

1 Aanleiding

Voor de Omléidingsweg N219 Zevenhuizen is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit MER gaat op 23 oktober 2003 samen met het voorontwerp bestemmingsplan de inspraak in. Echter, sinds het moment dat het MER is afgerond, heeft een optimalisatieslag van het voorkeursracé 1B2 plaatsgevonden. Dit betekent dat het door Gedeputeerde Staten (GS) vastgestelde tracé op een aantal punten afwijkt van het voorkeursracé in het MER. In deze oplegnotitie wordt ten eerste gekeken naar de verschillen tussen het voorkeursracé en het door GS vastgestelde tracé. Vervolgens zal inzichtelijk gemaakt worden of deze wijzigingen gevolgen hebben voor de beoordeling van de milieueffecten van het voorkeursracé 1B2 in het MER.

Tevens kunnen in de periode tussen het eindconcept van het MER (9 april 2002) en het in de inspraak brengen van het definitieve MER (23 oktober 2003) zich wijzigingen voorgedaan hebben in het kader van de wetgeving, alsmede ten aanzien van de autonome ontwikkelingen in het gebied. Gekeken wordt of er wijzigingen zijn en in hoeverre deze invloed hebben op de beoordeling van de alternatieven in het MER.

Als laatste komen de belangrijkste conclusies uit de natuurtoets, die op basis van het voorkeursracé is opgesteld, aan de orde.

2 Bestuurlijk proces

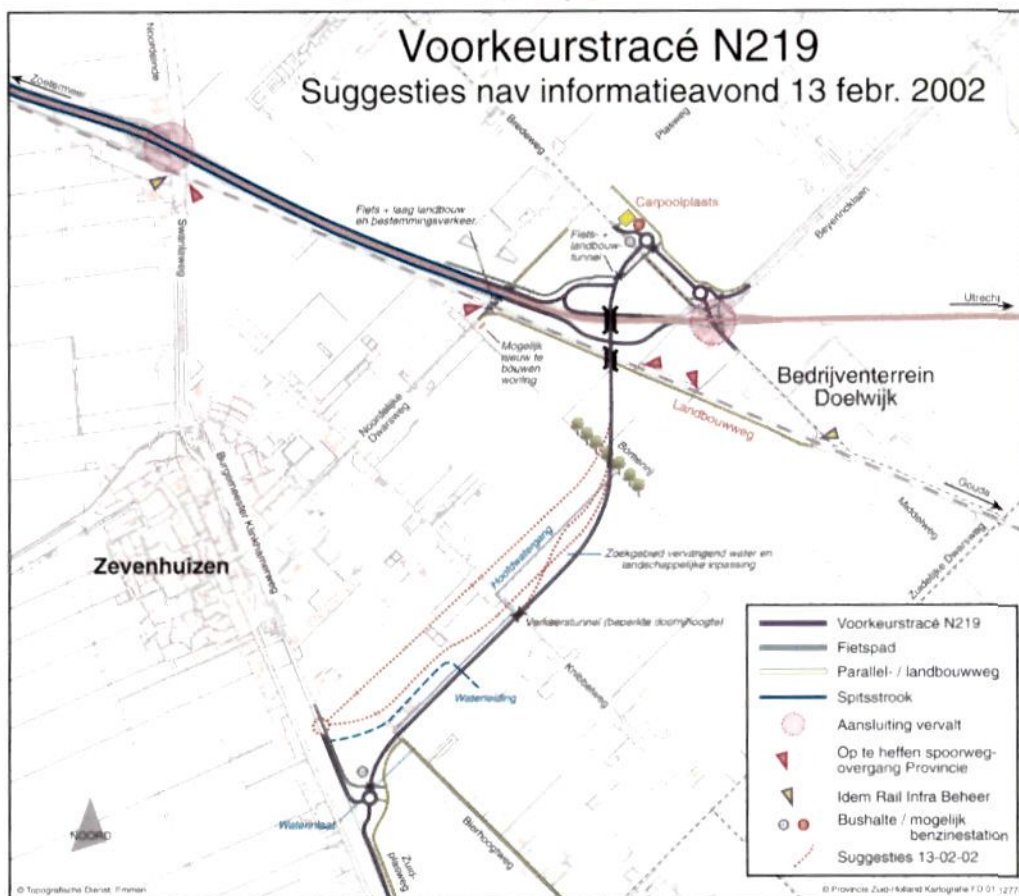
De MER-procedure voor de aanleg van de Omléidingsweg N219 is officieel gestart met de publicatie van de Startnotitie in mei 1998. Door middel van de Startnotitie en een informatieavond is vooraf aan het bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffect-rapportage (Cie. m.e.r.), de wetelijke adviseurs en belanghebbenden duidelijk gemaakt wat kan worden verwacht van het MER. De Cie. m.e.r. heeft advies uitgebracht over de richtlijnen voor het MER. Op basis van dit advies en de inspraakreacties zijn de definitieve richtlijnen voor het MER vastgesteld door het bevoegd gezag en is gestart met het opstellen van het MER. Het eindconcept MER is verschenen op 8 april 2002. Het voorontwerp bestemmingsplan en de definitieve MER worden in de inspraakprocedure gebracht op 23 oktober 2003.

Datum	
1990	Brief van bewoners Burgemeester Klinkhamerweg met verzoek om een omleidingsweg aan te leggen
April 1997	Positief advies van Statencommissie Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting, Verkeer en Vervoer en Economische zaken op Startnotitie
September 1997	In het kader van het VINEX-uitvoeringsconvenant is nogmaals de noodzaak uitgesproken van een snelle aanleg van de omleiding Zevenhuizen
December 1998	Informatieavond Startnotitie
Februari 1999	Advies richtlijnen Cie-MER
Februari 2000	Positief advies Provinciale Planologische Commissie over Startnotitie
Mei 2001	Positief advies Provinciale Planologische Commissie over voorkeurstracé
Juni 2001	Positief advies van Statencommissie Oost over voorkeurstracé omleiding Zevenhuizen op basis 1 ^e fase MER
Juli 2001	Convenant A12 ondertekend, waarin opgenomen de aanleg van een nieuwe aansluiting Zevenhuizen
September 2001	Informatieavond
Februari 2002	Informatieavond
April 2002	Inspraak eindconcept MER in Zevenhuizen-Moerkapelle en Waddinxveen
December 2002	Amendement aangenomen om 6.3 miljoen euro extra te reserveren in de provinciale begroting voor de N219 omleiding Zevenhuizen
Maart 2003	Stuurgroep N219 stemt in met versoberd ontwerp en met start realisatietraject.
Mei 2003	Voorlopig ontwerp tracé vastgesteld door Gedeputeerde Staten
Oktober 2003	Ter visie legging voorontwerp bestemmingsplan

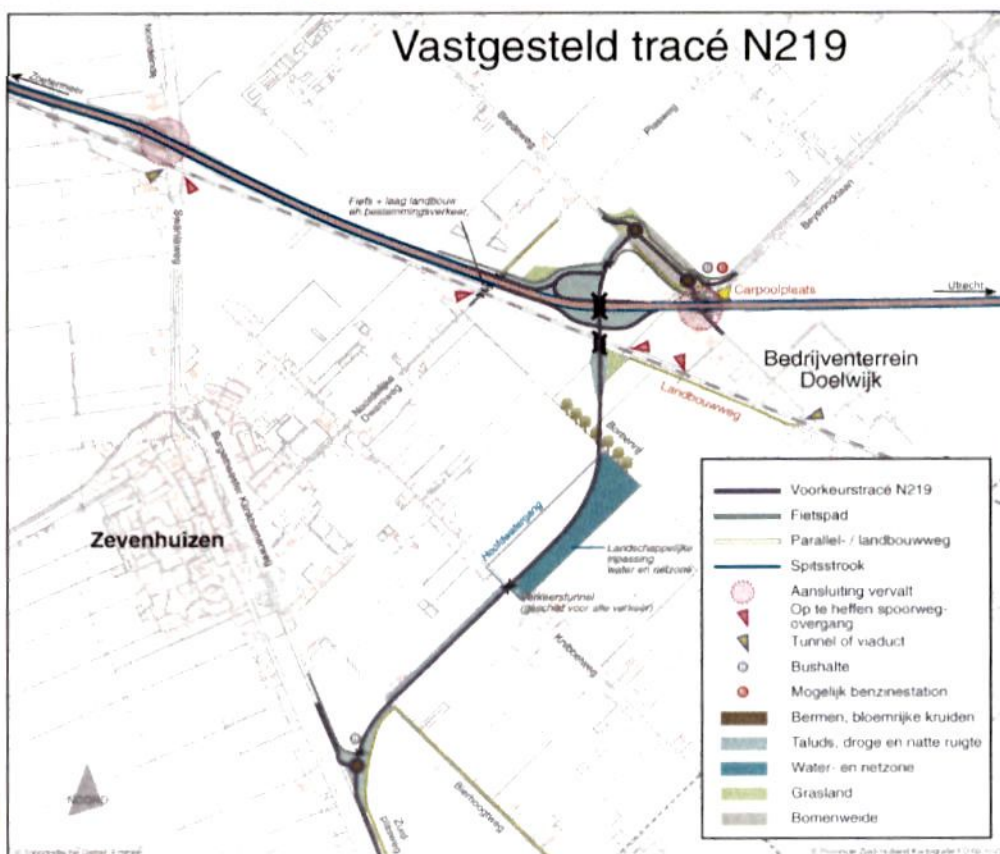
3 Van voorkeurstracé naar het door GS vastgestelde tracé

In het MER zijn de milieueffecten in de directe omgeving van de Omleidingsweg in beeld gebracht en beoordeeld. In het eindconcept van het "Milieueffectrapport N219 Omleidingsweg Zevenhuizen", d.d. 8 april 2002, is alternatief 1B2 gekozen tot voorkeurstracé. De ligging en het ontwerp van de weg zijn in het MER globaal aangegeven, de precieze inpassing van deze weg in het landschap nog niet. De volgende stap in het proces is geweest het vertalen van het voorkeurstracé naar een door GS vastgesteld tracé. Bij het vertalen van het voorkeurstracé naar een goed functionerend en kostenefficiënt wegontwerp zijn diverse oplossingsrichtingen onderzocht. Variaties zijn mogelijk geweest in de ligging van het tracé (binnen de marges van 1B2), de ligging en vormgeving van rotondes, de wijze van kruisen met andere infrastructuur, het toepassen van parallelwegen etc. Dit functie- en kostenefficiënt onderzoek heeft geresulteerd in een optimalisatieslag voor variant 1B2. Op basis van deze detaillering is het tracé voor de N219, vastgesteld in de Raadscommissie van Zevenhuizen d.d. juni 2001 en de Statencommissie van de provincie Zuid-Holland d.d. juni 2001.

De wijzigingen die hebben plaatsgevonden, hebben voornamelijk betrekking op het inrichtingsniveau. Er zijn bij de uitwerking van het voorkeurstracé geen structurele wijzigingen doorgevoerd. Daarmee is dit tracé geen nieuwe variant, maar een optimalisatie van het voorkeurstracé 1B2.



Voorkeurstracé MER N219



Door Gedeputeerde Staten vastgesteld tracé

4 Effectenanalyse MER N219, Omleidingsweg Zevenhuizen

4.1 Wijzigingen

Tijdens het functie- en kostenefficiënt onderzoek zijn de volgende wijzigingen aangebracht in het voorkeurstacé om te komen tot een voorlopig ontwerp.

Gedeelte N219 ten noorden van de Rijksweg 12 (omgeving Bredeweg)

- Vervallen is de fietstunnel onder nieuwe Bredeweg;
- Vervallen is de fiets-/landbouwtunnel onder de N219;
- Vervallen is het fietspad Bredeweg naar fietstunnel;
- Vervallen is de Parallelweg langs het spoor tussen de noordelijke dwarsweg en het viaduct van de omgelegde N219;
- Vervallen is de carpoolplaats, inclusief de bushalte;
- Vervallen is de middenberm in de Bredeweg ter plaatse van carpoolplaats;
- Het hellingspercentage naar de oprit van de A12 is vergroot, waardoor de oprit steiler is geworden.

Als vervanging van de bovenstaande elementen worden de volgende elementen toegevoegd.

- Aanleg van een fietspad Beijerincklaan ten noorden van de nieuwe Bredeweg in westelijke richting;
- Aanleg van een fietstunnel ten westen van rotonde onder de Bredeweg;
- Aanleg van een fietspad ten westen van N219;
- Het behouden van de bestaande carpoolplaats;
- Het behouden van de bushalte bij de bestaande carpoolplaats.

Gedeelte N219 ten zuiden van de Rijksweg 12

- Vervallen is de ruimtereservering in het dwarsprofiel voor een doelgroepenstrook;
- Het aanpassen van de taluds van de watergangen (van 1:3 naar 2:3);
- Het versmallen van de middenberm in de N219;
- Het versmallen van de rijbaanbreedte van de N219;
- Het aanpassen van de bermbreedte langs de N219;
- Het laten vervallen van de halfverharde zijbermen van de N219;
- Het aanpassen van de tunnel Knibbelweg (toegankelijkheid voor alle verkeer).

Door bovenstaande aanpassingen wordt het dwarsprofiel 7,30 meter smaller.

Het landschappelijke ontwerp voor de N219

Het landschapsplan is door deze aanpassingen soberder geworden. Hierdoor vervallen extra grondaankopen ten zuiden van de bocht van de N219.

4.2 Effectenanalyse

In het MER is per alternatief het effect beschreven op verschillende vooraf vastgestelde aspecten. Op grond van basiscriteria wordt per aspect een beoordeling gegeven.

Als gevolg van de optimalisatieslag van het voorkeurstacé is nagegaan in hoeverre de beoordeling van het door GS vastgestelde tracé op de verschillende aspecten een verandering zou kunnen opleveren.

Aspect	Criteria
Verkeer en vervoer Milieuhygiëne	Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Kosten Geluid, Trillingen en Luchtkwaliteit.
Woon- en leefmilieu	Woonomgeving, Te slopen woningen en kassen, Doorsnijding landschapgebied en Uitbreiding bedrijventerrein.
Bodem en water	Grondmechanische effecten, Waterhuishoudkundige effecten en Permanente effecten.
Landschap en cultuurhistorie	Schaal van het landschap, Structuur van het landschap, Archeologische waarden, Bouwkundige waarden, Historisch landschapsbeeld en Geluidsschermen
Natuur	Ruimtebeslag, Verdroging, Verstoring, Barrièrewerking/versnippering en Verontreiniging.

Aspect Verkeer en vervoer

Bij dit aspect is het criterium Kosten buiten de beoordeling gehouden bij de afweging van de alternatieven.

Voor de overige criteria is alleen het criterium Bereikbaarheid onderscheidend.

Het door GS vastgestelde tracé wijkt op enkele punten af van het voorkeurstracé uit het MER wat betreft dit criterium De optimalisatieslag heeft effect op het lokale verkeer. Het voorkeurstracé uit het MER voorziet in een verkeerstunnel ter hoogte van de Knibbelweg met beperkte doorrijhoogte. Het door GS vastgestelde tracé voorziet in een verkeerstunnel zonder doorrijhoogtebeperking. Hierdoor verbetert de lokale bereikbaarheid rondom de Knibbelweg. Daarnaast wordt de Landbouwweg bij het door GS vastgestelde tracé niet verder noordelijke doorgetrokken na de kruising met de N219. Dit heeft een gering negatief effect voor het landbouwverkeer.

Als laatste wijziging is de fietstunnel ter hoogte van de Bredeweg bij het door GS vastgestelde tracé opgeheven. In de plaats daarvan worden nieuwe fietspaden aangelegd, waardoor het fietsverkeer gedwongen is om te rijden. De bereikbaarheid van het gebied voor het fietsverkeer wordt hierdoor echter niet geschaad.

De score voor het criterium Bereikbaarheid verandert niet door de optimalisatieslag van het voorkeurstracé. De beoordeling voor het aspect Verkeer en vervoer is voor het door GS vastgestelde tracé gelijk aan het voorkeurstracé in het MER.

Aspect Milieuhygiëne

De optimalisatie van het voorkeurstracé heeft geen effect op de criteria die uitgewerkt worden bij het aspect Milieuhygiëne. De beoordeling voor het aspect Milieuhygiëne voor het voorkeurstracé zal dan ook niet wijzigingen door de optimalisatieslag.

Aspect Woon- en leefmilieu

De optimalisatieslag heeft geen effect op de beoordelingscriteria van het aspect Woon- en leefmilieu. Het door GS vastgestelde tracé kent dezelfde beoordeling als het voorkeurstracé op het aspect Woon- en leefmilieu.

Aspect Bodem en water

Bij de beoordeling van dit aspect speelt het grondmechanisch effect de belangrijkste rol. De optimalisatie van het voorkeurstracé heeft geen effect op de grondmechanische parameters van het gebied rondom de weg. De optimalisatieslag heeft geen effect op de verontreinigingslast van de waterkwaliteit.

Het optimaliseren van het voorkeurstracé leidt niet tot een andere beoordeling op het aspect Bodem en water.

Aspect Landschap en cultuurhistorie

Op één criteria van het aspect Landschap en cultuurhistorie heeft de versobering effect.

Voor het criteria structuur van het landschap is de versobering van het voorkeurs tracé positief. De versobering van de weg leidt dat de doorsnijding van het landschap minder is dan bij het voorkeursalternatief. De score toegekend aan alternatief 1B2 bij het criteria Structuur van het landschap kan hierdoor veranderd worden van 'veel slechter dan het nulalternatief' (--) 'naar slechter dan het nulalternatief' (-). Deze verandering zal niet leiden tot een andere beoordeling voor het aspect Landschap en cultuurhistorie voor het door GS vastgestelde tracé.

Aspect Natuur

Op de criteria Verstoring en Barrierewerking/versnippering leidt de optimalisatie niet tot een andere beoordeling.

Op de beoordeling op het criterium Ruimtebeslag heeft de optimalisatieslag wel effect. Door het niet doortrekken van de kortsluitroute (de Landbouwweg), wordt het ruimtebeslag langs het spoor kleiner dan bij het voorkeurs tracé. Daarnaast kent het door GS vastgestelde tracé een versmalling van het dwarsprofiel (7,30 meter smaller). Hierdoor zal de score van het criterium ruimtebeslag van 'veel slechter dan het nulalternatief' (--) veranderen naar 'slechter dan het nulalternatief' (-). Deze verandering van de score werkt door in de beoordeling van het aspect Natuur. De beoordeling voor het aspect zal uitkomen op 'slechter dan het nulalternatief' (-) in plaats van 'veel slechter dan het nulalternatief' (--).

4.3 Conclusie Effectenanalyse

Het door GS vastgestelde tracé wijkt op een aantal punten af van het voorkeurs tracé. De wijzigingen hebben slechts geringe gevolgen voor de beoordeling van het voorkeurs tracé.

Aspect	Voorkeurs tracé N219 (1B2)	Door GS Vastgesteld tracé N219
Verkeer en vervoer	+++	+++
Milieuhygiëne	+	+
Woon – en leefmilieu	++	++
Bodem en water	-	-
Landschap en cultuurhistorie	--	--
Natuur	--	-

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt hebben de wijzigingen enkel gevolgen voor de scores op het aspect Natuur. Het landschapsplan is door deze aanpassingen soberder geworden. Daarnaast legt het door GS vastgestelde tracé minder beslag op de ruimte, aangezien het dwarsprofiel 7,30 meter smaller wordt. Dit levert een verbetering op voor het milieu.

Voor de overige aspecten kent de beoordeling van het door GS vastgestelde tracé geen verschillen met het voorkeurs tracé, zoals meegenomen in het MER.

Het kostenaspect heeft in het MER niet meegeteld bij de afweging van de milieuaspecten. Maar vanuit het oogpunt van de kosten biedt de versobering een minimalisering in verband met de aankoop van gronden.

5 Wetgeving

In 2002 is de wetgeving ten aanzien van geluidhinder herzien. Het MER gaat uit van richtlijnen voor deze periode. In het kader van het voorontwerp bestemmingsplan is door RBOI een akoestisch onderzoek uitgevoerd op basis van de huidige richtlijnen. Uit dit onderzoek blijkt dat het ruimtebeslag binnen de 50 dB(A) aanzienlijk is toegenomen ten opzichte van het MER 2002. Een actualisatie van het MER voor alle alternatieven op basis van de huidige richtlijnen voor geluid zal niet leiden tot een andere score van de verschillende alternatieven ten opzichte van elkaar. Als gevolg hiervan blijft alternatief 1B2 het voorkeurs tracé.

De effectberekening voor de luchtkwaliteit in het MER voldoet aan de huidige richtlijnen.

6 Autonome ontwikkeling

In het afgelopen jaar, na het opleveren van het eindconcept MER, zijn in en om het studie- en plangebied geen nieuwe grootschalige planontwikkelingen gestart of in beleidsdocumenten vastgelegd. De bestaande ontwikkelingen zijn reeds meegenomen in het MER. Er zijn geen bestuurlijk vastgelegde veranderingen ten opzichte van de autonome ontwikkelingen in het MER.

Het project Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda is nog niet vastgesteld maar heeft wel invloed op de Omleidingsweg N219.

- Het belang van de N219 en de nieuwe aansluiting wordt alleen maar groter door de groei van de mobiliteit ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen;
- De negatieve score t.a.v. het aspect Landschap en natuur wordt minder relevant vanwege grootschalige ingrepen in de Zuidplaspolder

7 Natuurtoets

Op basis van het voorkeurstracé is een natuurtoets uitgevoerd. De belangrijkste conclusies die naar voren zijn gekomen uit de natuurtoets, zijn:

- Effecten; de effecten van de Omleidingsweg zijn ecologisch niet significant. Dit betekent dat de duurzame instandhouding van de soort niet in het geding is. Het betreft dan ook met name algemene, niet verstoringgevoelige soorten.
- Beleid t.a.v. wet en regelgeving. Het plangebied doorsnijdt de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS); het is niet gelegen in een beschermd gebied. In het plangebied komen wel beschermde soorten voor; het betreft algemene, niet verstoringgevoelige soorten.

Dit betekent dat er ontheffing noodzakelijk is in het kader van de Flora en faunawet. Daarnaast is inpassing of compensatie van de PEHS noodzakelijk

8 Conclusie

Het door GS vastgestelde tracé kan gezien worden als een optimalisatie van het voorkeurstracé. De beoordeling in het MER is voor het door GS vastgestelde tracé nagenoeg gelijk aan het voorkeurstracé 1B2. Ten aanzien van het aspect Natuur is de beoordeling positiever te noemen.

De wijziging in de wetgeving ten aanzien van het criteria Geluid zal niet leiden tot een andere beoordeling van de alternatieven, zoals op dit moment opgenomen in het MER.

Daarnaast zijn er geen nieuwe autonome ontwikkelingen dan die meegenomen in het MER.

De natuurtoets geeft aan dat het noodzakelijk is ontheffing aan te vragen in het kader van de Flora- en Faunawet en dat een inpassing of compensatie van de PEHS noodzakelijk is.