

993-2

Startnotitie

bestemmingsplan

MER-studie

N209

(Nieuwe) Hoefweg



Startnotitie
bestemmingsplan
MER-studie

N209
(Nieuwe) Hoefweg

Gemeente Bleiswijk
Gemeente Zoetermeer
Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland
Provincie Zuid-Holland

Inhoud

Pagina

Waarom deze startnotitie	5
1. Huidige situatie, ontwikkelingen en probleemstelling	9
1.1. De N209	9
1.2. Begrenzing en beschrijving van het tracédeel van de voorgenomen activiteit	10
1.3. (Ruimtelijke) ontwikkelingen (binnen en buiten het Bleizo-gebied) die van invloed zijn op het functioneren van de N209	14
1.4. Probleem van de N209	15
2. Doel en grenzen van het project en de m.e.r.-procedure	21
2.1. Doelstelling van de MER-studie	21
2.2. Doelstelling van het project	21
2.3. Afbakening	22
3. De opzet van de MER-studie	25
3.1. Werkwijze	25
3.2. Alternatieven en varianten	26
3.3. Te beschrijven effecten	28
3.4. Uitgangspunten MER-studie	30
Bijlagen	
1. Panning en verloop van de procedure	33
2. Etmaalintensiteiten motorvoertuigen in 1990	34
3. Toedelingsplot verkeersmodel 2010, avondspitsuur intensiteit	35
4. Methodiek milieu-effectenonderzoek	36
5. Begrippenlijst	40
6. Overzichtskaart	42
7. Namenkaart	43

Waarom deze startnotitie?

Voor U ligt de startnotitie voor de m.e.r.-procedure N209. De m.e.r.-procedure heeft betrekking op het trajectgedeelte van de N209 tussen de aansluiting van het veilingencomplex in het zuiden en de (toekomstige) Verlengde Australiëweg aan de noordzijde. Uit diverse verkeersstudies is gebleken dat vanwege een aantal ontwikkelingen, zoals de realisatie Oosterheem en het nieuwe bedrijfsterrein Hoefweg, het verkeer op genoemd trajectgedeelte van de N209 in de toekomst drastisch zal toenemen.

Om dit verkeer te kunnen verwerken hebben de overheden: Provincie Zuid-Holland, de gemeenten Zoetermeer en Bleiswijk en de regionale directie Zuid-Holland van de Rijkswaterstaat, gezamenlijk het initiatief opgepakt om maatregelen te nemen die gericht zijn op realisatie van nieuwe aansluitingen en verbetering van bestaande aansluitingen op de N209 alsmede daar waar noodzakelijk maatregelen gericht op de uitbreiding van de verkeerscapaciteit op de N209.

Realisatie van al deze maatregelen leidt tot een reconstructie van het betreffende trajectgedeelte van de N209. De reconstructie van de N209 wordt in het vervolg van deze startnotitie kortweg “de voorgenomen activiteit” genoemd.

Waarom een m.e.r.-procedure?

In de Wet Milieubeheer staat dat, voordat de overheid een besluit neemt, er eerst onderzoek verricht moet worden naar de mogelijke oplossing en hun gevolgen voor het verkeer en het milieu. Bij belangrijke ingrepen zoals wegreconstructie met realisatie en verbetering van aansluitingen moet een tracéstudie en een milieu-effectstudie worden uitgevoerd. In onderstaand kader is weergegeven waarom voor de voorgenomen activiteit op de N209 een m.e.r.-procedure verplicht is.

In het Besluit MER wordt van een autoweg de volgende definitie gegeven (onderdeel A, begripsbepalingen, onder 1).

Een weg bestemd voor autoverkeer, alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het in het bijzonder is verboden te stoppen en te parkeren (Europese Overeenkomst inzake hoofdverkeerswegen), of een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.

De (Nieuwe) Hoefweg wordt niet met het in art. 1, onder d, van het RVV 1990 voorgeschreven verkeersbord als Autoweg aangeduid. De vraag omtrent eventuele m.e.r.-plicht dient beantwoord te worden door toetsing van de voorgenomen activiteit aan de andere criteria van de hierboven gegeven definitie.

De N209 zal alleen bestemd zijn voor autoverkeer. Langzaam verkeer (o.a. fietsers) zal op de weg niet worden toegestaan. Ook zal het verboden zijn op de weg te parkeren of te stoppen. De aansluiting van de andere wegen op de N209 geschiedt via met verkeerslichten geregelde kruisingen, ongelijkvloerse kruisingen en/of rotondes.

Het gaat hierbij om de volgende trajectdelen van de N209:

Gedeelte veilingencomplex - A12

Reconstructie van de bestaande weg. Vanaf het met verkeerslichten geregelde kruispunt bij het veilingencomplex tot aan het ongelijkvloerse knooppunt met de A12 wordt de bestaande weg qua capaciteit uitgebreid. Dit kunnen extra rijstroken en/of doelgroepstroken zijn. Omdat deze omschrijving past binnen onderdeel B., punt 1 geldt hiervoor de m.e.r.-plicht.

Gedeelte A12 - Verlengde Australiëweg

Reconstructie van de bestaande weg. Tussen twee ongelijkvloerse knooppunten wordt de bestaande wegcapaciteit uitgebreid. Ook hier kan dit geschieden door extra rijstroken en/of doelgroepstroken. Deze omschrijving past binnen onderdeel B., punt 1; waardoor de m.e.r.-plicht geldt. Voorts zal langs de N209 een parallelweg worden gerealiseerd.

Het MER-plichtige besluit van de overheid betreft in deze procedure de vaststelling van het bestemmingsplan in welk plan de reconstructie (ruimtelijk) mogelijk wordt gemaakt.

Dit betekent dat 'parallel' aan deze m.e.r.-procedure een bestemmingsplan wordt opgesteld.

Omdat de vaststelling van een bestemmingsplan een gemeentelijke bevoegdheid is, en de voorgenomen activiteit geheel op grondgebied van de gemeente Bleiswijk ligt, is de gemeente Bleiswijk (gemeenteraad) bevoegd gezag.

INITIATIEFNEMERS

- Provincie Zuid-Holland
- Gemeente Zoetermeer
- Gemeente Bleiswijk
- Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland
(coördinatie Directie Economie en Vervoer, provincie Zuid-Holland,
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag)

BEVOEGD GEZAG

- Gemeente Bleiswijk
(coördinatie dhr. H. v.d. Bijl, gemeente Bleiswijk).

Het resultaat van de studie wordt integraal beschreven in het zogenaamde MER-rapport.

Het uitbrengen van de Startnotitie is hierin de eerste stap.

In bijlage 1 is het verloop van de bestemmingsplan/m.e.r.-procedure verder uitgelegd.

Wat staat er in deze Startnotitie?

De Startnotitie biedt voor U de informatie waarover het project gaat en wat er wordt onderzocht.

In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de ontwikkelingen in het zogenaamde BLEIZO-gebied en de situatie op en rond de N209 op dit moment en wat de verwachtingen zijn bij verdergaande ruimtelijke ontwikkelingen als er geen maatregelen worden genomen.

Hoofdstuk 2 geeft in het kort weer wat het doel en de grenzen van de tracé/MER-studie zijn. Hoofdstuk 3 gaat nader in op de wijze waarop we de studie willen aanpakken: wat zijn de uitgangspunten van de tracé/MER studie, welke alternatieven worden en hoe moeten de verschillende effecten van deze alternatieven in beeld gebracht worden.

In de bijlagen wordt een aantal specifieke onderwerpen nader uitgewerkt. Een verklarende woordenlijst vindt u eveneens in de bijlagen.

INSPRAAK

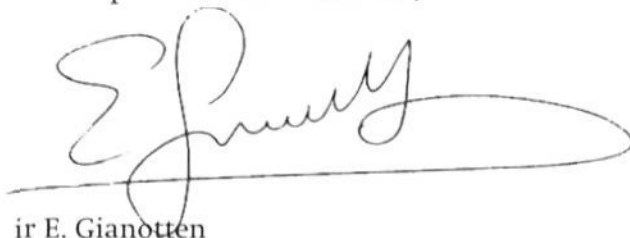
Tijdens de bestemmingsplan/m.e.r.-procedure is er ook een aantal momenten waarop u uw mening kenbaar kunt maken. Uw mening wordt dan - waar mogelijk - bij de verdere besluitvorming over de plannen betrokken. In het verloop van de procedure (bijlage 1) in deze startnotitie is aangegeven op welke momenten tijdens het proces er inspraakronden zijn. Het bevoegd gezag, de gemeente Bleiswijk, maakt tijdig de inspraakmomenten bekend.

Als u vindt dat de studie anders moet worden aangepakt dan in deze Startnotitie wordt beschreven, stuurt u dan een brief naar:

Gemeente Bleiswijk
t.a.v. dhr. H. v.d. Bijl
Postbus 1
2665 ZG Bleiswijk

Iedereen die reageert krijgt te horen wat er met zijn of haar opmerkingen is gebeurd.

Namens de initiatiefnemers van deze m.e.r.-procedure,
de directeur van de Directie Economie en Vervoer
van de provincie Zuid-Holland,



ir E. Gianotten

Hoofdstuk 1

Huidige situatie, ontwikkelingen en probleemstelling

Wat staat er in dit hoofdstuk?

Dit hoofdstuk gaat kort in op de huidige situatie en de ontwikkelingen in het “Bleizo-gebied” en de positie en rol van de N209. Daarna wordt in de probleemstelling aangegeven welke problemen voor de N209 er nu en in de toekomst (te verwachten) zijn.

1.1. DE N209

De N209 is een belangrijke noord-zuid verbinding die in het zuiden zijn beginpunt heeft bij de A13 en in het noorden eindigt bij rijksweg 11-oost. De N209 heeft in het overwegend ruraal gebied de functie van gebiedsontsluitingsweg. Ter plaatse van het Noordrand gebied wordt het gebied vanwege de Vinex-ontwikkelingen meer en meer verstedelijkt.

Het trajectdeel ten noorden van de A12 tot aan de Oostkade, ligt in een overgangsgebied van stedelijk naar ruraal gebied. De provinciale weg heeft een belangrijke stroomfunctie.

De A12 vormt een belangrijk ‘breekpunt’ in deze Noord-Zuid-verbinding; omdat veel noord-zuid-verkeer op de N209 via de A12 vervolgens een oost-west route volgt (en vice versa).



In samenwerking met de betrokken partners is thans een studie gaande naar de ‘toekomst’ van de gehele N209 (tussen de A13 en de rijksweg 11). Dit vanwege de groot-schalige ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van gedeelten van de weg, welke substantiële gevolgen hebben voor deze provinciale weg. In deze studie worden, vanwege het verkeersaanbod t.g.v. de Noordrand-ontwikkelingen en de lopende A13-

A16 studie, verschillende uitvoeringsvarianten ten zuiden van de A12 bestudeerd. Het betreft hier grofweg een drietal varianten:

1. 'De nul-variant'. De weg blijft qua vormgeving, capaciteit e.d. (nagenoeg) dezelfde.
2. 'Verbredingsvariant'. De weg wordt in capaciteit uitgebreid. Het betreft hier het trajectdeel van de N209 ten zuiden van de A12.
3. Andere oplossing waarbij - al dan niet - op 'creatieve wijze' een oplossing voor de verkeersproblematiek wordt verkend.

Ten noorden van de A12 worden in deze studie - behoudens het trajectgedeelte van de N209 waarvoor onderhavige m.e.r.-procedure loopt - geen andere uitvoeringsvarianten van de N209 dan de huidige vormgeving onderzocht.

1.2. BEGRENZING EN BESCHRIJVING VAN HET TRACÉDEEL VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

Beschrijving gebied

De noord- en zuidgrens van het tracédeel van de voorgenomen activiteit op de N209 waarvoor een m.e.r.-procedure wordt gestart is de volgende:

- in het noorden is de grens getrokken t.p.v. de Verlengde Australiëweg;
- in het zuiden t.p.v. het (het verlengde van) de zuidelijke begrenzing van het veilingencomplex;

Dit trajectdeel ligt geheel op het grondgebied van de gemeente Bleiswijk.

De voorgenomen activiteit ligt in een gebied welke een overgangsgebied vormt tussen de Randstad en het Groene Hart.

Dit gebied maakt deel uit van het Zuidhollandse droogmakerijenlandschap.

De polderverkaveling is op een consequent rationele wijze geometrisch gemaakt in de vorm van rasters. Deze open poldervlakten liggen vier tot vijf meter lager ten opzichte van N.A.P. en worden begrensd door hoger gelegen randen, zoals ontginningsslinten, ringvaarten en de rivier de Rotte.

Binnen dit gebied bevinden zich hoger gelegen randen in noord-zuidrichting, gaande van oost naar west: de Rotte, (Nieuwe) Hoefweg en de occupatie-as Kruisweg alsmede de Landscheiding van Delfland en Schieland; in oostwest richting en gaande van noord naar zuid: Boezemvaart, A12 en spoorweg Den Haag-Gouda.

De kruising van deze randen bepaalt op een krachtige manier de vier laaggelegen ruimtelijke eenheden of 'kwadranten'.

Binnen deze kwadranten zijn de volgende (huidige en toekomstige) functies bestemd:
ten zuiden van de A12

- een gepland bedrijfsterrein, tussen de Landscheiding en de N209 (zie 1.2. ruimtelijke ontwikkeling);
- het veilingencomplex (Bloemenveiling en Greenery), aan de oostkant van de N209; er zijn plannen om de Bloemenveiling uit te breiden;

ten noorden van de A12

- een deel van de geplande tweede fase van het Bentwoud, tussen de Rotte en de N209;

- het geplande bedrijfsterrein Hoefweg en de VINEX-lokatie Oosterheem, tussen de (Nieuwe) Hoefweg en de Landscheiding.

Zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie vervult de provinciale weg N209 een belangrijke ontsluiting voor de hierboven genoemde functies.

1.3. (RUIMTELIJKE) ONTWIKKELINGEN (BINNEN EN BUITEN HET BLEIZO-GEBIED) DIE VAN INVLOED ZIJN OP HET FUNCTIONEREN VAN DE N209

De streekplannen Zuid-Holland-West, -Oost en Rijnmond, Interim Beleidsnota 1996, het Masterplan-Oosterheem, Noordrand II en III, het Bentwoud, het tracébesluit van de hogesnelheidslijn (HSL) en de Structuurvisie Bleiswijk-Noord, vormen in hoofdlijnen de beleidskaders op basis waarvan een inventarisatie van ruimtelijke ontwikkelingen is gepleegd.

Voorts is voor deze inventarisatie gebruik gemaakt van het studierapport van de werkgroep (Nieuwe) Hoefweg en de rapportage van Buro Goudappel en Coffeng (1997) ten behoeve van de concept-Structuurvisie Bleiswijk-Noord.

De VINEX-lokatie Oosterheem

Voor de aanleg van de VINEX-woningbouwlocatie Oosterheem is een uitvoeringsconvenant gesloten met realisatie voor 6000 woningen in de periode 1998-2005 en 2000 woningen in de periode ná 2005.

De ontsluitingsstructuur van de locatie Oosterheem geschiedt onder meer via de (nog aan te leggen) Verlengde Australiëweg op de N209 (Nieuwe Hoefweg).

Uit het rapport van de werkgroep (Nieuwe) Hoefweg (1996) alsmede de rapportage van Buro Goudappel Coffeng (1997) is gebleken dat deze extra aansluiting van Zoetermeer, met daarbij de nieuwe woningbouwlocatie Oosterheem, een substantiële verhoging heeft op de verkeersbelasting van de N209 met name ten noorden van de Rijksweg A12.

Voorts zullen er vanuit Oosterheem langzaam verkeersverbindingen naar het Bentwoud/Rottezoom gerealiseerd worden.

De VINEX-locaties Noordrand II en III

De ontsluiting van de lokaties Noordrand II en III met 8000 woningen (waarvan 2000 woningen afhankelijk gesteld zijn van de besluitvorming over het vliegveld Zestienhoven) in noordelijke richting gaat t.z.t. deels via de (nog aan te leggen) provinciale weg N470 en deels via de N209.

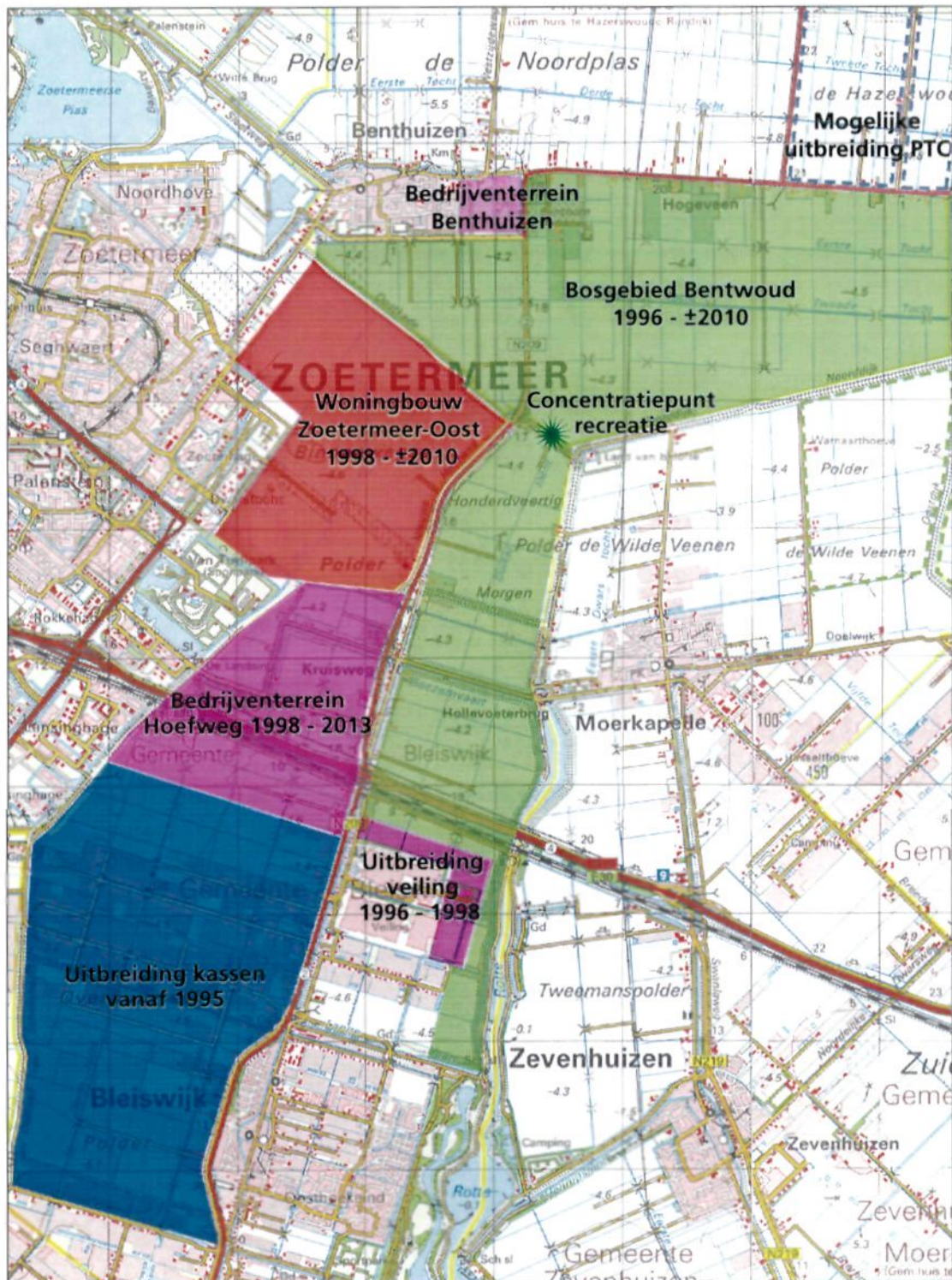
Het trajectgedeelte van de N209 tussen de A13 en de A12 is in de verkenningfase van het MIT 1998 - 2002 opgenomen.

De N470 bevindt zich in de planstudiefase van het MIT 1998-2002, met voorgenomen realisatie in de periode 2002 - 2008.

Structuurvisie Bleiswijk-Noord

De gemeente Bleiswijk schept met de structuurvisie een integraal kader waarin haar ambities inzake nieuwe bedrijventerreinen aan weerszijden van de A12, infrastruc-

Kaart



Ruimtelijke ontwikkeling

tuur en natuur vastgelegd zijn. Ten noorden van de A12 is een bedrijventerrein van 150 ha gepland. Ten zuiden van de A12 is een bedrijventerrein van 89 ha. gepland. Ook hier blijkt uit de twee eerder genoemde verkeersstudies dat beide bedrijfsterrainen aan weerszijden van de A12 een verhogende invloed op de verkeersbelasting van de N209 zullen hebben.

Met de structuurvisie spreekt de gemeente Bleiswijk uit, er de voorkeur aan te geven het verkeersknooppunt A12/N209 op te lossen ter plaatse van het huidige knooppunt. De gemeente zal de verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen verder planologisch mogelijk maken door het opstellen van bestemmingsplannen inclusief de daarbij behorende milieu-effectrapportage.

Bentwoud

Provinciale Staten en het Rijk hebben besloten ten oosten en zuiden van de N209 en tussen Benthuizen en de woningbouwlocatie Oosterheem een 1000 ha. groot bosgebied aan te leggen met in aanvulling hierop 500 tot 780 ha. verbindingszone. Aanleg vindt naar verwachting plaats in de periode 1998-2010.

Ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer van het bos met de aanwezige recreatieve voorzieningen is - al dan niet in combinatie met een parallelwegstructuur langs de N209 - voorzien ter plaatse van reeds aanwezige en of geplande aansluitingen op de N209.

Uitgangspunt is voorts dat de ontsluiting voor (brom)fietsverkeer, voetgangers en kano's en het handhaven/aanleggen van ecologische zones geschiedt via ongelijkvloerse kruisingen met de N209.

Veilingen en kassengebied Bleiswijk

Conform het bestemmingsplan breidt binnen enkele jaren de sterk 'verkeersproducerende' Bloemenveiling Bleiswijk met 80% uit. De uitbreiding van het kassengebied Overbuurtssche/Klappolder is conform het streekplan mogelijk; realisatie is afhankelijk van de marktsituatie.



ITC/PCT-gebied Boskoop/Rijnwoude

De uitbreiding en aanleg van het International Trade Centre (ITC) met een lokatie voor Potten- en Containercultuur (PCT) is conform het streekplan; aanleg van de 1e fase is verwacht in de periode 1998 - 2005.

Uit het studierapport van de werkgroep (Nieuwe) Hoefweg blijkt dat de uitbreiding een beperkte hoeveelheid extra verkeer oplevert. De ontsluiting zal plaatsvinden via de bestaande uitweg van het ITC-terrein danwel in de toekomst door middel van een nieuwe aansluiting waarbij de bestaande ITC-aansluiting en de Middelweg zullen vervallen.

Uitbreiding bedrijventerrein Benthuizen en groei van de kernen Benthuizen, Boskoop, Hazerswoude en Moerkapelle

Ook hier geldt dat de eventuele uitbreidingen slechts een marginale invloed op de verkeersafwikkeling op de in deze rapportage betrokken wegen.

A13/16

De A13/16 vormt de verbinding tussen de A13 en de A20 aansluitend op de A16 (Terbregseplein) rond het Noordrand 1 (IPNR) gebied. Uit verkeersstudies is gebleken dat de aanleg van de A13/16, in combinatie met de Noordrand ontwikkelingen, een verhogend effect heeft op de verkeersintensiteit op de N209, met name ter plaatse van Bergschenhoek.

N11

De aanleg van de N11 (gedeelte tussen de A4 en Alphen a/d Rijn is in 1999 gereed) en zal, blijkens het onderzoek van de werkgroep (Nieuwe) Hoefweg, een verhogende invloed hebben op de verkeersbelasting van de N209 ten noorden van de A12.

A12

In het kader van de verkenningenfase van het MIT wordt thans voor de A12 Den Haag - Gouda een verkenningenstudie verricht. In een verkeerskundig onderzoek zal ingegaan worden op de huidige en toekomstige situatie en mogelijke oplossingsrichtingen voor de A12 en de effecten daarvan. Besluitvorming hieromtrent zal pas op zijn vroegst begin 1999 plaatsvinden.

Dit betekent dat vooralsnog voor het project N209 rekening dient te worden gehouden met een situatie waarin de A12 in zijn huidige vorm en functie gehandhaafd blijft alsmede een situatie waarbij er sprake is van een eventuele capaciteitsuitbreiding van deze rijksweg.

Zoro-lijn

In het kader van RandstadRail wordt voor de ZoRo een tracé/m.e.r. procedure doorlopen. Een van de tracé-alternatieven, het zogenaamde Landscheidingsalternatief, verbindt Oosterheem met de NoordRand van Rotterdam. De mobiliteitseffecten van deze mogelijke openbaar vervoersverbinding zijn voor onderhavig project zeer marginaal.

Hogesnelheidsspoorlijn

De HSL zal in de naaste toekomst het gebied in noordzuidrichting doorsnijden. Deze ontwikkeling heeft geen invloed op de verkeersafwikkeling op de betrokken wegen; wel heeft het HSL-tracé invloed op de ligging van de N209 ten noorden van de A12.

Parallelweg

Ten zuiden van de A12 zal vooruitlopend op het project onder meer in het kader van 'duurzaam veilig' langs de N209 tot de afslag Bleiswijk Noord (Groendalseweg) een parallelweg worden gerealiseerd. Naast een aansluiting t.p.v. de Groendalseweg zal tevens een aansluiting bij de veiling op de N209 gerealiseerd worden.

In het kader van het concept 'duurzaam veilig' wordt het wenselijk geacht eveneens aan de noordzijde van de A12 langs de N209 een parallelwegstructuur te ontwikkelen. In de structuurvisie Bleiswijk-Noord is inmiddels een parallelweg aan de westzijde van de N209 tot de Verlengde Australiëweg opgenomen.

1.4. PROBLEMEN VOOR DE N209**huidige situatie**

Het trajectgedeelte van de N209 waarvoor onderhavige m.e.r.-procedure is ingesteld kent een aantal problemen. In de huidige situatie zijn dit:

1. De Hoefweg en de Nieuwe Hoefweg tussen de aansluiting van de veilingen en de Zoetermeerselaan/Nieuwe Weg (Voorlaan).

Ten gevolge van de hoge intensiteit en de vele kruispunten doen zich capaciteitsproblemen voor op de aansluitingen:

- a. Klappolder-(Veilingen)-Violierenweg,
- b. de A12 en
- c. Zoetermeerselaan/Nieuwe Weg/Voorlaan.

Ook de gelijkvloerse spoorwegovergang in combinatie met de aansluiting aan de A12 vormt een capaciteitsbeperkende factor.

Als gevolg hiervan ontstaan afwikkelingsproblemen voor het gemotoriseerd verkeer (zakelijk en overig) alsmede het openbaar vervoer, welke doorstromingsproblemen ondervindt.

Op basis van de verkeersongevallencijfers voor dit weggedeelte komt de letselongevallenfrequentie (gerelateerd aan verkeersintensiteit) voor zowel de kruisingen als de wegvakken overeen met het gemiddelde op provinciale wegen. De 'dichtheid' van de letselongevallen zijn voor de kruispunten eveneens overeenkomend met het gemiddeld op provinciale wegen. Voor het wegvak daarentegen is de letselwegvakongevallen dichtheid echter bovengemiddeld.

Voorts laat de gewenste vormgeving van de weg, gerelateerd aan het concept duurzaam veilig te wensen over.

Dit geldt zowel voor het gemotoriseerd als langzaam verkeer. Het oversteken

van de N209 voor het fietsverkeer kan alleen gelijkvloers plaatsvinden.

2. De Nieuwe Hoefweg vanaf de Zoetermeerselaan/Nieuweweg in noordelijke richting (tot aan Oostkade).

De tweestrooksweg kent geen afwikkelingsproblemen en ook hier is geen sprake van onaanvaardbaar hoge verkeersongevallencijfers. De weg heeft wel, vanwege het ontbreken van een parallelweg, teveel directe aansluitingen op de provinciale weg. Deze aansluitingen zijn er onder meer ter ontsluiting van recreatieve functies. De huidige vormgeving van de weg toetsend aan het concept duurzaam veilig rechtvaardigt de conclusie dat op dit punt de verkeersveiligheid voor verbetering vatbaar is.

Toekomstige situatie

De werkgroep (Nieuwe) Hoefweg heeft in 1995 in een rapportage de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals hierboven beschreven) in kaart gebracht die van invloed zijn op de functie, de capaciteit, de ligging en het dwarsprofiel van de bestaande provinciale weg N209. Op grond van deze ruimtelijke ontwikkelingen ontstaan (of verergeren) de volgende problemen:

Bereikbaarheid

In de rapportage van de werkgroep (Nieuwe) Hoefweg is het volgende geconstateerd:

“De geplande ruimtelijke ontwikkeling in het gebied liggend aan de (Nieuwe) Hoefweg vinden allen naar verwachting plaats in de periode van nu tot ca. 2010. De ontwikkelingen veroorzaken, ook met een goed openbaar vervoer en een groot aantal fietsroutes, een substantiële hoeveelheid extra motorvoertuigenverplaatsingen. De eisen gesteld aan bereikbaarheid van woongebieden en economische centra en rekening houdende met een aangescherpt beleid ten aanzien van het gebruik van personenauto's, veroorzaken niettemin een verkeersintensiteit zoals in bijlage 3 weergegeven. De belangrijkste ontwikkelingen zijn de realisering van de VINEX-woningbouwlocaties Oosterheem en Noordrand II en III, het bedrijventerrein Hoefweg en de uitbreiding van de Bloemenveiling Bleiswijk. De aanleg van het Bentwoud, de uitbreiding van het I.T.C./P.C.T.-terrein en van het glastuinbouwgebied Overbuurtsche/Klappolder zijn met betrekking tot de verkeersproductie en -attractie wel van belang maar spelen een secundaire rol. Dit geldt eveneens voor een eventuele uitbreiding van het bedrijfsterrein te Benthuizen. De autonome groei van het autoverkeer wordt in de hand gehouden met het extra aangescherpt beleid ten aanzien van de mobiliteit. Voorshands is uitgegaan van 35% verkeersgroei in 2010 ten opzichte van 1990.

Op grond van deze verkeersaantallen kan geconcludeerd worden dat de huidige wegcapaciteit van de N209 dit verkeer niet kan verwerken.

De aldus opgeroepen verkeershoeveelheid is zodanig dat ondanks het extra aangescherpt beleid ten aanzien van de mobiliteit er noodzaak is voor een vergroting van de capaciteit van diverse wegvakken en kruispunten van de N209 op het trajectgedeelte tussen de aansluiting van de Veilingen en de Verlengde Australiëweg.

Ongeacht de verwerkingscapaciteit van de A12 en het vervolg van de N209 (richting Rotterdam) vragen de geprojecteerde economische activiteiten op het bedrijventerrein Hoefweg, de veilingen Bleiswijk en het glastuinbouwgebied een goede bereikbaarheid tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de A12. De verbetering van de bereikbaarheid van deze economische centra is ook voor het verkeer dat niet van en naar de A12 rijdt noodzakelijk.

De bereikbaarheid van de Vinex-lokaties (Oosterheem en Noordrand II en III) dient door middel van een externe ontsluiting op de N209 gewaarborgd te worden.

Bovenstaande houdt in dat aanvullende infrastructuur vereist is, los van het feit of deze infrastructuur ook voor niet-zakelijk verkeer gebruikt zal worden.

Knelpunt 1 De verwerkingscapaciteit van de N209 inclusief de kruispunten is onvoldoende om de bereikbaarheid van de bestaande en nieuw geplande bedrijfsterreinen voor het zakelijke verkeer, openbaar vervoer en overig te waarborgen.

De bereikbaarheid van de Vinex-lokaties is zonder externe ontsluiting op de N209 en aanpassing op de N209 problematisch.

In bijlage 2 en 3 zijn de verkeersintensiteiten voor de huidige en toekomstige situatie (2010) situatie vermeld.

Verkeersveiligheid

Eén van de doelstellingen van het SVV II, Mobiliteitsplan Zuid-Holland en de RVVP's is het verminderen van de verkeersonveiligheid op de wegen. De wegvakken die relatief het meest verkeersonveilig zijn, komen het eerst in aanmerking om te worden aangepakt.

Hierbij wordt het concept voor het verkrijgen van een 'duurzaam verkeersveilig' wegennet nagestreefd. In hoofdlijnen worden nieuwe wegen en bij herinrichting/groot onderhoud, de wegen als volgt heringericht.



Bij (regionale) gebiedsontsluitingswegen wordt afhankelijk van de ligging in urbaan of ruraal gebied kruispuntafstanden van 1 tot 1,5 kilometer (N209 ten zuiden van Zoetermeer/Moerkapelle) of 2 tot 4,5 km (N209 ten noorden van Zoetermeer/Moerkapelle) aanbevolen. Bij gelijkvloerse kruisingen heeft de rotonde de voorkeur.

Tussengelegen noodzakelijke aansluitingen zijn alleen toelaatbaar indien de stroomfunctie van de gebiedsontsluitingsweg wordt gewaarborgd. Hierbij wordt gestreefd naar een uitvoering waarbij sprake is van middenbaanscheiding en vrijliggende fiets- en parallelverbindingen.

Bij voorkeur moeten de kruisingen van (brom)fiets- en voetgangersverkeer ongelijkvloers plaatsvinden.

Bij (regionale) gebiedsontsluitingswegen die ook een erftoegangsfunctie hebben zijn kruispuntsafstanden van kleiner dan 1 kilometer toelaatbaar.

Thans is in voorbereiding de aanleg van een parallelweg aan de westzijde langs de N209 tussen de aansluiting Bleiswijk-Noord en de A12. Met de hiermee gemoeide aanpassingen aan de weg wordt bezien in welke mate dit trajectgedeelte van de N209 duurzaam veilig gemaakt kan worden. In de Structuurvisie Bleiswijk-Noord is een parallelwegvoorziening aan de westzijde van de N209 tot de Verlengde Australiëweg opgenomen.

Knelpunt 2 De vormgeving van de weg op het gedeelte Hoefweg en Nieuwe Hoefweg tussen de veiling en de aansluiting Nieuwe Hoefweg voldoet niet aan de richtlijnen van het concept Duurzaam veilig, vanwege:

- het ontbreken van ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer,
- het ontbreken van middenbermbeveiliging in combinatie met parallelwegvoorzieningen
- de aanwezigheid van een groot aantal onveilige gelijkvloerse aansluitingen op korte afstand van elkaar,
- De letselongevallen dichtheid per wegvak scoort bovengemiddeld.

Geluid

Door de toenemende verkeersdruk op de N209 zal de geluidbelasting in de toekomst toenemen. De hierdoor ontstane (extra) overlast geldt zowel voor de woningen (Kruisweg) als de langs de weg gelegen recreatiegebieden (Rottezoom). Overigens is de N209 niet de enige geluidbron in dit gebied. Naast de A12 en bestaande spoorlijn Den Haag - Gouda en (belangrijke) lokale wegen zal in de toekomst ook de HSL in de geluidproductie een belangrijke rol spelen.

Knelpunt 3 In het gebied komen overschrijdingen van de wettelijke normen (woningen) en de richtlijnen (recreatiegebieden) voor geluidhinder voor.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Gezien de toenemende verkeersdruk wordt de kans op ongelukken groter. Risico's van gevaarlijk transport kunnen hierdoor toenemen.

Knelpunt 4 Door toename van de verkeersdruk nemen de risico's van gevaarlijk transport toe.

Barrièrewerking N209

De N209 vormt een barrière tussen het stedelijk en het groene gebied. De toename van het verkeer, en de voorgestane infrastructurele maatregelen, zal de oversteekbaarheid van deze weg alleen maar doen verminderen.

Knelpunt 5 De N209 vormt een barrière tussen het stedelijk gebied en de Rottezoom/Bentwoud. De oversteekbaarheid laat te wensen over.

Hoofdstuk 2

Doel en grenzen van het project en de m.e.r.-procedure

Wat staat er in dit hoofdstuk?

Dit hoofdstuk gaat in op de doelstelling van de studie en de doelstelling van het project; waarbij in het laatste geval gerefereerd wordt aan en een koppeling gelegd wordt met het landelijke, provinciale en gemeentelijke/stadsgewestelijke verkeers- en vervoersbeleid.

Belangrijk is verder wat wel en wat niet als maatregel c.q. oplossing voor het probleem in aanmerking komt.

2.1. DOELSTELLING VAN DE MER-STUDIE

Het doel van deze studie is een bijdrage te leveren aan de besluitvorming over de N209 door het aandragen en onderzoeken van mogelijke oplossingen.

Mede op basis van het MER-rapport besluit de gemeenteraad van Bleiswijk welke oplossing gekozen wordt om de problemen op dit gedeelte van de N209 aan te pakken.

2.2. DOELSTELLING VAN HET PROJECT

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer is het beleid erop gericht de groei van het gemotoriseerde verkeer tussen 1990 en 2010 te beperken tot 135% in plaats van de verwachte groei van 170%. Het Mobiliteitsplan Zuid-Holland gaat uit van aangescherpt beleid waarin de groei in 2010 50% is ten opzichte van 1990. In het regionaal verkeers- en Vervoersplan van de Stadsregio Rotterdam is ingezet op een beperking van de groei van het autokilometrage tot maximaal 15% (t.o.v. 1986) en een zo onbelemmerd mogelijke doorgang van het noodzakelijke autoverkeer op achterlandverbindingen en op regionale wegen (dat neerkomt) op een theoretische filekans van 0%). Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan voor het Stadsgewest Haaglanden gaat uit van een reductie van de groei van het autoverkeer tot maximaal 35% in 2010 ten opzichte van 1986, waarbij het binnen de stedelijke gebieden gewenst kan zijn een verdere reductie na te streven. Daarbij dient op de hoofdwegen primair veiliggesteld te worden de doorstroming voor de doelgroepen: zakelijk verkeer, goederenvervoer, openbaar vervoer, samen-rijders (car-poolers), taxi en besloten vervoer.

Het provinciale beleid is erop gericht zoveel als mogelijk het zakelijk verkeer ongestoord te laten afwikkelen. Hierbij wordt er naar gestreefd het niet noodzakelijk autoverkeer zoveel als mogelijk van andere vervoerwijzen gebruik te laten maken. Echter bij nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en reeds bestaande knel-

punten zal nieuwe weginfrastructuur nodig zijn. Hierbij kan, vanuit bereikbaarheidsoptiek voor het zakelijke verkeer, regulering van het gebruik van de infrastructuur door middel van doelgroepstroken een rol innemen.

Concreet betekent dit dat oplossingen gericht moeten zijn op het oplossen van de beschreven knelpunten in paragraaf 1.3., zowel op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid als leefbaarheid.

De (functionele) eisen die hierbij gesteld kunnen worden zijn:

1. zoveel als mogelijk de vormgeving van de weg afstemmen op de functie van de weg (regionale gebiedsontsluitingsweg), waarbij geldt:
 - a. Opheffen van de afwikkelingsproblemen op onderhavig trajectgedeelte,
 - b. Verminderen van het aantal (gelijkvloerse) aansluitingen,
 - c. Vergroten van de verkeersveiligheid over het gehele traject conform de richtlijnen van het concept Duurzaam Veilig

Hierbij gelden als extra aandachtspunten:

1. zoveel als mogelijk ongestoord afwikkelen van het zakelijk verkeer van het bedrijfsterrein Hoefweg en Veiling naar de A12 en vice versa.
2. een adequate externe ontsluiting van de Vinex-lokatie Oosterheem via de N209.
3. zo min mogelijk vertraging voor het openbaar vervoer,
4. de ontwikkeling en instandhouding van adequate langzaam verkeersverbindingen ter plaatse van de N209.
5. een bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het Bentwoud.

Het opheffen en/of mitigeren van de beschreven knelpunten op het gebied van geluid en barrièrewerking in paragraaf 2.2. worden in dit project opgepakt als randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp van de oplossingen.

In paragraaf 3.4. zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten uitgewerkt op het gebied van:

- * verkeer en vervoer
- * ruimtelijke inrichting
- * milieuhygiëne

2.3. AFBAKENING

De studie richt zich op de uitwerking van in het bestuurlijk overleg 2 maart 1998 genomen besluit tot de start van een m.e.r. procedure voor de N209. Dit besluit houdt in dat alleen oplossingen worden gezocht in de vergroting van de wegtransportcapaciteit van de N209 en de daarbij behorende aansluitingen. Het gaat daarbij om de weg-indeling (aantal rijstroken, reservering voor doelgroepen en/of openbaar vervoer), de uitvoering ervan (horizontale en verticale ligging) en de hoeveelheid aansluitingen en de vormgeving daarvan (ongelijkvloers, rotondes of verkeerslichten).

Op basis van de bevindingen in het BGC rapport (1997) is in het bestuurlijk overleg van 7 januari 1998 besloten om de reconstructie van het knooppunt N209/A12 zoveel als mogelijk op de huidige lokatie te doen laten plaatsvinden en de N209 zoveel als mogelijk op dezelfde lokatie te laten liggen. Om vooral ruimtelijke en verkeerskundige redenen wordt afgezien van een verschuiving van het knooppunt A12/N209 in westelijke of oostelijke richting ten opzichte van de huidige lokatie. Hierbij wordt aangesloten bij de structuurvisie Bleiswijk-Noord.

Dit betekent:

Er wordt geen onderzoek gedaan naar andere tracé's van de provinciale weg dan een tracé welke zoveel als mogelijk op de huidige lokatie blijft liggen.

Alternatieven gericht op wijziging van de modal-split voor personenvervoer zijn niet kansrijk voor de oplossing van de bereikbaarheidsknelpunten. Tot het jaar 2010 wordt reeds een aanzienlijke verbetering van het openbaar vervoer verondersteld. Maatregelen uit SVV II, MZH en RVVP zijn voor deze bestemmingsplan/m.e.r.-procedure uitgangspunt.

Nog verdergaande verbeteringen op het gebied van het openbaar vervoer zullen aanzienlijke inspanningen vergen, terwijl de omvang van de knelpunten op de N209 niet duidelijk worden verminderd. Geconcludeerd is dan ook dat het onderzoeken van een openbaar vervoer alternatief (meer openbaar vervoer t.o.v. SVV II, MZH, RVVP) niet zinvol is. Wel zal in onderhavig infrastructureel project de nut en noodzaak c.q. wenselijkheid van openbaar vervoermaatregelen worden bestudeerd.

Alternatieven gericht op wijziging van de modal split voor goederenvervoer bieden volgens huidige inzichten te weinig soelaas. Nadrukkelijk zal de mogelijkheid van vervoer per rail - met name voor het vervoer van en naar de veiling - in ruimtelijke zin mogelijk worden gehouden, doch de betekenis in reductie van het aantal vrachttransportbewegingen over de weg zal marginaal zijn.

Ook hier is geconcludeerd dat het verder onderzoeken van een alternatief waarbij het aantal vrachttransportbewegingen over de weg verminderd wordt, niet in de studie zal worden betrokken.



Hoofdstuk 3

De opzet van de MER-studie

Wat staat er in dit hoofdstuk?

In 3.1. wordt de algemene werkwijze van de MER-studie besproken. Paragraaf 3.2. gaat in op de concrete alternatieven en varianten. De te bestuderen effecten van deze alternatieven en varianten zullen in 3.3. worden beschreven. In 3.4. wordt het onderzoeksgebied afgebakend en worden de uitgangspunten beschreven die gehanteerd zullen worden bij het uitvoeren van de studie.

3.1 WERKWIJZE

Om een weloverwogen keuze te kunnen maken, worden tijdens de MER-studie verschillende alternatieven onderzocht. In deze MER-studie is een alternatief een verkeerskundige oplossing. Van ieder alternatief worden vervolgens uitvoeringsvarianten uitgewerkt (capaciteitsuitbreiding, gelijkvloerse of ongelijkvloerse aansluiting).

De Provincie Zuid-Holland, de gemeenten Bleiswijk en Zoetermeer en de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat (de initiatiefnemers) zullen de MER-studie (laten) uitvoeren en begeleiden. Er zal veelvuldig bestuurlijk en ambtelijk overleg plaatsvinden. Daarnaast zal gedurende de hele studie overleg worden gevoerd met belanghebbenden.

Grofweg wordt het onderzoek aangepakt in twee stappen. In stap 1 worden de alternatieven op een globaal niveau uitgewerkt en wordt vooral gekeken naar de verkeerskundige werking.

In stap 2 vindt de detaillering plaats van overgebleven alternatieven en varianten. Hierbij gaat het dan vooral om de uitvoeringswijze. Parallel hieraan wordt bekeken of kleinschalige oplossingen - al dan niet passend in de eindoplossing - door middel van fasering versneld in uitvoering gebracht kunnen worden. Hierbij zijn het kostencriterium, termijn waarop met de uitvoering gestart kan worden en realisatietijd van cruciaal belang. Op deze wijze kan eerder tegemoet worden gekomen aan de huidige verkeersproblematiek, de steeds toenemende verkeersdruk (als gevolg van de voortschrijdende ruimtelijke ontwikkelingen), verkeersonveiligheid e.d..

Zowel bij stap 1 en 2 wordt het probleemoplossend vermogen van een alternatief of variant alsmede het effect op de omgeving bepaald.

Gewenste kwaliteit

De kwaliteit van het onderzoek en van de MER-studie moet zodanig zijn dat een effectieve bijdrage geleverd wordt aan de besluitvorming over dit project. Dit betekent dat alleen onderzoek wordt verricht naar de alternatieven en aspecten die daadwerkelijk relevant zijn voor het nemen van een besluit. Daarbij worden uiteraard de wettelijke eisen gerespecteerd.

De beschrijving van de alternatieven zal gebeuren volgens de in paragraaf 3.3. beschreven uitgangspunten.

Het MER-rapport is ook een openbaar document waar eenieder (belanghebbenden, bestuurders, omwonenden, e.a.) informatie, zoals probleemoplossend vermogen en positieve en negatieve effecten van de diverse alternatieven kan halen, om een standpunt te bepalen. Het MER-rapport wordt een kort en leesbaar rapport, waarin hoofdzaken en bijzaken duidelijk te onderscheiden zijn.

3.2. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN.

In het MER-rapport zullen de onderscheiden alternatieven en varianten zijn uitgewerkt tot het voorgeschreven detailniveau. Volgens de Wet Milieubeheer moeten tenminste drie alternatieven worden onderzocht.

Nul-alternatief

Het Nul-alternatief beschrijft de problemen die er in de toekomst komen als de overheid de verlengde Australiëweg en de Laan van Mathenesse op de N209 aansluit doch geen aanvullende maatregelen zou nemen op de N209. Het nul-alternatief is in deze m.e.r.-procedure geen reële optie om de geschetste problemen op te lossen en wordt in deze MER-studie alleen gebruikt om de andere alternatieven (zie hieronder) mee te vergelijken.

Alternatieven om het beschreven probleem op te lossen.

De geformuleerde doelstellingen in hoofdstuk 3 vormen voor de ontwikkeling van deze alternatieven het vertrekpunt. Dit betekent dat een ongestoorde afwikkeling van het zakelijk verkeer naar de bedrijfsterreinen en een goede bereikbaarheid van de Vinex-lokatie Oosterheem zoveel als mogelijk gewaarborgd moet worden en waarbij het ontwerp van de weg zoveel als mogelijk dient te voldoen aan het concept-Duurzaam Veilig.

Op basis van het - in het kader van het MER voor Oosterheem (recent) ontwikkelde alternatief voor de verkeersstructuur van Oosterheem wordt vooralsnog ervan uitgegaan dat er geen tweede aansluiting Oosterheem (t.p.v. de Oostkade) op de N209 komt. Mocht uit de MER-studie voor Oosterheem (en de besluitvorming daarover) blijken dat een tweede aansluiting toch wenselijk is, dan zullen de effecten hiervan in onderhavige MER-studie voor de N209 meegenomen worden.

PER DEELTRAJECT WORDEN DE VOLGENDE PRINCIPE-OPLOSSINGEN (ALTERNATIEVEN) ONDERZOCHT.

- A. voor het deeltraject aansluiting Verlengde Australiëweg tot de A12:
- nieuwe aansluiting Verlengde Australiëweg op de N209;

- capaciteitsuitbreiding van de N209 (bijvoorbeeld door toepassing 2 x 2 rijstroken eventueel doelgroepstroken, parallelwegstructuur).
- aanpassen aansluiting Zoetermeerselaan en Voorlaan

B. voor het knooppunt A12/N209

verbetering verkeersafwikkeling door middel van aanpassing knooppunt met de volgende uitvoeringsvarianten:

- a. De N209 wordt over de A12 en de spoorbaan heen geleid (viaduct)
- b. De N209 wordt onder de A12 en de spoorbaan door geleid (tunnelbakconstructie).
- c. De N209 blijft (min of meer) op maaiveld, de A12 blijft zoals in de huidige situatie hooggelegen en ook de spoorbaan kruist de N209 hoog (verhoging spoorbaan).

C. voor het trajectgedeelte A12 - aansluiting Veilingencomplex

- nieuwe aansluiting ontsluitingsweg Bedrijfsterrein Hoefweg-Zuid
- verbetering aansluiting Veilingencomplex op de N209
- capaciteitsuitbreiding van onderhavig trajectgedeelte (bijvoorbeeld door toepassing 2 x 2 rijstroken of eventueel m.b.v. doelgroepstroken),

Daarnaast blijven varianten van de hierboven genoemde aanpassingen/oplossingen welke de problemen oplossen eveneens mogelijk.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Dit is het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is dat het probleemoplossend vermogen van het MMA t.a.v. de bereikbaarheid van de Vinex-lokatie en de bedrijfsterreinen vergelijkbaar moet zijn met die van de andere alternatieven.

Bij de totstandkoming van het MMA wordt de volgende werkwijze toegepast.

1e stap: Voor alle alternatieven (nul-alternatief en reconstructie-alternatieven) wordt het milieu integraal meegenomen bij het bijbehorende (weg)ontwerp. Hiertoe wordt allereerst een pakket milieugerichte ontwerpcriteria opgesteld. Deze ontwerpcriteria zullen gericht zijn op de volgende deelaspecten:

- landschap, recreatie en natuur;
- (lokale) luchtverontreiniging;
- geluid;
- externe veiligheid;

2e stap: Vervolgens wordt voor het MMA voor iedere deelaspect nagegaan in hoeverre het mogelijk is om verdergaande maatregelen te treffen ter bescherming van het milieu.

Dit levert een extra pakket milieugerichte maatregelen op die het MMA vormen. Van deze verder gaande maatregelen worden de effecten en de kosten apart bepaald.

Fasering

Bij elk van de verder uit te werken alternatieven zal nadrukkelijk gekeken worden naar de mogelijkheden om door middel van fasering van (delen van) oplossingen snel tot realisatie te komen. De mogelijkheden hiertoe alsmede de bijbehorende effecten zullen - voorzover relevant - in dit MER worden beschreven.

N209 ten zuiden van het studiegebied

De N209 is nog in studie. In de MER-studie wordt rekening gehouden met de mogelijke uitkomsten van de N209-studie ten zuiden van onderhavig project.

De A12

Voorts zal bij de beschrijving van de alternatieven, zowel in verkeerskundige zin als ontwerptechnisch, rekening worden gehouden met twee scenario's:

- De A12 heeft (in de spits) onvoldoende 'afrijcapaciteit'; dit betekent dat de A12 ter plaatse van de kruising met de N209 zijn huidige vorm (2 x 2 rijstroken) en functie behoudt,
- De A12 heeft (in de spits) voldoende afrijcapaciteit; dit betekent dat de A12 in capaciteit wordt uitgebreid (bijvoorbeeld 2 x 3, 2 x 4 of 4 x 2 rijstroken).

Bij een grootscheepse uitbreiding van de A12 zal deze weg ter plaatse van het knooppunt met de N209 naar alle waarschijnlijkheid op maaiveld komen te liggen.

Een ligging op maaiveld van de A12 is in ieder geval noodzakelijk indien de N209 door middel van een viaduct over de A12 wordt heen geleid.

3.3. Te beschrijven effecten

Als gevolg van de verschillende oplossingsrichtingen kunnen effecten optreden die van invloed zijn op de omgeving. Om tot een goede besluitvorming te komen is het van belang deze effecten te kennen en er eventueel op te kunnen anticiperen.

Van de alternatieven kunnen veel aspecten worden onderzocht. Het is echter de vraag of ieder aspect evenveel aandacht verdient. Terwille van de effectiviteit van het bestemmingsplan/MER-rapport worden alleen die aspecten onderzocht waarvan zeker is dat:

- * er sprake is van een duidelijk knelpunt (nu of in het jaar 2010);
- * er onderscheid is in effecten tussen de alternatieven;
- * het aspect voor het nemen van een besluit relevant is.

Deze keuze leidt tot de volgende te onderzoeken aspecten:

hoofdaspect	deelaspect
1. Verkeer en vervoer	* congestie vrachtverkeer * congestie personenverkeer * belasting omliggend wegennet (sluipverkeer, overloopeffecten) * fietsverkeer * openbaar vervoer

2. Verkeersveiligheid	* objectieve verkeersonveiligheid * subjectieve verkeersonveiligheid * aantal aansluitingen
3. Economie	* systeemeffecten (reistijd, reisafstand, betrouwbaarheid) * omgevingseffecten (vestigingsklimaat, werkgelegenheid)
4. Toekomstwaarde	* restcapaciteit van de weg * mogelijkheid tot aanpassing wegindeling en fasering
5. Ruimtelijke inrichting	* ruimtelijke ordening (ruimtelijk gebruik en ruimtelijke kwaliteit) * barrièrewerking * landschap (visueel-ruimtelijk, cultuurhistorisch en geomorfologisch) * natuur * recreatie
6. Milieuhygiëne	* geluid (akoestisch ruimtebeslag, geluidgehinderten) * lokale luchtkwaliteit * bodem en water * externe veiligheid (risico vervoer gevaarlijke stoffen)
7. Kosten en uitvoering	* realisatiekosten alternatieven * beheerskosten * realisatietermijn * uitvoeringsaspecten (fasering, verkeersafwikkeling tijdens uitvoering)

Wijze van effectbeschrijving

De beschrijving van de effecten vindt voor het nul-alternatief (de uitgangssituatie in 2010) en voor alle alternatieven en varianten plaats. De gevolgen van de verschillende alternatieven en varianten worden vergeleken met die van het nul-alternatief.

De effecten worden getoetst aan de normen en het beleid die hiervoor gelden. Ook wordt getoetst in hoeverre ieder alternatief en iedere variant bijdraagt aan het realiseren van de doelstelling. De autonome ontwikkelingen in het nul-alternatief worden beschreven voor zover ze van belang zijn voor de effectbepaling. Daarbij worden de onzekerheden zo duidelijk mogelijk aangegeven.

De volgende algemene uitgangspunten worden gehanteerd:

- * De effecten zullen voor alle alternatieven en varianten op eenduidige manier worden bestudeerd. De effecten van de alternatieven en varianten zullen met elkaar worden vergeleken. Hierbij geldt het nul-alternatief als referentie.
- * De methode van onderzoek, de basis gegevens en de gehanteerde aannames en keuzen in het onderzoek zullen expliciet worden omschreven. Specifieke uitgangspunten bij de bestudering van de verschillende milieu-aspecten zijn in bijlage 4 vermeld.
- * De effecten zullen worden getoetst aan beoordelingscriteria die zijn afgeleid uit het huidige landelijke, provinciale en regionale beleid.
- * Bij de bestudering van het nul-alternatief, de alternatieven en de varianten worden de toekomstige ontwikkelingen in het gebied meegenomen. Daarbij worden de onzekerheden zo goed mogelijk weergegeven.
- * Effecten van zowel aanleg als gebruik zullen in beschouwing worden genomen.
- * De verschillende aspecten zullen apart worden bestudeerd. Daarnaast wordt tevens aandacht besteed aan de samenhang tussen deze afzonderlijke aspecten en de invloed van het totaal op het studiegebied.
- * Ten aanzien van milieu en landschap zal per aspect worden aangegeven welke compenserende en mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om de effecten te verminderen. Ook positieve effecten van de alternatieven worden vermeld.

Tenslotte zal in de MER-studie worden aangegeven welke leemtes er zitten in de opgebouwde kennis en in hoeverre deze leemtes van invloed zijn op de betrouwbaarheid van de effectbepaling in het MER-rapport.

3.4. UITGANGSPUNTEN MER-STUDIE

Plangebied en invloedsgebied

Voordat de verschillende alternatieven onderzocht kunnen worden, moet gedefinieerd worden in welk gebied de studie plaatsvindt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het invloedsgebied. beide gebieden worden in de studie betrokken.

Het plangebied is het gebied waar de voorgenomen plannen worden uitgevoerd. Dit beperkt zich tot de weg zelf en dat deel naast de weg waar eventuele verbredingswerkzaamheden zullen worden uitgevoerd. het weggedeelte dat wordt bestudeerd ligt tussen de aansluiting van de Verlengde Australiëweg en de aansluiting van het veilingencomplex.

Het invloedsgebied is het gebied dat rond het plangebied ligt. De grootte van dit gebied verschilt per effect (verkeer en vervoer, luchtverontreiniging, geluid, economie etc.). in de loop van de studie zal per te onderzoeken aspect de grens van het invloedsgebied worden vastgesteld.

Uitgangspunten bij het onderzoek naar de effecten

De rijksnota's SVV II, NMP+ en VINEX, de provinciale nota's MZH I en II, provinciaal milieubeleidsplan en de regionale RVVP's (R'dam en Haaglanden) zijn een algemene leidraad voor deze MER-studie. De planhorizon is het jaar 2010.

De verkeersstudies uitgevoerd door Buro Goudappel Coffeng, onder meer in het kader van de Structuurvisie Bleiswijk Noord en onderhavige MER-studie, vormen het uitgangspunt van de hoogte van de verkeersintensiteiten.

Uitgangspunten bij het ontwerpen van alternatieven en varianten.

Bij het ontwerpen van alternatieven en varianten wordt - naast de doelstellingen die in hoofdstuk 3 zijn genoemd - een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten gehanteerd. Een randvoorwaarde is in dit geval een harde eis waaraan het ontwerp moet voldoen. Een uitgangspunt is iets waar in der ontwerpfase (ruime) aandacht aan gegeven wordt.

1. VERKEER EN VERVOER

Verkeer

- * verbeteren bereikbaarheid voor alle verkeer (met name zakelijk verkeer) (uitgangspunt)
- * verminderen sluipverkeer door woon- en landelijke gebieden (uitgangspunt)
- * goede doorstroming voor het openbaar vervoer (uitgangspunt)
- * adequate fietsvoorzieningen (uitgangspunt)
- * goede bereikbaarheid voor hulpdiensten bij calamiteiten (uitgangspunt)
- * tijdens bouwfase in principe onverminderde bereikbaarheid van bedrijfsgebieden en woongebieden (randvoorwaarde)
- * zoveel als mogelijk handhaven bestaande structuur onderliggend wegennet en lokatie knooppunt met de A12 (uitgangspunt)
- * goede aansluiting op aangrenzende infrastructuurplannen in het gebied (parallelwegstructuur en ontsluitingsstructuur ruimtelijke plannen) (randvoorwaarde)

Verkeersveiligheid

- * geen toename aantal aansluitingen op de N209 (uitgangspunt)
- * verbeteren veiligheid fietsers en kwetsbare verkeersdeelnemers (uitgangspunt)
- * verminderen van het aantal ongevallen en/of aantal (letsel-) slachtoffers op dit weggedeelte (uitgangspunt).

2. RUIMTELIJKE INRICHTING

Ruimtelijke ordening

- * streven naar efficiënt ruimtegebruik en integrale oplossingen (uitgangspunt)
- * streven naar zo groot mogelijke functionele en visuele samenhang tussen de

groene functies onderling en tussen de groene en de stedelijke functies (uitgangspunt)

- * verbeteren van de kwaliteit (en evt. de kwantiteit) van de dwarsrelaties (uitgangspunt)
- * rekening houden met en zo mogelijk behoud van de verschillende bestaande en geplande functies in het studiegebied (uitgangspunt)

Landschap

- * zoveel mogelijk in stand houden en herstellen van groene en ecologische verbindingen (uitgangspunt)
- * aandacht voor het beeld van de weggebruiker op het omringende landschap (uitgangspunt)
- * zo goed mogelijk aansluiten bij de bestaande en toekomstige landschappelijke kenmerken (uitgangspunt)

Recreatie

- * verbeteren van de kwaliteit (en evt. de kwantiteit) van de dwarsrelaties (uitgangspunt)

Natuur

- * aandacht voor behoud en verbetering van de dwarsrelaties voor fauna (uitgangspunt)
- * aandacht voor behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in de wegberm en aansluiten op plannen in de omgeving (uitgangspunt)

3. MILIEUHYGIËNE

(lokale) luchtkwaliteit

- * geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie (randvoorwaarde)
- * voldoen aan de norm voor luchtkwaliteit (uitgangspunt)

Geluid

- * voldoen aan de criteria/normen van de Wet Geluidhinder (randvoorwaarde)
- * voor (toekomstige) recreatiegebieden voldoen aan de richtlijnen (uitgangspunt)

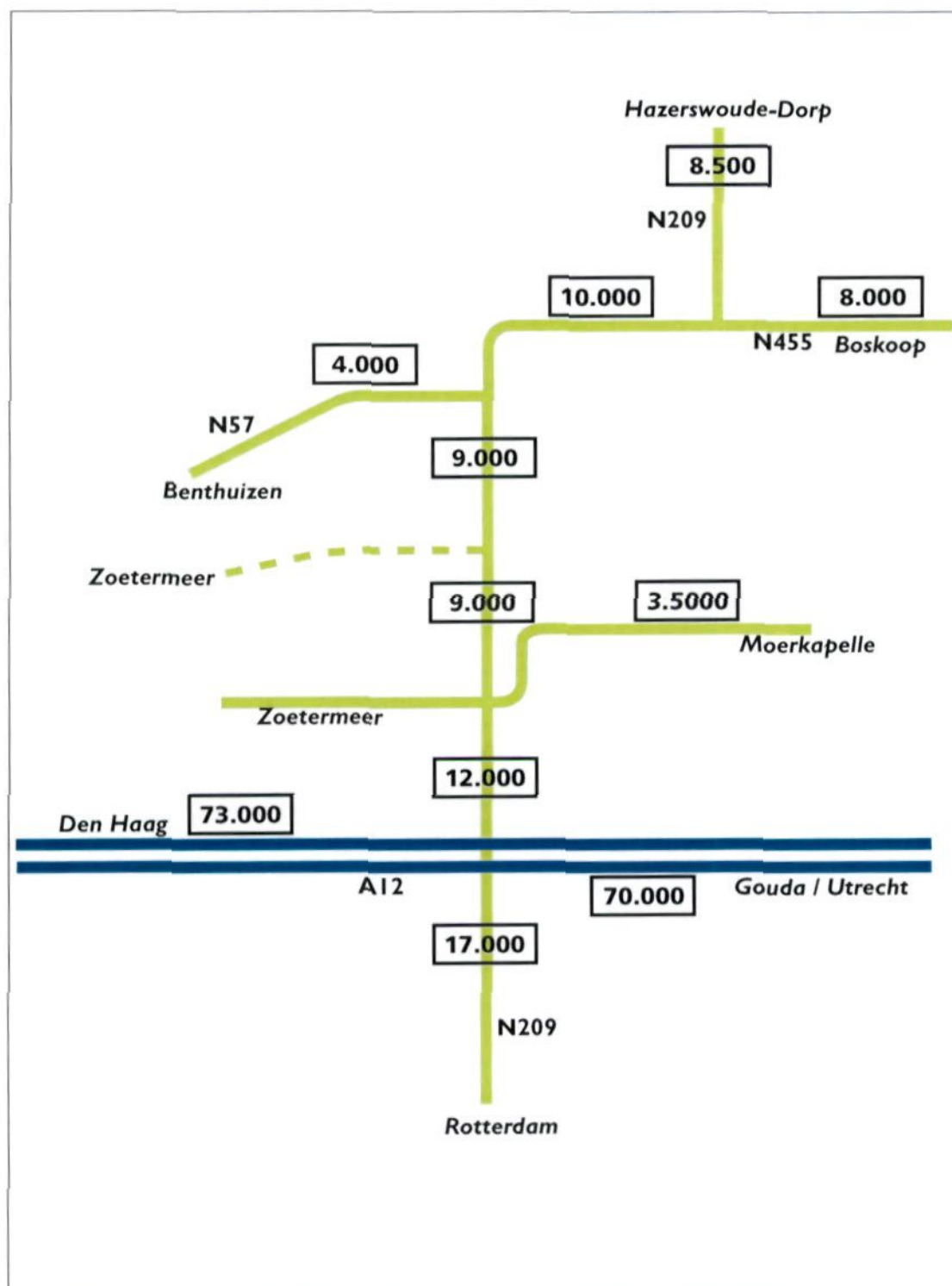
Externe veiligheid (transport gevaarlijke stoffen)

- * geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie (randvoorwaarde)
- * voldoen aan de normen voor externe veiligheid (uitgangspunt)

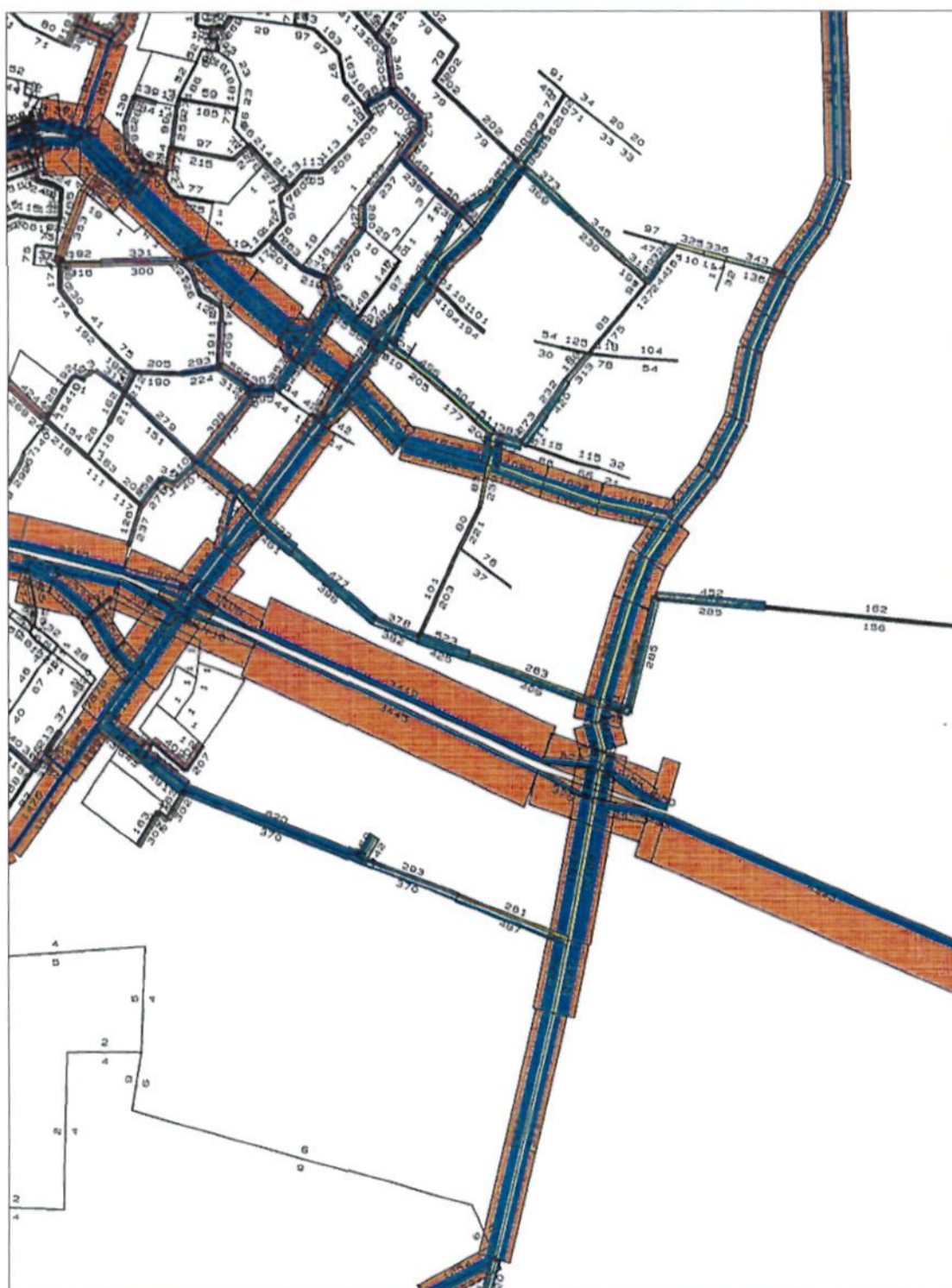
Bijlage 1

Planning/verloop procedure

	MER	Bestemmingsplan
29 juni 1998:	Vaststellen Startnotitie Bestuurlijk Overleg Bleizo	
25 september 1998:	Behandelen Startnotitie Statencommissie Milieu en Grootstedelijk Rotterdam	
september/oktober 1998:	behandelen Startnotitie gemeenten en RWS	
oktober/november 1998:	bekendmaking	
november/december 1998:	inspraak/advies	
januari 1998:	Advies Cie. MER	
februari/maart 1999:	Richtlijnen	
maart - juli 1999:	Opstellen MER	Opstellen bestemmingsplan
september 1999	Bekendmaking MER	Bekendmaking ontwerp-bestemmingsplan
oktober 1999	Inspraak/advies	Inspraak
november 1999	toetsingsadvies Cie MER	
maart 2000		vaststelling bestemmingsplan
september 2000		goedkeuring GS
oktober/november 2000		beroep
MIT-planning:		
januari - april 1998	Opstellen Informatienota MIT	
april 1998	Indiening Informatienota MIT	
augustus/september 1998	Besluit in MIT 1999-2003	
maart-juli 1999	Technische uitwerking	
maart 2000	Subsidieverzoek	
augustus/september 2000	Besluit in MIT 2001-2005	



Etmaal-intensiteiten motorvoertuigen in 1990



Toedelingsplot verkeersmodel 2010
avondspitsuur intensiteiten

Bijlage 4

Methodiek milieu-effectonderzoek

Algemeen

Bij uitvoering van het voorgenomen project kunnen effecten optreden die van invloed zijn op het omringende (leef)milieu rond de weg. Om tot een goede besluitvorming te kunnen komen is het van belang deze effecten te kennen en er eventueel op te anticiperen.

Effecten kunnen optreden op de volgende terreinen:

- ruimtelijke inrichting
- landschap
- recreatie
- natuur
- lucht
- geluid en trillingen
- externe veiligheid
- bodem en water

Deze effecten kunnen lokaal en bovenlokaal de leefbaarheid beïnvloeden. De effecten op deze terreinen zijn te meten met behulp van de volgende parameters:

verandering van het klimaat

- verzuring
- vermesting
- verspreiding
- verstoring
- verdroging
- verlies/vernietiging
- versnippering
- verspilling
- verwijdering afvalstoffen

Aanpak

Voor alle deelaspecten geldt in principe dezelfde aanpak.

Deze omvat de volgende stappen

1. Verzamelen en eventueel bewerken van de invoergegevens (ondermeer de verkeersprognoses). Eventueel aanvullende inventarisatie.
2. Effectvoorspelling door berekening, visuele weergave of schatting
Dit betreft effectvoorspelling tijdens gebruik en , indien relevant, tijdens de realisatie. Hierbij wordt uitgegaan van enkele standaard mitigerende en compenserende maatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen);
3. formuleren van mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen en per maatregel aangeven van kosten, realiseerbaarheid, mate van effectreductie en neveneffecten
4. Alle alternatieven worden voor elk aspect onderzocht. Steeds worden vergeleken:
 - de huidige weg in 2010 (= nul-alternatief)
 - de alternatieven in 2010

De alternatieven worden getoetst aan het nul-alternatief en de beleidsnormen die voor het betreffende deelaspect gelden. Daarnaast wordt voor alle alternatieven een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij wordt uitgegaan van een (fictieve) maximale verkeersontwikkeling. Dit geeft een beeld van de maximale milieu-belasting die zou kunnen optreden.

Methodiek deelaspecten

Ruimtelijke inrichting

Ruimtelijke ordening en ruimtelijke kwaliteit

Huidige gebruiksfuncties, gemeentelijke, regionale en landelijke plannen voor het gebied zullen in kaart worden gebracht. Het ruimtebeslag van de huidige weg en de alternatieven en varianten zal eveneens in beeld worden gebracht. Bekeken zal worden wat de invloed van de weg op het ruimtegebruik en de ruimtelijke kwaliteit zal zijn.

Er zal veel aandacht besteed worden aan de relatie tussen de alternatieven en varianten en de diverse ontwikkelingen in het gebied.

Landschap

Bij het onderdeel landschap wordt ingegaan op visueel-ruimtelijke aspecten, cultuurhistorische aspecten en geomorfologische aspecten.

Het onderzoek zal informatie bieden over landschapstypologie, landschappelijke hoofdstructuur, massa-ruimte verdeling, landschapsbeeld, beplanting en stedelijke elementen. Cultuurhistorie en geomorfologie worden beschouwd als onderdeel van het aspect "landschap"; zij bepalen tot welk type een landschap gerekend wordt (bijv. slagenlandschap, droogmakerijenlandschap). Ondercultuurhistorievallen archeologie, historische geografie en historische bouwkunde. Er zal een overzicht van bestaande cultuurhistorische en geomorfologische waarden gegeven worden. Aan de orde zal komen in hoeverre deze waarden door aanpassingen aan de provinciale weg aangetast zullen worden en in hoeverre aantastingen voorkomen kunnen worden. Er zal een landschapsschets opgesteld worden.

Recreatie

Bekeken wordt waar de belangrijkste recreatiegebieden en (langzaam verkeers)-verbindingen tussen deze gebieden zich bevinden en wat de invloed van de huidige weg hierop is. Vervolgens komt aan de orde wat de effecten van de verschillende varianten en alternatieven voor de recreatie en de ontwikkelingsmogelijkheden hiervan zijn. Recreative belangen zullen meegenomen worden bij het opstellen van de landschapsschets.

Natuur

bekeken wordt waar zich gebieden met natuurwaarden bevinden en hoe de functie hiervan is met betrekking tot de Ecologische Hoofdstructuur van het Natuurbeleidsplan en de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Er zal in de studie zowel op indicatorsoorten ("vertegenwoordigers" van dier- en plantensoorten) als algemene soorten ingegaan worden.

De studie zal met name aandacht besteden aan planten en dieren die gevoelig zijn voor versnippering en verstoring van hun leefgebied door een provinciale weg. Tevens wordt onderzocht wat voor invloed de wijzigingen in de kwaliteit van de lucht, geluid, licht, bodem en water hebben op de natuur.

De natuurbelangen worden meegenomen bij het opstellen van de landschapsschets.

Milieuhygiëne

Geluid en trillingen

Geluid

Op basis van verkeerstellingen en verkeersprognoses worden de geluidsbelasting en de daaruit voortvloeiende geluidcontouren berekend. Het MER zal informatie bieden over de volgende jaren:

- de geluidssituatie in 1986: om de toetsing van SVV-NMP-PMP-doelstellingen mogelijk te maken;
- de geluidssituatie in de huidige situatie;
- de geluidssituatie in 2010/2015 voor alle alternatieven en varianten (inclusief nul-alternatief);

Er wordt rekening gehouden met cumulatie-effecten van andere geluidsbronnen dan de weg.

De geluidsbelasting wordt zowel voor woongebieden als recreatiegebieden bepaald. Voor woongebieden wordt de geluidscontour tevens vertaald in aantal geluidgehinderden. Toetsing voor woongebieden zal plaatsvinden op grond van de Wet geluidhinder. Voor andersoortige gebieden is op dit moment nog geen

wettelijk kader aanwezig. Hiervoor wordt getoetst aan de interim-regelgeving van VROM zoals die er nu ligt (NMP, provinciale milieuvordering Zuid-Holland en de Wet Milieubeheer).

Indien nodig zullen compenserende maatregelen voor de woongebieden in het MER worden opgenomen; dit is ook het geval voor recreatiegebieden.

Trillingen

Een beschrijving van de hinder en eventuele schade ten gevolge van trillingsbronnen binnen een bepaalde afstand van de trillingsbronnen wordt in het MER gepresenteerd. Invoergegevens die hiervoor gebruikt zullen worden zijn:

- bodemgegevens;
- informatie over trillingsgevoelige objecten in het studiegebied;
- informatie over trillingsbronnen.

Lucht

In het MER wordt beschreven in hoeverre het huidige wegverkeer en het wegverkeer bij doorvoering van één van de alternatieven van invloed zijn op de luchtverontreiniging. daarbij wordt gekeken naar:

1. de concentraties van luchtverontreinigende stoffen op lokaal niveau in relatie tot de achtergrondniveau's
2. de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen die van invloed zijn op regionaal, landelijk en mondiaal niveau.

Bij het eerste punt betreft het de verspreidingsproblematiek zoals genoemd in het NMP+. In geval van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging zijn dit de stoffen stikstofdioxide (NO₂), benzeen, benzo(a)pyreen, koolmonoxide (CO), lood (Pb), fijne stof en zwarte rook en zwaveldioxide (SO₂).

De bijdrage van het wegverkeer aan de luchtvervuiling wordt opgeteld bij de vervuiling die afkomstig is uit andere bronnen en de achtergrondconcentratie. daarna wordt de totale concentratie getoetst aan de wettelijke normen zoals die gelden voor deze stoffen. Tevens wordt aandacht geschonken aan stankoverlast.

Bij het tweede aspect betreft het met name de milieuproblematiek rond veruring en klimaatverandering (NMP+). Bij de verzuringsproblematiek spelen de stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen en zwaveloxide een rol. ook wordt aan de hand van deze stoffen naar smogvorming gekeken. De bijdrage van het wegverkeer aan de broeikasproblematiek wordt in kaart gebracht in het MER door de uitstoot van CO₂ te bepalen en deze te vergelijken met de doelstellingen uit het NMP(+) en het SVV-II.

De effecten op de luchtkwaliteit zullen kwantitatief worden bepaald. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de berekening van de lokale luchtkwaliteit en de regionale en mondiale luchtkwaliteit.

Bodem en water

Voor bodem wordt gekeken naar effecten op de bodemopbouw en bodemkwaliteit, voor grondwater naar grondwaterregime en kwaliteit, en voor oppervlaktewater naar oppervlaktewaterkwaliteit en huishouding.

Zowel effecten tijdens aanleg, als effecten tijdens gebruik worden in ogenschouw genomen. Tevens wordt rekening gehouden met eventueel aanwezige saneringslocaties in het te bestuderen gebied.

Externe veiligheid

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen zich ongevallen voordoen met gevolgen waar niet-weggebruikers in de omgeving slachtoffer kunnen worden. Om dit aspect in beeld te brengen wordt in het MER de kans op ongevallen van dergelijke calamiteiten in beeld gebracht.

Hiertoe worden twee soorten risico's in het MER in beeld gebracht.

- het individuele risico: het risico dat individuele personen die zich niet op de weg bevinden lopen om toch bij een ongeluk betrokken te raken;
- het groepsrisico: het risico dat het ongeval een grotere groep mensen treft.

Het individuele risico wordt kwantitatief bepaald. Voor relevante locaties/gebieden wordt aan de hand van de berekeningen van het individuele risico tevens het groepsrisico bepaald. Het overzicht van de risico's wordt niet uitsluitend voor de hoofdinfrastructuur gemaakt maar ook voor (de belangrijke verbindingen) in het onderliggende wegennet.

De waarden worden getoetst aan de daarvoor in het beleid geldende criteria.

Invoergegevens die in ieder geval worden gebruikt zijn:

- intensiteit vrachtverkeer;
- prognose-cijfers transporten gevaarlijke stoffen, opgesplitst per categorie;
- bevolkingsgegevens van het te bestuderen gebied;
- afschermingsgegevens (bijvoorbeeld verdiepte ligging).

Beleving

In de studiefase zal worden gezien of onderzoek zinvol is naar de subjectieve (belevings)aspecten die een relatie hebben met de ruimtelijke inrichting en milieuhygiëne. Hierbij valt te denken aan:

- sociale veiligheid bij de langzame verkeersroutes;
- beleving van de barrièrewerking van de weg;
- woongenot;
- gedwongen vertrek;
- gezondheidseffecten;
- indirecte effecten: theoretisch zijn effecten denkbaar op de opbouw van de lokale samenleving door verandering van woongenot en barrièrewerking

Bijlage 5

Begrippenlijst

Alternatief:

Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt

Bereikbaarheid:

Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een lokatie te bereiken is

Capaciteit van een weg:

Het maximaal aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren en waarbij nog sprake is van een veilige verkeersafwikkeling

Commissie m.e.r.:

De Commissie als geheel bestaat uit ca. 200 deskundigen. Per milieu-effectrapportage wordt een werkgroep samengesteld. De werkgroep adviseert eerst over de Richtlijnen voor het MER en geeft later een toetsingsadvies over het MER aan de hand van die Richtlijnen.

Compenserende maatregelen:

Maatregelen die de negatieve effecten van een ingreep compenseren/vervangen doordat zij elders positieve effecten hebben.

Congestie:

Snelheidsverlaging en filevorming

Doelgroepvoorziening:

Voorziening bestemd voor speciale categorieën verkeer.

Emissie:

Uitstoot of lozing van een stof, geluid of licht.

Gevoeligheidsanalyse:

Onderzoek naar de invloed van variaties in de uitgangspunten voor de studie of in de grootte van een bepaalde faktor op de (reken)resultaten.

Infrastructuur:

het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen en leidingen in het gebied.

Leefbaarheid:

De kwaliteit van het woon- en leefmilieu van mensen en alle andere organismen.

Lokaal verkeer:

Verkeer dat zowel herkomst als bestemming heeft binnen een stad of stedelijke agglomeratie.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA):

Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast.

Milieu-effectrapportage:

Een in wettelijke procedure beschreven hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Milieu-effectrapport (MER):

Openbaar document in milieu-effectrapportage, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven. Bij onderhavig project wordt het MER gekoppeld aan het bestemmingsplan.

Mitigerende maatregelen:

Maatregelen die de negatieve effecten van een ingreep verzachten of wegnemen.

Mobiliteit:

Het verplaatsingspatroon, uitgedrukt in het produkt van het aantal verplaatsingen (van mens of goed) en de lengte van die verplaatsingen.

MZH:

Mobiliteitsplan Zuid-Holland (deel I en II): provinciaal verkeers- en vervoersplan.

Nul-alternatief:

De situatie voor een toekomstig jaar als er geen probleemoplossende activiteiten worden ontplooid en het voorgenomen beleid wordt uitgevoerd en effectief is.

Richtlijnen:

Document waarin het Bevoegd Gezag exact aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.

RVVP:

Regionaal Verkeer en Vervoerplan: vervoerregioplannen voor stadsgewestelijk verkeer en vervoer.

Startnotitie:

Document waarin de initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.

SVV2

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. In 1990 verschenen rijksnota over het beleid op het gebied van Verkeer en Vervoer in Nederland.

Variant:

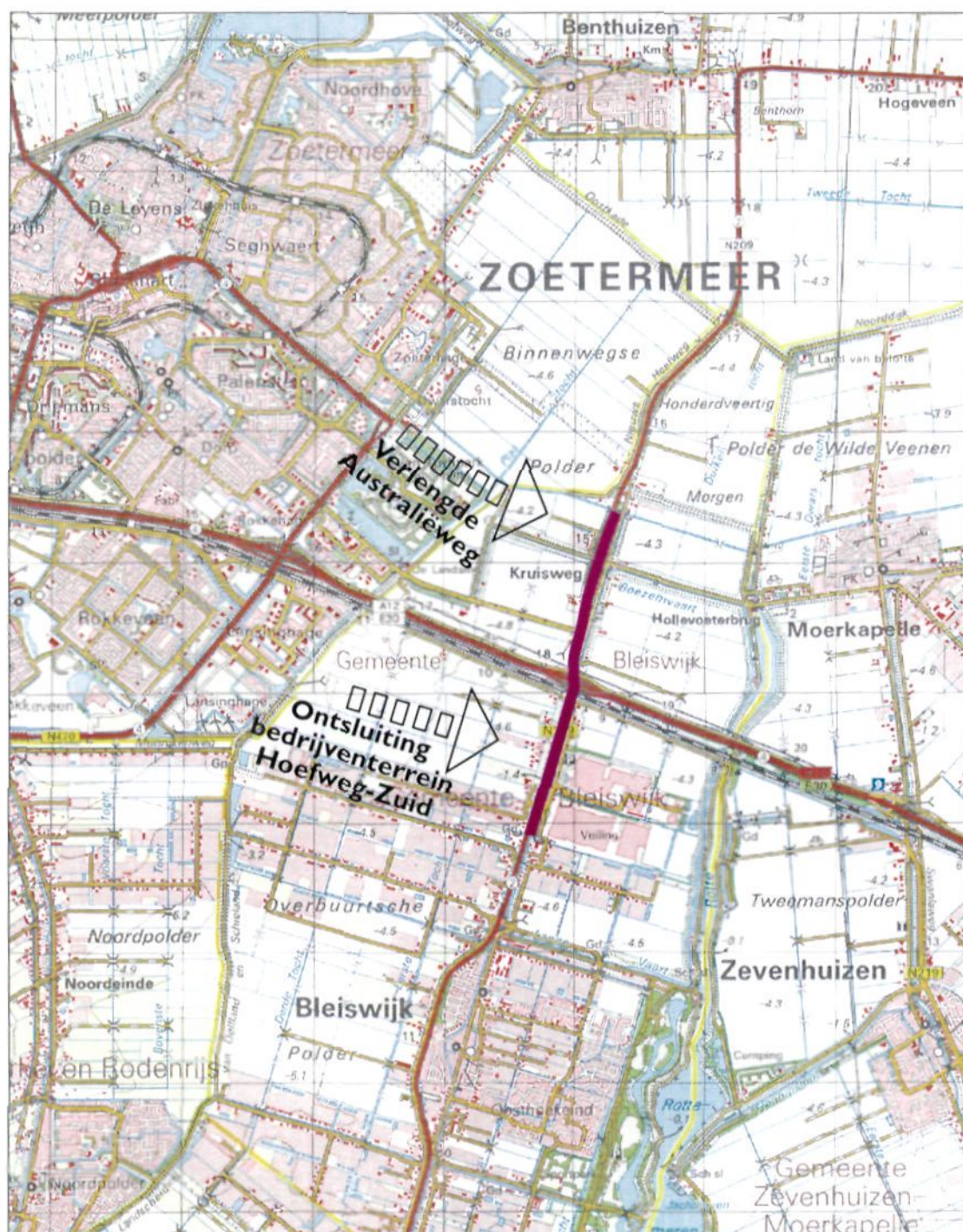
Subkeuze binnen een alternatief

Verkeersintensiteit:

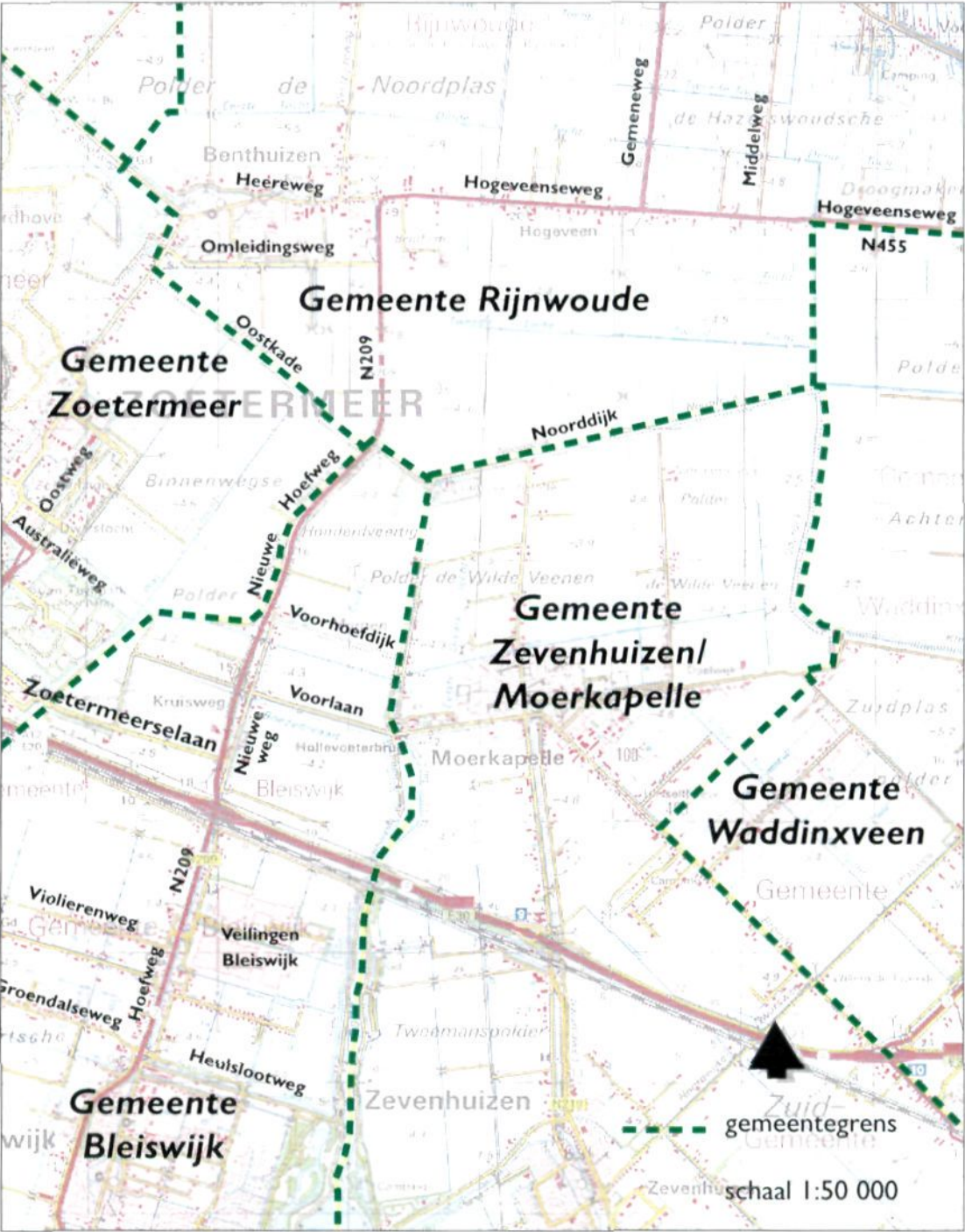
Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald (tel)punt op een wegverbinding passeert.

VINEX:

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.



Overzichtskaart 1:50 000



Namenkaart

