Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp-Tracébesluit N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn

Deelrapport ruimtelijke ordening

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Ontwerp-Tracébesluit
N11 Zoeterwoude–Alphen aan den Rijn

Deelrapport Ruimtelijke Ordening

Datum september 2010
Status definitief

Ontwerp-Tracébesluit
N11 Zoeterwoude–Alphen aan den Rijn

Deelrapport Ruimtelijke Ordening

Datum september 2010
Status definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Zuid-Holland Postbus 556 3000 AN Rotterdam
Informatie	www.centrumpp.nl
Telefoon	0800 - 8002
Datum	september 2010
Status	definitief

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**6**
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doelstelling van de planstudie OTB/MER	6
1.3	Deelonderzoek ruimtelijke ordening	6
1.3.1.	Doel van dit deelrapport	6
1.3.2.	Object van het deelonderzoek	7
1.4	Leeswijzer	7
2.	**De alternatieven en varianten**	**8**
2.1	Inleiding	8
2.2	Het referentiealternatief: 1x2 autoweg	8
2.3	Het planalternatief: 2x2 autoweg	9
3.	**Beleidskader**	**10**
3.1	Wet- en regelgeving	10
3.2	Nationaal beleid	10
3.2.1.	Nota Ruimte (2006) [lit. 2.]	10
3.2.2.	Nota Mobiliteit (2006) [lit. 3.]	11
3.2.3.	Randstad Urgent (2007) [lit. 4.]	11
3.3	Regionaal en provinciaal beleid	11
3.3.1.	Ontwikkelingsprogramma Groene Hart [lit. 5.]	11
3.3.2.	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2020 [lit. 6.]	12
3.3.3.	Streekplan Zuid-Holland West [lit. 7.]	12
3.3.4.	Streekplan Zuid-Holland Oost [lit. 8.]	12
3.4	Lokaal en gemeentelijk beleid	13
3.4.1.	Regiovisie Ruimtelijke Ontwikkeling Rijnstreek+ [lit. 9.]	13
3.4.2.	Regionale Structuurvisie 2020 Holland-Rijnland [lit. 10.]	13
3.4.3.	Focus Oude Rijn! Transformatievisie 2020 [lit. 11.]	13
3.4.4.	Structuurvisie Rijnwoude 2020; van droom naar daad [lit. 12.]	14
3.4.5.	Bestemmingsplannen Rijnwoude en Zoeterwoude	14
4.	**Beoordelingskader en methodiek**	**16**
4.1	Inleiding	16
4.2	Beoordelingskader ruimtelijke ordening	16
4.2.1.	Toetsingscriterium ruimtebeslag	16
4.2.2.	Toetsingscriterium functioneel beperkte gebieden	17
4.2.3.	Toetsingscriterium restgebieden	17
4.3	Aanpak effectbeschrijving	17
4.4	Overig	18
5.	**Huidige situatie en autonome ontwikkelingen**	**20**
5.1	Huidige situatie	20
5.1.1.	Wonen	20
5.1.2.	Werken	20
5.1.3.	Recreatie	20
5.1.4.	Landbouw	21

5.2 Autonome ontwikkelingen 21
5.2.1. Wonen 21
5.2.2. Werken 21
5.2.3. Recreatie 21
5.2.4. Landbouw 21

6. Effecten van de alternatieven 22
6.1 Ruimtebeslag 22
6.1.1. Fysiek ruimtebeslag 22
6.1.2. Het 'ruimtelijk juridische' ruimtebeslag 23
6.2 Restgebieden 23
6.3 Functioneel gehinderde locaties 23
6.4 Overig 24
6.5 Beoordeling effecten ruimtelijke ordening 24

7. Verklarende woordenlijst 26

8. Literatuurlijst 28

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn is in januari 2000 geopend voor het autoverkeer als autoweg met twee rijstroken per rijrichting. Echter, voor dit wegvak, is daarbij niet voldaan aan de voor dit wegvak benodigde wettelijke procedure. In de toepasselijke bestemmingsplannen is namelijk een weg met één rijstrook per richting (1x2) vastgelegd. Hoewel de weg van meet af aan als 2x2-weg is uitgevoerd, is er theoretisch, ten opzichte van de bestemmingsplannen, sprake van een verbreding van de weg. Voor de verbreding van een hoofdweg moet een tracéwet/m.e.r.-procedure gevolgd worden. Door het alsnog doorlopen van de wettelijke procedures dient de juridische status van de weg in overeenstemming gebracht te worden met de feitelijke situatie.

1.2 Doelstelling van de planstudie OTB/MER

Doel van de planstudie N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn is de formalisering van de feitelijke situatie van de weg (2x2 autoweg).

Voor de besluitvorming is in de startnotitie ook een inhoudelijke doelstelling geformuleerd. Deze luidt als volgt:

In oplossende zin:
Het bieden van een duurzame oplossing voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer op het wegvak Zoeterwoude-Alphen.

In de zin van het beperken van de negatieve effecten:
Het zo veel mogelijk voorkomen of beperken van problemen op het gebied van woon- en leefmilieu, natuur en landschap, die het gevolg zijn van de aanleg van de weg.

1.3 Deelonderzoek ruimtelijke ordening

1.3.1. Doel van dit deelrapport

Voorliggend deelrapport is een onderdeel van de planstudie OTB/MER N11 voor het weggedeelte Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn en bevat de resultaten van de bestudering van het aspect ruimtelijke ordening. De belangrijkste uitgangspunten en conclusies van dit deelrapport worden opgenomen in het hoofdrapport OTB/MER.

1.3.2. Object van het deelonderzoek

Het tracé waarvoor de verkorte Tracéwetprocedure moet worden doorlopen begint bij het kruispunt N11/Burgemeester Smeetsweg (Zoeterwoude, km 1.450) en eindigt bij het kruispunt N11 Leidse Schouw (Alphen aan den Rijn, km 9.100). Het wegvak van de N11 ligt in de gemeenten Zoeterwoude, Rijnwoude en Alphen aan den Rijn en is in beheer bij Rijkswaterstaat Wegendistrict Haaglanden.

Binnen bovengenoemd 'plangebied' worden de effecten onderzocht binnen een zogenoemd 'studiegebied'. Het plangebied is aangegeven in de navolgende afbeelding 1.1. Het studiegebied verschilt per deelstudie.

Afbeelding 1.1. Plangebied N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn

Bron: MIRT Projectenboek, Ministerie van verkeer en Waterstaat, 2008 [lit. 1.].

1.4 Leeswijzer

Dit rapport is een zelfstandig leesbaar document bij het hoofdrapport MER en OTB-Toelichting N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn.

Na deze inleiding volgt in **hoofdstuk 2** een beschrijving van de alternatieven die in deze deelstudie nader zijn onderzocht, te weten het referentiealternatief (1x2 autoweg) en het planalternatief (2x2 autoweg). In **hoofdstuk 3** wordt, specifiek voor de deelstudie ruimtelijke ordening het wettelijke kader en het beleidskader geschetst. **Hoofdstuk 4** beschrijft het beoordelingskader aan de hand waarvan de effectbeschrijving en -beoordeling van de ruimtelijke ordening plaatsvindt. In **hoofdstuk 5** wordt de huidige situatie en de autonome ontwikkeling beschreven. De effecten van de alternatieven staan in **Hoofdstuk 6**, alsmede de beoordeling van de alternatieven aan de hand van het in hoofdstuk 4 beschreven beoordelingskader. In **hoofdstuk 7** staan de gebruikte afkortingen en begrippen kort verwoord. Tenslotte is in **hoofdstuk 8** een lijst met geraadpleegde literatuur opgenomen.

2. De alternatieven en varianten

2.1 Inleiding

Voor de autoweg N11 tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn worden in het MER de volgende alternatieven uitgewerkt:
- referentiealternatief (1x2 autoweg, dat wil zeggen één rijstrook per richting);
- planalternatief (2x2 autoweg, dat wil zeggen twee rijstroken per richting);
- het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

In het OTB is vervolgens het zogenoemde voorkeursalternatief (VKA) uitgewerkt. Het voorkeursalternatief betreft de huidige situatie (2x2 autoweg) met een selectie van MMA maatregelen en enkele wettelijk verplichte maatregelen.

Dit hoofdstuk beschrijft deze alternatieven in het kort. Daarbij wordt opgemerkt dat voor de deelstudie ruimtelijke ordening het MMA en het VKA niet relevant zijn. De beoordeling op het thema ruimtelijke ordening in hoofdstuk 6 vindt daarom alleen plaats voor het referentiealternatief (1x2 autoweg) en planalternatief (2x2 autoweg).

Paragraaf 2.2 beschrijft de voor de deelstudie ruimtelijke ordening relevante alternatieven in het kort.

2.2 Het referentiealternatief: 1x2 autoweg

Als referentiealternatief is in de startnotitie de huidige juridische status van de weg gekozen, namelijk een 1x2 autoweg, zoals die is vastgelegd in de bestemmingsplannen. In het referentiealternatief betreft het een weg met een maximumsnelheid van 100 km per uur, zonder rijbaanscheiding en pechhavens.

Het referentiealternatief beschrijft de (referentie)situatie die in 2020 zou ontstaan als de autoweg *niet* als 2x2 zou zijn uitgevoerd, maar overeenkomstig de bestemmingsplannen als 1x2. Het referentiealternatief dient als ijkpunt voor de vergelijking en beoordeling van de effecten van het planalternatief (2x2 autoweg).

Het referentiealternatief gaat daarbij uit van onder meer de toename van verkeer, de stijging van het aantal inwoners en de groei van de regionale arbeidsmarkt. Het referentiealternatief omvat ook de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele maatregelen waarvan het redelijk zeker is, dat ze in 2020 zijn gerealiseerd.

De 1x2 autoweg betreft de situatie zoals is vastgelegd in de bestemmingsplannen, namelijk een enkelbaans autoweg zonder middenberm met een ontwerpsnelheid van 100 km per uur en een asfaltbreedte van 7,5 meter. In het ontwerp van de 1x2 autoweg zoals opgenomen in de bestemmingsplannen is aan de noordzijde van de weg (aan de kant van het spoor) rekening gehouden met de ombouw naar een 2x2 auto(snel)weg.

2.3 Het planalternatief: 2x2 autoweg

Dit alternatief wordt gevormd door continuering van de bestaande situatie buiten, namelijk een 2x2 autoweg. De 2x2 autoweg bestaat uit twee rijbanen met een asfaltbreedte van 9 meter per rijrichting, gescheiden door een middenberm met een geleiderail. De toegestane maximum snelheid is 100 km per uur. Op elke rijbaan zijn door middel van belijning twee rijstroken gemarkeerd. Naast deze rijstroken ligt een smalle zijstrook met een aantal pechhavens, die op regelmatige afstand van elkaar liggen.

3. Beleidskader

3.1 Wet- en regelgeving

De procedure voor de N11 valt onder het regime van de verkorte Tracéwetprocedure. De procedure is van toepassing op de wijziging van een hoofdweg, landelijke spoorweg of een hoofdvaarweg. De Tracéwet is een wet waarin de procedure voor besluitvorming inzake de aanleg of wijziging van hoofdinfrastructuur is opgenomen. Rijkswegen maken onderdeel uit van deze hoofdstructuur. De Tracéwet heeft als uitdrukkelijk doel dat de m.e.r.-procedure (hoofdstuk 7 Wet milieubeheer) en de Tracéwetprocedure gelijktijdig op lopen. Hiermee wordt bereikt dat de inspraak op hetzelfde moment plaatsvindt over het MER en het Ontwerp-Tracébesluit. Daarnaast heeft de Tracéwet een duidelijke relatie met de ruimtelijke ordening. De Tracéwet fungeert als een coördinatieregeling voor projecten op bovenlokaal niveau. De verkorte Tracéwetprocedure omvat diverse beslismomenten, waaronder de startnotitie, het Ontwerp-Tracébesluit/MER (OTB/MER) en het Tracébesluit. Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is vastgesteld dient de minister van Infrastructuur en Ruimte met een definitief besluit te komen in de vorm van een Tracébesluit. Voor zover het Tracébesluit en het bestemmingsplan niet met elkaar in overeenstemming zijn, geldt het Tracébesluit als omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) van het bestemmingsplan wordt afgeweken.

3.2 Nationaal beleid

3.2.1. Nota Ruimte (2006) [lit. 2.]

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De belangrijkste doelstellingen van deze nota zijn de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gebied tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn valt binnen het Groene Hart. De N11 is, blijkens de Nota Ruimte, gelegen in één van de transformatiezones. Relevant voor het onderzoeksgebied van de N11 zijn de volgende ontwikkelingen:

- In de Nota Ruimte zijn zogenaamde hoofdverbindingsassen opgenomen, die de belangrijkste economische gebieden met elkaar moeten verbinden. Deze verbindingsassen vormen daarmee de ruggengraat van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Het rijk richt zich in het ruimtelijk beleid met name op die delen van de infrastructuur. Voor de hoofdinfrastructuur wordt ernaar gestreefd een basiskwaliteit te bieden. De N11 maakt onderdeel uit van het hoofdwegennet.

- Het Rijk wil de internationale concurrentiepositie van de Randstad versterken. Naast investeringen in de Ruimtelijke Hoofdstructuur is er ook aandacht voor de vitaliteit van het Groene Hart en het verbeteren van het woon- en leefklimaat.

De groei van de Nederlandse bevolking en economie, de verdergaande individualisering en de toenemende mobiliteit leiden tot steeds grotere onderlinge samenhang tussen steden en stedelijke gebieden. Door verstedelijking en economische activiteiten kan zo optimaal mogelijk met de schaarse ruimte worden omgegaan en kunnen investeringen in de infrastructuur optimaal worden benut. Bij het beleid voor infrastructuur en netwerken heeft het rijk gekozen voor een ruimtelijke strategie die de bundeling van de economie, infrastructuur en verstedelijking in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur omvat.

3.2.2. Nota Mobiliteit (2006) [lit. 3.]

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van het ruimtelijk beleid zoals is beschreven in de Nota Ruimte. In deze nota is het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven.
Uitgangspunt is daarbij dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

3.2.3. Randstad Urgent (2007) [lit. 4.]

Het programma Randstad Urgent heeft als doel om van de Randstad weer een internationaal economisch sterke regio te maken en het bieden van een goed klimaat om te wonen, te werken en leven. Dit op basis van drie invalshoeken:

1. bereikbaarheid en economische dynamiek;
2. kwaliteit van leven door het creëren van een aantrekkelijk klimaat om te wonen, te werken en te leven;
3. een klimaatbestendige delta.

3.3 Regionaal en provinciaal beleid

3.3.1. Ontwikkelingsprogramma Groene Hart [lit. 5.]

De centrale en gemeenschappelijke ambitie van de drie provincies waarin het Groene Hart ligt, is de ontwikkeling van een landschappelijk mooi, ecologisch waardevol en economisch vitaal Groene Hart, waar het voor inwoners en recreanten goed toeven is. Het beleid voor het Groene Hart beoogt een goede balans tussen de open ruimte en het landelijk gebied enerzijds en stedelijke en economische dynamiek anderzijds.

3.3.2. Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2020 [lit. 6.][1]

Met de provinciale ruimtelijke structuurvisie geeft de provincie Zuid-Holland aan op welke wijze de positie van de provincie kan worden versterkt.

De visie is globaal samen te vatten in een tweetal hoofdlijnen: de versterking van de stedelijke netwerken en de versterking van de waterrijke cultuurlandschappen. Centraal staat daarin de ambitie om de Zuid-Hollandse kernkwaliteiten binnen de Randstad als metropool te versterken. Op het gebied van bereikbaarheid is het doel het huidige netwerk beter te benutten. Daarnaast speelt het vernieuwen van de infrastructuur een belangrijke rol. Vernieuwing van de infrastructuur vormt de ruggengraat van verstedelijking en verdere economische ontwikkeling. Verbeteringen aan de infrastructuur gaan gepaard met verbetering van de milieukwaliteit, veiligheid, en de kwaliteit van het landschap. Daarbij is er ook expliciet aandacht voor externe veiligheid.

3.3.3. Streekplan[2] Zuid-Holland West [lit. 7.]

Met dit Streekplan wil de provincie de ontwikkeling van Randstad tot Groene Deltametropool ondersteunen. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de onderscheiden gebiedseigen kwaliteiten. Centraal thema is een (internationaal) hoogwaardig productie- en vestigingsmilieu, met een sterk verbeterde bereikbaarheid van personen en goederen. De kracht van het gebied is een gevarieerd stedelijk en suburbaan woon- en verblijfsklimaat, in combinatie met een robuust en duurzaam groenblauw raamwerk. Bij het verbeteren van het infranetwerk staan bundelen, concentreren en sturen van de mobiliteit centraal. Verder ondersteunt het streekplan de intensivering en concentratie van economische functies. Bij het oplossen kunnen verbreding en uitbreiding van het infranetwerk aan de orde zijn.

3.3.4. Streekplan Zuid-Holland Oost [lit. 8.]

Bij het Steekplan Zuid-Holland Oost staat terughoudendheid ten aanzien van het stedelijk gebied centraal. Concentratie van functies zal voornamelijk in stedelijk gebied aan de orde zijn. De agrarische sector speelt in het oostelijk deel van de provincie een belangrijke rol. Rust en openheid zijn belangrijke kwalitatieve waarden. Bij netwerkoptimalisatie staat de aanleg van ontbrekende schakels en bundeling van netwerkverbindingen centraal.

---

[1] Met deze Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2020 wordt de structuurvisie bedoeld die op 13 oktober 2004 door de Provinciale Staten van Zuid-Holland is vastgesteld.

[2] Als gevolg van het geldende overgangsrecht hebben de vier Streekplannen van de Provincie Zuid-Holland (Oost, West, Zuid en RR2020), alsmede de partiële herzieningen van deze streekplannen sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008, automatisch de juridische status van structuurvisie.

3.4 Lokaal en gemeentelijk beleid

3.4.1. Regiovisie Ruimtelijke Ontwikkeling Rijnstreek+ [lit. 9.]

De regiovisie bevat vier kernopgaven. Eén van die kernopgaven is het uitwerken van de rol van de stad Alphen aan den Rijn. Alphen aan den Rijn heeft momenteel een diverse rol in het Groene Hart. Daarnaast is voor Alphen aan den Rijn het restrictieve beleid van het Groene Hart van belang. Daardoor zullen verschillende functies in Alphen aan den Rijn (waaronder wonen) worden geconcentreerd. Een andere opgave heeft specifiek betrekking op de ontwikkelingsrichting van de Oude Rijnzone. Op het gebied van bereikbaarheid gaat de visie voor een betere, veilige en duurzame bereikbaarheid en om de toegankelijk van het gebied te verbeteren.

3.4.2. Regionale Structuurvisie 2020 Holland-Rijnland [lit. 10.]

In de ambitie van de regio is omschreven dat de regio een prettig woon- en leefklimaat moet zijn, die de inwoners ook in de toekomst voldoende, herkenbare, uiteenlopende en goed bereikbare woon-, werk- en recreatiemogelijkheden biedt.

Daarbij onderscheidt de regio Holland-Rijnland zich binnen de Randstad, en draagt bij aan de internationale positionering van de Randstad, waarvoor de regio een toegevoegde waarde heeft op het gebied van landschap, woonmilieus en economie. Op het gebied van mobiliteit is het vergroten van de bereikbaarheid van de regio en het verbeteren van de doorstroming binnen de regio een belangrijk doel.

3.4.3. Focus Oude Rijn! Transformatievisie 2020 [lit. 11.]

Met het vaststellen van de Transformatievisie is een belangrijke stap gezet naar veranderingen in de Oude Rijnzone. Deze visie is gericht op de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de Oude Rijnzone, als onderdeel van het Groene Hart. Het Groene Hart is samen met de Zuidvleugel integraal onderdeel van de Randstad. De Oude Rijn is als vanouds een woon- en werkrivier, en voert zowel door stedelijk als landelijk gebied. Doel van de transformatie is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het Groene Hart. Bij het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit staat herstructurering centraal. Daarin moeten wonen, werken, groen en recreatie een plaats krijgen. Anders dan in het open landschap van het Groene Hart kunnen in de Oude Rijnzone woningen en bedrijventerreinen komen. Hiertoe bestaat noodzaak om te voorzien in de behoefte van de regio en om het Groene Hart vitaal en leefbaar te houden. Doelstellingen voor de Oude Rijnzone zijn het versterken van de groenblauwe kwaliteit, herstructurering en transformatie, nieuwe locaties voor wonen en werken en het benutten van en investeren in infrastructuur.

3.4.4. Structuurvisie Rijnwoude 2020; van droom naar daad [lit. 12.]

Centraal in de structuurvisie staat de kwaliteit van wonen, leven en recreëren in een aantrekkelijke omgeving, met een toekomst voor Rijnwoude als tuin voor de Randstad. Rijnwoude maakt onderdeel uit van de Randstad. Om als Randstad goed te kunnen functioneren, zijn goede én frequente verbindingen noodzakelijk. Door nieuwe verbindingen zoals de N11 kunnen economische centra beter met elkaar worden verbonden.

3.4.5. Bestemmingsplannen Rijnwoude en Zoeterwoude

In de vigerende bestemmingsplannen [lit. 13. en lit. 14.] van de gemeenten Rijnwoude[3] en Zoeterwoude is de weg zelf opgenomen als autoweg met één rijstrook per rijrichting, zonder middenberm en zonder vluchtstroken (1x2 autoweg). Verder is een ruimtelijke reservering opgenomen voor uitbouw naar een 2x2 auto(snel)weg. Dit betekent dat de ruimte voor de extra rijstroken planologisch al is vastgelegd in de toepasselijke bestemmingsplannen (middels de bestemming 'verkeersdoeleinden'). Dit geldt ook voor de benodigde waterberging voor een 2x2 autoweg. In het vigerende bestemmingsplan van Rijnwoude (voorheen Rijneveld) is daarnaast de ecologische zone ('Elfenbaan') al vastgelegd.

De gemeente Zoeterwoude heeft de ecologische zone ten noorden van de N11 nog niet planologisch vastgelegd. In het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Zoeterwoude heeft de strook tussen de N11 en de Spoorlijn Utrecht-Leiden een agrarische bestemming.

De faunapassages ontbreken in zowel het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Rijnwoude als van Zoeterwoude.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft de N11 als 2x2 autoweg al planologisch vastgelegd. Ook de bijkomende voorzieningen voor de 2x2 autoweg zijn vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Alphen aan den Rijn.

[3] Voorheen de gemeente Hazerswoude; de voormalige gemeente Hazerswoude maakt nu onderdeel uit van de gemeente Rijnwoude.

4. Beoordelingskader en methodiek

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht en definitie gegeven van de indicatoren voor het deelonderzoek ruimtelijke ordening en het daarbij behorende toetsingskader.

4.2 Beoordelingskader ruimtelijke ordening

Voor ruimtelijke ordening wordt onderscheid gemaakt naar de volgende criteria:
- ruimtebeslag;
- functioneel beperkte gebieden;
- ontstaan van restgebieden.

Tabel 4.1. Beoordelingskader ruimtelijke ordening

toetsingscriteria	toelichting	methode van onderzoek	meeteenheid
ruimtebeslag	fysiek ruimtebeslag	kwantitatief	aantal hectare
functioneel beperkte gebieden	gebied dat functioneel wordt beperkt door de weg (geluid, veiligheid, lucht)		
ontstaan van restgebieden	ontstaan van restgebieden (gebieden die te klein van omvang zijn geworden om hun functie te vervullen door aanleg van de weg)	kwalitatief	aantal hectare

4.2.1. Toetsingscriterium ruimtebeslag

Voor de alternatieven van de N11 is het directe ruimtebeslag berekend met behulp van de GIS-methodiek[4]. Hierbij is voor zowel het 1x2 alternatief als het 2x2 alternatief de randverharding meegenomen.

Om een goede indruk van het ruimtebeslag te krijgen, is daarnaast voor de alternatieven ook het directe ruimtebeslag berekend, waarbij naast de randverharding ook aan weerszijden van de weg een buffer van 10 meter is meegenomen. Het directe ruimtebeslag, inclusief randverharding en buffer, is eveneens bepaald met behulp van de GIS-methodiek.

[4] GIS: Geografisch Informatiesysteem.

Bij het beoordelen van het (directe) ruimtebeslag van de N11 zal eveneens worden meegenomen hoeveel ruimte er in de huidige bestemmingsplannen is gereserveerd voor uitbreiding van de capaciteit zoals deze momenteel in de bestemmingsplannen terug is te vinden.

4.2.2. Toetsingscriterium functioneel beperkte gebieden

Dit beoordelingscriterium beschouwt het ontstaan van functioneel gehinderde locaties door de N11 als gevolg van 'indirect' ruimtebeslag door effecten van de weg op het gebied van geluid, trillingen, veiligheid, lucht, etc.

4.2.3. Toetsingscriterium restgebieden

Dit criterium onderzoekt het ontstaan van restgebieden door de weg. Dat wil zeggen gebieden die hun functie verliezen als gevolg van de weg.

4.3 Aanpak effectbeschrijving

De effecten van de vier gebruiksfuncties worden in dit deelrapport op kwalitatieve wijze beschreven. Zowel de veranderingen als de toekomstige ontwikkelingen worden daarbij meegenomen. Voor de beoordeling van het ontstaan van functionele beperkingen en restgebieden als gevolg van de N11 wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden: wonen, werken, recreatie en landbouw.

Wonen

Voor *wonen* gaat het om de toename of afname van het areaal bestaand en toekomstig woongebied. Hierbij gaat het niet specifiek om aantallen woningen, maar om het areaal waar de functie van wonen centraal staat. Onder de woonfunctie vallen ook de lokale ontsluitingswegen, groenvoorzieningen en de openbare ruimte.

Aan de hand van een kwalitatieve beschrijving zal worden bepaald welke gevolgen de aanleg van de N11 heeft voor het woongebied. Daarbij worden eveneens de gevolgen meegenomen van bestemmingen van nabijgelegen gronden en het ontstaan van functioneel gehinderde locaties en restlocaties.

Werken

Voor werken gaat het om de toename of afname van het areaal bestaand en toekomstig werkgebied. Het betreft hier verschillende werklocaties, inclusief de lokale ontsluitingen.

Aan de hand van beschrijvingen zal worden bepaald welke gevolgen de aanleg van de N11 heeft voor het werkgebied. Daarbij worden eveneens de gevolgen meegenomen van bestemmingen van nabijgelegen gronden en het ontstaan van functioneel gehinderde locaties en restlocaties.

Recreatie
Voor recreatie gaat het om de mogelijke afname van de ruimte voor gebruikers en de gebruiksmogelijkheden. Daarbij speelt de doorsnijding van recreatieve routes een rol. Aan de hand van beschrijvingen zal worden bepaald welke gevolgen de aanleg van de N11 heeft voor het recreatiegebied. Daarbij worden eveneens de gevolgen meegenomen van bestemmingen van nabijgelegen gronden en het ontstaan van functioneel gehinderde locaties en restlocaties.

Landbouw
Binnen het aspect landbouw gaat het om de eventuele effecten op het areaal landbouwgebied.

Voor de vier gebruiksfuncties (wonen, werken, recreatie en landbouw) worden de veranderingen en toekomstige ontwikkelingen kwalitatief beschreven. Er is voor deze vier gebruiksfuncties gekozen, omdat dit de belangrijkste functies zijn die momenteel voorkomen in het gebied rondom de N11.

4.4 Overig

De informatie over aangelegde faunapassages en de gerealiseerde waterbergingscapaciteit in de Elfenbaan is opgenomen in de deelrapporten Ecologie en Water.

5. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De te beschrijven ontwikkelingen hebben betrekking op de ruimtelijke ordening. De beschrijvingen zijn nodig om de effecten van de N11 op de ruimtelijke ordening zo goed mogelijk in beeld te brengen.

5.1 Huidige situatie

5.1.1. Wonen

In de directe nabijheid van de N11 bevinden zich geen grote woningconcentraties. Wel liggen er enkele woningen in de directe nabijheid van de N11. Verder van de N11 afgelegen bevinden zich enkele woongebieden (wijken). Hierbij gaat het om woonwijken in de kernen Zoeterwoude-Rijndijk, Hazerswoude-Rijndijk en Alphen aan den Rijn. Het gebied maakt onderdeel uit van de Randstad; ook in dit gebied is door druk op de beschikbare ruimte merkbaar. Alphen aan den Rijn fungeert in het gebied als streekcentrum voor de omliggende gemeenten. Aan de zuidzijde van Alphen aan den Rijn is een nieuwe woonwijk verschenen; de wijk Kerk en Zanen. Het grootste gedeelte van de wijk Kerk en Zanen is in de jaren negentig gebouwd. Een deel van de wijk is momenteel nog in ontwikkeling.

5.1.2. Werken

Aan de N11 grenzen enkele bedrijventerreinen. In Alphen aan den Rijn betreft het de Molenwetering, met onder meer enkele distributiecentra. Te Zoeterwoude betreft het de Barrepolder. Op dit bedrijventerrein is een grote brouwerij (Heineken) gevestigd. De rest van het gebied heeft grotendeels een agrarische functie. Wat verder gelegen van de N11 bevinden zich meerdere bedrijventerreinen en terreinen die (mogelijk) nog ontwikkeld zullen worden. Deels maken deze projecten deel uit van de Oude Rijnzone. De exacte locaties van deze projecten zijn nog niet vastgelegd.

5.1.3. Recreatie

In de nabijheid van de N11 liggen enkele kleine recreatiegebieden. Daarnaast zijn er enkele onderdoorgangen gemaakt voor het fietsverkeer. Naast de Gemeneweg N209 is een doorgaande fietsverbinding over de N11 aanwezig (richting Hazerswoude-Dorp). Het gebied wordt gekenmerkt door weidegebieden, waardoor de mogelijkheden voor intensieve recreatie beperkt zijn.

Op grotere afstand van de N11 bevinden zich wel enkele grotere recreatieve voorzieningen, zoals het vogelpark Avifauna, het archeologisch themapark Archeon en het recreatiegebied Zegersloot ten noordoosten van Alphen aan den Rijn.

5.1.4. Landbouw

Aan de zuidzijde van de N11 is landbouw verreweg de belangrijkste bestemming. Binnen deze landbouwkundige bestemming heeft veeteelt de overhand. Ten noorden van de N11 bevindt zich ook een groot gedeelte met agrarische bestemmingen

5.2 Autonome ontwikkelingen

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020 is als verstedelijkingsopgave gesteld dat minimaal 50% van deze opgave (wonen, werken en voorzieningen) binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd dient te worden. Dat houdt in dat voor een deel van de verstedelijkingsopgave ook ruimte noodzakelijk is buiten het bestaande stedelijke gebied. Deze ontwikkelingen kunnen onder meer plaatsvinden binnen de ontwikkeling van de Oude Rijnzone (transformatiezone; een combinatie van ontwikkelingen van wonen, werken, infrastructuur en het groenblauwe raamwerk). De Rijn-GouweLijn, die grotendeels parallel is gelegen aan de N11, wordt beschouwd als drager van stedelijke ontwikkeling. Het betreft in dit geval een kleinschalige uitleg van bebouwing.

5.2.1. Wonen

In de directe nabijheid van de N11 zijn geen nieuwe, grootschalige woningbouwlocaties gepland. Wat verder van de N11 af gelegen zijn wel nieuwe woningbouwlocaties gepland, zoals de Oude Rijn zone. Deze projecten staan overigens los van dit OTB/MER voor de N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn.

5.2.2. Werken

In de directe omgeving van de N11 zijn geen grote projecten gepland die van invloed zijn op het thema werken. Wel zijn er verder van de N11 af enkele projecten gepland. Zo zal er ter hoogte van de aansluiting met de N207 (ten oosten van Alphen aan den Rijn) een nieuw bedrijventerrein en een binnenvaartterminal verschijnen. Met de bouw van deze containerterminal is inmiddels begonnen. Daarnaast zijn er op de bedrijventerreinen aan de zuidzijde van Alphen aan den Rijn nog mogelijkheden voor uitbreiding.

5.2.3. Recreatie

In de nabijheid van de N11 zijn geen (grootschalige) ontwikkelingen voorzien op het gebied van toerisme en recreatie.

5.2.4. Landbouw

In de vorige paragraaf is beschreven dat het grootste gedeelte van de gronden ten noorden en zuiden van de N11 een landbouwkundige bestemming hebben. Het grootste percentage van deze gronden zullen hun agrarische bestemming (veeteelt) in de toekomst behouden. Met name rondom Alphen aan den Rijn zijn wel de nodige ontwikkelingen voorzien, waaronder het plaatsen van nieuwe windturbines. Deze ontwikkelingen kunnen ten koste gaan van geschikt landbouwgebied.

6. Effecten van de alternatieven

In dit hoofdstuk worden de effecten van de aanleg en het gebruik van de alternatieven (referentiealternatief en planalternatief) voor de N11 op het ruimtegebruik beschreven. Daarbij zal met name worden ingegaan op de effecten van het planalternatief.

Vanuit het oogpunt van de ruimtelijke ordening is het meest in het oog springende verschil tussen het referentiealternatief (1x2 autoweg) en planalternatief (2x2 autoweg) het grotere ruimtebeslag van de 2x2 autoweg. Door de extra rijstroken worden verder geen nieuwe locaties ontsloten. Evenmin worden extra gebieden of verbindingen doorsneden.

6.1 Ruimtebeslag

In de effectbeschrijving wordt ingegaan op het directe (fysieke) ruimtebeslag en het 'juridische' ruimtebeslag van de alternatieven. Tevens wordt ingegaan op het ontstaan van restgebieden, alsmede de functionele beperking van gebieden als gevolg van de aanleg van de weg. Het laatstgenoemde effect heeft een relatie met de deelstudies ecologie, luchtkwaliteit en externe Veiligheid en is in het kader van deze deelstudies op kwantitatieve wijze beschreven en beoordeeld. Hiervoor wordt verwezen naar de betreffende deelrapporten. Effecten ruimtebeslag van de weg

6.1.1. Fysiek ruimtebeslag

Voor het referentiealternatief is het directe ruimtebeslag bepaald, inclusief de randverharding van de weg. Deze bedraagt 17,1 ha. Naast het berekenen van het ruimtebeslag inclusief een randverharding, is ook een berekening uitgevoerd met een buffer van 10 meter, aan weerszijden van de weg. Dit ruimtebeslag bedraagt voor het referentiealternatief 34,4 ha.

De autoweg met gescheiden rijbanen (2 rijstroken per richting) neemt fysiek meer ruimte in beslag dan een autoweg met één rijstrook per rijrichting. Het directe ruimtebeslag van het planalternatief, inclusief de randverharding van de weg, bedraagt 25,1 ha. In het geval ook rekening wordt gehouden met een bufferzone van 10 meter aan weerszijden van de weg is sprake van een fysiek ruimtebeslag van 42,3 ha door het planalternatief.

Het netto verschil tussen het referentiealternatief en het planalternatief wat betreft het fysiek ruimtebeslag bedraagt circa 8 hectare.

6.1.2. Het 'ruimtelijk juridische' ruimtebeslag

In paragraaf 3.4.5 is kort ingegaan op de huidige juridische vertaling van de N11 in de vigerende bestemmingsplannen van de (huidige) gemeenten Rijnwoude en Zoeterwoude.

De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn is in de vigerende bestemmingsplannen opgenomen als een 1x2 autoweg. Echter in de bestemmingsplannen is de functie voor verkeersdoeleinden zo ruim aangegeven dat niet alleen in feitelijke zin, maar ook in planologische zin genoeg ruimte is geboden voor een uitbreiding naar een autoweg met 2x2 rijstroken, inclusief een middenberm en pechhavens.

Hoewel de 2x2 autoweg dus feitelijk meer ruimte in beslag neemt (8 ha) dan een 1x2 autoweg, heeft dit geen consequenties voor het ruimtegebruik. Bij de aanleg van de 2x2 autoweg zijn namelijk geen nieuwe gebieden doorsneden en is er evenmin gebruik gemaakt van 'nieuwe' gronden. Hierdoor wordt het directe ruimtebeslag van de N11 als neutraal (0) beoordeeld.

6.2 Restgebieden

Het referentiealternatief doorsnijdt geen woon-, werk- en/of recreatiegebied(en). Evenmin is door de aanleg van de N11 het aantal recreatieve verbindingen afgenomen. Wel is landbouwgebied doorsneden als gevolg van de aanleg van de weg. Om de barrièrewerking van de weg te verminderen zijn enkele onderdoorgangen voor landbouwverkeer en vee gerealiseerd ten tijde van de aanleg van de weg. Deze zijn vastgelegd in de vigerende bestemmingsplannen.

De extra rijstroken doorsnijden geen nieuwe (landbouw)gebieden en/of verbindingen. Hierdoor zijn er als gevolg van het planalternatief geen extra (nadelige) effecten als gevolg van het ontstaan van restgebieden of barrièrewerking.

In het studiegebied is slechts een klein restgebied aanwezig. Dit bevindt zich tussen de N11 en de N209, ter hoogte van de daar aanwezige afrit. Dit restgebiedje is geen gevolg van aanleg van de autoweg met 2x2 rijstroken maar zou in het geval de weg - overeenkomstig het bestemmingsplan - met 1x2 rijstroken was aangelegd ook zijn ontstaan.

6.3 Functioneel gehinderde locaties

Uit het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de deelstudies geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid komen geen functioneel gehinderde locaties voor naar voren. Dit geldt zowel voor het referentiealternatief als voor het planalternatief. Voor gedetailleerde informatie wordt hier verwezen naar de betreffende deelrapporten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid die in het kader van het OTB/MER N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn zijn opgesteld.

6.4 Overig

Na de aanleg van de N11 tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn is de Hoge Rijndijk aangepast en meer verkeersluw gemaakt. De functie voor het doorgaande verkeer is na het gereedkomen van de nieuwe N11 afgenomen. Door het verkeersluw maken van het oude tracé van de N11 is het mogelijk om nieuwe functies in en rondom de Hoge Rijndijk te realiseren.

6.5 Beoordeling effecten ruimtelijke ordening

De effecten worden op een 5-puntsschaal beoordeeld, van ++ naar - -, ten opzichte van de referentiesituatie die per definitie als neutraal (0) wordt beoordeeld. Een verbetering c.q. verslechtering ten opzichte van deze referentiesituatie wordt met een enkele + danwel – beoordeeld. Een sterke verbetering, danwel verslechtering met een ++ c.q. - -. In tabel 6.5 is de beoordeling van de alternatieven samengevat.

Tabel 6.5. Overzicht effecten ruimtelijke ordening

criterium	referentiealternatief (1x2 autoweg)	planalternatief (2x2 autoweg)
ruimtebeslag	0	0
functioneel beperkte gebieden		
- wonen	0	0
- werken	0	0
- recreatie	0	0
- landbouw	0	0
restgebieden		
- wonen	0	0
- werken	0	0
- recreatie	0	0
- landbouw	0	0

Omdat in de bestemmingsplannen al rekening is gehouden met het ruimtebeslag van een 2x2 autoweg heeft het planalternatief geen extra ruimtebeslag tot gevolg ten opzichte van het referentiealternatief.

Evenmin leidt de aanleg en het gebruik van de extra rijtroken in het planalternatief tot nieuwe restgebieden of functioneel beperkte gebieden voor wonen, werken, recreatie en landbouw. Dit blijkt uit de berekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de hiervoor relevante deelstudies van het OTB/MER N11 (geluid, luchtkwaliteit, en externe veiligheid).

Overigens wordt wel een tweetal weidevogelgebieden functioneel beperkt als gevolg van verstoringseffecten door extra wegverkeer. Dit effect is beschreven en beoordeeld in de deelrapporten geluid en ecologie.

7. Verklarende woordenlijst

Aansluiting	Een locatie waar twee of meerdere wegen samenkomen.
Areaal	Oppervlakte binnen een bepaald gebied, waaraan een bepaalde bestemming is verbonden.
Autonome ontwikkelingen	Ontwikkelingen die plaatsvinden wanneer het project niet zal worden uitgevoerd.
Autoweg	Weg waarop alleen snel gemotoriseerd verkeer gebruik is toegestaan.
Barrièrewerking	Het negatieve effect op de behoeften vanuit de omgeving om de weg over te steken of om locaties te bezoeken. Barrièrewerking kan leiden tot versnippering.
Bestemmingsplan	Een ruimtelijk plan waarin is opgenomen welke bestemmingen er op bepaalde gronden gerealiseerd kunnen worden.
Compenserende maatregelen	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep/activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.
Externe veiligheid	Aspect waarin de risico's voor de omgeving zijn opgenomen.
Functioneel beperkte gebieden	Gebied dat door de invloed van de aan te leggen weg minder geschikt is voor bepaalde functies.
GIS	Geografisch Informatiesysteem: een systeem waarmee ruimtelijke gegevens kunnen worden opgeslagen, beheerd, bewerkt, geanalyseerd en gepresenteerd.
Hoofdverbinding	Verbinding die onderdeel uitmaakt van hoofdwegennet.
m.e.r.	Milieueffectrapportage (procedure). Procedure waarin de effecten van bepaalde maatregelen worden onderzocht, die worden vergeleken met de opgenomen alternatieven.
MER	Milieueffectrapportage (document).

Mitigerende maatregelen	Maatregelen die worden genomen ter beperking of het voorkomen van effecten.
Ontwerp-Tracébesluit (OTB)	De uitwerking van het standpunt van de minister ten aanzien van de aanleg of wijziging van een landelijke hoofdweg.
Referentiesituatie	De situatie waarmee de te verwachten toekomstige situatie wordt vergeleken.
Restgebied	Een gebied dat overblijft en waaraan geen volwaardige bestemming meer kan worden toegekend.
Rijbaan	Een weggedeelte, bestemd voor motorvoertuigen. Een rijbaan kan bestaan uit meerdere rijstroken.
Rijstrook	Een weggedeelte, bestemd voor motorvoertuigen Er kunnen meerdere rijstroken naast elkaar zijn gelegen.
Tracéwet	Het wettelijke kader waarin verschillende procedures zijn ondergebracht (waaronder de tracé/m.e.r.-procedure). Dit houdt in dat moet worden voldaan aan de voorwaarden die in deze wet zijn opgenomen.
Vigerend	Geldend.

8. Literatuurlijst

lit.	auteur	jaar	onderwerp
1.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	2008	MIRT-projectenboek 2009
2	Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ	2006	Nota Ruimte Deel 4: tekst na parlementaire instemming
3	Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM	2006	Nota Mobiliteit Deel 4: Na parlementaire behandeling vastgestelde PKB
4	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	2007	Randstad Urgent
5	Programmaburea u Groene Hart	2005	Ontwikkelingsprogramma Groene Hart
6	Provincie Zuid-Holland	2004	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020
7	Provincie Zuid-Holland	2003	Streekplan Zuid-Holland Oost
8	Provincie Zuid-Holland	2003	Streekplan Zuid-Holland West
9	Rijnstreekberaad	2002	Regiovisie Ruimtelijke Ontwikkeling Rijnstreek+
10	Regio Holland Rijnland	2008	Regionale StructuurVisie 2020 Holland-Rijnland
11	Projectbureau Oude Rijnzone	2007	Focus Oude Rijn! Transformatievisie 2020
12	Gemeente Rijnwoude	2005	Structuurvisie Rijnwoude 2020; van droom naar daad
13	Gemeente Rijnwoude (v.h. gemeente Rijneveld)	1993	Bestemmingsplan landelijk gebied ‘uitwerking en wijziging Rijksweg 11’ (1982)
14	Gemeente Zoeterwoude	1997	Bestemmingsplan ‘Rijksweg 11 (1983)’

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

september 2010 | ZH0910RE096