naar de parallelwegen en andere routes en veroorzaakt daar hinder en overlast. Ook de doorstroming van het openbaar vervoer heeft daaronder te leiden.

In de toekomst zal de verkeersbelasting op de N 219 nog verder toenemen. Naast de autonome groei wordt ten gevolge van de bouwlocatie Nesseland een extra groei voorzien van 1000 mvt/etmaal. Voor het jaar 2010 wordt een intensiteit voorzien van circa 19.000 mvt/etmaal in de kern van Zevenhuizen.

3 Mogelijke oplossingen

3.1 Algemeen

3.1.1 Doelstellingen

Primaire doelstelling:

- het bieden van een permanente oplossing voor de aantasting van het woon- en leefmilieu in de kern van Zevenhuizen door de N 219. De tijdsplanning van de oplossing en de financiering ervan dient te passen binnen het complex van afspraken zoals dat in VINEX verband voor de locatie Nesselande is overeengekomen.

Voor de ontsluiting van Nesselande is voor weginfrastructuur een bedrag van 30 miljoen gulden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) gereserveerd. Van dit bedrag is een deel voor de omleiding Zevenhuizen bestemd. Vanuit het MIT kan maximaal 50% worden bijgedragen in de kosten. De andere 50% zal door de initiatiefnemer beschikbaar moeten worden gesteld. Vooralsnog is in de begroting van de provincie gerekend op een bedrag van 15 miljoen gulden zodat voor de totale omleiding op een budget van maximaal 30 miljoen gulden mag worden gerekend.

De termijn waarbinnen de oplossing dient te zijn gerealiseerd wordt bepaald door het tempo van realisatie van de bouwlocatie Nesselande. Rekening houdend met een periode van 2 à 3 jaar proceduretijd en 3 à 5 jaar voor de realisatie is openstelling van een omleidingsweg tussen het jaar 2003 en 2007 te verwachten. Ten aanzien van de bouwlocatie Nesselande is de verwachting dat de realisatie ervan zal starten in het jaar 2000 of 2001. De bouw zal enkele jaren in beslag nemen.

Secundaire doelstellingen: Naast de problematiek in de kern van Zevenhuizen zijn er nog andere ontwikkelingen en problemen die een relatie hebben met de N 219. Het betreft ontwikkelingen in het gebied Gouda-west die een aanpassing van de infrastructuur vergen, onveilige spoorwegovergangen, plannen voor nieuwe busverbindingen en verkenningen naar de capaciteitsproblemen op de rijkswegen A12 en A20. Binnen de mogelijkheden die zich daartoe voordoen zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met die belangen. Dit vertaalt zich in de volgende secundaire doelstellingen:

- Bijdragen in de verwezenlijking van de gewenste regionale infrastructuur. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe woon-/werklocaties in het gebied Gouda-west) in de regio maken een aanpassing van de bestaande infrastructuur in de toekomst noodzakelijk. De omleidingsweg zelf, maar ook de aansluiting daarvan op rijksweg A12 kunnen (eventueel op termijn) een functie vervullen in de nieuwe wegenstructuur.
- Bijdragen in het streven van de NS met betrekking tot de spoorbaan (veiligheid rond de spoorwegovergangen). De NS streeft ernaar om de bestaande gelijkvloerse aansluitingen zoveel mogelijk te vervangen door ongelijkvloerse aansluitingen.

- Rekening houden met plannen van Rijkswaterstaat met betrekking tot de snelwegen A12 en A20 (capaciteit en vormgeving aansluitingen). Met het oog op bestaande onveilige situaties en knelpunten wordt gestudeerd op aanpassingen van de rijkswegen. In het bijzonder betreft het de aansluiting A12/A20, terugbrenging van het aantal aansluitingen van het onderliggende wegennet, het Gouwe-aquaduct en ontwikkelingen zoals rekeningrijden en doelgroepenvoorzieningen.

3.1.2 Uitgangspunten

Algemene uitgangspunten:

- Voor het noordzuid georiënteerde verkeer in het gebied Rotterdam/Gouda/Zoetermeer dient een verbinding in stand te worden gehouden met minstens dezelfde capaciteit als de huidige route N 219.
- Na aanleg van de omleidingsweg zal de huidige route door de kern van Zevenhuizen zodanig worden aangepast dat deze onaantrekkelijk is voor doorgaand verkeer ten opzichte van Zevenhuizen.
- De verkeersbelasting op het overige wegennet mag niet onevenredig zwaar belast worden als gevolg van een oplossing van het problematiek van de N 219.
- Op de voorgenomen activiteit geldt het algemene beleid van de provincie ten aanzien van natuur en landschap en milieu.

Verkeerskundige/-technische uitgangspunten: De aard en de functie van de omleiding Zevenhuizen zal niet wezenlijk verschillen van de aard en functie van de huidige verbinding, de N 219. Dit betekent dat de weg een stroomfunctie heeft en een ontsluitende functie voor het gebied dat de weg doorkruist. De weg krijgt dus geen erffunctie, de ontsluiting van percelen en bedrijven zal zoveel mogelijk plaats moeten vinden via de bestaande wegen en paden.

In principe worden alleen de belangrijke ontsluitingswegen aangesloten op de N 219. Uit oogpunt van herkenbaarheid en verwachtingsperspectieven zal, wat betreft vormgeving, zoveel mogelijk worden aangesloten bij de methodiek van aansluitingen van de Zuidplaspweg/Eerste Tochtweg. Dit wil zeggen, gelijkvloerse aansluitingen, zo gewenst als rotonde.

Ontwerp-criteria In termen van ontwerp normen is de nieuwe verbinding aan te duiden als een weg-type V volgens de RONA-richtlijnen. Naast de RONA-richtlijnen zullen ook de aanbevelingen van het concept "duurzaam veilig" worden gehanteerd.

Dit betekent dat de volgende ontwerp-criteria zullen worden aangehouden:

- rijsnelheid; 80 km/h buiten bebouwde kom
- toegestane verkeerssoorten; gesloten voor langzaam verkeer
- standaard dwarsprofiel; gescheiden rijbanen, 1 rijstrook per richting
- aansluitingen; waar mogelijk in de vorm van rotondes

3.2 Alternatieven

3.2.1. Inleiding

De studie en de meningsvorming rond een mogelijke omleidingsweg N 219 Zevenhuizen is in een vergevorderd stadium. Er heeft uitvoerig onderzoek plaatsgevonden naar de aspecten verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, landschap en natuur, ruimtelijke ordening, en kosten. Op basis van:

- kosten,
- probleemoplossend vermogen,
- duurzaamheid (passend binnen toekomstige ontwikkelingen),
- uitvoerbaarheid,
- inpassing (natuur en landschap) en
- bestuurlijk draagvlak (voorgaande besluitvorming)

is er een brede voorkeur voor variant 3, de lange omleiding. De onderbouwing voor de voorkeur voor variant 3 is terug te vinden in hoofdstuk 11 uit de variantenstudie uit 1996. Hierin zijn alle varianten onderling volgens een multi-criteria-analyse vergeleken. Dit hoofdstuk is opgenomen in de bijlagen van deze startnotitie.

Daarnaast is, in het kader van de beoordeling van de procedure voor een bijdrage uit het Infrastructuurfonds, een uitwerking van variant 5, de korte omleiding, wenselijk geacht door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Variant 2, de Moordrechtbogen, variant 4 en variant 6, een nieuwe regionale verbinding, blijken vanwege nieuwe inzichten rond de verkenningen voor de rijkswegen A12 en A20 niet langer haalbaar of stuiten op technische bezwaren. De varianten 2, 4 en 6 uit de variantenstudie vallen derhalve af. Gezien het voorgaande onderzoek en de besluitvorming die daarover heeft plaatsgevonden blijft het aantal te onderzoeken oplossingen derhalve beperkt tot vier alternatieven, te weten:

1. Nul-alternatief als referentievariant.
2. Alternatief 1, de voorgenomen activiteit.
3. Alternatief 2, de korte omleiding
4. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

3.2.2 Alternatief -0- situatie bij ongewijzigd beleid in 2010

Als referentiekader is het noodzakelijk de situatie zonder omleidingsweg te bezien. Daarbij zal rekening worden gehouden met de autonome ontwikkelingen, waaronder de voorgenomen woningbouw in Nesselande en de ontwikkelingen in het gebied Gouda-west. Zo nodig zal door middel van aanvullende verkeerskundige analyse worden nagegaan wat de invloed van die ontwikkelingen is op het nul-alternatief. Indien een verkeers-milieukaart (VMK) beschikbaar is zullen gegevens daarvan overgenomen worden.

3.2.3. Alternatief -1- de voorgenomen activiteit

Dit alternatief betreft de aanleg van een omleidingsweg alsmede aanpassingen van de bestaande route waardoor deze onaantrekkelijk wordt voor het doorgaande verkeer. Omdat vooralsnog geen duidelijkheid bestaat over de noodzakelijke werkzaamheden aan rijksweg A12 is een fasering opgenomen. In de eerste fase wordt de omleidingsweg door middel van de bestaande aansluiting (Swanlaweg) aangesloten op de rijksweg A12.



Hierbij is er de voorkeur aan gegeven om de in variant 3 voorziene parallelweg ten noorden van de A12 te verplaatsen naar een ligging ten zuiden van de spoorbaan. Reden hiervoor is dat, mede gelet op de onzekerheid over de plannen van Rijkswaterstaat ten aanzien van de A12, daarmee de kosten van een kostbaar viaduct over de spoorbaan en de A12 in de tijd naar achteren kan worden geschoven. In overleg met de NS kan nog worden gezien in hoeverre het haalbaar is om in combinatie met de omleidingsweg de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang van de Swanlaweg te vervangen door een ongelijkvloerse overgang.

De varianten zoals deze in de eerdere studie zijn onderzocht en op kaart 2 zijn weergegeven zijn slechts globale indicaties van mogelijke tracés van de nieuwe omleidingsweg. Er is niet op detailniveau bepaald hoe de weg aangelegd kan worden. Het tracé van de omleidings-weg dient nog nader te worden bepaald. De uitkomst van de MER zal hiervoor de argumenten moeten opleveren. Het zoekgebied is tezamen met de ligging van variant 3 op kaart 5 weergegeven.

3.2.4. Alternatief -2- de korte omleiding

Dit alternatief betreft de aanleg van een omleidingsweg op zo kort mogelijke afstand van de bebouwing van de Kern Zevenhuizen alsmede aanpassing van de bestaande route waardoor deze onaantrekkelijk wordt voor het doorgaande verkeer. Het tracé zoals dit op de kaart is aangegeven is slechts een globale indicatie over een mogelijke loop van de weg. Er is niet op detail niveau bepaald hoe de weg aangelegd kan worden. In overleg met de NS kan nog worden gezien in hoeverre het haalbaar is om in combinatie met de omleidingsweg de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang van de Swanlaweg te vervangen door een ongelijkvloerse overgang.

3.2.5. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Bij de uitwerking van de alternatieven wordt al aangegeven hoe de nadelige gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit kunnen worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk kunnen worden beperkt voor zover zij niet geheel voorkomen kunnen worden. De opdracht bij de uitwerking van het MMA zal eruit bestaan dat aangegeven wordt wat nog -extra- kan worden gedaan, naast de wettelijke eisen, ten behoeve van het milieu. Invulling van het MMA hangt af van de waardering die aan de verschillende milieuaspecten zal worden gegeven. Op dit moment is nog niet geheel duidelijk wat het MMA zal zijn. Binnen het zoekgebied kunnen verschillende keuzen worden gemaakt die tot verschillende beoordelingen kunnen leiden. Gedurende de uitwerking van het MER zal inzicht ontstaan in een voorkeurstacé. Voor dit tracé kan dan gericht worden aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor extra maatregelen. Pas dan zal kunnen worden aangegeven op welke wijze het MMA kan worden gerealiseerd.

4 Aanpak onderzoek milieugevolgen

4.1 Algemeen

Door verlegging van de route van het doorgaande verkeer met een boog om de bebouwde kom van Zevenhuizen zal op lokaal niveau het aantal bewoners dat directe hinder door het verkeer (geluid, luchtvervuiling, onveiligheid) ondervindt sterk afnemen. In de directe omgeving van de nieuwe omleidingsweg zal een aantal woningen met een toename van milieuhinder worden geconfronteerd. Per saldo is er sprake van een aanzienlijke afname van de hinder. Door te streven naar bundeling van de nieuwe weg met de tracés van de spoorbaan en de rijksweg kan de toename van nieuwe hinder-gevallen beperkt blijven. Bij de beoordeling van de milieugevolgen dient onderscheid gemaakt te worden naar:

- **Effectbepaling.** Het doel hiervan is inzicht te geven in de effecten van de voorgenomen activiteit op de in het studiegebied aanwezige belangen, gezien vanuit het milieu.
- **Effectbeoordeling.** Het doel hiervan is om de voorgenomen activiteit met behulp van beoordelingscriteria te beoordelen op de milieueffecten. Dit zal zoveel mogelijk op hoofdlijnen dienen te geschieden.

Ten behoeve van de voorgaande besluitvorming, waarbij is bepaald welke variant nader dient te worden uitgewerkt, is onderzoek gedaan naar de volgende aspecten:

- | | |
|------------------------------|--|
| - Verkeer en vervoer | Intensiteiten
Afwikkeling
Kilometrage
Doorgaand verkeer
Effecten op andere vervoerssystemen
Totaalbeoordeling |
| - Woon- en leefmilieu | Geluidhinder
Luchtverontreiniging
Trillingshinder
Verkeersveiligheid
Externe veiligheid
Sociale veiligheid
Barrièrewerking
Visuele hinder
Sloop
Bouwhinder
Totaalbeoordeling |
| - Landschap en natuur | Ecologische structuur
Flora en fauna
Landschap
Cultuurhistorie
Bodem en water
Landbouw
Recreatie
Totaalbeoordeling |



- **Ruimtelijke ordening** Ruimtelijke ontwikkeling
 Planologische inpassing
 Faseringsmogelijkheden
 Bereikbaarheid woon- en recreatiegebieden
 Bereikbaarheid werkgebieden
 Totale beoordeling
- **Kosten** Verwervings- en aanlegkosten

De resultaten van het onderzoek voor de varianten-studie is weergegeven in het rapport:

*"Traverse Zevenhuizen
 Deelstudie 2: Variantenstudie
 Eindrapport
 16 augustus 1996"*

Het onderzoek naar verkeer en vervoer is weergegeven in rapport:

*"Verkeersstudie traverse N 219
 Zevenhuizen
 Toedelingsresultaten tracévarianten"
 van 1 december 1995*

Voor de uitwerking van de gekozen variant 3 zal moeten worden gezien welke effecten nog moeten worden onderzocht en welke aanvullende informatie benodigd is. Voor een goede beoordeling is het niet noodzakelijk dat alle effecten op hetzelfde detailniveau moeten worden onderzocht. Een eerste vereiste is dan ook de ordening en selectie van nog te onderzoeken effecten.

Met behulp van de beoordelingscriteria kunnen de alternatieven op milieueffecten worden beoordeeld in zowel absolute als relatieve zin. Het is daarbij mogelijk oordelen te vellen zonder dat alle milieueffecten tot in detail worden bestudeerd.

Om te bepalen welke effecten moeten worden onderzocht en welke beoordelingscriteria moeten worden gehanteerd zal de effectketenmethode worden toegepast. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar:

- Activiteiten van mens of machine die het milieu beïnvloeden.
- Milieueffecten die daarvan het gevolg zijn, te onderscheiden naar invloed op lucht, geluid, bodem, landschap, natuur en ruimte.
- Waarderingen van die milieuaspecten waarbij op grond van de maatschappelijke belangen (waarden) de milieueffecten worden beoordeeld en gewogen.

4.2 Activiteiten

De belangrijkste activiteiten bij een wegverbinding betreffen de aanleg en het gebruik van de weg. Deze twee activiteiten zijn in de volgende deelactiviteiten te splitsen:

Aanleg

- Ontgraven
- Ophogen
- Aanbrengen verticale drainage

- Aanbrengen damwanden en heipalen
- Funderen en verharderen
- Inrichten
- Bemalen
- Gebruik grondstoffen
- Gebruik energie
- Ruimtebeslag
- Transport bouwstoffen
- Tijdelijke verkeersmaatregelen

Gebruiken

- Gebruik van de weg door verkeer
- Vervoer gevaarlijke stoffen
- Gladheidbestrijding
- Onderhoud (weg, bermen, sloten)
- Verlichting
- Energiegebruik

4.3 Effecten

Van de deelactiviteiten zal vervolgens worden bepaald welke effecten zij hebben op het milieu. In ieder geval zullen de volgende milieueffecten moeten worden onderzocht:

- **Luchtverontreiniging (achtergrondconcentraties, emissie en immissie) van:**
 - koolmonoxide (CO)
 - benzeen
 - polycyclische aromatische koolwaterstoffen
 - overige koolwaterstoffen (C_xH_y)
 - stikstofoxiden (NO en NO₂)
 - zwaveldioxide (SO₂)
 - lood (Pb)
- **Geluidhinder**
- **Stofhinder**
- **Trillingshinder**
- **Verkeersonveiligheid**
- **Externe veiligheidsrisico's (calamiteiten)**
- **Bodemverontreiniging:**
 - verandering chemische samenstelling
 - verandering bodemopbouw
 - verandering waterhuishouding
- **Verandering landschapsbeeld**
- **Verandering natuur:**
 - verandering in vegetatie en flora
 - verandering in fauna
 - verandering in ecologische verbindingen.

Bij het onderzoek zal een selectie moeten plaatsvinden op basis van de te verwachten aard, omvang, tijdsduur en plaats van de ingrepen. Zo zal geluidhinder in de bouwfase anders kunnen worden beoordeeld dan geluidhinder tijdens het normale gebruik van de weg. Permanente en/of omvangrijke (tijdelijke) effecten zullen de nadruk moeten krijgen in de MER.

Per milieuaspect zal, op basis van te verwachten relevante veranderingen, een onderzoeksgebied moeten worden vastgesteld.

4.4 Waarderingen

In het belang van mens en natuur worden eisen aan het milieu gesteld. Voor een deel van die belangen zijn de eisen vastgelegd in wetgeving. Een ander deel is vastgelegd in beleidsnota's. Als belangen kunnen worden onderscheiden:



- Gezondheid van de mens (geestelijk en lichamelijk)
- Landbouw
- Bebouwing (nieuw)
- Recreatie
- Cultuurhistorie (waaronder archeologie)
- Natuur
- Landschap

De milieueffecten en de belangen zullen in de MER aan elkaar worden gekoppeld teneinde een goede beoordeling mogelijk te maken. De belangen zullen zoveel mogelijk in criteria worden vastgelegd teneinde een objectieve beoordeling te kunnen krijgen. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van ervaringen opgedaan bij MER's voor andere (vergelijkbare) wegenprojecten.

5 Procedure, organisatie en planning

5.1 Procedure planstudiefase MIT

Ten behoeve van de besluitvorming binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de eventuele bijdrage vanuit het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) dient een aparte procedure doorlopen te worden. Het project is in het MIT 1997-2001 opgenomen in de verkenningfase. Dit betekent dat het probleem is onderkend. Vervolgens dient dat probleem geanalyseerd te worden, waarbij aangegeven moet worden aan welke oplossingsrichtingen gedacht kan worden. Deze informatie dient vervolgens te worden samengevat in een "Informatienota" welke ter beoordeling aan het ministerie wordt aangeboden. Dit traject is thans doorlopen, de Informatienota is ter kennisneming aangeboden aan de betrokken gemeentebesturen.

Indien het ministerie kan instemmen met de analyse en de voorgestelde oplossingsrichtingen komt het project in de loop van 1998 in de planstudiefase.

5.2 Procedure m.e.r./bestemmingsplan

De MER voor de N 219, omleiding Zevenhuizen, is gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan Landelijk Gebied 1^e herziening van de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle. De m.e.r.-procedure verloopt daarom deels simultaan aan de bestemmingsplanprocedure.

De procedure kan in 7 fasen worden verdeeld, te weten:

1. Voorbereiding / opstellen startnotitie.
2. Vooroverleg / inspraak en opstellen richtlijnen MER.
3. Studie MER.
4. Beoordeling MER door de gemeente.
5. Inspraak.
6. Besluitvorming en vastlegging omleidingsweg in bestemmingsplan.
7. Evaluatie.

Over deze fasen kan nog het volgende worden opgemerkt:

Fase 1 De startnotitie wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten en Burgemeester en Wethouders van Zevenhuizen-Moerkapelle.

Fase 2 De startnotitie wordt ter visie gelegd en vervolgens met resultaten van de *inspraak om advies voorgelegd aan de commissie-m.e.r.* Het advies van de commissie-m.e.r. zal uitgangspunt zijn voor de opstelling van de richtlijnen voor de MER. In deze richtlijnen wordt bepaald wat onderzocht moet worden en welke alternatieven moeten worden meegenomen.

Fase 3 In deze fase wordt het Milieueffectrapport (MER) opgesteld. In de MER wordt in principe geen keuze gedaan tussen de alternatieven.

Fase 4 De MER wordt aan het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Zevenhuizen-Moerkapelle, ter beoordeling voorgelegd. Daarbij wordt gelet op de wettelijke eisen, de richtlijnen en eventuele onjuistheden.

Fase 5 De gemeente legt het MER ter visie, geeft mogelijkheden voor inspraak en vraagt advies aan wettelijke adviseurs waarna de commissie-m.e.r. een toetsingsadvies opstelt en aan het bevoegd gezag toestuur.

Fase 6 Het tracé van de N 219/omleiding Zevenhuizen wordt door de gemeente vastgelegd in een door de gemeente vast te stellen bestemmingsplan. Nadat het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen dient dit plan door Gedeputeerde Staten te worden goedgekeurd met inachtneming van de eventueel ingediende bezwaren. Waarna nog een beroepsprocedure openstaat.

Fase 7 Door het bevoegd gezag, de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle, dienen de milieugevolgen van de aanleg en het gebruik van de weg te worden onderzocht en te worden vergeleken met de in de MER voorspelde effecten. Hoe en wanneer deze evaluatie dient plaats te vinden dient de gemeente te bepalen bij vaststelling van het bestemmingsplan.

5.3 Organisatie

5.3.1 Bij de MER betrokken instanties

Op grond van de milieuwetgeving (Wabm) zijn procedures en taken vastgelegd. De volgende instanties en personen zijn daarbij betrokken:

Initiatiefnemer De N219 is een provinciale weg met een aansluiting op rijksweg A12. Een alternatief voorziet in verplaatsing van de bestaande aansluiting op de rijksweg. De aanleg van de omleidingsweg wordt onder verantwoordelijkheid van de provincie uitgewerkt. De verplaatsing van de aansluiting van de N219 op de Rijksweg zal onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat worden uitgewerkt. Daarmee zijn zowel de provincie als Rijkswaterstaat initiatiefnemers in de zin van de MER. Taken van de initiatiefnemer zijn:

- opstellen startnotitie
- opstellen MER

Bevoegd gezag Aangezien de MER wordt gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure is de gemeenteraad van Zevenhuizen-Moerkapelle aan te merken als bevoegd gezag. Taken van de gemeenteraad zijn:

- publiceren startnotitie
- opstellen richtlijnen
- goedkeuren MER
- vaststellen bestemmingsplan

Commissie-m.e.r. Uit de volledige commissie, die uit circa 200 onafhankelijke deskundigen bestaat, zal voor de N 219/omleiding Zevenhuizen een speciale werkgroep worden samengesteld. Taken van deze werkgroep zijn:

- adviseren over richtlijnen
- adviseren over volledigheid en kwaliteit MER

Wettelijke adviseurs

- Inspecteur Volksgezondheid en Milieuhygiëne
- Inspecteur Ruimtelijke Ordening
- Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie
- Provinciale Planologische Commissie.

Taken van deze adviseurs zijn:

- adviseren over richtlijnen
- adviseren over MER

Burgers Niet nader benoemd. Taken zijn ook niet aangegeven. Wel wordt burgers nadrukkelijk gevraagd van de diverse mogelijkheden van inspraak gebruik te maken en hun mening en belangen naar voren te brengen.

5.3.2 Projectorganisatie

De m.e.r.-procedure vergt een grote inzet van de Initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag, in dit geval: de provincie en de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle. Beide instanties zullen zich hierbij laten adviseren door een speciale ambtelijke projectgroep, te weten een "Projectgroep Bevoegd Gezag" en een "Projectgroep Initiatiefnemer".

Daarnaast kan belanghebbenden een platform worden geboden van waaruit zij hun belangen en wensen rechtstreeks kunnen inbrengen. Te denken valt daarbij aan het instellen van een "klankbordgroep".

Projectgroep Bevoegd Gezag (PBG)

- Leden: vertegenwoordigers van de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle.
 Waarnemers: vertegenwoordiger van de initiatiefnemer, de provincie Zuid-Holland;
 Adviseurs: naar behoefte kunnen deskundigen op gebied van geluid, lucht, bodem, natuur en landschap en m.e.r.-procedure van rijk of provincie of onafhankelijke adviesbureaus worden uitgenodigd zitting te nemen in de PBG;
- Taken:
- bekendmaking startnotitie;
 - opstellen richtlijnen;
 - verzorgen contact met de cie.m.e.r. en de wettelijke adviseurs;
 - beoordeling (aanvaardbaarheid) MER;
 - bewaken m.e.r.-procedure;
 - publiciteit en voorlichting.

Projectgroep Initiatiefnemer (PIN)

- Leden: vertegenwoordigers van de provincie Zuid-Holland
 Waarnemers: vertegenwoordigers van het bevoegd gezag, de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle;
 Adviseurs: naar behoefte kunnen deskundigen op gebied van geluid, lucht, bodem, natuur en landschap en m.e.r.-procedure van rijk of provincie of onafhankelijke adviesbureaus worden uitgenodigd zitting te nemen in de PIN;
- Taken:
- opstellen startnotitie;
 - opstellen MER;
 - begeleiden adviesbureaus.

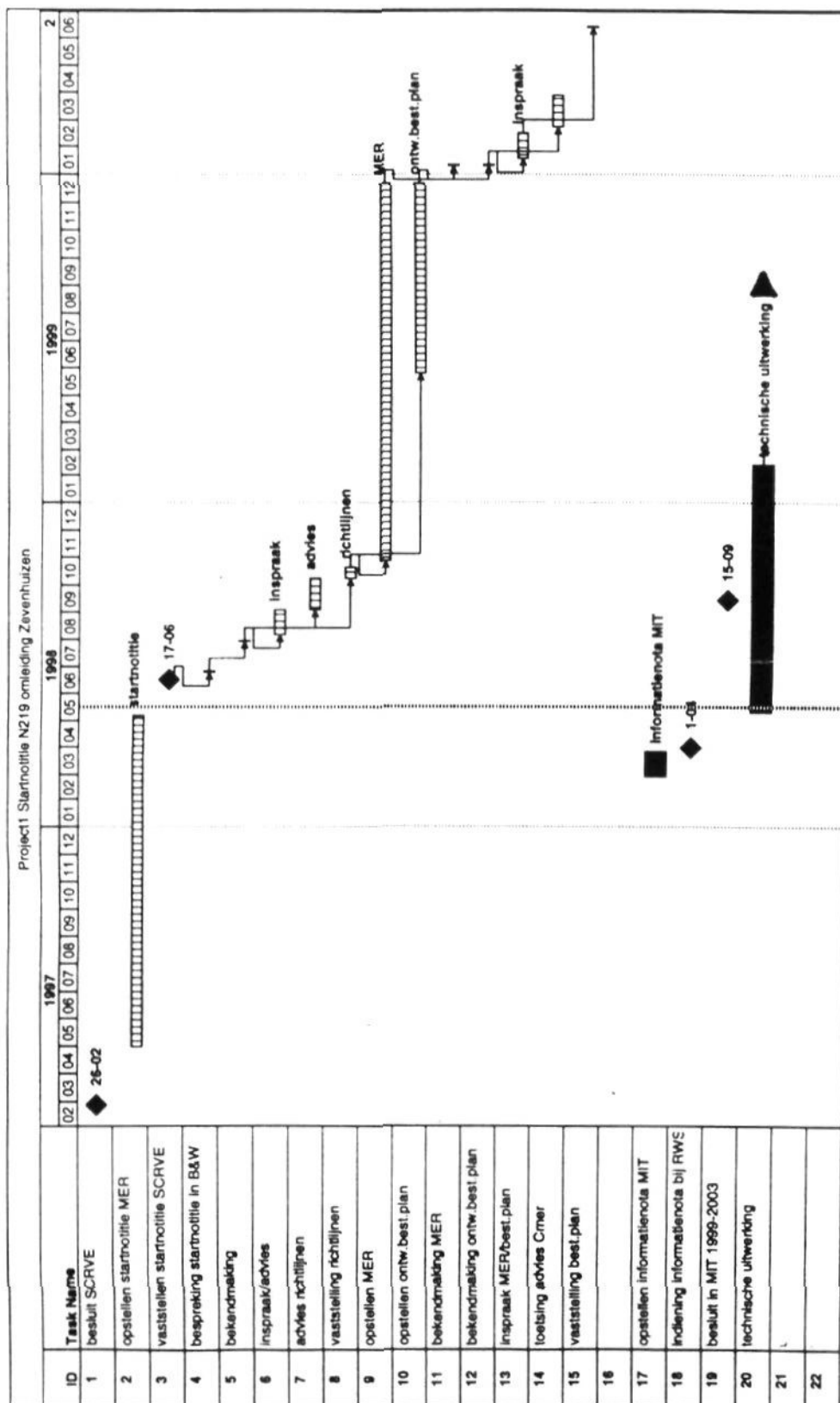
Klankbordgroep

- Leden: vertegenwoordigers van tuinbouw, bedrijfsleven, bewonersorganisaties, milieuverenigingen (in brede zin), maatschappelijke groepen;
 vertegenwoordigers van de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle;
 vertegenwoordigers provincie Zuid-Holland;

Taken:

- meedenken over te onderzoeken aspecten en het detailniveau van de te onderzoeken aspecten bij het MER;
- meedenken over het meest-milieu-vriendelijke alternatief binnen de kaders van de startnotitie;
- beoordeling tussentijdse resultaten;
- meedenken over publiciteit en voorlichting.

Figuur 5.4 "Planning" op bladzij 27 vervangen.



Literatuuroverzicht

1. Milieubeleidsplan provincie Zuid-Holland, februari 1990.
2. Nationaal Milieubeleidsplan-plus, 1990.
3. Beleidsplan Natuur en Landschap van de provincie Zuid-Holland, april 1991.
4. Streekplan Zuid-Holland Oost,
5. Nota Compensatiebeginsel Natuur en Landschap, aanzet voor beleidskader en praktische richtlijnen, 1997.
6. Verkeersstudie traverse N 219 Zevenhuizen, december 1995.
7. Traverse Zevenhuizen. Deelstudie 2: Variantenstudie. Eindrapport, 16 augustus 1996.
8. Nesselande, modelanalyse verkeer en vervoer.
9. Informatienota N 219, omlegging Zevenhuizen t.b.v. de MIT-procedure.