

MER Zuidplas Regionale Infrastructuur Notitie Alternatieven



Provincie Zuid-Holland

oktober 2008
Definitief

MER Zuidplas Regionale Infrastructuur Notitie Alternatieven

dossier : B1535-03.001
registratienummer : WN-NH20080176
versie : definitief

Provincie Zuid-Holland

oktober 2008
Definitief

INHOUD**BLAD**

1	REALISTISCHE ONTWERPEN OP HOOFDLIJNEN	3
1.1	Inleiding	3
1.2	De alternatieven uitgaande van verstedelijkingsscenario 15.000 woningen	3
1.3	Verantwoording proces	4
2	PROCES	5
2.1	Procesbeschrijving	5
2.2	Ontwikkelen visie	5
2.3	Ontwikkelen alternatieven	5
3	ONTWERPUITGANGSPUNTEN	7
3.1	Technisch PvE	7
3.2	Handboek Kwaliteit Zuidplas	8
3.2.1	Structuren	9
3.2.2	Kruisingen	10
3.2.3	Vormgeving	10
4	VISIE OP DE REGIONALE INFRASTRUCTUUR	11
4.1	Stroomwegen en ontsluitingswegen	11
4.2	Doorgaand verkeer door de Zuidplas faciliteren met de N456	11
4.3	De N219 als regionale hoofdweg	11
4.4	Parallelstructuur A12 in vijf delen	12
5	INFRAONTWERPEN	15
5.1	De varianten gedefinieerd	15
5.2	N219	15
5.2.1	Voornemen	15
5.2.2	Informatie	16
5.2.3	Overwegingen	17
5.2.4	Variant: N219 op huidige locatie	18
5.2.5	Variant: N219 verlegd	19
5.3	//A12: Veilingroute	20
5.3.1	Voornemen	20
5.3.2	Informatie	20
5.3.3	Overwegingen	21
5.3.4	Variant: Korte Veilingroute	21
5.3.5	Variant: Lange Veilingroute	23
5.4	//A12: Moordrechtboog	23
5.4.1	Voornemen	23
5.4.2	Informatie	24
5.4.3	Overwegingen	24
5.4.4	Variant: Moordrechtboog met aansluiting Gouda	25
5.4.5	Variant: Gecombineerde aansluiting Gouda/ Zevenhuizen/ Waddinxveen	26
5.5	Aansluiting Waddinxveen	26
5.5.1	Voornemen	26
5.5.2	Informatie	27

DHV B.V.

5.5.3	Overwegingen	27
5.5.4	Aansluiting Waddinxveen	28
6	ALTERNATIEVEN	30
	COLOFON	31

BIJLAGEN

1	Programma's met eisen en wensen gemeenten
2	Ontwerptekeningen
3	Alternatieven

1 REALISTISCHE ONTWERPEN OP HOOFDLIJNEN

1.1 Inleiding

De Zuidplas is in de Nota Ruimte aangewezen als stedelijke uitbreidingsruimte van de Zuidvleugel van de Randstad. In de Interregionale Structuurvisie (ISV, 2004 en in het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP, 2006) is de verstedelijkingsopgave (woningbouw, bedrijventreinen en glastuinbouw) nader uitgewerkt. Met het ISP als uitgangspunt worden gemeentelijke bestemmingsplannen opgesteld voor de deelgebieden die binnen de Zuidplas worden onderscheiden. Ook aanpassingen aan de regionale infrastructuur moeten in verschillende van deze bestemmingsplannen worden vastgelegd.

Voor de regionale infrastructuur is een aparte MER gemaakt. Dit rapport is een deelrapport van het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur en heeft betrekking op de uitwerking van het voornemen in varianten en alternatieven van de aanpassing van de regionale infrastructuur.

In het MER worden de milieueffecten van verschillende alternatieven bepaald. Het MER dient inzicht te bieden in de mate waarin de alternatieven verschillen in hun milieueffecten. De milieueffecten worden bepaald op basis van ontwerpen die in deze notitie zijn beschreven.

In onderstaand kader is een aantal definities gegeven van de in dit MER gehanteerde terminologie.

Deelproject

Een deelproject is een deel van de regionale infrastructuur. In de Startnotitie zijn vijf deelprojecten gedefinieerd. Deelprojecten zijn m.e.r.-plichtige activiteiten.

Variant

Een variant is een uitwerking van een deelproject. De meeste deelprojecten kennen in de Startnotitie twee of meer varianten.

Alternatief

Een alternatief is een combinatie van één variant van de verschillende deelprojecten.

Verstedelijkingsscenario

Een verstedelijkingsscenario is een uitwerking van de verstedelijkingsopgave in de Zuidplas. Er zijn drie verstedelijkingsscenario's uitgewerkt.

1.2 De alternatieven uitgaande van verstedelijkingsscenario 15.000 woningen

De besluitvorming is gericht op de uitvoering van de eerste fase van het ISP. Daarbij worden onder andere 15.000 woningen gerealiseerd. Er dient echter rekening gehouden te worden met de mogelijkheid dat de behoefte aan woningbouw tegenvalt. Aan de andere kant is in het ISP echter ook een tweede fase beschreven, waarin tussen 2020 en 2030 er juist nog eens 15.000 woningen en bedrijventerreinen bij komen. Voor deze verschillende mogelijkheden zijn verstedelijkingsscenario's gedefinieerd, die aangeven waar in de Zuidplas hoeveel woningen en hoeveel hectare bedrijventerrein bijkomen.

Aangezien de besluitvorming gericht is op de uitvoering van de eerste fase van het ISP, is het MER regionale infrastructuur primair gericht op de aanpassing van de regionale infrastructuur die past bij deze fase van de ontwikkeling, dat wil zeggen onder meer 15.000 woningen. Deze notitie gaat in op de varianten en alternatieven die daarbij mogelijk zijn en waarvan de milieueffecten in het MER zijn onderzocht. Het verstedelijkingsscenario voor 15.000 is daarbij dus het uitgangspunt.

Voor het verstedelijkingsscenario met 7.000 woningen wordt een faseringstoets uitgevoerd. Dat wil zeggen dat bepaald wordt hoe de gekozen oplossing voor 15.000 woningen gefaseerd kan worden. Op het scenario met 30.000 woningen wordt een robuustheidstoets uitgevoerd. Dat wil zeggen dat bekeken wordt of de oplossing voor 15.000 woningen een goede investering is indien later in de Zuidplas verdere ontwikkeling naar 30.000 woningen plaats vindt. De faseringstoets en de robuustheidstoets zijn geen onderdeel van deze notitie.

1.3 Verantwoording proces

Bij het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur wordt onderscheid gemaakt in vijf deelprojecten, waarvan een aantal verschillende varianten kennen. De deelprojecten en hun varianten zijn het resultaat van een proces dat een aantal jaar geleden is gestart en in het ISP en de Startnotitie is vastgelegd. Deze varianten zijn het startpunt geweest van de infrastructuurontwerpen. In het ontwerpproces zijn deze verder uitgewerkt. Hierbij is nauw overleg gevoerd met betrokken gemeenten en andere partijen zoals onder meer buurgemeente Gouda, het Atelier Zuidplas en Rijkswaterstaat. Bij de uitwerking zijn de inspraakreacties op de startnotitie meegenomen.

De alternatieven zijn ontwikkeld in samenwerking met de Ambtelijke Kerngroep Mobiliteit Zuidplas en op basis van bilaterale overleggen met gemeenten. Daarnaast zijn de uitkomsten van het verkeersmodel van Goudappel Coffeng gebruikt voor verkeersanalyses waar onder meer nut en noodzaak van verschillende alternatieven is bepaald.

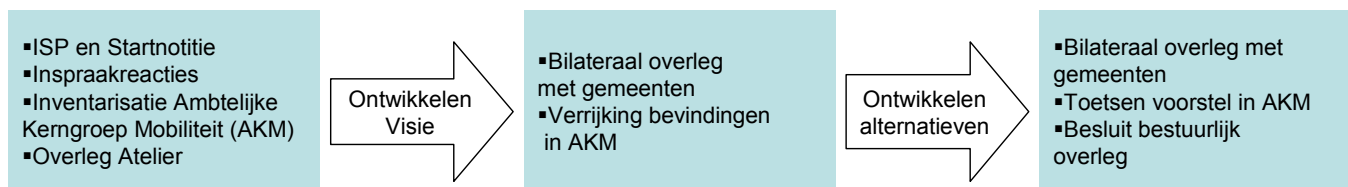
Op 24 januari 2008 is in het Bestuurlijk Overleg Zuidplas een bestuurlijk akkoord gegeven op de voor de m.e.r. door te rekenen alternatieven. In het bestuurlijk overleg zijn bestuurders van de volgende partijen vertegenwoordigd: Provincie Zuid-Holland, Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel, Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle, Gemeente Moordrecht, Gemeente Waddinxveen, Gemeente Lansingerland, Gemeente Gouda en Rijkswaterstaat.

2 PROCES

2.1 Procesbeschrijving

In de Startnotie worden voor de deelprojecten diverse varianten open gehouden. Nadere uitwerking van de varianten heeft geleid tot een scherpere definitie van deelprojecten. Als hieruit bleek dat een variant geen draagvlak heeft of niet financieerbaar is heeft onderzoek naar de milieueffecten weinig toegevoegde waarde. Het is een 'niet realistische' variant. Hierdoor is voor een aantal deelprojecten het aantal varianten teruggebracht, nog voordat met het onderzoek naar de milieueffecten gestart is.

De onderbouwing van de gemaakte keuzes is gedeeltelijk deelprojectspecifiek en voor een deel Zuidplas-algemeen. De algemene argumenten zijn in het volgende hoofdstuk verwoord als visie en vormen een vertrekpunt voor de uitwerking van de varianten in het daarop volgende hoofdstuk. In onderstaand schema is het proces weergegeven.



Figuur 1 Schematische weergave proces

2.2 Ontwikkelen visie

Het ISP en de startnotitie brengen varianten van de verschillende deelprojecten in beeld. De belanghebbenden hebben in inspraakreacties op de startnotitie hun mening over de regionale infrastructuur verwoord. In een inventariserende sessie met de Ambtelijke Kerngroep Mobiliteit (AKM) en het Atelier Zuidplas is meer informatie ten aanzien van de te maken keuzes ontsloten.

Op basis van de verschillende eisen, wensen en ideeën is de visie op de regionale infrastructuur in de Zuidplas ontwikkeld. De visie beschrijft een aantal keuzes op hoofdlijnen. Deze keuzes zijn nog niet gebaseerd op uitgebreide analyses maar zijn gemaakt op grond van ruimtelijke en bestuurlijke argumenten. Kortom, de kansrijke varianten zijn in de visie van de minder kansrijke onderscheiden. De details zijn in de volgende stap uitgewerkt.

In Bijlage 1 zijn drie notities van betrokken gemeenten opgenomen waarin eisen en wensen aan de te ontwerpen varianten zijn verwoord.

2.3 Ontwikkelen alternatieven

De visie is in bilateraal overleg aan de gemeenten gepresenteerd. Verrijking heeft plaats gevonden door varianten op een lager detailniveau te beschouwen. Op deze manier konden nieuwe kansen en knelpunten geïdentificeerd worden. Vervolgens is op basis van de visie en ontwerputgangspunten (hoofdstuk 3) voor de verschillende deelprojecten een set varianten ontwikkeld. Hiermee worden alternatieven samengesteld.

In tegenstelling tot de keuzes ten behoeve van de visie zijn deze keuzes wel gebaseerd op analyses, namelijk een verkeersanalyse en een globale kostenraming. Een derde argument zijn ruimtelijke overwegingen die een keuze voor een variant, ondanks beperkte verkeerskundige effecten en (relatief) hoge kosten, toch kunnen voorantwoorden.

DHV B.V.

Als eerste is nut en noodzaak van de verschillende deelprojecten onderzocht. Door de verstedelijking op het autonome netwerk te projecteren komen knelpunten in het netwerk in beeld. De tweede stap in de verkeersstudie is het doorrekenen van een aantal rekenvarianten met behulp van het verkeersmodel. Deze sets zijn zo gekozen dat de effecten van verschillende varianten duidelijk naar voren komen. De berekeningen hebben een indicatie gegeven van de te verwachten verkeerseffecten van verschillende varianten. (Notitie *Verkeerskundige toetsing alternatieven regionale infrastructuur Zuidplas (ZHA173 Prt)*, door Goudappel-Coffeng, januari 2008)

De te verwachten verschillen in kosten tussen varianten waren in een aantal gevallen groot. Om deze verwachting te vertalen in argumenten is een globale kostenraming op basis van de SSK systematiek gemaakt. Deze kostenraming is nog niet bruikbaar als budgetraming maar dient slechts ter vergelijking van varianten.

3 ONTWERPUITGANGSPUNTEN

Het programma van eisen is afgestemd op het doel: het opstellen van realistische en realiseerbare (maakbare) ontwerpen op hoofdlijnen, die voldoende informatie bieden om de milieuthema's voldoende nauwkeurig te kunnen bepalen en beoordelen. Na afronding van de m.e.r. kan het programma van eisen compleet gemaakt worden voor nadere uitwerking.

Voor de ontwerpuitgangspunten is voor een benadering over twee sporen gekozen. Het eerste is een technisch programma van eisen, het tweede bevat eisen vanuit de omgeving (kwaliteit) en is op het Handboek Kwaliteit Zuidplas gebaseerd.

3.1 Technisch PvE

Bij het ontwerpen van de hoofdassen en aansluitingen is er naar gestreefd de uitgangspunten aan te houden zoals in deze paragraaf beschreven. Zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande infrastructuur of autonoom aan te leggen infrastructuur.

Ontwerpuitgangspunten

Uitgangspunten afkomstig uit Handboek Ontwerpcriteria Wegen (Provincie Zuid-Holland, DBI, versie 2.0) en CROW publ. 164c. Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen.

Horizontaal ontwerp

Gebruikte boogstralen:

Hoofdrijrichting

Ontwerpsnelheid 80 km/u:

$R_{min}=400m$

Ontwerpsnelheid 50 km/u:

$R_{min}=150m$

Kruispunten¹

Uitgevoerd als (meerstrooks-)rotondes.

Ontwerpsnelheid 80 km/u: *Onderlinge afstand > 2,5 km*

Ontwerpsnelheid 50 km/u: *Onderlinge afstand > 1,0 km*

Verticaal ontwerp

Toegepaste hellingen t.p.v. kunstwerken

hellingen 4%

Toegepaste verticale boogstralen

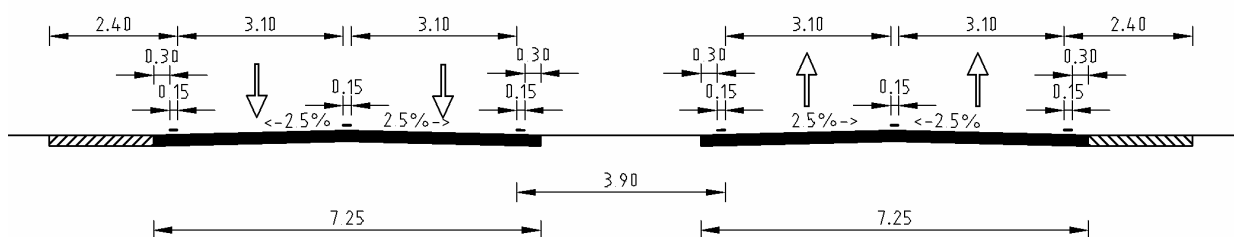
Topboog 2500m

Voetboog 5000m

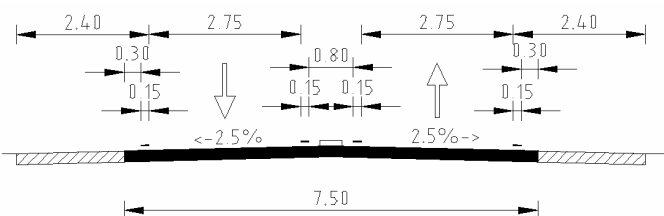
¹ Niet op alle tracés kan worden voldaan aan de eis van minimale onderlinge afstand. Voor 70 km/u wegen wordt het horizontaal alignment aangehouden conform 80 km/u. De onderlinge afstand tussen kruisingen is voor deze wegdelen minimaal 1,0 km.

Dwarsprofiel

Rijbaan 2x2 volgens standaard dwarsprofiel GOW type I



Figuur 2 Rijbaan 2x2 volgens standaard dwarsprofiel GOW type I



Figuur 3 Rijbaan 2x1 volgens standaard dwarsprofiel GOW type II

3.2 Handboek Kwaliteit Zuidplas

Het Handboek Kwaliteit Zuidplas (v071205) bevat richtinggevende uitspraken over de kwaliteit van de hoofdelementen van de Zuidplas, zowel in ruimtelijke als (milieu)technische zin. Het Handboek Kwaliteit Zuidplas bevat een beschrijving in tekst en tekeningen van alle onderdelen van de Hoofdplanstructuur de Zuidplas, waarmee in de planvorming voor deelgebieden rekening gehouden moet worden.

Tot de Hoofdplanstructuur behoren de ringvaartzone, de 'linten, lanen en tochten' en de regionale infrastructuur, maar ook de K&L-stroken en reserveringen en de aansluitingen op de nationale infrastructuur en op de omgeving.

Het Handboek doet uitspraken over de ruimtelijke en (milieu)technische kwaliteit van de onderscheiden elementen van de Hoofdplanstructuur, over de aansluiting van deelgebieden op de Hoofdplanstructuur en over de aansluiting van deelgebieden op elkaar. De uitspraken in het ISP over elementen van de Hoofdplanstructuur zijn daarbij als randvoorwaarde gehanteerd.

Het Handboek Kwaliteit Zuidplas is in de zomer en het najaar van 2007 opgesteld in het Atelier Zuidplas. In het Atelier participeerden ontwerpers vanuit de verschillende deelnemende partijen: Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Waddinxveen, Gouda, Rotterdam en vanaf oktober 2007 Zevenhuizen-Moerkapelle, Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht. Voor dit MER bevat het Handboek Kwaliteit Zuidplas ontwerpuitgangspunten. In de volgende paragrafen wordt hier nader op ingegaan.

3.2.1 Structuren

Belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Zuidplas is de structuur van de polder. De karakteristieke rechte lijnen worden zo veel mogelijk behouden. In de figuur op de volgende pagina is aangegeven welke structuren in de ambitie verder ontwikkeld en benut worden. De regionale infrastructuur is één van deze structuren. Het streven is deze aan te doen laten sluiten bij groene, natte en recreatieve structuren in de polder



Figuur 4 Kaart Hoofdplanstructuur (bron: HKZ, kaart 1)

Legenda	
Ringvaartpark	
	Park groenzone
	Parkzone bebouwd
	(Recreatieve) Dorpskern
	Ringvaartfietsroute
	Vaarroute
	Ringvaart kanoroute
	Ringvaart
	Overige wateren
	Bovenland
	Regionale groenstructuur
Raamwerk Lanen, Linten, Tochten	
	Bomenlaan
	Lintzone
	Lintverdubbeling
	Lokale weg
	Fietsroute lint
	Ecologische (verbindings)zone
	Kreekruggebied
	Kreekruglaan
	(Verbrede) tocht
	Duiker
Superinfrastructuur	
	Snelweg
	Regionale weg
	Kruising/rotonde
	Railverbinding
Brandpunten	
	Brandpunt Zuidplas
	Gemaal
Kunstwerken	
	Brug/tunnel
Reserveringen	
	Reservering lintverdubbeling
	Reservering ontsluiting
	Reservering HOV
	Reservering station
Overige	
	Waterbergingsgebied
	Opzet waterpeil

3.2.2 Kruisingen

De wijze waarop de structuren gekruist moeten worden door de regionale infrastructuur is in het Handboek Kwaliteit uitgewerkt. In onderstaande tabel is een samenvatting hiervan gegeven:

Tabel 1 Wijze waarop de regionale infrastructuur in de polder kruist

Type structuur	Wijze van kruisen
Hoofdwegennet	Afhankelijk van de lokale situatie bovenlangs of onderlangs gekruist
Spoor	Afhankelijk van de lokale situatie bovenlangs of onderlangs gekruist
Langzaam verkeerverbindingen (fietspaden en lokaal verkeer)	Kruising door middel van (fiets)tunnels
Watergangen	De tochten worden gekruist met een brug waarbij de oevers aan weerszijden doorlopen. Ondergeschikte watergangen kunnen gekruist worden met een duiker.
Groenstructuur	Kruisingen moeten zo veel mogelijk vermeden worden

3.2.3 Vormgeving

Viaducten in de regionale wegen dienen in licht beton uitgevoerd te worden en een slank aanzien te krijgen. Om het weidse karakter van de polder te onderstrepen dienen de viaducten divergerend uitgevoerd te worden. Wanneer de regionale weg met vier rijstroken (met middenberm) uitgevoerd wordt, dienen er 2 losse viaducten aangelegd te worden zodat er ruime lichtinval is op de onderliggende weg. Waar bij grote overspanningen tussensteunen nodig zijn moeten deze uitgevoerd worden als rij slanke kolommen. De hekwerken van de viaducten moeten een identieke vormgeving krijgen waarbij de weggebruikers zicht houden op de omgeving.

4 VISIE OP DE REGIONALE INFRASTRUCTUUR

4.1 Stroomwegen en ontsluitingswegen

Het lokale wegennet moet enerzijds voldoende aansluitingen hebben op de regionale hoofdinfrastructuur om de woongebieden en bedrijventerreinen te kunnen ontsluiten. Anderzijds moet het aantal aansluitingen op de regionale hoofdinfrastructuur beperkt worden om de doorstroming op de wegen te kunnen waarborgen. Deze twee eisen zijn tegenstrijdig. Om als regionale hoofdweg te functioneren en een snelheid van 80 km/u te kunnen halen moet de onderlinge afstand tussen aansluitingen 2,5 kilometer zijn. Voor lokale wegen is het gewenst om aansluitingen op kortere afstand van elkaar te realiseren.

De doorstroming op regionale hoofdwegen kan worden vergroot door de maximum snelheid te verhogen van 50km/u naar 70km/h. Zoals in het Programma van Eisen beschreven gelden minder strenge normen ten aanzien van de aansluitingen en het alignement dan voor een 80km/u weg. Door het toepassen van ongelijkvloerse aansluitingen kan een weg zowel als stroom- als ontsluitingsweg functioneren, de doorstroming wordt immers niet gehinderd. Dit is wel het geval bij toepassing van een rotonde of verkeersregelinstallatie (VRI). Vanwege de bezwaren tegen ongelijkvloerse kruisingen (zei onderstaand kader) zal deze oplossing alleen bij uitzondering opportuun zijn.

Ongelijkvloerse kruisingen passen niet in het karakter van de Zuidplas

Nadrukkelijke doelstelling bij de ontwikkeling in de Zuidplas is het behoud van de identiteit. De vlakke polder met veel water en strakke lijnen moet zo veel mogelijk behouden worden. De toepassing van ongelijkvloerse kruisingen kan vanuit verkeerskundige optiek wenselijk zijn maar heeft grote invloed op het aanzicht van de polder. Met deze oplossing wordt daarom terughoudend omgegaan.

4.2 Doorgaand verkeer door de Zuidplas faciliteren met de N456

Door de ligging van de Zuidplas tussen de A12 en de A20 is de regionale hoofdinfrastructuur een aantrekkelijke noord-zuid route. Dit levert ongewenste verkeersbewegingen op in het gebied. Indien doorgaand verkeer niet over daarvoor bestemde infrastructuur rijdt, levert dit overlast op voor bewoners. In het ISP is de N456 aangewezen als verbindingsweg tussen de A12 en de A20. In het overleg met ambtelijke kerngroep mobiliteit Zuidplas is dit beeld onderschreven. Dit betekent dat doordat de N456 een stroomfunctie krijgt de N219 stedelijk vormgegeven kan worden.

Door de N456 een functie voor het hoofdwegennet toe te kennen door de koppeling van de A20 en A12 in westelijke richting wordt de robuustheid van het netwerk (rijkswegennet) vergroot. De Moordrechtboog kan alleen als zodanig functioneren als de weg wordt uitgelegd als 2 x 2 stroomweg met een minimaal aantal aansluitingen. De N456 heeft echter wel een ontsluitende functie voor de bedrijventerreinen Doelwijk en Gouwepark. Deze aansluiting zal vanwege de stroomfunctie ongelijkvloers uitgevoerd worden.

4.3 De N219 als regionale hoofdweg

Om als regionale hoofdweg te kunnen functioneren heeft de (verlegde) zuidelijke N219 minimaal één aansluiting tussen de aansluiting op de A20 en de aansluiting van Zevenhuizen nodig. Twee aansluitingen is gewenst, zeker als het programma van 30.000 woningen wordt gerealiseerd. Als daarin niet wordt voorzien dan heeft de N219 een té beperkte waarde voor de ontsluiting van dit deel van de Zuidplas.

Op het noordelijk deel van de N219 is voor het vrachtverkeer vanuit het kassengebied ten oosten van Zevenhuizen een aansluiting op de N219 tussen de aansluiting op de A12 en de dorpsentree van Zevenhuizen noodzakelijk. Anders moet het vrachtverkeer door de kern Zevenhuizen.

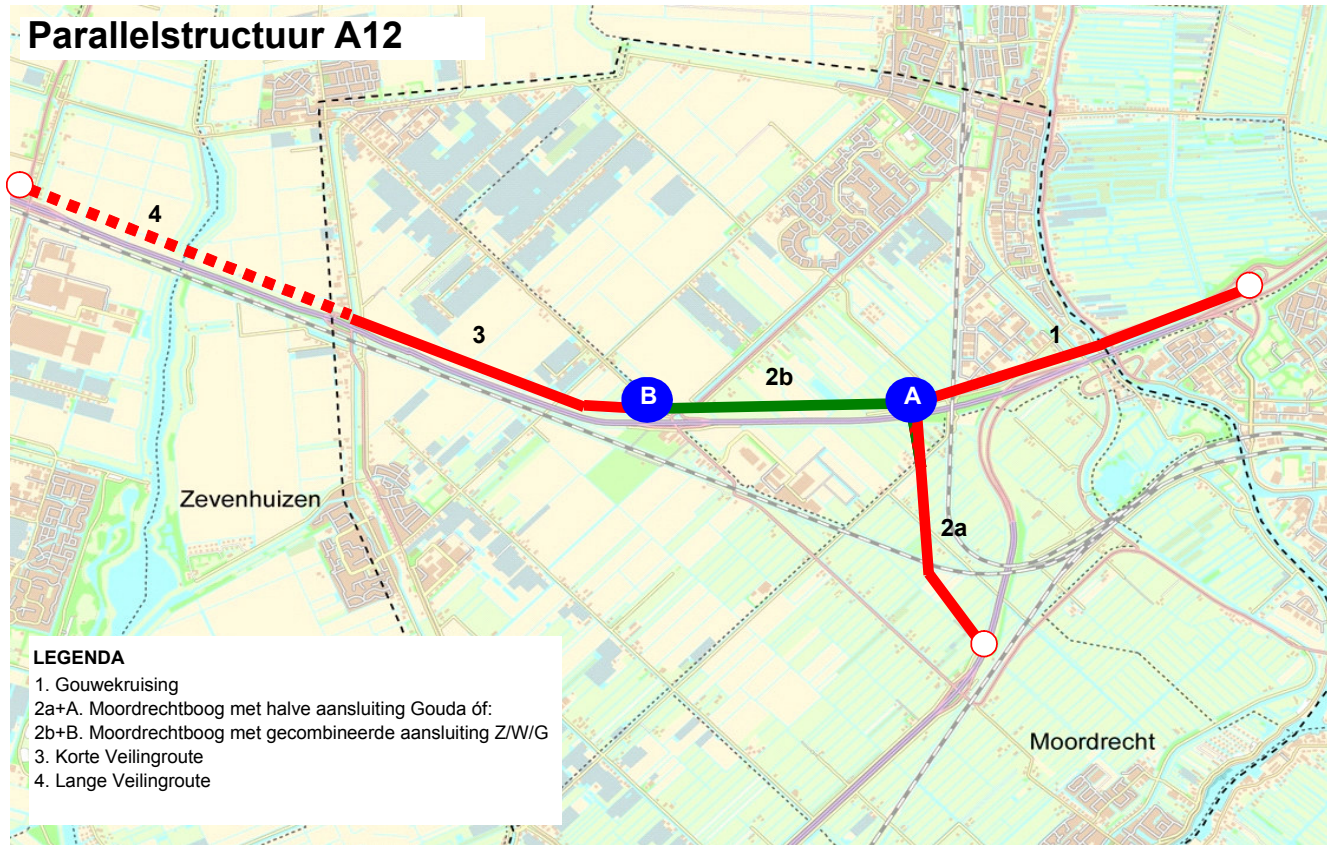
Als aansluitingen tussen de aansluiting op de A20 en de aansluiting van Zevenhuizen en tussen de A12 en de aansluiting Zevenhuizen worden toegevoegd dan is de onderlinge afstand van de aansluitingen te klein voor een snelheid van 80 km/uur; de maximum snelheid zal 50 km/u of 70 km/u bedragen.

Maatregelen op het zuidelijk deel van de N219 kunnen niet los gezien worden van maatregelen op het gedeelte tussen Zevenhuizen en de A12. De functie en uitstraling van de N219 verschilt niet en veranderingen in inrichting en/ of snelheidsregime levert een onregelmatig verkeersbeeld op. Deelproject 1 en 2 uit de Startnotitie worden daarom samen gezien als één deelproject.

4.4 Parallelstructuur A12 in vijf delen

In het MIRT-verleg van mei 2008 is door het Rijk en de Regio (Provincie Zuid-Holland) overeengekomen om een parallelstructuur langs de A12 aan te leggen. Voornaamste doelstelling van dit project is opheffen van de weefbewegingen ter hoogte van de Gouwaquaduct. Hier komt verkeer vanuit Rotterdam (A20) en Den Haag/ Zoetermeer (A12) samen. Verkeer van de A12 dat bestemming Gouda heeft moet minstens twee rijbanen opschuiven "door" de stroom vanaf de A20. Andersom geldt dit ook voor verkeer vanuit Gouda naar Den Haag. Dit levert verstoring van de verkeersdoorstroming op. Door het verkeer met bestemming Gouda al eerder van de A12 te leiden kan deze verstoring worden verminderd, de doorstroming verbeterd en zo de kans op ongelukken en files verkleind.

De parallelstructuur zoals tussen Rijk en regio is overeengekomen voorziet in een weg naast de A12 tussen de N209 en de afrit Gouda. Ook de verbinding tussen de A12 en de A20 (Moordrechtboog) maakt deel uit van de overeenkomst. Er zijn binnen de parallelstructuur A12 vijf delen te onderscheiden waarvan vier tot deze m.e.r. behoren (zie illustratie).



Figuur 5 Nummering en benaming van de Parallelstructuur A12 in vijf delen

Toelichting bij de vijfdeling:

- 1) Vanuit Gouda gezien is het deel tussen de huidige afrit Gouda en de grens van het plangebied waar de N456 de A12 kruist het eerste deel van de parallelstructuur. Deze Gouwekruising maakt geen onderdeel uit van de m.e.r..
- 2) Ook de Moordrechtboog maakt onderdeel uit van de parallelstructuur en betreft een nieuwe weg vanaf de aansluiting A20 Moordrecht tot de kruising met de A12. Er zijn twee varianten:
 - a) Moordrechtboog met aansluiting Gouda. De Moordrechtboog krijgt een directe halve aansluiting op de A12. Daar sluit ook het deel 1 van de parallelstructuur op aan;
 - b) Gecombineerde aansluiting Gouda/ Zevenhuizen/ Waddinxveen. De Moordrechtboog wordt over de A12 heen geleid en sluit aan op de Zuidelijke Randweg Waddinxveen. Via de Zuidelijke en Westelijke Randweg Waddinxveen wordt de Moordrechtboog verbonden met aansluiting Waddinxveen/Zevenhuizen. De parallelstructuur tussen aansluiting Gouda en de Moordrechtboog wordt zonder aansluiting op de Moordrechtboog of de A12 verlengd tot aansluiting Waddinxveen/Zevenhuizen.
- 3) Het volgende deel van de parallelstructuur is het deel van de nieuwe aansluiting N219-A12 tot aan de Swanlaweg/ Noordeinde. Dit deel ontsluit het kassengebied ten noorden van de A12 en leidt dit verkeer richting de A12 of over de parallelstructuur richting de N209 en de veiling in Bleiswijk (Korte Veilingroute).
- 4) Het laatste deel is het stuk van de Swanlaweg/ Noordeinde tot de N209. Dit gedeelte is ten noorden of ten zuiden van de A12 voorzien in de startnotitie. Het regionale verkeer kan deze weg gebruiken om de Rotte te kruisen. Dit is in de huidige situatie alleen mogelijk via de A12 of bij Moerkapelle (Lange Veilingroute).

Keuzes die worden gemaakt voor de delen van de parallelstructuur welke binnen dit MER vallen kunnen niet los worden gezien van de Gouwekruising. Niet alleen vanwege de financieringsafspraken maar ook vanwege de functie en het functioneren van deze delen. Vanwege deze verwevenheid is het uitgangspunt dat de parallelstructuur in zijn geheel wordt gerealiseerd. De fase waarin het besluitvormingsproces zich bevindt laat niet toe de parallelstructuur als autonome ontwikkeling te bestempelen.

Ten aanzien van de twee mogelijkheden om Gouda in de nieuwe situatie op de A12 aan te sluiten (2a en 2b) spelen de volgende overwegingen:

- Om de doorstroming op het hoofdwegennet te optimaliseren streeft Rijkswaterstaat naar zo min mogelijk aansluitingen op het onderliggend wegennet. Vanuit deze redenering heeft het de voorkeur de afrit Gouda te combineren met de aansluiting Waddinxveen/ Zevenhuizen (autonome ontwikkeling). Dit knooppunt zal aangepast moeten worden aangezien deze niet berekend wordt op dergelijke verkeersstromen.
- Een tweede mogelijkheid is het verplaatsen van de aansluiting Gouda (van en naar Den Haag) naar de kruising van de N456 Moordrechtboog en de A12. Dit vermindert de drukte op het knooppunt Waddinxveen/ Zevenhuizen. Voor Gouda is dit de voorkeurslocatie vanwege de kleinere afstand tot Gouda.

5 INFRAONTWERPEN

5.1 De varianten gedefinieerd

In dit MER worden vier deelprojecten onderscheiden. Deze worden in de volgende paragrafen in vijf stappen beschreven. Eerst wordt beschreven het voornemen uit de Startnotitie ten aanzien van de deelprojecten beschreven. Deze tekst is letterlijk afkomstig uit de Startnotitie. In het deel informatie wordt beschreven welke informatie uit de inspraakreacties en overleggen is ontsloten. Vervolgens wordt in overwegingen beschreven wat voors en tegens zijn van verschillende alternatieven, gebaseerd op de opgehaalde informatie, verkeerskundige overwegingen en haalbaarheid ten aanzien van kosten en ruimtelijke inpassing. Op basis van deze overwegingen is een variant uitgewerkt. Voor een aantal deelprojecten zijn twee varianten beschreven. Alle varianten worden in het rapport geïllustreerd met ontwerptekeningen. In Bijlage 2 zijn ontwerptekeningen op formaat A3 opgenomen.

5.2 N219

5.2.1 Voornemen

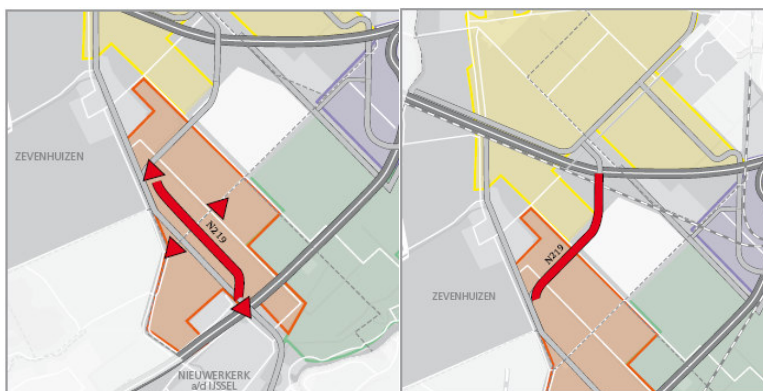
N219 zuid Nieuwerkerk aan den IJssel

De N219 geeft vanwege de gestaag toegenomen verkeersdruk in de huidige situatie veel overlast en milieuhinder in de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel. De geplande ontwikkeling in de Zuidplas zullen de verkeersdruk, en daarmee de problemen, verder doen toenemen. De toekomstige belasting van de nieuwe N219, de tracéligging en verknopingen vergt nader onderzoek. De om te leggen N219 komt gezien de woningbouwplannen uit het ISP in een stedelijke omgeving te liggen. Vormgeving van de weg als een buitenstedelijke weg kan bezwaren oproepen als barrièrewerking en milieueffecten. Bovendien blijft de N219 dan als snelste route A12-A20 aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Als alternatief is een stedelijk vormgegeven weg met lagere maximumsnelheid wonderzocht in het MER. Voor de meest optimale tracéligging zal afstemming plaatsvinden binnen het MER voor het bestemmingsplan voor deelgebied "Verstedelijking Zuidplas West". Door de gemeenteraad van Nieuwerkerk aan den IJssel is een motie aangenomen waarin het college van B en W wordt opgedragen om:

- de nieuwe N219 buiten de geplande woonwijk en bedrijventerreinen om te leiden;
- deze aan te leggen als 2x1 rijbaan, met een ruimtereservering voor 2x2 rijbanen;
- een nieuwe aansluiting te realiseren op de A20 en deze zover richting Moordrecht te verschuiven dat deze aansluit aan de oostzijde van de nieuw aan te leggen bedrijventerreinen;
- de N219 vandaar met een boog door te trekken naar de Schielandweg voor het regionale verkeer richting Capelle aan den IJssel;
- de huidige N219 om te bouwen tot nieuwe lokale ontsluitingsweg van Nieuwerkerk aan den IJssel Noord naar het huidige Nieuwerkerk aan den IJssel ten zuiden van de A20;
- daarbij de bestaande aansluitingen van de N219 met de A20 op te heffen en op te ruimen.

N219 noord Zevenhuizen

Als eerste zal de noodzaak voor verbreding worden onderzocht. Basis hiervoor is de uitkomst van het verkeersonderzoek dat voor de gehele Zuidplas wordt gedaan. Onderzocht zal worden op welke wijze de verbreding het beste kan worden uitgevoerd (...). De technische uitwerking zal op niveau van schetsontwerp worden uitgevoerd. Naast verbreding zal ook in overleg met het deelgebied de wenselijkheid van een extra aansluiting onderzocht. Daarbij zal ook bezien worden wat de gevolgen van de extra aansluiting zijn op de inrichting van de weg. Te denken valt daarbij aan een stedelijk vormgegeven weg met lagere rijsnelheden.



Figuur 6 Deelproject N219: noord (links) en zuid (rechts) (bron: Startnotitie)

5.2.2 Informatie

In de inspraakreacties is een aantal alternatieven aangedragen voor de N219. De kern van de inspraak is hieronder puntsgewijs samengevat.

- In “Mooi wonen in de Zuidplaspolder” wordt een variant (hierna te noemen variant MIWZ) voor de N219 beschreven, deze ligt iets verder van de ringvaart dan op de plankaart van het ISP. Verzocht wordt deze ook in het MER mee te nemen;
- De nieuwe aansluiting op de A12 bij Zevenhuizen (autonoom) is niet op 2x2 rijstroken gedimensioneerd, bij verbreding van de N219 dient hiermee rekening gehouden te worden;
- De bestaande aansluiting op de A20 is niet op 2x2 rijstroken gedimensioneerd, bij verbreding van de N219 dient hiermee rekening gehouden te worden.

Vanuit de verschillende belanghebbenden zijn onderstaande inzichten ingebracht.

- N219 heeft een functie voor herkomst- en bestemmingsverkeer in het gebied. Om dit te kunnen waarborgen zijn voldoende aansluitingen op onderliggend wegennet noodzakelijk. De te ontsluiten gebieden zijn: Zevenhuizen, Ringvaartdorp, Rode Waterparel, Nesselande, Nieuwerkerk aan den IJssel-Noord, Eendragtspolder (Parkway);
- Gezien de functie van de N219 is buitenstedelijke vormgeving niet noodzakelijk. Het verdubbelen van het zuidelijk deel van de N219 op de huidige locatie is daardoor een mogelijkheid die niet bij voorbaat hoeft te worden verlaten;
- Vanuit kosten oogpunt is te overwegen de motie van de gemeenteraad Nieuwerkerk aan den IJssel uit te voeren zonder de aansluiting A20 “om te klappen”;
- Aansluiting op het deelgebied ten oosten van Zevenhuizen is noodzakelijk voor ontsluiting van de kassen. Zo wordt voorkomen dat vrachtverkeer door de woonkern Zevenhuizen moet rijden. Bij de locatiebepaling dient rekening gehouden te worden met de hoofdwatergang die de N219 daar kruist;
- Maximum snelheid van 70 km/u is gewenst om doorstroming te waarborgen en de aantrekkelijkheid van de weg ten opzichte van de (kortere) route door Zevenhuizen te vergroten.

5.2.3 Overwegingen

De ontwikkeling van alternatieven heeft plaats gevonden op basis van drie soorten overwegingen namelijk ruimtelijke, verkeerskundige en kostenoverwegingen.

Ruimtelijke overwegingen

- Variant MWIZ wordt niet als zodanig in de afweging meegenomen omdat deze maar een fractie afwijkt van varianten die wel worden meegenomen. Bij de optimalisatie van de inpassing is een dergelijke afwijking inbegrepen.
- De ISP variant waarbij de N219 op 300 meter van de Ringvaart en de huidige ligging van de N219 wordt voorzien wordt niet meegenomen. Dit alternatief creëert een derde doorsnijding van het gebied naast de huidige N219 (die behouden blijft voor langzaam verkeer) en de reservering die voor het HOV wordt gemaakt.
- De motie van de gemeenteraad blijkt voornamelijk ingegeven te zijn door het idee dat de N219 een stroomweg zou worden. Vanuit dit perspectief bezien is de omgelegde N219 een logische variant.
- Vanuit de ontwikkeling van de Zuidplas gezien levert een verlegging van de N219 kansen op voor ontwikkelingen op de locatie van de huidige N219. Daarnaast past deze verlegging goed in de structuur welke volgens de ambitie van de Zuidplas meer benadrukt gaat worden.

Verkeerskundige overwegingen

- Verdubbeling naar 2x2 rijstroken is bij 15.000 woningen niet noodzakelijk, met uitzondering van de wegedelen naar het hoofdwegennet;
- De bestaande aansluitingen op het onderliggend wegennet voldoen niet en moeten aangepast worden aan de te verwachten verkeersstromen;
- Er is geen verkeerskundige noodzaak voor verlegging van de N219 bij Nieuwerkerk aan den IJssel;
- Mogelijkheden om bij verlegging aan te sluiten op de bestaande N219 bij Nieuwerkerk aan den IJssel zijn beperkt door de tunnel onder het spoor.
- De variant waarbij de N219 verlegd wordt zonder de aansluiting op de A20 om te klappen heeft niet de voorkeur. Door de omrijroute en onduidelijke structuur blijkt het verkeer op de N219 af te nemen.

Kostenoverwegingen

- Het aanpassen van de aansluiting op de A20 kost orde grootte € 35 mln. Aangezien dit geen bijdrage levert aan verbetering van het functioneren van het hoofdwegennet is het niet de verwachting dat Rijkswaterstaat hieraan zal bijdragen.

5.2.4 Variant: N219 op huidige locatie



Figuur 7 Variant N219 op huidige locatie

- 70km/u op noordelijk deel, 50km/h op zuidelijk deel;
- Twee extra aansluiting op onderliggend wegennet, één verlegd van de Zuidelijke Dwarsweg naar de Zuidelijke Dwarslaan;
- Deels 2x2, bij aansluitingen op snelwegen A12 en A20.

De N219 wordt een weg van hoogwaardige kwaliteit waarvan de voornaamste functie is het ontsluiten van de woongebieden in en om Nieuwerkerk aan den IJssel en Zevenhuizen.

Op het noordelijke deel van de N219 bedraagt de maximum snelheid 70 km/h. Dat betekent dat de bochtstralen conform de eisen voor een 80 km/u weg zijn maar de rotondes dichterbij elkaar liggen dan volgens de richtlijnen wenselijk is. Op de route tussen A12 en A20 door de kern Zevenhuizen (Burgemeester Klinkhamerweg) geldt een regime van 30 km/h. Door dit verschil wordt de aantrekkelijkheid van de route door Zevenhuizen voor sluipverkeer verkleind en wordt beoogd de verkeersoverlast in de kern te beperken tot overlast door bestemmingsverkeer.

De ligging van de omgelegde N219 tussen de nieuwe aansluiting op de A12 en Zevenhuizen wordt gehandhaafd. Er wordt een nieuwe aansluiting ten behoeve van de ontsluiting van het kassengebied gecreëerd zodat de vrachtwagens hier vandaan niet door de kern hoeven. Het gedeelte tussen de nieuwe aansluiting en de A12 wordt uitgevoerd als 2x2 rijstroken, voor het overige deel is een 2x1 inrichting voldoende.

De aansluiting op Zevenhuizen is de autonoom aan te leggen rotonde, deze vormt de dorpsentree.

Tussen Zevenhuizen en Nieuwerkerk aan den IJssel worden twee aansluitingen op het lokale wegennet voorzien. Hiermee worden woongebieden Ringvaartdorp, Rode Waterparel, Nesselande en Nieuwerkerk aan den IJssel-Noord en later ook het Nieuwe Midden ontsloten. Vanaf de Parkway (vanuit recreatiegebied Eendragtspolder) kan de N219 ter hoogte van Zuidelijke Dwarslaan bereikt worden. Deze aansluiting is momenteel op de Zuidelijke Dwarsweg gelegen, maar schuift op naar het zuiden waar de Zuidelijke Dwarslaan is voorzien.

Bij Nieuwerkerk aan den IJssel sluit de N219 aan op de A20. Aan deze aansluiting zullen uitbreidingen moeten worden gepleegd om de toegenomen verkeersstromen te kunnen verwerken. Net als bij de A12 zal ook hier het gedeelte van het tracé tussen de laatste aansluiting op het onderliggend wegennet en de A20 wordt de N219 verbreed tot 2x2 rijstroken. Dit betekent dat ook het viaduct over de A20 verbreed zal moeten worden. Na de kruising van de A20 en de aansluitingen is de N219 vormgegeven zoals in de huidige situatie; dat wil zeggen als 2x1 rijbaan.

De N219 gaat verder richting Capelle aan den IJssel, op dezelfde manier als in de huidige situatie.

Tussen Zevenhuizen en Nieuwerkerk aan den IJssel kruist de N219 een aantal fietspaden, de onderliggende wegenstructuur en watergangen. Deze worden conform het Handboek Kwaliteit Zuidplas gekruist met tunnels (fietspaden en onderliggend wegennet) en bruggen. Deze worden in deze fase niet gedetailleerd ontworpen. Wel zijn de locaties in het ontwerp aangegeven.

5.2.5 Variant: N219 verlegd

Vanuit ruimtelijke overwegingen is de verlegging van de N219 aantrekkelijk. De weg volgt zo de structuur van de polder en de route ligt voor een deel aan de rand van de woongebieden. Een verlegde N219 biedt kansen voor de ontwikkeling van het gebied rond de bestaande N219. Bovendien heeft de gemeenteraad van Nieuwerkerk aan den IJssel middels een motie aangegeven dat deze variant voor hen de voorkeur heeft. Als variant wordt een verlegging van de N219 meegenomen in de set alternatieven.



Figuur 8 Variant: N219 verlegd

- Verleggen zuidelijk deel naar HOV-reservering;
- Omklappen aansluiting A20;
- Aanpassen aansluiting Zevenhuizen; behouden hoogwaardig karakter dorpsentree.

Het noordelijk deel van de N219 blijft onveranderd. Deze variant wijkt af vanaf Zevenhuizen vanaf waar de N219 wordt gecombineerd met de HOV-reservering. De huidige N219 zou door lokaal verkeer gebruikt kunnen blijven worden.

De rotonde bij Zevenhuizen is ook in deze variant de dorpsentree. Door het verleggen van de N219 ligt de rotonde in de bocht. Verplaatsing en aanpassing van de aansluiting is noodzakelijk. De aansluiting wordt gecompliceerd doordat ook de, in deze situatie verkeersluwe, bestaande N219 aangesloten zal worden. Om een goede aansluiting van Zevenhuizen op de N219 te waarborgen wordt een drietaksrotonde in de N219 aangelegd. De tak richting Zevenhuizen kruist de huidige N219. Op deze kruising krijgt verkeer van en naar Zevenhuizen voorrang op verkeer vanuit het zuiden. Verkeer naar Zevenhuizen hoeft vanaf de N219 zo niet twee rotondes kort na elkaar te passeren. Overwogen kan worden een viertaks rotonde (niet on-)mogelijk te maken zodat in de toekomst een deel van het Nieuwe Midden ook op de rotonde de regionale infrastructuur kan bereiken.

Bij het verleggen van de N219 zal de aansluiting op de A20 aangepast moeten worden. Conform de motie die door de gemeenteraad van Nieuwerkerk aan den IJssel is aangenomen wordt de aansluiting omgeklapt. De aansluiting is hetzelfde als wanneer de N219 niet verlegd wordt, alleen in spiegelbeeld. Voor de aansluiting op de N219 richting Capelle aan den IJssel wordt de bestaande rotonde aangepast. Het verplaatsen van de rotonde om de weg vloeiender te doen verlopen is niet haalbaar doordat het spoor onderlangs gekruist wordt met een tunnel die ontworpen is op de bestaande rotonde. Aanpassing van de rotonde zou tot gevolg hebben dat ook de spoorkruising aangepast moet worden. Gekozen is voor een krappe bocht zodat er meer ruimte te ontwikkelen is tussen de weg en de huidige grens van de bebouwing in Nieuwerkerk aan den IJssel.

De kruisingen met fietspaden, de onderliggende wegenstructuur en watergangen worden conform het Handboek Kwaliteit Zuidplas gekruist met tunnels (fietspaden en onderliggend wegennet) en bruggen.

5.3 //A12: Veilingroute

5.3.1 Voornemen

In de Zuidplas-planvorming is het gedeelte van de N456 West (de Veilingweg) ten westen van het plangebied tot nu toe indicatief met een pijltje ten noorden van de A12 op de plankaart aangeduid. De wijze van aansluiting van de Veilingweg op de N209 en daarmee op de A12 is derhalve nog onduidelijk. (...) Een oplossing ten noorden van de A12 lijkt op een aantal moeilijk oplosbare problemen te stuiten, die in het MER aandacht moeten krijgen. Derhalve zal als mogelijk alternatief in ieder geval een mogelijkheid worden onderzocht waarbij ten westen van de Swanlaweg/Noordeinde het tracé van de Veilingweg niet ten noorden maar ten zuiden van de A12 komt te lopen.



Figuur 9 Deelproject Veilingroute (bron: Startnotitie)

5.3.2 Informatie

Het grootste deel van de inspraakreacties heeft betrekking op de Veilingroute. De kern van de overwegingen die naar voren zijn gebracht zijn:

- Vanuit ruimtelijke overwegingen moet de Veilingroute zo dicht mogelijk langs de A12 komen;
- De Veilingroute ten zuiden van de A12 is ongewenst. Het grootste bezwaar is de cultuurhistorisch waardevolle viermolengang;
- De Veilingroute ten zuiden van de A12 doorsnijdt het veilingterrein;

- De aansluiting op de N209 aan de noordzijde levert overlast op voor de bewoners in dit gebied. Door middel van een parallelweg langs de A12 door een groengebied kan dit beperkt worden;
- In plaats van een nieuwe weg langs de A12 zou de A12 zelf beter verbreed kunnen worden;
- Als alternatief wordt voorgesteld ten zuiden én ten noorden een éénrichtingsverbinding aan te leggen.

In verschillende overleggen met belanghebbenden en notities van Gemeenten zijn de volgende aandachtspunten meegegeven voor de ontwikkeling van alternatieven:

- Aansluiting richting Zevenhuizen alleen voor vrachtverkeer met bestemming Swanladriehoek;
- Veilingweg zo strak mogelijk langs de A12 vanwege de ontwikkeling van een stedelijk groen/openluchtrecreatiegebied. Het is niet wenselijk dat er een weg komt langs dit gebied maar als de weg er komt heeft de ligging ten noorden van de A12 toch de voorkeur;
- De veilingroute moet het Truck Service Centrum aan de noordzijde passeren;
- Op circa 300 meter ten westen van de Swanlaweg ligt een saneringslocatie (vuilstort), indien mogelijk dient dit gebied ontzien te worden;
- Aansluiting op de N209 ter hoogte van Kruisweg moet ingepast worden in een (deels al uitgegeven) te ontwikkelen bedrijventerrein.

5.3.3 Overwegingen

Ruimtelijke overwegingen

- Veel weerstand tegen zuidelijke ligging vanwege de viermolengang en de doorkruising van de veiling, dit is geen haalbare variant.

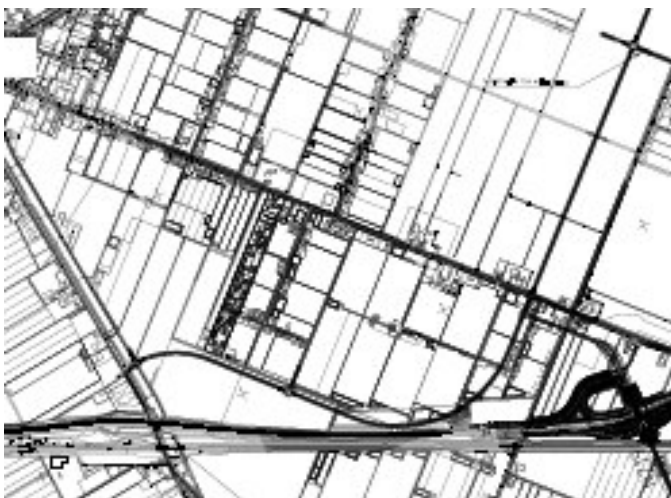
Verkeerskundige overwegingen

- Weinig verkeer maakt gebruik van de Veilingroute;
- Effect vrachtwagensluis is negatief voor Veilingroute: nog minder verkeer;
- Druk op westelijke ontsluiting van Moerkapelle blijft bestaan.

Kostenoverwegingen

- De veilingroute zal om het Truck Service Center en de saneringslocatie voeren.
- De zuidelijke ligging van de Veilingroute is door de extra kruising van de A12 aanzienlijk duurder dan een Veilingroute aan de noordelijke zijde van de A12.

5.3.4 Variant: Korte Veilingroute



Figuur 10 Variant: Korte Veilingroute

DHV B.V.

- Korte Veilingroute, aangesloten op Swanlaweg;
- Ontsluiten van kassengebied en Swanladriekhoek richting A12;
- Verlengde Veilingweg mogelijk maken.

Vanwege het beperkte effect van de Veilingroute op bijvoorbeeld de Moerkapelse Zijde, en de moeizame inpassing bij de N209 wordt voorgesteld de Veilingweg niet geheel aan te leggen. Het gedeelte tussen Zevenhuizen en de N209 bij Bleiswijk heeft onvoldoende toegevoegde waarde. Met een Veilingroute tot aan Zevenhuizen kan het verkeer vanuit bedrijventerrein Swanladriekhoek (tussen Zevenhuizen en de A12) en verkeer vanuit het kassengebied naar de A12 geleid worden.

De Veilingweg begint in deze variant in het kassengebied van Waddinxveen. Daar worden voldoende aansluitingen op het lokale weggennet voorzien zodat het vrachtverkeer snel op de doorgaande wegen richting de snelweg kan komen. De Veilingroute ligt in het verlengde van de Westelijke Randweg Waddinxveen en leidt zo richting de A12.

Hier zijn twee rotondes voorzien. De meest noordelijke is de aansluiting van de regionale wegenstructuur op de lokale wegenstructuur (Bredeweg), de zuidelijke is de aansluiting van het hoofdwegennet op de regionale infrastructuur. Zo wordt voorkomen dat de snelweg direct op de lokale weg aansluit. Dit zou een grotere verkeersstroom over het lokale weggennet tot gevolg kunnen hebben. Het is immers een snelle weg naar de snelweg. De gekozen oplossing moet wel nader uitgewerkt worden. Mogelijk is het wenselijk een VRI te installeren om de afwikkeling van het verkeer op de twee rotondes te optimaliseren. Een andere mogelijkheid is een ovonde. In deze fase wordt uitgegaan van twee rotondes.

Bij de A12 buigt de Veilingroute af en wordt de A12 parallel gevolgd richting het westen. De Veilingroute komt zo dicht mogelijk langs de A12 te liggen. Het fietspad langs de A12 wordt ingeklemd door beide wegen maar kan wel behouden blijven. Door deze bundeling van infrastructuur wordt het gebied ten noorden van de A12 zo min mogelijk verstoord.

Na ongeveer 200 meter buigt de Veilingroute weer af van de A12. Dit is nodig om een toekomstige verlenging naar de N209 open te houden, deze zal om het Truckservicecenter en een saneringslocatie heen gaan. De gekozen bochtstraal is conform de richtlijnen voor een 80 km/u-weg waarmee een comfortabele route wordt geboden waar een maximum snelheid van 70 km/u kan gelden. Voor 80 km/u liggen de aansluitingen te dicht op elkaar. Op dit gedeelte van de Veilingroute wordt twee keer een gasleiding gekruist. Hiervoor worden gepaste maatregelen getroffen.

Ter hoogte van de Swanlaweg (Zevenhuizen-Moerkapelle) heeft de Veilingroute één aansluiting richting Moerkapelle. De doorgaande weg tussen Zevenhuizen en Moerkapelle wordt de Julianaweg². Aan het Noordeinde wordt zo een geschikte situatie voor lintbebouwing gecreëerd. Het Noordeinde takt vanuit het noorden aan op de Veilingroute als ongelijkwaardige weg. Dit is mogelijk omdat het Noordeinde een verkeersluwe laan wordt. Na de kruising met de Ringvaart buigt de Veilingweg af richting Zevenhuizen en de Swanladriekhoek via de bestaande Swanlaweg. Dit is een erg krappe bocht. De Ringvaart wordt laag gekruist. Doordat er een duiker in de ringvaart onder de A12 ligt is deze route niet bevaarbaar voor (plezier)vaart.

² Aanbevolen wordt de opwaardering van de Julianaweg om twee redenen te heroverwegen of in ieder geval verder uit te werken. Ten eerste omdat dit de aansluiting op de Veilingroute bemoeilijkt. Ten tweede is onduidelijk op welke wijze de verkeersstromen in Moerkapelle vanaf de Julianaweg kunnen worden verwerkt.

5.3.5 Variant: Lange Veilingroute



Figuur 11 Variant: Lange Veilingroute

- Verlengde Veilingweg tot N209;
- Kruising N209 onderlangs, aansluiting op N209 met VRI.

Als variant wordt de lange Veilingroute meegenomen. Hierbij wordt de weg vanaf de Swanlaweg om het Truckservicecenter geleid om vervolgens strak gebundeld langs de A12 tot de N209 te gaan. De kruising met de Julianaweg, Swanlaweg/ Noordeinde en de Ringvaart wordt hierdoor complexer. Twee rotondes aan beide oevers van de Ringvaart is onwenselijk gezien de beperkte ruimte. Er is geen ruimte voor twee vrachtwagens om tussen de rotondes stil te staan. De doorstroming op dit punt wordt hierdoor ernstig belemmerd. Andere mogelijkheden zijn het aanleggen van een ovonde over de Ringvaart (op een lange duiker) of het installeren van een Verkeersregelininstallatie (VRI). Vooral nog is gekozen voor de tweede optie. Deze past ruimtelijk het best.

De N209 wordt onderlangs gekruist waarna aangesloten wordt op de nieuwe kruising aan het eind van de verlegde Zoetermeerselaan. Via twee VRI's gaat het verkeer de N209 op. Ook hier is voor VRI's gekozen vanwege het beperkte ruimtegebruik.

5.4 //A12: Moordrechtboog

5.4.1 Voornemen

De omlegging van de N456 zal een enorme verbetering betekenen voor de huidige bewoners langs de Middelweg / Bredeweg. Het nieuw aan te leggen wegvak zal ook als schakel tussen de rijkswegen A12 en A20 gaan functioneren. Hiermee wordt beoogd dat het verkeer dat nu nog gebruik maakt van de N219 voor de N456 zal kiezen. Dit stelt extra eisen aan de inrichting van dit wegvak waarbij gezorgd moet worden voor een hoogwaardig ontwerp en een goede doorstroming. Op termijn is een extra aansluiting op de A12 voorzien in de richting Den Haag. Om de bereikbaarheid van de Middelweg te herstellen zal parallel aan de Zuidelijke Dwarsweg een nieuwe



Figuur 12 Deelproject Moordrechtboog (bron: Startnotitie)

verbinding tussen de omgelegde N456 en de Middelweg moeten worden aangelegd. Deze verbinding zal de vormgeving krijgen volgens het concept van de "Lanen". Om de doorstroming op de N456 niet te belemmeren zal een ongelijkvloerse aansluiting worden ontworpen (...).

5.4.2 Informatie

Er zijn geen inspraakreactie ontvangen met betrekking op de Moordrechtboog.³

De belanghebbenden hebben de volgende punten in het proces ingebracht:

- Aansluiting op A20 (Moordrecht) is niet op 2x2 gedimensioneerd;
- Aansluiting op A12 noodzakelijk; hiervoor zijn twee mogelijkheden:
 - Verplaatsen aansluiting A12 Gouda naar kruising Moordrechtboog-A12;
 - Doortrekken parallelstructuur A12 tot nieuwe aansluiting Waddinxveen/ Zevenhuizen;
- Groenzone van 200m tussen de RijnGouweLijn en de Moordrechtboog doorzetten tussen A12 en A20 (het zogenaamde Boogpark);
- Ontsluiten van bedrijventerrein Gouweknoop met Moordrechtboog;
- De Moordrechtboog faciliteert de verkeersstroom vanuit Waddinxveen via de A20 naar Rotterdam en andersom;
- De Moordrechtboog faciliteert de verkeersstroom vanuit Den Haag (A12) richting Gouda Zuidwest en andersom.

5.4.3 Overwegingen

Ruimtelijke overwegingen

- De gevolgen van de N456 op de omgeving zijn groot, de ongelijkvloerse kruising en afwijkende ligging ten opzichte van de hoofdrichtingen van de polder hebben een negatief landschappelijk effect op de van de polder;
- Ruimtegebruik aansluiting bij Waddinxveen/ Zevenhuizen groot, de te verwachten impact op de omgeving is aanzienlijk.

Verkeerskundige overwegingen

- Verkeerskundig complexe aansluiting bij Waddinxveen/ Zevenhuizen, een logische manier van aansluiten is ingewikkeld doordat het een knooppunt is waar lokaal, regionaal en landelijk verkeer samenkomt en waar bovendien een fietsroute loopt;
- Verkeerskundig werkt de N456 goed.

Kostenoverwegingen

- De Moordrechtboog is duur vanwege de grote ongelijkvloerse kruisingen met de A20, het lokale wegennet en de A12.

³ dit voor de zekerheid nog eens nagaan, vanwege "de paradijsjes" zou er toch weerstand te verwachten zijn?

5.4.4 Variant: Moordrechtboog met aansluiting Gouda



Figuur 13 Variant: Moordrechtboog met aansluiting Gouda

- Hoogwaardige stroomweg tussen A12 en A20: 2x2, 80 km/u;
- Aansluiting A12 – Gouda ter hoogte van kruising A12 - Moordrechtboog;
- Ongelijkvloerse aansluiting op onderliggend wegennet, onderliggend wegennet verhoogd;
- Kruising A12 onderlangs.

De Moordrechtboog vormt de verbinding tussen de rijkswegen A20 en A12. Hiermee wordt de robuustheid van het hoofdwegennet vergroot. Door de Moordrechtboog aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer zullen andere noord-zuid routes tussen de A20 en A12 door de Zuidplas minder aantrekkelijk worden. De Moordrechtboog is gedimensioneerd op 80 km/u en heeft ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Vanwege de beperkte lengte is er weinig ruimte voor het plaatsen van bebording tussen afritten.

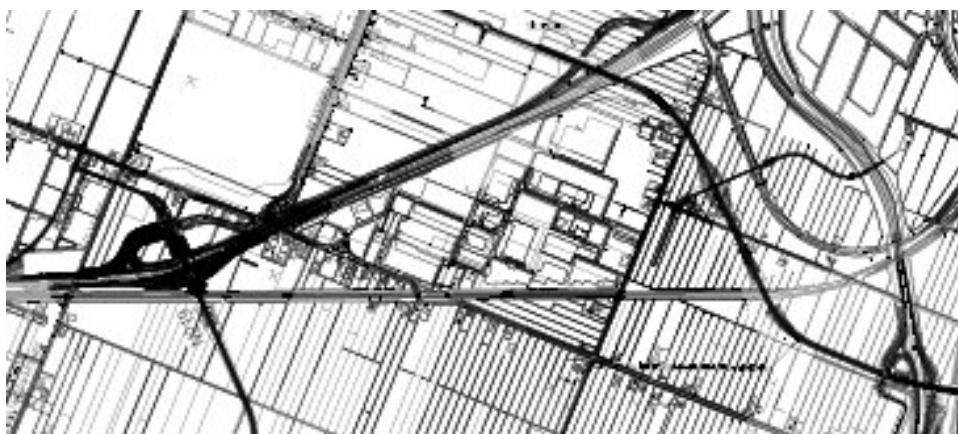
De Moordrechtboog begint na de afdaling van het viaduct over de A20 op maaiveld. De aansluiting op de A20 zal wel aangepast moeten worden vanwege de verbreding van de N456. Richting het noorden zal het water en spoor bovenlangs gekruist worden, met inbegrip van het profiel van vrije ruimte voor het spoor. Dit viaduct is hierdoor relatief hoog. De Moordrechtboog houdt een groenzone van 200 meter tussen de RijnGouweLijn en de Moordrechtboog vrij zodat dit gebied een groene verbinding kan vormen tussen het Bentwoud en het Moordrechtseveld richting Krimpenerwaard. Vervolgens daalt de N456 weer tot maaiveld.

De lokale infrastructuur kruist de N456 bovenlangs. Voor deze oplossing is gekozen om te voorkomen dat de N456 op en neer blijft gaan, of over de gehele lengte verhoogd aangelegd moet worden. De verhoogde ligging van de lokale weg wordt doorgezet met een viaduct over de groenzone en de RijnGouweLijn. Ter hoogte van deze kruising sluit de Moordrechtboog aan op het onderliggend wegennet zodat onder meer het te ontwikkelen gebied rond de kruisende snelwegen ontsloten wordt.

Daarna daalt de N456 verder zodat deze onder de A12 door kan gaan. Hier is de verplaatste aansluiting van Gouda op de A12 voorzien. Om het ruimtegebruik beperkt te houden is gekozen om geen rotonde voorzien maar een tweetal door een VRI geregelde kruisingen.

De Moordrechtboog kruist een aantal fietspaden, de onderliggende wegenstructuur en watergangen. Deze worden conform het Handboek Kwaliteit Zuidplas gekruist met tunnels (fietspaden en onderliggend wegennet) en bruggen.

5.4.5 Variant: Gecombineerde aansluiting Gouda/ Zevenhuizen/ Waddinxveen



Figuur 14 Variant: Gecombineerde aansluiting Gouda/ Zevenhuizen/ Waddinxveen

- Aansluiting A12 – Gouda combineren met aansluiting Zevenhuizen/ Waddinxveen;
- Aansluiten op A12 bij N209

Om het aantal aansluitingen van het onderliggende wegennet op het hoofdwegennet te beperken wordt voorgesteld geen aansluiting voor Gouda ter hoogte van de kruising Moordrechtboog A12 te realiseren. Verkeer op de A12 met bestemming Gouda wordt al bij de afrit Zevenhuizen/ Waddinxveen van de snelweg geleid. Tussen de Moordrechtboog en deze afrit wordt parallel aan de A12 een 80 km/u weg voorzien. In deze situatie is de kruising tussen de parallelstructuur en de Moordrechtboog een ingewikkeldere kruising doordat er meer richtingen samen komen. In een volgende ontwerpfase dient dit nader uitgewerkt te worden.

5.5 Aansluiting Waddinxveen

5.5.1 Voornemen

Voor het weggedeelte van deze verbinding gelegen binnen het deelplan Zuidplas Noord worden geen tracéalternatieven voorzien. De uitwerking van het tracé uit het ISP zal in samenspraak met de inrichtingsplannen van het gebied plaatsvinden. Wel zullen varianten ten aanzien van inrichting en ontwerp van de weg worden onderzocht. Daarbij zal in overweging worden genomen de consequentie van een toekomstige functie van de weg als parallelle route voor de A12 tussen Zoetermeer en Gouda. Deze consequenties zullen nog nader worden onderzocht.



Figuur 15 Deelproject Aansluiting Waddinxveen (bron: Startnotitie)

5.5.2 Informatie

Verschillende inspraakreacties hebben betrekking op dit deel van de regionale infrastructuur. Deze zijn samengevat in onderstaande zin:

- Nut en noodzaak van de “driehoek” niet helder, een variant langs de A12, al dan niet zonder, of met een verkeersluwe “driehoek” heeft de voorkeur.

Gemeenten hebben onderstaande informatie ingebracht.

- Als de parallelstructuur wordt doorgetrokken tot de nieuwe aansluiting op de A12 sluit de Moordrechtboog niet direct aan op de A12;
- De volgende aansluitingen op het lokale wegennet zijn voorzien:
 - Ontsluiting bedrijventerrein A12 Noord op de nieuwe Zuidelijke Randweg
 - Aansluiting Beijerincklaan / nieuwe Zuidelijke Randweg
 - Aansluiting nieuwe Zuidelijke Rondweg op Westelijke Randweg, wel en niet met de mogelijkheid om op dit punt ook het glasgebied te ontsluiten
 - Aansluiting Verlegde Dreef op de Westelijke Randweg met de mogelijkheid om ook de Onderweg aan te sluiten
 - Aansluiting Beethovenlaan op de Westelijke Randweg
 - Aansluiting van het glasgebied op de Westelijke Randweg
 - Aansluiting van de Bredeweg op de Westelijke Randweg
 - Aansluiting van de Bredeweg / Middenweg (Distripark) op de Westelijke Randweg met de mogelijkheid om op dit punt ook het glasgebied te ontsluiten
 - Aansluiting van de Westelijke randweg en Veilingweg op het nationale wegennet.

5.5.3 Overwegingen

Ruimtelijke overwegingen

- Een knip in de Beijerincklaan levert kansen op voor de ontwikkeling van lintbebouwing doordat het vrachtverkeer direct kan worden afgeleid naar de A12. De maximum snelheid op de Beijerincklaan bedraagt dan niet meer dan 30 km/u.
- In het gebied worden bedrijventerreinen en glastuinbouw ontwikkeld. Om overlast voor de woongebieden te voorkomen is het noodzakelijk om dit gebied op een goede manier te ontsluiten; de “driehoek” is noodzakelijk. Deze maakt de structuur compleet.

Verkeerskundige overwegingen

- De parallelstructuur kan T-structuur niet vervangen vanwege relatie Waddinxveen – A20 – Rotterdam Zonder de N456 Noord zal het verkeer naar de aansluiting Zevenhuizen/ Waddinxveen geleid worden. Vanaf daar is de meest logische route naar Rotterdam de N219 en niet via een stuk parallelstructuur en de N456 (Moordrechtboog);
- De aansluiting van de N219 op A12 is complex;
- Vermindering verkeer door Waddinxveen (met name Chopinlaan);
- Beijerincklaan blijft een belangrijke ontsluitingsroute vanuit Waddinxveen (tot Zuidelijke Randweg);
- Beijerincklaan ten westen van Zuidelijke Randweg knippen nabij aansluiting A12, vrachtverkeer direct afleiden naar de aansluiting op de A12:
 - Tweede ontsluiting A12 Noord
 - Ontsluiting Doelwijk
 - Ontsluiting Amvest kavel.

5.5.4 Aansluiting Waddinxveen



Figuur 16 Aansluiting Waddinxveen

- Regionale functie;
- Inclusief aansluiting op Beethovenlaan.

De Westelijke Randweg en Zuidelijke Randweg van Waddinxveen krijgen een functie voor het regionale verkeer. Om verkeer vanuit het noorden van Waddinxveen (Boskoop en verder) om Waddinxveen heen te leiden is een verlenging van de Westelijke Randweg vanaf de Verlegde Dreef tot aan de Beethovenlaan nodig. De wegen zijn gedimensioneerd op 70 km/u.

Tussen de A12 en de Beijerincklaan is een aantakking op het lokale wegennet voorzien ten behoeve van het bedrijventerrein A12 Noord. Ook de Beijerincklaan krijgt een aansluiting op de Zuidelijke Randweg middels een rotonde. Voor verkeer vanuit Waddinxveen blijft de Beijerincklaan tot aan de Zuidelijke Randweg de meest logische route, de wijk Zuidplas is op de Beijerincklaan georiënteerd. Zonder ingrijpende maatregelen in de structuur van de wijk kan dat niet worden aan gepast. Ook de nieuwe woonwijk Triangel wordt op de Beijerincklaan aangesloten. De Beijerincklaan blijft dus een belangrijke ontsluitingsfunctie behouden tot aan de Zuidelijke Randweg.

De aansluiting van de Westelijke en Zuidelijke Randweg is een rotonde waarmee ook het kassengebied ten noorden van de Westelijke Randweg ontsloten wordt. Het vrachtverkeer, afkomstig uit het kassengebied kan zo snel naar het hoofdwegennet geleid worden.

De Plasweg krijgt een functie voor lokaal verkeer. Ter plaatse kruising van de Plasweg met de Zuidelijke Randweg wordt een fietstunnel voorzien. Autoverkeer op de Plasweg kan de Zuidelijke Randweg niet kruisen, fietsers wel. Op deze locatie is ook een viaduct overwogen maar vanwege de onveilige situatie door de krappe ruimte tussen dit viaduct en de aansluiting op de Westelijke Randweg is deze optie niet verder uitgewerkt. Een tunnel die ook geschikt is voor autoverkeer past niet bij het landelijke karakter van de Plasweg.

De Westelijke Randweg Waddinxveen wijkt uit om het nieuwe sportvelden complex heen. De kruising met de ringvaart en de Onderweg is complex, mede vanwege het hoogteverschil. Dit punt zal in een volgende ontwerpronde verder uitgewerkt moeten worden.

Voor de aansluiting Waddinxveen worden geen varianten meegenomen in de MER-onderzoeken. Afhankelijk van de resultaten van de onderzoeken kan aan een dergelijke variant gedacht worden.

- Beijerincklaan knippen voor doorgaand verkeer tussen de N219 en de Zuidelijke Randweg;
- Bredeweg als onderdeel regionale wegenstructuur met aansluiting op Doelwijk, A12-Noord en Amvestkavel.

Het westelijke deel van de Beijerincklaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Zo kan langs deze weg woningbouw ontwikkeling (wonen langs een lint) plaats vinden.

De Bredeweg krijgt alleen tussen de aansluiting Doelwijk tot aan de aansluiting op de A12 een regionale functie; verkeer vanuit Doelwijk, A12 Noord, Amvest kavel en de Beijerincklaan komt hier op uit. Voor het overige wordt op de Bredeweg het autoverkeer terug gedrongen. Vanaf de Bredeweg wordt op de A12 aangesloten.

6 ALTERNATIEVEN

Door varianten te combineren worden alternatieven voor de Regionale Infrastructuur in de Zuidplas samengesteld. In alternatief 1, 2, 3, 4 wordt één van de drie onderdelen waarvoor varianten zijn ontwikkeld gecombineerd.

Alternatief 5 is het alternatief waarbij de parallelstructuur A12 uitgevoerd wordt zoals met Rijkswaterstaat overeen gekomen is, namelijk zonder extra aansluiting op het hoofdwegennet en tussen de N209 en aansluiting Gouda.

Tabel 2 Alternatieven: varianten gecombineerd

Alternatief	Deelproject:			
	N219	N456 Moordrechtboog	Aansl. Waddinxveen	Veilingroute
1	Huidig trace	Moordrechtboog met aansluiting Gouda (korte parallelstructuur)	geen varianten	Korte Veilingroute
2	Huidig trace	Gecombineerde aansluiting Gouda/ Zevenhuizen/ Waddinxveen (lange parallelstructuur)	geen varianten	Korte Veilingroute
3	Verlegd tracé	Moordrechtboog met aansluiting Gouda (korte parallelstructuur)	geen varianten	Korte Veilingroute
4	Huidig trace	Moordrechtboog met aansluiting Gouda (korte parallelstructuur)	geen varianten	Lange Veilingroute
5	Huidig trace	Gecombineerde aansluiting Gouda/ Zevenhuizen/ Waddinxveen (lange parallelstructuur)	geen varianten	Lange Veilingroute

COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Zuid-Holland
Project	: MER Zuidplas Regionale Infrastructuur
Dossier	: B1535-03.001
Omvang rapport	: 31 pagina's
Auteur	: Steven Zijlstra
Bijdrage	: Rob Zutt, Erik de Kleijn
Interne controle	: Naam en paraaf
Projectleider	: Leonie Dekker
Projectmanager	: Robert de Jager
Datum	: 14 oktober 2008
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

*Ruimte en Mobiliteit
Waldorpstraat 13G
2521 CA Den Haag
Postbus 93059
2509 AB Den Haag
T (070) 314 33 33
F (070) 326 28 91*

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Programma's met eisen en wensen gemeenten

26-11-07

Lia van Rijen

Functionele eisen regionale infrastructuur Zuidplas.

Gemeente Waddinxveen

Inleiding.

In het kader van de MER Infrastructuur Zuidplas wordt een variantenstudie uitgevoerd naar principetracés voor de regionale infrastructuur in de Zuidplas. In deze notitie wordt ingegaan op functionele eisen, vergezeld van op- en aanmerkingen, vanuit de gemeente Waddinxveen.

In Waddinxveen ligt het deelprojecten; 'deelproject 4: diagonaal en Westelijke Randweg Waddinxveen'.

Daarnaast hebben wij ook nog enkele algemene opmerkingen en willen we kort ingaan op de parallelstructuur A12, welke buiten deze MER valt.

Algemeen en parallelstructuur A12.

In het voorstel voor de richtlijnen van de MER Infrastructuur van de Cie MER is expliciet opgenomen dat ook de lokale hoofdwegen in het MER dienen te worden beschouwd. Ondanks het gegeven dat de parallelstructuur A12 geen onderdeel is van deze MER willen wij daar graag nader op in gaan. De aanleg van de parallelstructuur heeft namelijk waarschijnlijk tot gevolg dat er op het lokale hoofdwegennet gaten vallen. Vooralsnog gaat Waddinxveen er van uit dat deze hersteld worden. Als lokale ontsluiting gaan wij vooralsnog er van uit dat er een overgang over de RijnGouwe lijn blijft ter hoogte van de Zuidelijke Dwarsweg en dat er wegen blijven naast de RijnGouwe lijn onder de A12 door.

In het ISP wordt uitgegaan van het zo direct mogelijk ontsluiten op het regionale net van glastuinbouw gebieden en bedrijventerreinen. Afhankelijk van verkeerskundige inzichten is het gevolg dat per gebied een of twee aansluitingen op het regionale net wenselijk zijn. Een reactie op dit uitgangspunt zou kunnen zijn dat er te veel aansluitingen van het locale op het regionale verkeersnet komen.

Om de effecten van het ISP uitgangspunt in te kunnen schatten is het wenselijk om de regionale structuur zowel op 50 als op 70 km/uur, 1 maal 1 en 2 maal 2 rijbanen en met een wisselend aantal aansluitingen op het locale verkeersnet door te rekenen. De exacte locatie van de aansluitingen is nog niet bepaald. We gaan uit van gelijkvloerse kruisingen, op de halve aansluiting op de A12 / Moordrechtboog na.

Deelproject 4: diagonaal en Westelijke Randweg Waddinxveen'

Voor Waddinxveen zijn er op dit moment de volgende varianten;

- de nulsituatie; geen Westelijke Randweg en geen nieuwe Zuidelijke Rondweg, wel het pootje Verlengde Dreef naar Beethovenlaan (de financiering van dit deel is intern geregeld.)
- een nieuwe Zuidelijke Rondweg, Westelijke Randweg en Veilingweg met een halve aansluiting bij de Moordrechtboog / A12
- het doortrekken van de parallelstructuur A12 tot aan de nieuwe aansluiting op het nationale wegennet in combinatie met de Westelijke Randweg en Veilingweg zonder een halve aansluiting ter hoogte van de Moordrechtboog en met het doorzetten van de Moordrechtboog in een nieuwe Zuidelijke Rondweg

Voor Waddinxveen zijn de volgende varianten **geen** onderdeel van de MER;

- het doortrekken van de parallelstructuur A12 tot aan de nieuwe aansluiting op het nationale wegennet in combinatie met de Westelijke Randweg en Veilingweg met een halve aansluiting ter hoogte van de Moordrechtboog en zonder een nieuwe Zuidelijke Rondweg
- de variant met het achterwege laten van de delen Westelijke Randweg en Beyerinklaan - Westelijke Randweg.

Er moet rekening gehouden worden met de volgende aantakkingen van het locale wegennet op het regionale wegennet;

- ontsluiting bedrijventerrein A12 Noord op de nieuwe Zuidelijke Rondweg
- aansluiting Beyerinklaan / nieuwe Zuidelijke Rondweg
- aansluiting nieuwe Zuidelijke Rondweg op Westelijke Randweg, wel en niet met de mogelijkheid om op dit punt ook het glasgebied te ontsluiten
- aansluiting Verlengde Dreef op de Westelijke Randweg met de mogelijkheid om ook de Onderweg aan te sluiten

- aansluiting Beethovenlaan op de Westelijke Randweg
- aansluiting van het glasgebied op de Westelijke Randweg
- aansluiting van de Breede Weg op de Westelijke Randweg
- aansluiting van de Breede Weg / Middenweg (Distripark) op de Westelijke Randweg met de mogelijkheid om op dit punt ook het glasgebied te ontsluiten
- aansluiting van de Westelijke randweg en Veilingweg op het nationale wegennet



MEMO

Datum : 19 november 2007
Bestemd voor : Robert de Jager / Steven Zijlstra (DHV)
CC : Jurian Hennip en Martin Vervoorn
Afkomstig van : G.W. Henzen, Projectbureau Zuidplas
Inhoud : Functionele eisen regionale infrastructuur Zuidplas

In het kader van de MER Infra - Zuidplas wordt door DHV een variantenstudie uitgevoerd naar principetracés voor de regionale infrastructuur in de Zuidplas. In dit memo wordt ingegaan op de functionele eisen voor de deelprojecten. Daarnaast worden ook op- en aanmerkingen vermeld op de voorgestelde uitwerkingen van de deelprojecten.

Algemene op- en aanmerkingen

De uitwerkingen van de varianten voor de deelprojecten geven aanleiding tot de volgende algemene op- en aanmerkingen:

1. De opbouw van de varianten wordt inzichtelijker als voor alle deelprojecten gekozen wordt voor één volgorde van 'nulvariant' of 'autonome situatie' (1a, 2a etc.), 'ISP-oplossing' (1b, 2b etc.) tot andere varianten (1c, 2c, 1d, 2d etc.).
2. Bij de analyse moet ook de bestaande en toekomstige lokale infrastructuur worden meegenomen. Wanneer de toekomstige infrastructuur nog niet bekend is, moet de laatste stand van zaken vanuit de deelplannen worden meegenomen. Het gaat hierbij met name om de verkeerskundige consequenties voor de regionale infrastructuur. Denk daarbij aan aantal en globale locatie van de aansluitingen van de te ontwikkelen deelplannen, trajectsnelheid op de regionale infrastructuur.

Als algemene functionele eisen geldt het volgende:

3. De N219 tussen de A12 en A20 vormt de ontsluiting van de deelplannen Zuidplas tussen A12 en A20 en heeft met name een functie voor herkomst en bestemmingsverkeer in het betreffende gebied. De N219 zal als (stedelijke) gebiedsontsluitingsweg gaan fungeren; tracé en vormgeving moeten zijn afgestemd op de beoogde functie.
4. De functie van de N456 (tussen A12 en A20) is afhankelijk van de realisering van de (halve) aansluiting op de A12 en de Parallelstructuur A12. Zonder aansluiting op de A12 (ISP-variant), is de functie van dit wegvak veel meer gericht op de ontsluiting van de deelgebieden. Met aansluiting op de A12 (optioneel binnen ISP) is de functie van dit wegvak veel meer gericht op het 'doorgaande verkeer' in de Zuidplas (A12 - Gouda/Krimpenerwaard) en zal meer een stroomfunctie krijgen. Ook voor dit wegvak geldt dat tracé en vormgeving moeten zijn afgestemd op de beoogde functie.
5. Gezien de ligging van de wegen, bestaat de kans dat de N219 ook als doorgaande verbinding tussen de A12 en A20 zal worden gebruikt. Om dit risico te kunnen kwantificeren is het noodzakelijk om voor de N219 varianten met een lage en hoge trajectsnelheid door te rekenen (bijvoorbeeld $V_{max} = 50$ en 70 km/h).
6. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de N219 moet zodanig zijn dat het herkomst en bestemmingsverkeer van de weg gebruik maakt en gaan alternatieve routes zoekt.

Deelproject 1 - N219-zuid (Nieuwerkerk a.d. IJssel)

Voor de ligging van het tracé van dit gedeelte zijn op dit moment drie varianten in beeld, te weten de ISP-variant (ca 300m vanaf de bestaande N219), de Ringvaart-variant (huidige N219) en de

Nieuwerkerkse-variant (2^e Tochtweg). De uiteindelijke tracékeuze wordt ook bepaald door de gewenste stedelijke en/of landschappelijke invulling van het betreffende gebied (deelplan Zuidplas West). In het Handboek Hoofdplanstructuur is op dit moment al gekozen voor de Nieuwerkerkse-variant.

Voor dit deel van de N291 zijn vanuit de ontwikkeling van de Zuidplas de volgende functionele eisen relevant:

1. De te onderzoeken tracévarianten moeten alle mogelijkheden in zich hebben (ISP-variant, Ringvaart-variant en Nieuwerkerkse variant).
2. Er moet rekening worden gehouden met aansluitingen van bestaande en nieuwe lokale infrastructuur (Zevenhuizen, Eendrachtspolder, Ringvaartdorp, Rode Waterparel, Nesselande en Nieuwerkerk-Noord).
3. Resultaten van de verkeersmodellen moet ook uitsluitsel geven over gewenst/noodzakelijk profiel van de weg (2x1 of 2x2 rijstroken).

Verder wordt het volgende opgemerkt:

4. In de varianten waarbij de bestaande N219 als lokale parallelroute blijft bestaan naast een nieuwe N219 (ISP-variant en Nieuwerkerkse variant), moet deze bestaande structuur in de analyse worden meegenomen.
5. In variant 1c wordt de nieuwe N219 aangesloten op de 'bestaande' rotonde voor de aansluiting Zevenhuizen. Deze oplossing wordt als minder gewenst beschouwd, mede omdat de bestaande N219 als vierde tak wordt aangesloten.

Deelproject 2 - N219-noord (Zevenhuizen - A12)

Voor het tracé van dit gedeelte is de nu in ontwikkeling zijnde N219 (Omlegging Zevenhuizen) als uitgangspunt gehanteerd. Belangrijkste vraag voor dit deel is het wegprofiel en aantal en ligging van de aansluitingen van de deelgebieden.

Voor dit deel van de N291 zijn vanuit de ontwikkeling van de Zuidplas de volgende functionele eisen relevant:

1. De nulvariant heeft een wegprofiel van 2x1 rijstrook. Voor de andere varianten is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling bepalend voor de keuze van 2x1 of 2x2 rijstroken. Dit kan betekenen dat zowel 2x1 als 2x2 moet worden doorgerekend.
2. Er moet rekening worden gehouden met aansluitingen van bestaande en nieuwe lokale infrastructuur (Zevenhuizen, , Ringvaartdorp, uitbreiding 2e fase (model 15.000 woningen), en glastuinbouwbedrijvenlandschap).
3. Aantal aansluitingen, wegprofiel en verkeersafwikkeling resulteren in een keuze voor gelijkvloerse of ongelijkvloerse aansluitingen van de lokale infrastructuur.

Verder wordt het volgende opgemerkt:

4. In variant 2a en 2c moet het zoekgebied van de aansluiting(en) worden verruimd. Vanaf de A12 gezien, zal de eerste aansluitingen op voldoende afstand van de aansluiting moeten liggen om de afwikkeling op de aansluiting niet te beïnvloeden.

Deelproject 3 - N456 (Moordrechtboog)

Zonder aansluiting op de A12 kan gesteld worden dat de N456 qua functie vergelijkbaar is met de N219. De functionele eisen zijn dan vergelijkbaar en het wegprofiel volgt uit verkeersaanbod en verkeersafwikkeling. In de reeks varianten ontbreekt deze ISP-variant voor dit deel van de N456.

Met aansluiting wordt het een stroomweg met $V_{max} = 80$ km/h (100 km/h lijkt niet goed haalbaar vanwege de relatief korte lengte tussen de aansluitingen op de A12 en A20). De vraag rijst of een aansluiting van het lokale wegennet dan nog gewenst is. Het is dan ook wenselijk voor de N456 varianten met en zonder aansluiting van lokale infrastructuur te onderzoeken. Verder moet de relatie met de Parallelstructuur A12 in de analyse worden opgenomen. Dit geldt zeker voor de varianten 3c en 3d.

Deelproject 4 - N456-noord (Zuidplas Noord en Parallelstructuur A12)

Voor de regionale infrastructuur in Zuidplas Noord geldt een duidelijke relatie met het al dan niet realiseren van de halve aansluiting op de A12 en de Parallelstructuur A12 (in het knooppunt A12-A20). Ook voor dit deel geldt dat de ISP-variant zonder halve aansluiting op de A12 en zonder Parallelstructuur A12 ontbreekt.

Voor dit deel van de N456 zijn vanuit de ontwikkeling van de Zuidplas de volgende functionele eisen relevant:

1. Voor alle varianten is in uitgegaan van 2x1 rijstrook. De analyse moet uitsluitsel geven of dit voldoende is uit oogpunt van verkeersaanbod en de gewenste kwaliteit van de verkeersafwikkeling.
2. Er moet rekening worden gehouden met de aansluitingen van bestaande en nieuwe lokale infrastructuur in dit gedeelte van de Zuidplas.

Verder wordt het volgende opgemerkt:

3. Zijn variant 4c en 4e nog reële varianten? Deze zijn niet (meer) opgenomen in de studie voor de Parallelstructuur A12. Variant 4e gaat ook geheel voorbij aan de noodzakelijke ontsluiting van Zuidplas Noord.
4. Is variant 4d wel een reële variant? Deze is niet opgenomen in het ISP en kan alleen als fase-variant in beschouwing worden genomen.

Deelproject 5 - Veilingroute (Zuidplas Noord en Parallelstructuur A12)

In het ISP is de Veilingroute opgenomen ter ontsluiting van de glastuinbouw en glastuinbouwbedrijven in relatie tot de veiling Bleiswijk. Doel is het scheiden van bedrijvenverkeer (vrachtauto's) en personenverkeer in dit deel van de Zuidplas. Door de Veilingroute op te nemen in de Parallelstructuur A12 krijgt deze route ook een functie voor personenverkeer. Dit hoeft op zich geen probleem te zijn, mits de functionele eisen voor de Veilingroute maar gewaarborgd blijven.

Voor de Veilingroute zijn vanuit de ontwikkeling van de Zuidplas de volgende functionele eisen relevant:

1. Ontsluiting voor vrachtverkeer van de glastuinbouw en glastuinbouwbedrijven in Zuidplas Noord en tussen Zevenhuizen en A12 (Swanla).
2. Geen directe verbinding voor personenverkeer tussen Veilingroute en Swanlaweg.

In dat kader wordt het volgende opgemerkt:

3. De aansluiting van Veilingroute en Swanlaweg moet zodanig worden vormgegeven dat er een verbindingsweg tussen Veilingroute en Swanlaweg kan worden gerealiseerd die alleen opengesteld is voor vrachtverkeer van en naar het achterliggende glastuinbouwgebied.
4. De geplande bedrijfsstraten vanuit Zuidplas Noord moeten aansluiten op de Veilingroute.

Opmerkingen gemeente Lansingerland ivm variantenstudie MER Infra-Zuidplas

Veilingroute (Zuidplas Noord en Parallelstructuur A12)

Nut en noodzaak moet duidelijk worden aangetoond.

De vraag is of de veilingroute -als veilingroute- noodzakelijk is, dit i.v.m. de veranderende functie van de veiling.

De tuinbouwsector is meer gebaat bij vergroting van de capaciteit van het hoofdwegenet.

In de MER moet expliciet aandacht worden besteed aan de veranderende vervoersstromen naar en van de veiling in de komende jaren. Ook moet aandacht worden besteed aan de mogelijke verschuiving van dag- naar nachtritten.

Sluiproute

Op dit moment wordt de Kruisweg/Hoefweg en de Voorlaan richting Moerkapelle in de ochtend- en avondspits gebruikt als sluiproute.

Na -en als gevolg van- de reconstructie (oplevering in 2009) wordt de Kruisweg/ Hoefweg afgesloten voor doorgaand verkeer.

Het verkeer van en naar Moerkapelle (incl. bussen) wordt omgeleid via een nieuwe route. Er komt een aftakking van de Voorlaan in noordwestwaartse richting onder de N209 door en vervolgens door het bedrijventerrein naar het zuiden. Via 2 VRI's kan men dan op de N209 komen en vervolgens naar de A12 en omgekeerd.

Dit is de autonome situatie waar van uitgegaan moet worden (tekeningen van het ontwerp zijn meegegeven, maar ook verkrijgbaar bij de provincie).

Een evt. aan te leggen Parallelweg ten noorden van de A12 zal ongetwijfeld sluipverkeer over de parallelweg aantrekken. Dit zal in ieder geval onderzocht moeten worden.

Groen - en recreatie

Het gebied ten noorden van de A12 tussen de Rotte en de N209 wordt -overeenkomstig het RR2020 ontwikkeld- als Openluchtrecreatiegebied of Stedelijk groen. Realisatie van een groot deel van dit gebied moet op 31 december 2013 afgerond zijn.

Doorsnijding van dit gebied door een eventuele Veilingweg is ongewenst. Indien de Veilingweg er komt, moet deze zo dicht mogelijk tegen de A12 worden aangelegd.

Bedrijventerrein

Uitgeefbaar gebied.

Ten westen van de N209 wordt het Bedrijventerrein Prisma ontwikkeld. De meest hoogwaardige (en dus dure) locaties liggen in het NW kwadrant van de aansluiting N209 /A12 en in het zgn. entreegebied (met kantoren, en mogelijk een restaurant en /of hotelaccommodatie) rond de nieuwe aansluiting van de Verlegde Zoetermeerselaan.

Het is ongewenst en duur delen van het uitgeefbaar gebied op te offeren voor een aansluiting van de veilingweg.

Onderzocht moet worden wat de financiële consequenties zijn van een mogelijke aansluiting in het bedrijventerrein.

Extra verkeer in het bedrijventerrein

Na kruising van het nieuwe noord-zuid fietspad zou de Veilingweg via de zuidoostelijke bedrijfsstraat moeten aansluiten op het kruispunt in de Verlegde Zoetermeerselaan die aangesloten is op de N209. Dus via 2 VRI 's. Hier is in het stedenbouwkundig plan en het ontwerp van de kruising geen rekening mee gehouden.

Onderzocht moet worden wat de consequenties zijn voor het bedrijventerrein van een mogelijke aansluiting van de veilingweg op de Verlegde Zoetermeerselaan. Verkeersstromen, geluid, lucht etc.

Aansluiting op de N209

De N209 wordt gereconstrueerd. Bij de reconstructie is geen rekening gehouden met een extra verkeersstroom naar en van de Veilingweg. Bijv. meer linksaffers vanuit het zuiden richting Zoetermeerselaan, meer linksaffers vanaf de Zoetermeerselaan / N209 richting Den Haag.
Onderzocht moet worden wat de consequenties zijn van deze extra verkeersstromen op de verkeersafwikkeling en op de directe omgeving (geluid, lucht etc.).

Onderliggende wegennet

De invloeden op het onderliggende wegennet van Lansingerland e.o. moeten goed worden meegenomen.

Fysieke mogelijkheden

Het zal ontwerptechnisch moeilijk zijn om ruimte te vinden voor de aansluiting van de veilingweg.

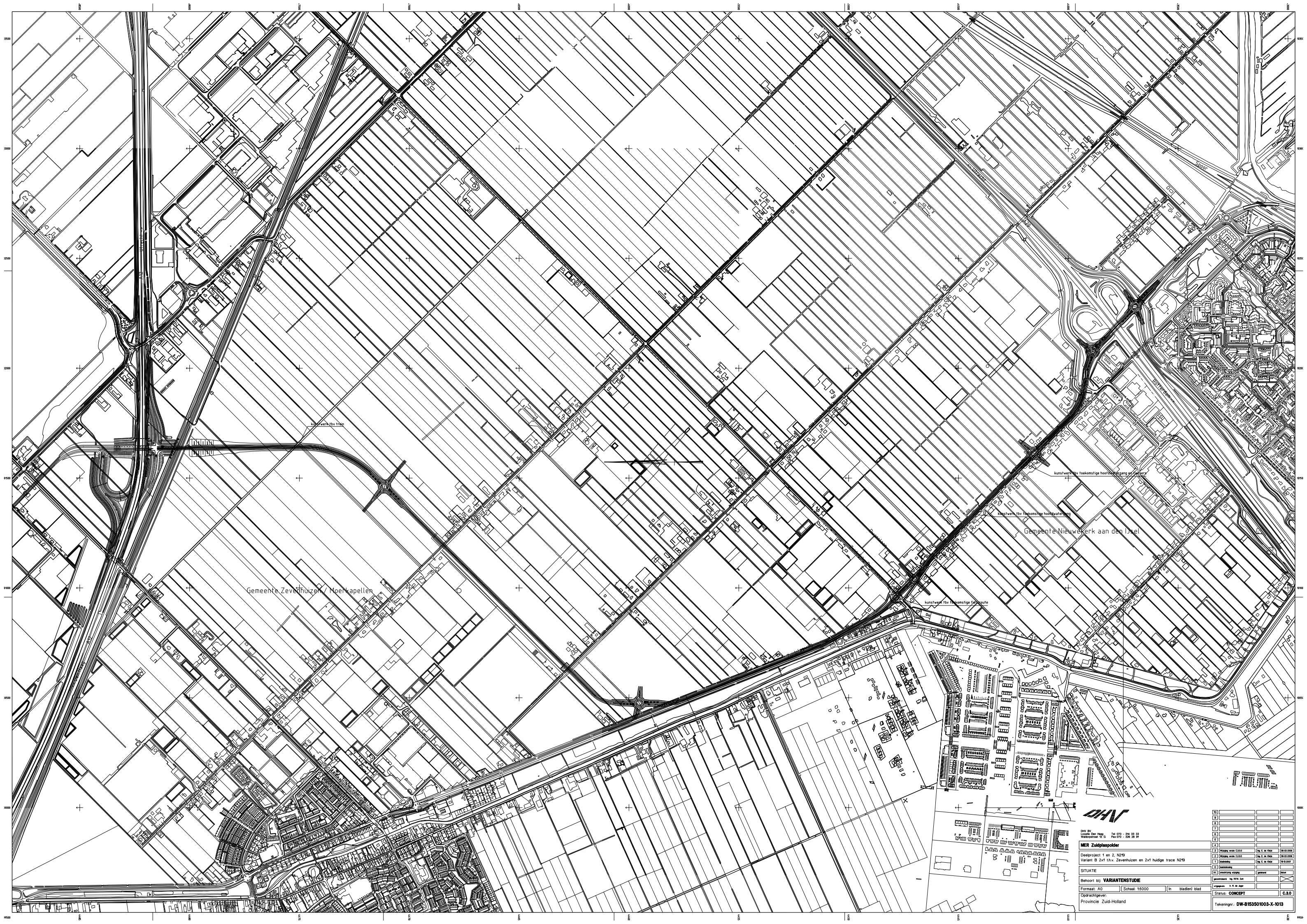
Nieuwe woning

Ten behoeve van de aanleg van het kwart klaverblad zijn twee woningen gesloopt en -met planologische medewerking van de gemeente- elders nieuwe gebouwd. Direct ten noorden van het kwart klaverblad is één van deze nieuwe woningen gebouwd en wordt de tweede gebouwd.

Onderzocht moet worden wat de consequenties zijn van de aanleg van de Veilingweg voor deze en mogelijk andere woningen in het gebied.

Lansingerland, 29 november 2007

BIJLAGE 2 Ontwerptekeningen



Gemeente Zevenhuizen / Moerkapellen

Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel



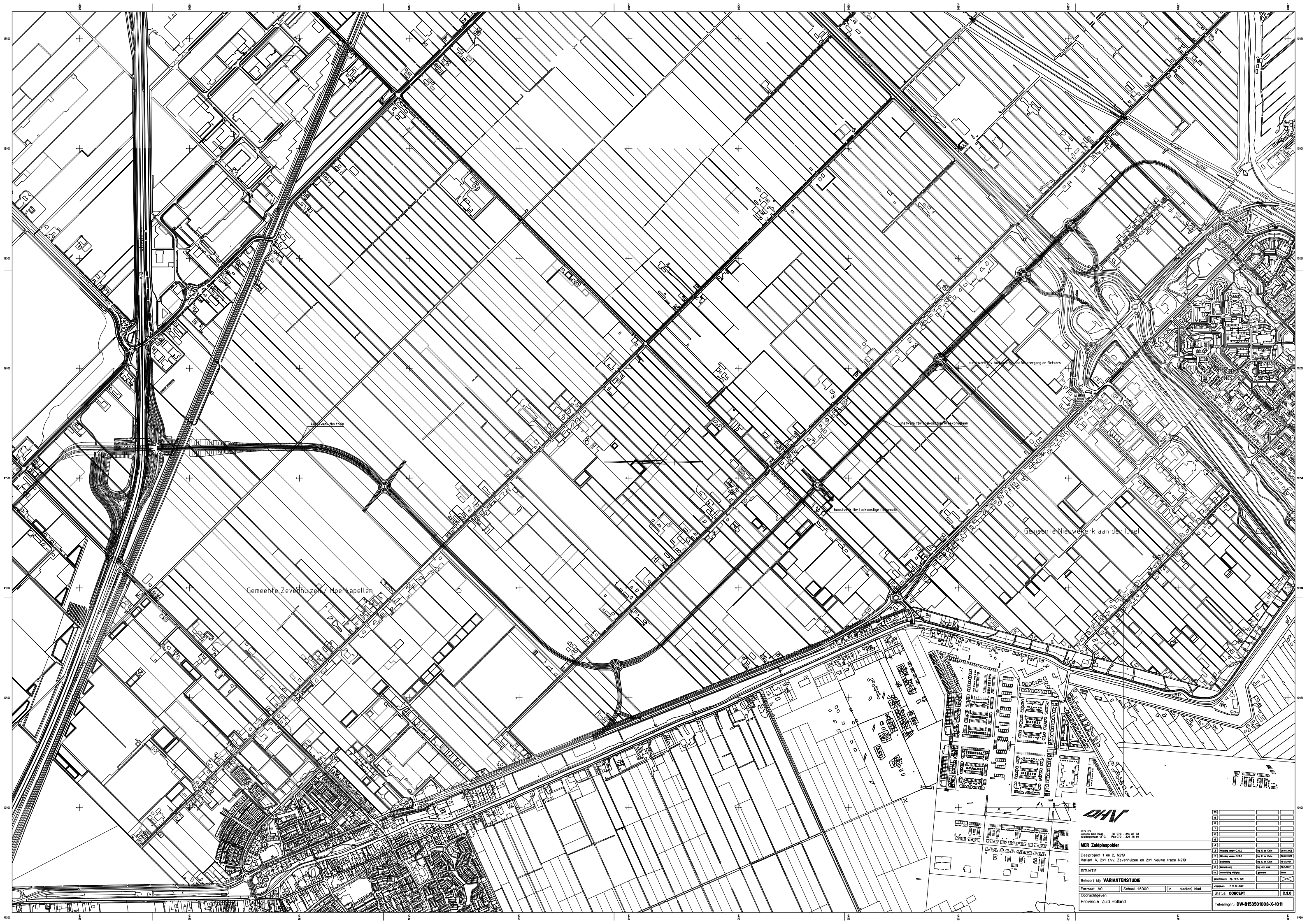
DWT BV
 Oude Diepweg 13
 3143 AP Rotterdam
 Tel: 010 - 241 03 33
 Fax: 010 - 236 28 91

MER Zuidplaspolder
 Deelproject 1 en 2, N219
 Variant B 2x1 ltr. Zeevathuizen en 2x1 huidige trace N219

SITUATIE
 Behoort bij: **VARIANTENSTUDIE**
 Formaat: A0 Schaal: 1:5000 In: (stad)blad
 Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

01			
02			
03			
04			
05			
06			
07			
08			
09			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			
45			
46			
47			
48			
49			
50			
51			
52			
53			
54			
55			
56			
57			
58			
59			
60			
61			
62			
63			
64			
65			
66			
67			
68			
69			
70			
71			
72			
73			
74			
75			
76			
77			
78			
79			
80			
81			
82			
83			
84			
85			
86			
87			
88			
89			
90			
91			
92			
93			
94			
95			
96			
97			
98			
99			
100			

Tekening: DW-B153501003-X-1013



Gemeente Zevenhuizen / Moerkapellen

Gemeente Nieuwkerk aan den IJssel



OMT
Onderzoeksbureau Mobiliteit en Transport
Waddensingel 15 G
1707 GG IJsselstein
Tel: 0172 - 344 03 33
Fax: 0172 - 326 28 97

MER Zuidpolder
Deelproject 1 en 2, N219
Variant A, 2x1 str. Zeehuizen en 2x1 nieuwe trace N219

SITUATIE
Behoort bij: **VARIANTENSTUDIE**
Formaat: A0
Schaal: 1:5000
Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					

Tekening: DW-B153501003-X-1011



Gemeente Zevenhuizen / Moerkapellen



DWV BV
 Locatie: Den Haag, Tel: 070 - 316 33 33
 Watergraafweg 10, Fax: 070 - 328 20 91

MER Zuidplaspolder
 Deelproject 5, Veilingroute
 Variant 2x1

SITUATIE

Behoort bij: **VARIANTENSTUDIE**
 Formaat: A2x25 | Schaal: 1:5000 | In: blad(en) blad
 Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

10			
9			
8			
7			
6			
5			
4			
3			
2			
1			
0			
10			
9			
8			
7			
6			
5			
4			
3			
2			
1			
0			
10			
9			
8			
7			
6			
5			
4			
3			
2			
1			
0			

Status: **CONCEPT** | C.2.0
 Tekeningnr.: DW-B153501003-X-1051



DWA BV
 Locatie: Den Haag, Tel: 070 - 314 33 33
 Waterstraat 12, Fax: 070 - 328 20 91

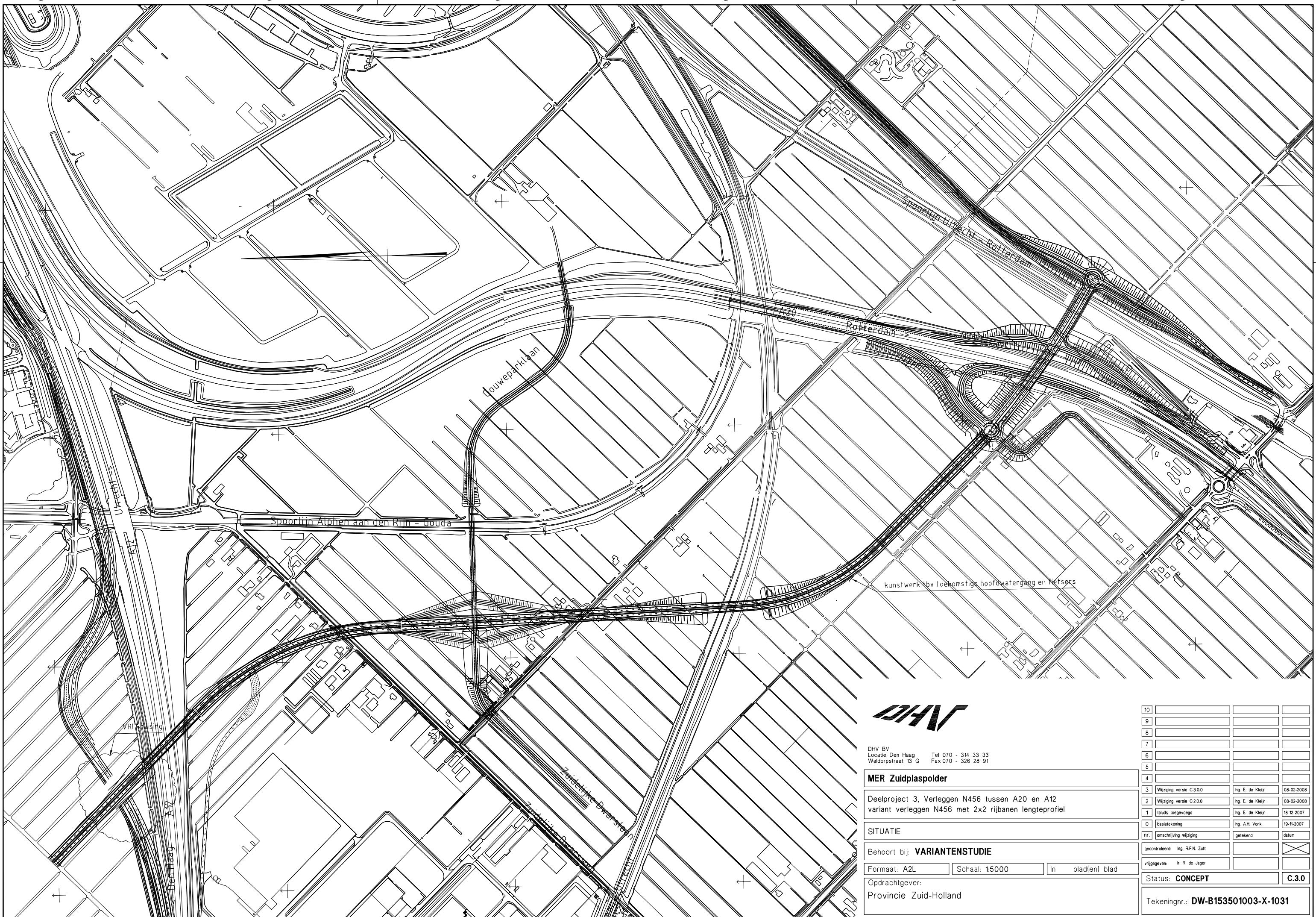
MER Zuidplaspolder
 Deelproject 5, Lange Veilingroute

SITUATIE
 Behoort bij

Formaat: A2x25 | Schaal: 1:5000 | In: blad(en) blad

Oprachtgever:
 Provincie Zuid-Holland

10			
9			
8			
7			
6			
5			
4			
3			
2			
1			
0	Beoordeling	Ing. L. de Krijp	01-10-2008
	Overzichtskaart	gevoerd	gevoerd
	gevoerd	Ing. R.F.A. Zan	
	gevoerd	Ing. A.A. de Jong	
	Status:	CONCEPT	C.0.0
	Tekeningnr.:	DW-B153501003-X-1052	



DHV BV
 Locatie Den Haag
 Waldorpstraat 13 G
 Tel 070 - 314 33 33
 Fax 070 - 326 28 91

MER Zuidplaspolder

Deelproject 3, Verleggen N456 tussen A20 en A12
 variant verleggen N456 met 2x2 rijbanen lengteprofiel

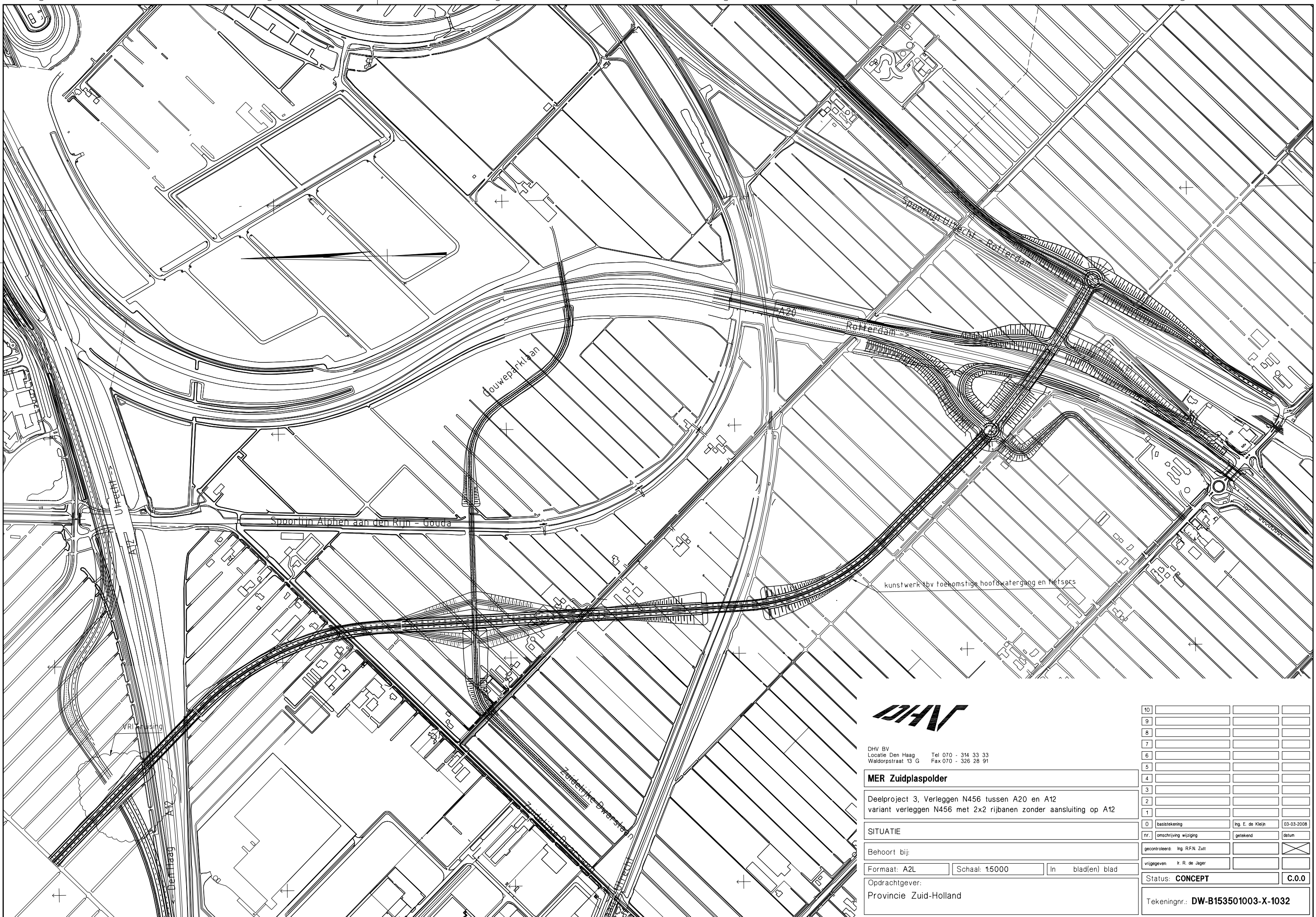
SITUATIE

Behoort bij: **VARIANTENSTUDIE**

Formaat: A2L Schaal: 1:5000 In blad(en) blad

Opdrachtgever:
 Provincie Zuid-Holland

10			
9			
8			
7			
6			
5			
4			
3	Wijziging versie C.3.0.0	Ing. E. de Kleijn	08-02-2008
2	Wijziging versie C.2.0.0	Ing. E. de Kleijn	08-02-2008
1	taluds toegevoegd	Ing. E. de Kleijn	18-12-2007
0	basistekening	Ing. A.H. Vonk	19-11-2007
nr.	omschrijving wijziging	getekend	datum
gecontroleerd: Ing. R.F.N. Zutt			
vrijgegeven: Ir. R. de Jager			
Status: CONCEPT			C.3.0
Tekeningnr.: DW-B153501003-X-1031			



DHW BV
 Locatie Den Haag
 Waldorpstraat 13 G Tel 070 - 314 33 33
 Fax 070 - 326 28 91

MER Zuidplaspolder

Deelproject 3, Verleggen N456 tussen A20 en A12
 variant verleggen N456 met 2x2 rijbanen zonder aansluiting op A12

SITUATIE

Behoort bij:

Formaat: A2L Schaal: 1:5000 in blad(en) blad

Opdrachtgever:
 Provincie Zuid-Holland

10			
9			
8			
7			
6			
5			
4			
3			
2			
1			
0	basistekening	Ing. E. de Klein	03-03-2008
nr.	omschrijving wijziging	getekend	datum
	gecontroleerd: Ing. R.F.N. Zutt		
	vrijgegeven: Ir. R. de Jager		
	Status: CONCEPT		C.0.0
	Tekeningnr.: DW-B153501003-X-1032		