

**RECONSTRUCTIE N209 HOEFWEG
VEILINGEN - VERLENGDE AUSTRALIËWEG**

PROJECTNOTA / MER

Initiatiefnemers:

Provincie Zuid-Holland

Gemeente Bleiswijk

Gemeente Zoetermeer

Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland

DEFINITIEF (VERSIE 4.0)

17 september 2002

110621/CE2/OW0/000062

Inhoud

Samenvatting	7
1 Inleiding	25
1.1 Aanleiding MER	25
1.2 Procedure	25
1.3 Leeswijzer	28
2 Probleem en doel	29
2.1 Voorgeschiedenis en achtergronden	29
2.2 Probleemstelling	30
2.2.1 Knelpunten in de huidige situatie	30
2.2.2 Verkeersaantrekkende ontwikkelingen	31
2.2.3 Knelpunten in de toekomstige situatie	32
2.3 Doelstelling	34
3 Beleid en procedure	35
3.1 Beleidskader	35
3.1.1 Europees beleid	35
3.1.2 Rijksbeleid	36
3.1.3 Provinciaal beleid	41
3.1.4 Gemeentelijk beleid	42
3.1.5 Beleid Waterschappen	46
3.2 Procedures	47
3.2.1 Procedure in het kader van het MIT	47
3.2.2 M.e.r.-procedure	48
3.3 Stuurgroep N209	50
3.4 Projectgroep N209	50
3.5 Klankbordgroep	50
4 Voorgenomen activiteit, varianten en alternatieven	51
4.1 Voorgenomen activiteit	51
4.2 Selectie voorafgaand aan het MER	52
4.2.1 Structuurvisie Bleiswijk-Noord (1997 en 1998)	52
4.2.2 Startnotitie (1998)	54
4.2.3 Beslispuntennotitie (2000)	54
4.3 Te onderzoeken varianten	55
4.3.1 Algemene uitgangspunten	55
4.3.2 Capaciteitsuitbreiding van de N209 zelf	56
4.3.3 Kruising met het spoor en aansluiting van de A12	58
4.3.4 Aansluiting van de Zoetermeerselaan	63
4.3.5 Aansluiting van de Kruisweg/Voorlaan	68
4.3.6 Aansluiting van de Verlengde Australiëweg	70
4.3.7 Aansluiting van de Laan van Mathenesse en de veilingen	71

4.3.8	Onderlinge afhankelijkheid: combinatie-varianten	73
4.4	Globale effectbeschrijving van de varianten	75
4.4.1	Schetsontwerpen van de varianten	76
4.4.2	Kruising A12 en spoor en aansluiting A12-zuidzijde	76
4.4.3	Aansluiting noordzijde A12/Zoetermeerselaan	78
4.4.4	Kruising van de Kruisweg / Voorlaan	79
4.4.5	Aansluiting Verlengde Australiëweg	79
4.4.6	Aansluiting Laan van Mathenesse en veilingen	80
4.5	Alternatieven	81
4.5.1	Nulalternatief	81
4.5.2	Samenstellen integrale reconstructie-alternatieven	82
5	Huidige situatie, autonome ontwikkeling en effecten	89
5.1	Algemeen	89
5.2	Verkeerskundige aspecten	91
5.2.1	Mobiliteit	91
5.2.2	Bereikbaarheid	94
5.2.3	Verkeersveiligheid	98
5.3	Milieu-aspecten	100
5.3.1	Bodem en water	100
5.3.2	Natuur	104
5.3.3	Landschap en cultuurhistorie	108
5.3.4	Archeologie	111
5.3.5	Geluid, lucht en trillingen	112
5.3.6	Externe veiligheid	116
5.4	Ruimtelijke functies	118
5.4.1	Wonen	118
5.4.2	Bedrijvigheid	120
5.4.3	Landbouw	121
5.4.4	Recreatie	122
5.5	Realisatiekosten	123
6	Vergelijking en keuze	125
6.1	Vergelijking van de alternatieven	125
6.2	Keuze van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	128
6.3	Keuze van het voorkeursalternatief	129
6.4	Mitigerende en compenserende maatregelen	131
7	Optimalisatie voorkeursalternatief	135
7.1	Aanleiding	135
7.2	Inpassing in de m.e.r.-systematiek	136
7.3	Uitwerking geoptimaliseerd voorkeursalternatief	137
7.4	Effectbeschrijving	140
7.4.1	Verkeersaspecten	140
7.4.2	Milieu-aspecten	144
7.4.3	Ruimtelijke functies	150
7.4.4	Realisatiekosten	152
7.5	Vergelijking	153
7.6	Heroverweging Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	155

7.7	Eindconclusie voorkeursalternatief	158
7.8	Mitigerende en compenserende maatregelen	159
8	Leemten in kennis en evaluatie	161
8.1	Algemeen	161
8.2	Leemten in kennis per aspect	161
8.3	Evaluatieprogramma	164
8.3.1	Doel van het evaluatieprogramma	164
8.3.2	Aanzet evaluatieprogramma	165
	Bijlage 1 Literatuurlijst	167
	Bijlage 2 Schetsontwerpen van de varianten	169
	Bijlage 3 Globale effectbeschrijving van de varianten	179
	Bijlage 4 Verkeersintensiteiten en voertuigverdelingen	181
	Bijlage 5 Geluidscontouren	183
	Bijlage 6 Bescherming van soorten	185
	Bijlage 7 Informatie van soorten via de VOFF	189
	Bijlage 8 Verklarende woordenlijst	201
	Colofon	209

Samenvatting

1. Inleiding

De N209 vormt een provinciale noord-zuid verbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn. Ten oosten van Zoetermeer en ten noorden van Bleiswijk kruist de N209 de A12 en de spoorlijn Den Haag – Gouda. Ten noorden en ten zuiden van de aansluiting op de A12 zijn verkeersaantrekkende ruimtelijke ontwikkelingen en twee nieuwe aansluitingen voorzien. Uit diverse studies is gebleken dat de huidige vormgeving van de weg en de aansluitpunten niet geschikt is voor het verwerken van de steeds groter wordende verkeersstroom. Reconstructie van de N209 tussen de aansluiting van de veilingen aan de zuidzijde van de A12 en de nog te realiseren aansluiting van de Verlengde Australiëweg ten noorden van de A12 is noodzakelijk. Het te reconstrueren traject is ruim twee kilometer lang.

Op basis van het gestelde in het Besluit milieu-effectrapportage hebben de provincie Zuid-Holland, de gemeente Bleiswijk, de gemeente Zoetermeer en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (vertegenwoordigd door Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland) het initiatief genomen om voor de reconstructie de m.e.r.-procedure te doorlopen. De m.e.r.-procedure is formeel gestart met de bekendmaking van de Startnotitie in november 1998. Vervolgens is deze Projectnota/MER opgesteld. In deze nota worden de in de Startnotitie geselecteerde inrichtingsoplossingen nader uitgewerkt, onderzocht op effecten en vergeleken. Hierbij wordt een integrale aanpak beoogd: naast milieu-aspecten (MER) worden ook aspecten als wonen, bedrijvigheid, landbouw en recreatie behandeld (Projectnota). Deze Projectnota/MER dient ter onderbouwing van de te nemen besluiten in het kader van de herziening van de vigerende bestemmingsplannen. Deze besluiten worden genomen door de gemeente Bleiswijk (deze gemeente treedt derhalve op als bevoegd gezag). Deze Projectnota/MER is ook gebruikt als onderbouwing van de reservering van de benodigde gelden in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

Alle belangrijke keuzes (waaronder het voorkeursalternatief) zijn bestuurlijk vastgesteld door een speciaal voor dit project ingestelde stuurgroep N209. Deze Projectnota/MER is inhoudelijk in nauwe samenwerking met een projectgroep opgesteld. In de stuurgroep en de projectgroep waren zowel de initiatiefnemers als Railinfrabeheer (RIB) en de Stadsregio Rotterdam (agendalid van de stuurgroep) vertegenwoordigd. Naast de formele inspraak zijn belanghebbenden informeel op de hoogte gehouden door middel van een zogenoemde klankbordgroep. In deze klankbordgroep hadden vertegenwoordigers van diverse belangengroeperingen zitting (bewoners, bedrijven).

2. Probleem en doel

Problemen in de huidige situatie

Op het betreffende traject van de N209 zijn in de huidige situatie drie aansluitpunten aanwezig:

- de gecombineerde aansluiting van de Zoetermeerselaan (verbinding richting Zoetermeer) en de Kruisweg/Voorlaan (ontsluiting van het buurtschap Kruisweg en sluiproute richting Moerkapelle);
- aansluiting van de noord- en zuidzijde van de A12;
- aansluiting van de ten oosten van de N209 gelegen veilingen.

De capaciteit is bij alle drie de aansluitpunten in de huidige situatie reeds onvoldoende om het verkeer tijdens de spits filevrij te kunnen verwerken. Vooral de gelijkvloerse spoorwegovergang direct ten zuiden van de A12 vormt een probleem door de vele sluitingen. De vormgeving van de N209 voldoet voor zowel snel- als langzaam verkeer niet aan het concept 'Duurzaam Veilig':

- geen rijbaanscheiding;
- fietsers kunnen de N209 slechts op één locatie ongelijkvloers passeren;
- landbouwverkeer moet gebruik maken van de hoofdrijbaan bij de kruising met de A12;
- relatief veel zware verkeersongevallen op de aansluiting met de A12.

Problemen in de toekomstige situatie

In het gebied zijn diverse verkeersaantrekkende ruimtelijke ontwikkelingen voorzien:

- realisering van de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en -Zuid (direct ten westen van de N209, respectievelijk ten noorden en ten zuiden van de A12 en het spoor);
- realisering van de VINEX-locatie Oosterheem (ten westen van de N209, ten noorden van bedrijventerrein Hoefweg-Noord);
- uitbreiding van de glastuinbouw in de Overbuurtsche polder (ten westen van de N209, ten zuiden van bedrijventerrein Hoefweg-Zuid);
- uitbreidingen van de veilingen (ten oosten van de N209 en ten zuiden van het spoor);
- realisering van de groene verbindingszone Rottezoom met onder meer een recreatieve functie (ten oosten van de N209);
- realisering van de VINEX-locaties Noordrand II en III (ten zuiden van Bleiswijk).

In de navolgende figuur zijn de huidige situatie en de autonome ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven.

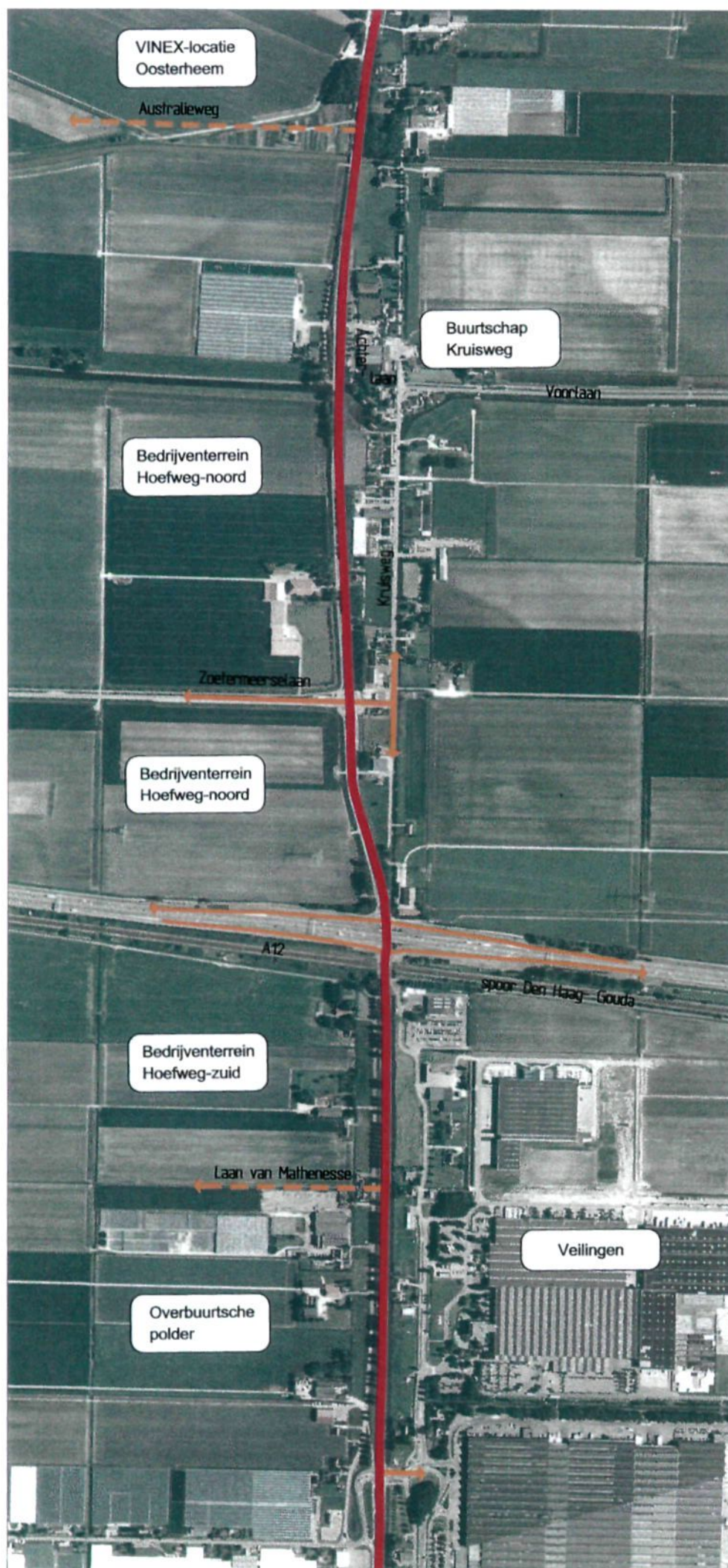
Uit verkeersmodelberekeningen blijkt dat de verkeersintensiteiten op het onderzochte traject van de N209 als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen en als gevolg van de autonome verkeersgroei in de periode 2001 – 2015 ongeveer verviervoudigen ten noorden van de A12 en ongeveer verdubbelen ten zuiden van de A12. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen zijn ook twee nieuwe aansluitingen op de N209 voorzien:

- de Verlengde Australiëweg voor de ontsluiting van de VINEX-locatie Oosterheem;
- de Laan van Mathenesse voor de ontsluiting van bedrijventerrein Hoefweg-Zuid.

De doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen zoals deze in de huidige situatie reeds optreden zullen als gevolg van de autonome ontwikkelingen in het studiegebied verder verergeren. De bereikbaarheid van het gebied is voor zowel het snel- als het langzaam verkeer in het geding.

Uit de resultaten van de verkeersmodelberekeningen blijkt dat hoofdzakelijk sprake is van een lokaal verkeersprobleem wat reconstructie van uitsluitend het traject tussen de nog te realiseren aansluiting van de Verlengde Australiëweg en de aansluiting van de veilingen rechtvaardigt. Uit de resultaten blijkt tevens dat het aandeel intern verkeer met een herkomst en bestemming binnen het studiegebied beperkt is. Het probleem kan dus niet (deels) worden opgelost door bijvoorbeeld een aparte tunnel onder het spoor en de A12 voor het interne verkeer tussen de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en -Zuid.

De aansluiting A12 – N209 zal in de periode 2002 – 2004 beperkt worden gereconstrueerd. Deze maatregelen resulteren op de korte termijn in een verbetering van de verkeers-



Overzicht

Huidige situatie en
Autonome ontwikkeling



afwikkeling en de verkeersveiligheid van deze aansluiting, maar bieden geen structurele oplossing voor de gesignaleerde problemen op de langere termijn.

Doelstelling van de voorgenomen activiteit

De doelstelling luidt als volgt:

Reconstructie van de N209 tussen de Veilingen ten zuiden van de A12 en de nog te realiseren Verlengde Australiëweg ten noorden van de A12, zodanig dat de gesignaleerde bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten duurzaam** worden opgelost. Hierbij zullen bestaande waarden en functies in het gebied zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk versterkt. Waar mogelijk zal aansluiting worden gezocht bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.*

* Met reconstructie wordt in dit kader bedoeld:

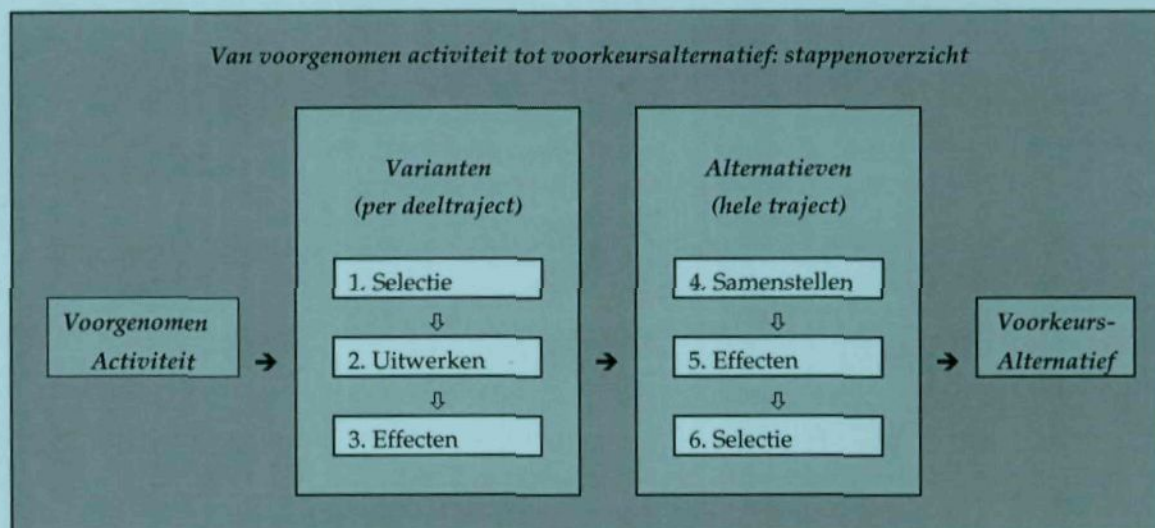
- vergroting van de capaciteit van de N209 zelf;
- het optimaliseren van bestaande en voorziene aansluitingen, inclusief aansluiting A12;
- het ongelijkvloers maken van de kruising van de N209 met de spoorlijn Gouda-Utrecht;
- het verbeteren van de voorzieningen voor het langzaam verkeer.

** Met duurzaam wordt in dit kader bedoeld:

- een oplossing waarbij zoveel mogelijk invulling wordt gegeven aan het duurzaam veilig principe;
- een oplossing waarbij de gesignaleerde knelpunten daadwerkelijk worden opgelost en niet simpelweg verplaatst;
- een oplossing voor de lange termijn met mogelijkheden voor verdere uitbouw (grote toekomstwaarde).

3. Van voorgenomen activiteit tot voorkeursalternatief

Voor de reconstructie van de N209 tussen de Veilingen ten zuiden van de A12 en de nog te realiseren Verlengde Australiëweg ten noorden van de A12 zijn meerdere oplossingen denkbaar. Het proces van voorgenomen activiteit (reconstructie) tot een concreet plan of voorkeursalternatief is in de Projectnota/MER in zes stappen doorlopen. Daarbij zijn eerst oplossingen ontwikkeld en beoordeeld voor een deel van het traject (varianten). Op basis hiervan zijn oplossingen voor het hele traject samengesteld (alternatieven). De zes doorlopen stappen zijn weergegeven in onderstaand schema en worden navolgend op hoofdlijnen beschreven.



4. Selecteren en uitwerken van varianten (stappen 1 en 2)

Tracékeuze

In het kader van het opstellen van een ruimtelijke structuurvisie voor Bleiswijk-Noord zijn in 1997 voor het knooppunt A12 - N209 drie opties onderzocht:

- reconstructie ter plaatse van het huidige knooppunt;
- verschuiving naar het westen, waarbij de N209 wordt gebundeld met de HSL-Zuid;
- verschuiving naar het oosten, tussen het huidige knooppunt en de Rotte.

Belangrijk nadeel van de verschuiving naar het westen is het grote ruimtebeslag op de voorziene bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid. Belangrijk nadeel van de verschuiving naar het oosten is de beperkte ruimte tussen de voorziene uitbreiding van de veilingen en de spoorlijn. Mede op basis van de bevindingen is tijdens bestuurlijk overleg op 7 januari 1998 besloten om de reconstructie van het knooppunt N209/A12 zoveel als mogelijk op de huidige locatie uit te voeren en de N209 zoveel mogelijk op het huidige tracé te laten liggen. Dit was ook het uitgangspunt in de Startnotitie.

Capaciteitsuitbreiding van de N209 zelf

Aangezien de verkeersintensiteiten in de periode 2001 tot 2015 verdubbelen tot verviervoudigen is integrale verbreding van de N209 naar 2 x 2 doorgaande rijstroken noodzakelijk om de bereikbaarheid van het gebied in de toekomst te kunnen garanderen. Aangezien sprake is van tenminste vier aansluitpunten met bijbehorende opstelstroken, wordt de N209 over een groot deel van het betreffende traject breder dan 2 x 2 rijstroken. De verbreding zal ten noorden van de A12 plaats vinden in westelijke richting om ruimtebeslag op het buurtschap Kruisweg te minimaliseren. Uitgangspunt bij de reconstructie is een duurzaam veilige inrichting. Dit betekent naast onder meer middenbermbeveiliging een gescheiden langzaam verkeersstructuur, zodanig dat landbouwverkeer geen gebruik hoeft te maken van de hoofdrijbaan en fietsers en voetgangers op meerdere locaties de N209, A12 en eventueel grotere zijwegen op (sociaal) veilige wijze ongelijkvloers kunnen passeren. Vanwege het grotere ruimtebeslag en de naar verwachting beperkte efficiëntie is bij de reconstructie niet uitgegaan van de inzet van doelgroepenstroken.

Kruising met het spoor en aansluiting van de A12

In de huidige situatie kruist de spoorlijn de N209 gelijkvloers en kruist de verhoogd liggende A12 over de N209 heen. In de Projectnota/MER zijn voor dit knooppunt tien varianten onderzocht, op basis van verschillende combinaties van de volgende deeloplossingen:

- ongelijkvloerse kruising van het spoor en de A12 door middel van een tunnel of een viaduct;
- aansluiting van de noordzijde van de A12 op de N209 door middel van een Haarlemmermeer zoals in de huidige situatie of een kwart klaverblad in het noordoostelijke kwadrant;
- aansluiting van de zuidzijde van de A12 op de N209 door middel van een Haarlemmermeer tussen de A12 en het spoor zoals in de huidige situatie of een kwart klaverblad in het zuidoostelijke of het zuidwestelijke kwadrant. Het kwart klaverblad kruist door middel van een viaduct over het spoor heen.

De combinatie van een viaduct met een haarlemmermeeraansluiting tussen de A12 en het spoor is niet als variant onderzocht vanwege de relatief hoge aanlegkosten. Aangezien inmiddels is besloten om zowel de A12 als het spoor voorlopig niet te verbreden, zijn

oplossingen waarbij het spoor wordt verhoogd (zodat de N209 min of meer op maaiveld kan blijven liggen) en oplossingen waarbij de A12 wordt verlaagd (zodat een minder hoog viaduct nodig is om de N209 over de A12 heen te laten kruisen) vanwege de hoge kosten niet langer opportuun. Deze kosten worden onder meer veroorzaakt door de omvangrijke maatregelen die tijdens de aanlegfase nodig zijn om het (trein)verkeer op deze nationale hoofdverbindingen niet te hinderen. Wel wordt, om kapitaalvernietiging te voorkomen, bij de reconstructie van de N209 voor wat betreft ruimtebeslag en de dimensionering van kunstwerken rekening gehouden met een eventuele toekomstige verbreding van de A12 in noordelijke richting en van het spoor in zuidelijke richting.

Aansluiting van de Zoetermeerselaan

Voorafgaand aan het opstellen van deze Projectnota/MER is reeds vastgesteld dat de afstand tussen de huidige aansluiting van de Zoetermeerselaan en de aansluiting van de noordzijde van de A12 te klein is voor voldoende verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de N209. Daar staat tegenover dat handhaven van de huidige ligging van de Zoetermeerselaan als uitgangspunt is gehanteerd in het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Hoefweg-Noord en het hieraan gekoppelde stedenbouwkundige matenplan. Derhalve zijn voor de aansluiting van de Zoetermeerselaan drie hoofdoplossingen onderzocht:

- een verschuiving in zuidelijke richting en integratie met de aansluiting A12;
- aansluiting op de huidige locatie;
- een verschuiving in noordelijke richting.

verschuiving in zuidelijke richting

De aansluiting van de Zoetermeerselaan wordt recht tegenover de aansluiting van de noordzijde van de A12 gesitueerd (kwart klaverblad). Omdat het nieuwe gecombineerde aansluitpunt erg zwaar zal worden belast, zijn twee varianten onderzocht:

- al het verkeer wordt gelijkvloers afgewikkeld;
- het verkeer afkomstig van de A12 en van de N209 ten zuiden van de A12 wordt door middel van een viaduct over de N209 heen geleid.

aansluiting op de huidige locatie

Voor aansluiting op de huidige locatie zijn drie varianten onderzocht:

- gelijkvloerse aansluiting;
- ongelijkvloerse volledige aansluiting;
- ongelijkvloerse halve aansluiting waarbij verkeer uit noordelijke richting met bestemming Hoefweg-Noord via de Verlengde Australiëweg wordt afgewikkeld.

verschuiving in noordelijke richting

De aansluiting van de Zoetermeerselaan wordt 300 à 400 meter in noordelijke richting verschoven. Hiervoor zijn twee varianten onderzocht:

- gelijkvloerse aansluiting;
- ongelijkvloerse halve aansluiting waarbij verkeer uit noordelijke richting met bestemming Hoefweg-Noord via de Verlengde Australiëweg wordt afgewikkeld.

Aansluiting van de Kruisweg/Voorlaan

Uitgangspunt voor de reconstructie is dat de Kruisweg/Voorlaan de N209 ongelijkvloers kruist en wordt aangesloten op de toekomstige ringweg rond het bedrijventerrein Hoefweg-Noord. Hiervoor zijn twee varianten onderzocht:

- een viaduct over de N209 heen, circa 160 meter ten noorden van de huidige aansluiting van de Kruisweg/Voorlaan;
- een tunnel onder de N209 door, circa 640 meter ten noorden van de huidige aansluiting van de Kruisweg/Voorlaan. Ten oosten van deze tunnel wordt een nieuwe verbindingsweg van circa 400 meter noordelijk om de bestaande bebouwing van het buurtschap Kruisweg heen gelegd. Inmiddels zijn door bewoners van het buurtschap Kruisweg voor deze verbindingsweg andere mogelijk kansrijke oplossingen aangedragen. Deze zijn nader onderzocht en komen aan bod bij punt 9 'Optimalisatie voorkeursalternatief'.

Aansluiting van de Verlengde Australiëweg

Voor de aansluiting van de in het kader van de VINEX-locatie Oosterheem nog te realiseren Verlengde Australiëweg zijn twee varianten onderzocht: een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse aansluiting.

Aansluiting van de Laan van Mathenesse en de veilingen

In het Bestemmingsplan bedrijfsterrein Hoefweg-Zuid is de nog te realiseren Laan van Mathenesse vastgelegd. Voorafgaand aan het opstellen van deze Projectnota/MER is reeds vastgesteld dat de afstand tussen de beoogde aansluiting van de Laan van Mathenesse en de aansluiting van de zuidzijde van de A12 te klein is voor voldoende verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de N209. Derhalve is gekozen voor een locatie circa 300 meter ten zuiden van de aansluiting zoals opgenomen in het Bestemmingsplan Hoefweg-Zuid. Deze afstand van 300 meter zal worden overbrugd door de ten westen van de N209 gelegen parallelweg op te waarderen en geschikt te maken voor het verkeer op de Laan van Mathenesse. Omdat nu nog niet zeker is of opwaardering van de parallelweg planologisch haalbaar is, wordt als terugvaloptie een ontsluitingsroute via de Violierenweg in het bestemmingsplan voor de Overbuurtsche polder opgenomen.

Vanwege de korte afstand tussen de alternatieve aansluiting van de Laan van Mathenesse en de huidige aansluiting van de Veilingen (circa 200 meter) zijn beide aansluitpunten verkeerskundig niet los van elkaar te regelen. Er zijn drie integrale varianten onderzocht:

- een gelijkvloerse bajonet aansluiting. De huidige gelijkvloerse aansluiting van de veilingen blijft gehandhaafd en wordt verkeerskundig gekoppeld met de gelijkvloerse, alternatieve aansluiting van de Laan van Mathenesse;
- een gelijkvloerse gecombineerde aansluiting. De aansluiting van de veilingen wordt verplaatst en fysiek gecombineerd met de alternatieve gelijkvloerse aansluiting van de Laan van Mathenesse. Aangezien dit aansluitpunt te zwaar wordt belast (grote opstellengtes en lange wachtrijen), wordt voor het verkeer op de N209 uit noordelijke richting met de veilingen als bestemming een tunnel onder de N209 gerealiseerd;
- een ongelijkvloerse gecombineerde aansluiting. De aansluiting van de veilingen wordt verplaatst en fysiek gecombineerd met de alternatieve ongelijkvloerse aansluiting van de Laan van Mathenesse.

5. Effectbeoordeling van varianten en samenstellen van alternatieven (stappen 3 en 4)

Integrale reconstructie-alternatieven

Per aansluitpunt zijn de integrale effecten van de in stap 2 uitgewerkte varianten globaal beschreven. Op basis van deze effectbeoordeling bleken de beide varianten met een tunnel onder de A12 en het spoor in combinatie met een haarlemmermeeraansluiting tussen de

A12 en het spoor niet realistisch. Deze varianten zijn derhalve niet nader onderzocht. De belangrijkste redenen hiervoor waren:

- verkeersonveiligheid: een kruising in een tunnel is niet veilig vanwege de beperkte zichtlijnen, met name bij het uitvallen van de verkeerslichten;
- hoge faseringskosten (als fasering al mogelijk is);
- technische haalbaarheid: door de steile taluds komt de stabiliteit van de spoorbaan en van de A12 in het geding;
- beperkte toekomstwaarde: toekomstige verdere capaciteitsuitbreiding is nauwelijks mogelijk.

Op basis van de overgebleven varianten zijn vervolgens vier integrale reconstructie-alternatieven samengesteld vanuit een viertal gezichtspunten of visies:

- de verkeersvisie. In deze visie wordt per deeltraject de variant gekozen waarmee de gesignaleerde verkeerskundige problemen in de huidige en in de toekomstige situatie naar verwachting het beste worden opgelost. Nadruk in deze visie ligt derhalve op bereikbaarheid en verkeersveiligheid;
- de milieu- en leefbaarheidsvisie. In deze visie wordt per deeltraject de variant gekozen waarbij de hinder en verstoring in de omgeving naar verwachting zo minimaal mogelijk is en de leefbaarheid in het buurtschap Kruisweg zo min mogelijk wordt aangetast;
- de ruimtelijke ordeningsvisie. In deze visie wordt per deeltraject de variant gekozen die naar verwachting het beste aansluit op de bestaande en de voorziene ruimtelijke functies;
- de aanleg- en faseringsvisie. In deze visie wordt per deeltraject de varianten gekozen die naar verwachting het gunstigste is uit oogpunt van aanleg- en faseringskosten, maakbaarheid en toekomstvastheid.

In de onderstaande tabel zijn de vier samengestelde alternatieven weergegeven. De varianten die vanuit geen van de vier visies de voorkeur genieten, hebben geen meerwaarde en zijn derhalve niet nader onderzocht.

Tabel S.1: Overzicht van de vier integrale reconstructie-alternatieven

Aansluitpunt / Kruising	Alternatieven			
	Verkeer	Milieu en leefbaarheid	Ruimtelijke ordening	Aanleg en fasering
Kruising A12/spoor	Tunnel	Tunnel	Tunnel	Tunnel
Aansluiting A12-zuid	Klaverblad ZO	Klaverblad ZO	Klaverblad ZO	Klaverblad ZO
Aansluiting A12-noord	Klaverblad NO	Haarlemmermeer	Klaverblad NO	Klaverblad NO
Zoetermeerselaan	Verschuiving zuiden Deels ongelijkvloers	Huidige locatie Gelijkvloers	Huidige locatie Gelijkvloers	Verschuiving noorden Gelijkvloers
Kruising Kruisweg/Voorlaan	Zuidelijk viaduct	Zuidelijk viaduct	Noordelijke tunnel	Noordelijke tunnel
Australiëweg	Ongelijkvloers	Gelijkvloers	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Laan van Mathenesse / Veilingen	Gecombineerd Ongelijkvloers	Bajonet Gelijkvloers	Bajonet Gelijkvloers	Bajonet Gelijkvloers

Nulalternatief

Voor het nulalternatief vormen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling het uitgangspunt. Onder autonome ontwikkeling worden de voorziene ontwikkelingen in het studiegebied verstaan in de periode tot het referentiejaar 2015 waarbij geen reconstructie van de N209 plaats vindt. Hierbij vormen vastgestelde overheidsbesluiten en beleidsvoornemens het uitgangspunt. Het relevante Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid is daartoe in deze Projectnota/MER beschreven. Aangezien in de huidige situatie reeds sprake is van capaciteitsproblemen op de N209, is het nulalternatief met twee nieuwe aansluitingen, een groot aantal voorziene ruimtelijke ontwikkelingen en geen capaciteitsuitbreiding van de N209 niet probleemoplossend. Dit alternatief is derhalve niet reëel en is uitsluitend gebruikt als referentiekader bij de effectbeschrijving van de integrale reconstructie-alternatieven.

6. Huidige situatie, autonome ontwikkeling en effecten (stap 5)

De huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten van de vier integrale alternatieven zijn beschreven. Daarbij is een onderverdeling gemaakt in verkeerskundige aspecten (mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid), milieu-aspecten (bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, geluid, trillingen, lucht en externe veiligheid), ruimtelijke functies (wonen, bedrijvigheid, landbouw en recreatie) en realisatiekosten. In de navolgende tabel is een totaaloverzicht van de effecten gepresenteerd.

De vier alternatieven verschillen voornamelijk in de mate waarin de gesignaleerde verkeerskundige problemen worden opgelost. Belangrijk onderscheidend aspect hierbij is de afstand tussen de aansluiting van de noordzijde van de A12 en de aansluiting van de Zoetermeerselaan: indien deze afstand onvoldoende is komen de doorstroming en de verkeersveiligheid in gevaar. De verschillen in effecten op het milieu en de ruimtelijke functies en de verschillen in realisatiekosten zijn relatief beperkt. Dit geldt niet voor de mate waarin wordt aangesloten op het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Hoefweg-Noord en het hieraan gekoppelde stedenbouwkundige matenplan: verschuiving van de aansluiting van de Zoetermeerselaan in noordelijke of in zuidelijke richting wordt duidelijk ongunstiger beoordeeld dan handhaving op de huidige locatie. De aansluiting van de Laan van Mathenesse is circa 300 meter zuidelijker gesitueerd dan in het bestemmingsplan Hoefweg-Zuid, maar dit geldt voor alle alternatieven en is derhalve niet onderscheidend.

7. Keuze van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het milieu- en leefbaarheidsalternatief is over het geheel genomen beoordeeld als het meest milieuvriendelijk alternatief. De verschillen tussen het milieu- en leefbaarheidsalternatief, het ruimtelijke ordeningsalternatief en het aanleg- en faseringsalternatief zijn echter beperkt. Het milieu- en leefbaarheidsalternatief scoort het gunstigste vanuit alle milieu- en leefbaarheidsaspecten, met uitzondering van verkeersveiligheid voor het snel- en langzaam verkeer.

Het verkeersalternatief scoort gunstiger vanuit verkeersveiligheid voor het snelverkeer vanwege het geringere aantal conflictpunten (minder en ongelijkvloerse aansluitpunten). De negatieve milieu-effecten van het verschuiven en ongelijkvloers maken van aansluitpunten hebben echter bij de keuze voor het MMA een groter gewicht gekregen dan de extra verbetering van de verkeersveiligheid voor het snelverkeer.

Tabel S.2: Totaaloverzicht van de beschreven effecten

Criteria	Verkeer	Milieu en leefbaarheid	Ruimtelijke ordening	Aanleg en fasering
Verkeersaspecten				
Capaciteit en doorstroming snelverkeer	+ / ++	0 / +	0 / -	+ / ++
Mogelijkheden parallelstructuur	++	+	++	++
Ontmoediging sluipverkeer Voorlaan	1.900	1.900	1.300	1.200
Bereikbaarheid openbaar vervoer	+ / ++	0 / +	0 / -	+ / ++
Verkeersveiligheid snelverkeer	++	+ / ++	0 / +	+ / ++
Conflictpunten langzaam en snelverkeer	++	+	++	++
Milieu-aspecten				
Aantasting grondwaterstromingen	-	0 / -	0 / -	0 / -
Risico's bodemverontreiniging	- / --	~	-	-
Aantasting beschermde soorten	-	0 / -	0 / -	0 / -
Versnippering/ruimtebeslag toekomstige natuurwaarden	- / --	0 / -	-	-
Verstoring toekomstige natuurwaarden	-	0 / -	0 / -	0 / -
Aantasting toekomstig landschapsbeeld	-	0 / -	0 / -	0 / -
Aantasting cultuurhistorische structuren	- / --	~	-	-
Aantasting cultuurhistorische elementen	-	0 / -	0 / -	0 / -
Risico aantasting archeologische waarden	- / --	~	-	-
Aantal woningen met meer dan 65 dB(A)	84	82	84	82
Aantal woningen met risico trillingshinder	43	42	42	42
Ruimtelijke functies				
Aantal te amoveren woningen	9	4	5	5
Aantasting woonkwaliteit Kruisweg	--	~	-	-
Amoveren bedrijfspanden	- / --	~	-	-
Aansluiting bestemmingsplan Hoefweg-N	--	0	+	-
Ruimtebeslag Overbuurtsche polder	- / --	~	-	-
Hinder recreanten	-	0 / -	0 / -	0 / -
Realisatiekosten				
Indicatie totale realisatiekosten (miljoen Euro)	92,0 + ?	91,9	85,6	87,1

Waar mogelijk kwantitatieve beoordeling. Voor het overige kwalitatieve beoordeling ten opzichte van de autonome situatie 2015 waarbij (tussenscores zijn ook mogelijk):

- ++ verbetering;
- + beperkte verbetering;
- 0 geen verandering;
- beperkte verslechtering;
- verslechtering.

In het milieu- en leefbaarheidsalternatief is sprake van een extra conflictpunt met de parallelwegstructuur voor het langzaam verkeer door de haarlemmermeeraansluiting aan de noordzijde van de A12. De negatieve milieu-effecten als gevolg van de aanleg van een kwart klaverblad aan de noordoostzijde (met name versnippering en ruimtebeslag binnen het voorziene groene Rottezoomgebied) hebben echter bij de keuze voor het MMA een

groter gewicht gekregen dan de negatieve veiligheidseffecten als gevolg van dit conflictpunt. Het fietsverkeer en de voetgangers kunnen de A12 en de oprit ten westen van de N209 ongelijkvloers passeren via de fietstunnel die reeds als onderdeel van de korte termijnoplossing in de autonome situatie wordt gerealiseerd. De gelijkvloerse kruising van het landbouwverkeer vraagt in het MMA echter speciale aandacht.

8. Keuze van het voorkeursalternatief (stap 6)

Het *aanleg- en faseringsalternatief* is door de projectgroep en de stuurgroep gekozen tot *voorkeursalternatief*. Dit alternatief biedt een duurzame oplossing voor de gesignaleerde verkeerskundige problemen. De effecten op het milieu en de ruimtelijke functies zijn acceptabel. Dit alternatief scoort ten aanzien van deze aspecten over het geheel iets ongunstiger dan het milieu- en leefbaarheidsalternatief, maar duidelijk gunstiger dan het verkeersalternatief. De strijdigheid met de door de gemeenten Bleiswijk beoogde ontwikkeling van het bedrijventerrein Hoefweg-Noord als gevolg van de in noordelijke richting verschoven aansluiting van de Zoetermeerselaan wordt als belangrijkste nadeel van dit alternatief gezien. Voor wat betreft indicatieve realisatiekosten is dit alternatief het op één na goedkoopste alternatief. Het verschil in aanlegkosten met het goedkoopste alternatief, het ruimtelijke ordeningsalternatief, is echter verwaarloosbaar. Door de projectgroep en de stuurgroep is geconcludeerd dat het aanleg- en faseringsalternatief het beste beantwoordt aan de geformuleerde doelstelling voor de reconstructie van de N209.

Bij het *milieu- en leefbaarheidsalternatief* en het *ruimtelijke ordeningsalternatief* zijn de effecten op het milieu en de ruimtelijke functies en zijn de aanlegkosten van een vergelijkbare orde, maar de verkeerskundige problemen worden onvoldoende duurzaam opgelost.

Bij het ruimtelijke ordeningsalternatief zorgt de zeer korte afstand tussen de aansluiting van de Zoetermeerselaan en de noordzijde van de A12 (circa 125 meter vanaf de stopstreep) voor bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsrisico's: weefbewegingen over meerdere rijstroken over korte afstand, de noodzakelijke verkeerskundige koppeling kan niet worden gerealiseerd en er kan geen bewegwijzering plaats vinden conform de hiervoor minimaal geldende richtlijnen.

Door de relatief korte afstand tussen deze beide aansluitpunten in het milieu- en leefbaarheidsalternatief (circa 320 meter) wordt de verkeerskundige toekomstwaarde van deze oplossing beperkt. Bovendien is in dit alternatief door de haarlemmermeeraansluiting aan de noordzijde van de A12 sprake van een extra conflictpunt met de parallelwegstructuur.

Het *verkeersalternatief*, met minder aansluitpunten en grotendeels ongelijkvloerse afwikkeling, voldoet het meest aan de verkeerskundige doelstelling en lost de gesignaleerde problemen met betrekking tot bereikbaarheid en verkeersveiligheid het beste op. Dit brengt echter wel de grootste ingreep in het gebied met zich mee met de hoogste aanlegkosten. Aangezien de verkeerskundige problemen ook duurzaam opgelost kunnen worden in het aanleg- en faseringsalternatief, met één kruispunt meer en een grotendeels gelijkvloerse afwikkeling, is het verkeersalternatief een 'te zware' oplossing. Daarbij komt nog dat het gecombineerde aansluitpunt voor de Zoetermeerselaan en de A12-noordzijde in het verkeersalternatief dermate zwaar wordt belast dat de reserve-capaciteit en dus de toekomstwaarde van deze toch al fors uitgevoerde aansluiting beperkt is. De afzonderlijke aansluiting van de Zoetermeerselaan en de verschuiving in noordelijke richting zoals opgenomen in het aanleg- en faseringsalternatief heeft een hogere toekomstwaarde.

Op de navolgende figuur is het voorkeursalternatief weergegeven. Daarbij zijn de beoogde, van de hoofdrijbaan gescheiden, routes voor landbouwverkeer (geel) en fietsers (groen) indicatief weergegeven. Bij de aansluiting van de Laan van Mathenesse is ook de terugvaloptie aangegeven: ontsluitingsroute van bedrijventerrein Hoefweg-Zuid via de Violierenweg.

In deze indicatieve structuur is de parallelweg voor het landbouwverkeer ten westen van de N209 geprojecteerd met in de tunnel onder de A12 en het spoor een aparte afgescheiden strook voor deze verkeerscategorie. In de indicatieve structuur kunnen fietsers en voetgangers de N209 ongelijkvloers kruisen bij het buurtschap Kruisweg, ten noorden en ten zuiden van de A12 en bij de veilingen. Daarnaast is zowel ten westen als ten oosten van de N209 een parallelle fietsroute voorzien met ongelijkvloerse kruisingen bij de Verlengde Australiëweg, de A12 inclusief de op- en afritten en de Laan van Mathenesse.

De routes voor het landbouwverkeer en voor de fietsers zullen in de praktijk niet altijd fysiek gescheiden zijn. Over delen van het traject zal gebruik worden gemaakt van een parallelweg met fietssuggestiestroken. De parallelstructuur is niet over de hele strekking uitsluitend voor langzaam verkeer bedoeld.

9. Mitigerende en compenserende maatregelen

Ondanks de stapsgewijze optimalisatie van varianten en alternatieven treden bij het meest milieuvriendelijke alternatief en het voorkeursalternatief nog negatieve effecten op. Navolgend wordt ingegaan op mogelijke extra maatregelen om de negatieve effecten te beperken (mitigeren) of te compenseren.

Verkeersveiligheid

Een verdere verbetering van de verkeersveiligheid kan worden verkregen door de scheiding tussen het langzaam- en snelverkeer te optimaliseren. Dit kan bijvoorbeeld door de parallelstructuur aan te vullen met extra ongelijkvloerse kruisingen voor het landbouw- en fietsverkeer.

Natuur, landschap en recreatie

In het gebied zijn geen door de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn beschermde gebieden aanwezig. In het gebied waar als gevolg van de beoogde reconstructie ruimtebeslag en verstoring optreedt is voor vaatplanten, vleermuizen, vogels, amfibieën en vissen nader veldonderzoek nodig. Indien uit dit nader veldonderzoek blijkt dat effecten op beschermde soorten vleermuizen, amfibieën en/of vissen te verwachten zijn, moet voor deze soorten ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Voor vogels kan vooralsnog geen ontheffing worden verkregen, wat betekent dat effecten moeten worden voorkomen of, als dat niet haalbaar blijkt, gecompenseerd. Met een kartering van de strandplaatsen kunnen de beschermde planten voor aanvang van de werkzaamheden worden verplaatst.

Door de autonome ontwikkelingen in het gebied zal het huidige landschapsbeeld nagenoeg verdwijnen. Aangezien de voorgenomen activiteit een voorziene reconstructie van een bestaande verbinding betreft zijn de effecten op het toekomstige landschapsbeeld beperkt. Ter plaatse van de veilingen blijft het huidige landschapsbeeld intact. In de bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en -Zuid en het kassengebied in de Overbuurtsche polder is rekening gehouden met de aanwezigheid van de te reconstrueren N209. Hier is geen sprake van aantasting van het toekomstige landschapsbeeld.

In het gebied ten oosten van de N209 en ten noorden van de veilingen wordt de groene verbindingszone Rottezoom gerealiseerd. Hiermee wordt onder meer beoogd om de ecologische en landschappelijke relaties te versterken middels beplanting. De daadwerkelijke inrichting van het gebied is echter nog niet vastgesteld. De reconstructie resulteert in beperkt ruimtebeslag en beperkte versnippering aan de rand van het voor de Rottezoom gereserveerde gebied; de verbindende functie van het gebied komt daarmee echter niet in gevaar. Deze effecten kunnen worden verminderd door de restruimtes binnen de kwart klaverbladen op geschikte wijze in te richten (bijvoorbeeld als plas-dras gebied) en één of meerdere verbindingen/onderdoorgangen te creëren naar de rest van het Rottezoomgebied. Daarmee kunnen ook de ten zuiden en parallel aan het spoor gewenste recreatieve relaties worden versterkt.

Archeologie

Ontgravingen ter plaatse van de oude ontginningsas langs de Hoefweg kunnen leiden tot aantasting van hier mogelijk aanwezige archeologische waarden. Derhalve zal ter plaatse van deze ontgravingen na de m.e.r.-fase archeologisch veldonderzoek plaats vinden.

Geluid

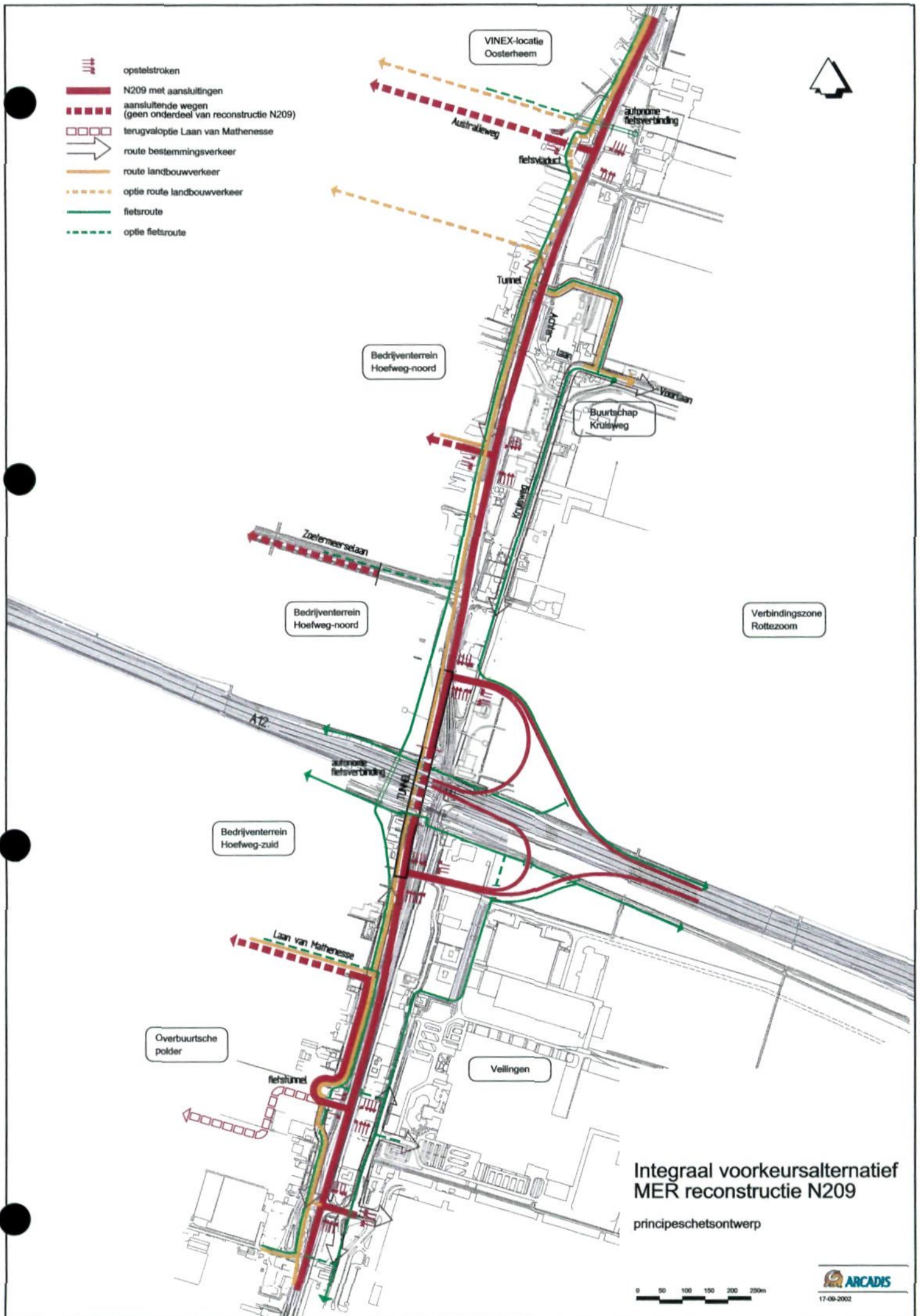
In de toekomstige situatie zal de geluidbelasting bij een aantal woningen de maximaal toegestane grenswaarde van 70 dB(A) overschrijden. Geluidsmaatregelen zijn dan ook noodzakelijk. Dit geldt zowel voor het MMA en het voorkeursalternatief als voor de autonome situatie. Bij toepassing van het door het CROW getoetste dubbellaags ZOAB kan naar verwachting bij alle woningen aan de maximaal toelaatbare waarde van 70 dB(A) worden voldaan. Ook kan een zogenaamd nieuwe generatie dubbellaags ZOAB worden toegepast, hiervan zal de geluidsreductie dan bepaald moeten zijn. Geluidsschermen kunnen worden toegepast om de geluidbelasting verder te reduceren. Het lijkt echter weinig opportuun om langs het gehele traject schermen te plaatsen, gezien de veelal verspreide ligging van de woningen, de beperkt beschikbare ruimte en de negatieve visuele effecten. Mogelijk is een scherm ter hoogte van het buurtschap Kruisweg wel een goede oplossing. Verder zullen voor vrijwel alle woningen in het gebied hogere grenswaarden moeten worden aangevraagd, aangezien de geluidbelasting vrijwel overal de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschrijdt. De nadere uitwerking van de geluidsmaatregelen is onderwerp van studie in de volgende fase van dit project (ontwerp-bestemmingsplan).

10. Optimalisatie voorkeursalternatief

Aanleiding

Van het voorkeursalternatief is op basis van een definitief ontwerp (DO) een kostenraming opgesteld. Hieruit bleek dat de geraamde kosten (circa 150 miljoen Euro) het op dat moment beschikbare realisatiebudget van circa 100 miljoen Euro fors overschreden. Met name de aansluiting van de N209 op de A12 blijkt fors duurder. De tunnel onder de A12 en het spoor en de afrit aan de zuidzijde van de A12 over het spoor heen vormen belangrijke kostenposten. De benodigde verplaatsing van een duinwaterleiding aan de zuidzijde van het spoor vormt een belangrijke financiële tegenvaller, mede omdat de fasering hierdoor wordt bemoeilijkt. Het is nauwelijks denkbaar dat de reconstructie van de N209 niet wordt uitgevoerd, omdat in dat geval de realisering van de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid en de VINEX-locatie Oosterheem onzeker worden. Derhalve is naarstig gezocht naar goedkopere alternatieven, waarbij eerdere uitgangspunten opnieuw ter discussie zijn gesteld. Uiteindelijk bleek slechts één optie kansrijk waarbij zowel de beoogde

-  opstelstroken
-  N209 met aansluitingen
-  aansluitende wegen
(geen onderdeel van reconstructie N209)
-  terugvaloptie Laan van Mathenesse
-  route bestemmingsverkeer
-  route landbouwverkeer
-  optie route landbouwverkeer
-  fietsroute
-  optie fietsroute



Integraal voorkeursalternatief MER reconstructie N209

principeschemasontwerp

kostenbesparing kan worden gerealiseerd als de doelstelling kan worden gehaald: het duurzaam oplossen van de gesignaleerde bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten.

Uitwerking geoptimaliseerd voorkeursalternatief

Voor het geoptimaliseerde voorkeursalternatief is het oorspronkelijke voorkeursalternatief (het aanleg- en faseringsalternatief) als uitgangspunt genomen, waarbij de nieuwe oplossing voor de aansluiting van de N209 op de A12 is opgenomen. Doordat na samenstelling van het oorspronkelijke voorkeursalternatief inspraak heeft plaats gevonden en een definitief ontwerp is vervaardigd, zijn ook enkele andere wijzigingen doorgevoerd. Op de navolgende figuur is het voorkeursalternatief weergegeven

het tracé

Naar aanleiding van de inspraak is er op verzoek van de gemeente Bleiswijk voor gekozen om de N209 ter plaatse van het buurtschap Kruisweg, globaal tussen de aansluiting van de A12 en de aansluiting van de Verlengde Australiëweg, 10 meter in westelijke richting te verschuiven. Zo ontstaat een smalle bufferzone tussen het buurtschap en de N209 die indien nodig kan worden benut voor geluidswerende voorzieningen.

aansluiting A12 en kruising spoor

Voor dit knooppunt is een volledig nieuwe oplossing uitgewerkt met de volgende kenmerken:

- verlaging van de A12 tot maaiveld (dezelfde hoogte als het spoor);
- beperkte verschuiving van de A12 in noordelijke richting waardoor goede fasering mogelijk is;
- kruising van de N209 over het spoor en de A12 heen middels een viaduct (kostenbesparing: geen tunnel meer nodig);
- aansluiting van de zuidzijde van de A12 op de N209 middels een Haarlemmermeer tussen de A12 en het spoor (kostenbesparing: geen kwart klaverblad over het spoor met verplaatsing van de hier gelegen duinwaterleiding meer nodig);
- aansluiting van de noordzijde van de A12 op de N209 middels een kwart klaverblad. Doordat dit klaverblad wat krapper wordt gedimensioneerd hoeft het aansluitpunt op de N209 niet in noordelijke richting te worden verschoven.

aansluiting Zoetermeerselaan

De aansluiting van de Zoetermeerselaan is gelijkvloers en wordt, evenals in het oorspronkelijke voorkeursalternatief, in noordelijke richting verschoven. Deze verschuiving is echter op verzoek van de gemeente Bleiswijk teruggebracht van circa 500 tot circa 320 meter. Dit is de afstand die minimaal nodig is uit oogpunt van bewegwijzering. Op deze wijze is de verschuiving beter te rijmen met het in opdracht van de gemeente Bleiswijk opgestelde Stedenbouwkundige Matenplan (SMP) voor het bedrijventerrein Hoefweg-Noord.

aansluiting Verlengde Australiëweg

Aansluiting van de Verlengde Australiëweg vindt gelijkvloers plaats conform het oorspronkelijke voorkeursalternatief.

aansluiting Laan van Mathenesse en de veilingen

Aansluiting van de Laan van Mathenesse en de veilingen vindt gelijkvloers plaats middels een bajonet conform het oorspronkelijke voorkeursalternatief. Daar in het geoptimaliseerde voorkeursalternatief het kwart klaverblad ten zuiden van het spoor is komen te vervallen is de afstand tussen de Laan van Mathenesse en de aansluiting van de A12 waarschijnlijk voldoende groot om de Laan van Mathenesse direct aan te sluiten op de in het bestemmingsplan Hoefweg-Zuid hiervoor gereserveerde locatie. Afzien van verschuiving van de aansluiting van de Laan van Mathenesse inclusief parallelweg is zowel uit oogpunt van kosten als uit oogpunt van milieu gunstiger. Vanwege de tijdsdruk op het project is deze oplossing in het MER nog niet nader onderzocht en uitgewerkt. Dit zal in een later stadium gebeuren. In het voorontwerp bestemmingsplan is deze oplossing niet onmogelijk gemaakt.

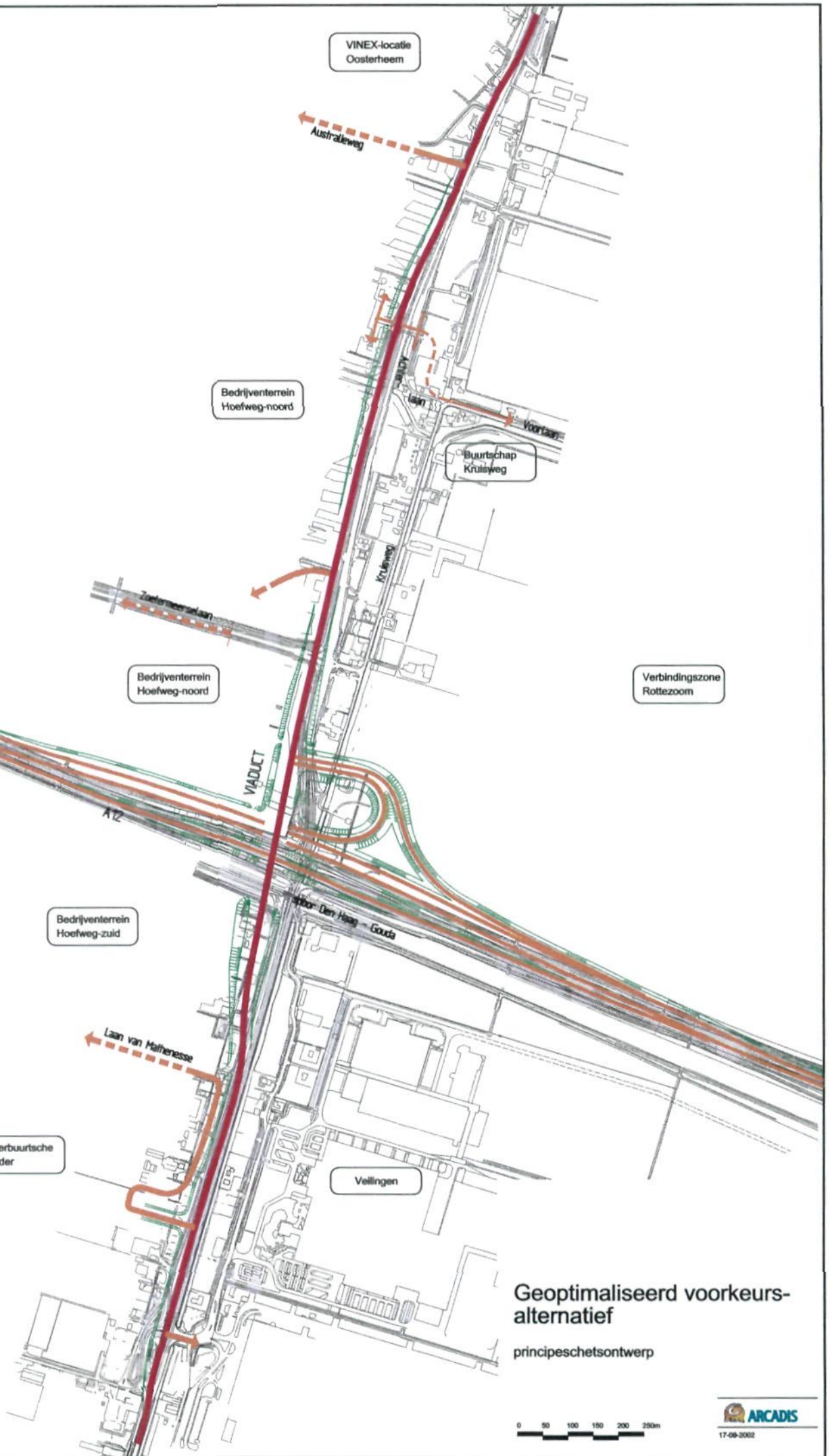
kruising Kruisweg/Voorlaan

De Kruisweg/Voorlaan zal de N209 kruisen middels een tunnel conform het oorspronkelijke voorkeursalternatief. Voor de verbinding tussen de Kruisweg en de Voorlaan en deze tunnel is in het oorspronkelijke voorkeursalternatief uitgegaan van de op dat moment meest voor de hand liggende oplossing: een vrij ruime boog om de hier gelegen (woon)bebouwing heen (noordelijke boog). Naar aanleiding van de inspraakreacties, overleg met buurtbewoners en nader onderzoek zijn twee nieuwe oplossingen naar voren gekomen: een vrij directe verbinding (de diagonaal) en een verbinding via de bestaande Achterlaan (de zuidelijke boog). De diagonaal geniet de voorkeur van de meeste bewoners. Omdat voor deze oplossing echter een tweetal bedrijven moeten worden verwijderd, is nog niet zeker dat deze oplossing ook haalbaar is. Derhalve is het voorontwerpbestemmingsplan zo opgezet dat alle drie de oplossingen nog mogelijk zijn. Om het MER niet nodeloos ingewikkeld te maken, is in het geoptimaliseerd voorkeursalternatief uitgegaan van de voorkeur van de meeste bewoners, de diagonaal.

Effectbeschrijving

De effecten van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief zijn op soortgelijke wijze beschreven als dat is gebeurd voor de vier oorspronkelijke alternatieven. In de navolgende tabel S3 is een totaaloverzicht gepresenteerd waarbij tevens de effectscores van het MMA (milieu- en leefbaarheidsalternatief) en het oorspronkelijke voorkeursalternatief (het aanleg- en faseringsalternatief) zijn weergegeven.

Belangrijkste reden voor optimalisatie van het voorkeursalternatief zijn de hoge realisatiekosten. Met het geoptimaliseerde voorkeursalternatief kan, in tegenstelling tot het oorspronkelijke MMA en voorkeursalternatief, waarschijnlijk binnen het realisatiebudget gebleven worden. Voor het overige vallen de effectscores van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief geheel binnen de marge tussen de effectscores van de vier oorspronkelijke alternatieven (zie tabel S2). Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief scoort beperkt gunstiger ten aanzien van de milieu-aspecten. De verschillen in effecten ten aanzien van de ruimtelijke functies zijn beperkt. Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief voldoet echter in mindere mate aan de doelstelling van de reconstructie: het duurzaam oplossen van de gesignaleerde bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. Belangrijk nadeel is het vormgeven van de zuidelijke aansluiting van de A12 als Haarlemmermeer en de korte afstand tussen de zuidelijke en noordelijke aansluiting (circa 150 meter). Zowel de lokale regeling van het zuidelijke aansluitpunt als de koppeling met het noordelijke aansluitpunt wordt moeilijker waardoor de afwikkeling slechter wordt. Er is nauwelijks restcapaciteit waardoor de toekomstwaarde beperkt is.



Geoptimaliseerd voorkeurs-alternatief

principeschemasontwerp



Tabel S3: Totaaloverzicht van de beschreven effecten

Criteria	MMA	Oorspronkelijk VA	Geoptimaliseerd VA
Verkeersaspecten			
Capaciteit en doorstroming snelverkeer	0 / +	+ / ++	0 / +
Mogelijkheden parallelstructuur	+	++	+
Afname intensiteiten Kruisweg/Voorlaan	1.900	1.200	1.200
Bereikbaarheid openbaar vervoer	0 / +	+ / ++	0 / +
Verkeersveiligheid snelverkeer	+ / ++	+ / ++	+ / ++
Conflictpunten langzaam en snelverkeer	+	++	+
Milieu-aspecten			
Aantasting grondwaterstromingen	0 / -	0 / -	0
Risico's bodemverontreiniging	-	-	0
Vernietiging biotoop huidige natuurwaarden	0 / -	0 / -	0 / -
Aantasting beschermde soorten	0 / -	0 / -	0 / -
Versnippering/ruimtebeslag toekomstige natuurwaarden	0 / -	-	-
Verstoring toekomstige natuurwaarden	0 / -	0 / -	0/-
Aantasting toekomstig landschapsbeeld	0 / -	0 / -	0/-
Aantasting geomorfologische elementen	0/-	0/-	0/-
Aantasting cultuurhistorische structuren	-	-	- / -
Aantasting cultuurhistorische elementen	0 / -	0 / -	0/-
Risico aantasting archeologische waarden	-	-	-
Aantal woningen met meer dan 65 dB(A)	82	82	83
Aantal woningen met risico trillingshinder	42	42	37
Aantasting luchtkwaliteit	0 / -	0 / -	0
Risico's vervoer van gevaarlijke stoffen	0 / +	0 / +	+
Risico's leidingen	0 / -	0 / -	0
Ruimtelijke functies			
Aantal te amoveren woningen	4	5	3
Aantasting woonkwaliteit Kruisweg	-	-	0 / -
Amoveren bedrijfspanden	-	-	-
Aansluiting bestemmingsplan Hoefweg-N	0	-	0 / -
Aansluiting bestemmingsplan Hoefweg-Z	-	-	-
Ruimtebeslag Overbuurtsche polder	-	-	-
Recreatieve ontsluiting	+	+	0 / +
Hinder recreanten	0 / -	0 / -	0 / -
Realisatiekosten			
Voldoen aan budget	--	-	0 / +

Waar mogelijk kwantitatieve beoordeling. Voor het overige kwalitatieve beoordeling ten opzichte van de autonome situatie 2015 waarbij (tussenscores zijn ook mogelijk):

++	verbetering;	-	beperkte verslechtering;
+	beperkte verbetering;	--	verslechtering.
0	geen verandering;		

Gezien het beperkte budget zijn er echter voor het knooppunt A12-N209 geen realistische oplossingen denkbaar waarbij dit verkeerskundige nadeel zich niet voordoet. Dit punt verdient bij de nadere uitwerking van het ontwerp veel aandacht.

Heroverweging meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In het geoptimaliseerde voorkeursalternatief zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd. Per wijziging is bekeken of opname in het MMA zinvol is.

een andere oplossing voor het knooppunt A12-N209

De nieuw uitgewerkte oplossing voor het knooppunt A12-N209 resulteert in (potentiële) milieuwinst en is opgenomen in het MMA.

Doordat geen tunnel onder de A12 en het spoor meer nodig is wordt minder bodem vergraven waardoor de risico's dat grondwaterstromingen worden beïnvloed en verontreinigingen worden vergraven kleiner zijn. De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn beperkter en een reserveringsstrook voor leidingen hoeft niet te worden verplaatst waardoor geen nieuwe woningen binnen de veiligheidszone vallen.

Ook de effecten op de luchtkwaliteit zijn beperkter aangezien er geen geconcentreerde uitstoot meer plaats vindt bij het begin- en eindpunt van de tunnel. Doordat aan de zuidzijde van het spoor geen kwart klaverblad meer nodig is hoeven minder woningen te worden geamoveerd. Bovendien is hierdoor de afstand tussen de Laan van Mathenesse en de aansluiting van de A12 waarschijnlijk voldoende groot om de Laan van Mathenesse direct aan te sluiten op de in het bestemmingsplan Hoefweg-Zuid gereserveerde locatie. Afzien van verschuiving van de aansluiting van de Laan van Mathenesse is uit oogpunt van milieu gunstiger, vooral omdat dan opwaardering van een parallelweg op korte afstand van woningen langs de N209 niet meer nodig is.

Nadelen van de nieuw uitgewerkte oplossing voor het knooppunt A12-N209 ten opzichte van het oorspronkelijke MMA zijn het beperkt grotere ruimtebeslag op de toekomstige verbindingszone Rottezoom door de noordelijke verschuiving van de A12 en de wat grotere aantasting van de oude ontginningsas De Hoefweg als cultuurhistorische structuur.

verschuiving N209 naar het westen tussen aansluiting A12 en Verlengde Australiëweg

Doordat in het geoptimaliseerde voorkeursalternatief het tracé van de N209 tussen de aansluiting van de A12 en de Verlengde Australiëweg tien meter in westelijke richting is verschoven zijn de aantasting van de woonkwaliteit en de risico's voor trillingshinder ter plaatse van het buurtschap Kruisweg beperkter. Hier staan vanuit milieu geen nadelen tegenover. De verschuiving is derhalve opgenomen in het MMA.

minimaliseren van de verschuiving van de aansluiting van de Zoetermeerselaan

In het oorspronkelijke MMA is uitgegaan van de huidige ligging van de Zoetermeerselaan. In het oorspronkelijke voorkeursalternatief is uitgegaan van een noordelijke verschuiving van deze aansluiting met 500 meter. In het geoptimaliseerde voorkeursalternatief is deze verschuiving geminimaliseerd tot circa 320 meter. De ligging van de Zoetermeerselaan heeft op zichzelf geen significante milieuconsequenties. Zoals hiervoor reeds beschreven wordt in het nieuw samen te stellen MMA uitgegaan van een afwijkende aansluiting van de N209 op de A12 met een kwart klaverblad aan de noordzijde. Indien deze oplossing wordt gecombineerd met de huidige ligging van de Zoetermeerselaan conform het oorspronkelijke MMA wordt de afstand tussen beide aansluitpunten sterk gereduceerd. Hierdoor komen zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid onder druk te staan, zoals reeds eerder beschreven bij de effecten van het ruimtelijke ordeningsalternatief. Met name vanwege de

negatieve verkeersveiligheidseffecten wordt in het nieuw samen te stellen MMA niet uitgegaan van de huidige ligging van de Zoetermeerselaan. In het geoptimaliseerde MMA is derhalve uitgegaan van verschuiving van de Zoetermeerselaan conform het geoptimaliseerde voorkeursalternatief (circa 320 meter).

directe verbinding tussen de Kruisweg/Voorlaan en de tunnel onder de N209

In het oorspronkelijke MMA wordt uitgegaan van een verbinding van de Kruisweg/Voorlaan met de ringwegstructuur rond het bedrijventerrein Hoefweg-Noord via een zuidelijk gelegen viaduct. In het oorspronkelijke en het geoptimaliseerde voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een noordelijke tunnel. Bij de nieuw ontwikkelde ontsluitingsopties van de noordelijke tunnelvariant (de zuidelijke boog en de diagonaal) is het belangrijkste milieuarargument tegen de noordelijke tunnelvariant, een extra doorsnijding van het landschap en de groene verbindingzone Rottezoom, niet meer valide. Derhalve is de noordelijke tunnelvariant in combinatie met de door de bewoners gewenste ontsluiting (de diagonaal) in het MMA worden opgenomen.

samenvattend

Alle optimalisaties van het voorkeursalternatief zijn gunstig beoordeeld uit oogpunt van milieu en zijn derhalve opgenomen in het MMA. Aangezien hiermee de verschillen tussen het oorspronkelijke MMA (het milieu- en leefbaarheidsalternatief) en het oorspronkelijke voorkeursalternatief (het aanleg- en faseringsalternatief) zijn opgeheven, is de eindconclusie dat het geoptimaliseerde voorkeursalternatief tevens het geoptimaliseerde MMA is.

Mitigerende en compenserende maatregelen

De reeds in relatie tot het oorspronkelijke MMA en voorkeursalternatief beschreven mitigerende en compenserende maatregelen zijn ook van toepassing op het geoptimaliseerde MMA en voorkeursalternatief. Daarbij wordt het volgende opgemerkt:

- Bij verbetering van de verkeersveiligheid door optimalisatie van de scheiding tussen langzaam- en snelverkeer is de inrichting van de parallelweg voor het landbouwverkeer bij de haarlemmermeeraansluiting tussen het spoor en de A12 een belangrijk aandachtspunt.
- Doordat ten zuiden van de A12 geen kwart klaverblad wordt gerealiseerd zijn de mogelijkheden om de uit oogpunt van recreatie, natuur en landschap gewenste relaties ten zuiden van het spoor te versterken beperkt.
- De aanleg van een geluidsscherm ter plaatse van het buurtschap Kruisweg ligt nu meer voor de hand omdat hier een bufferruimte van 10 meter wordt gerealiseerd.

10. Leemten in kennis en evaluatie

Bij het opstellen van deze Projectnota/MER is een beperkt aantal leemten in kennis geconstateerd. De aard en omvang van de leemten staan een goed oordeel over de positieve en negatieve effecten van de reconstructie van de N209 echter niet in de weg. De beschikbare informatie was ruim voldoende voor het zichtbaar maken van de verschillen tussen de varianten en alternatieven en het bereiken van het gestelde doel: het in het licht van de aanwezige functies en waarden selecteren van de meest optimale oplossing voor de reconstructie van de N209. Tijdens de verdere planvorming, tijdens de bestek- en uitvoeringsfase en bij het op te stellen evaluatieprogramma dient wel rekening te worden gehouden met deze leemten. In deze Projectnota/MER wordt een eerste aanzet voor een evaluatieprogramma gepresenteerd.

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 AANLEIDING MER

De (Nieuwe) Hoefweg maakt onderdeel uit van de provinciale N209. Het gebied waarin deze weg ligt verandert de komende jaren ingrijpend. Volop in ontwikkeling zijn:

- woningbouw: VINEX-locaties Oosterheem en Noordrand II en III;
- bedrijvigheid: nieuwe bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en -Zuid en uitbreiding van de Bloemenveiling en van de glastuinbouw in de Overbuurtsche polder;
- natuur en recreatie: groene verbindingzone Rottezoom.

Tegen deze achtergrond is de aansluiting van de N209 op de rijksweg A12 en de lokale/regionale toegang van en naar de N209 van grote betekenis. De huidige vormgeving van de weg is echter niet geschikt voor het verwerken van de steeds groter wordende verkeersstroom.

Uit diverse studies is gebleken dat capaciteitsuitbreiding van de N209 noodzakelijk is tussen de aansluiting van de veilingen aan de zuidzijde van de A12 en de nieuw te maken aansluiting van de Verlengde Australiëweg aan de noordzijde van de A12. De provincie Zuid-Holland, de gemeente Zoetermeer, de gemeente Bleiswijk en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (vertegenwoordigd door het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland) zijn voornemens maatregelen te treffen met als doel het optimaliseren van de verkeersafwikkeling op dit traject van de N209. De reconstructie is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 2002-2006 in de planstudiefase regionale/lokale infrastructuur [31]. De reconstructie wordt ruimtelijk vastgelegd in het bestemmingsplan.

1.2 PROCEDURE

Waarom een m.e.r.-procedure?

Op basis van het gestelde in het Besluit milieu-effectrapportage (1994 en wijziging 1999, onderdeel van de Wet Milieubeheer) [3, 4] is besloten om voor de reconstructie van de N209 de m.e.r.-procedure te doorlopen. In de Startnotitie [11] is een nadere onderbouwing van de noodzaak tot het doorlopen van de m.e.r.-procedure gegeven. De m.e.r.-plicht is gekoppeld aan het eerste besluit (tracébesluit of vaststellen ruimtelijk plan) dat voorziet in de mogelijke aanleg. In dit geval is dat de herziening van het vigerende bestemmingsplan. De te volgen procedure komt in hoofdstuk 3 'Beleid en procedure' uitgebreider aan de orde.

Startnotitie

Met de bekendmaking van de Startnotitie in november 1998 [11] is de m.e.r.-procedure formeel gestart. In de Startnotitie is een probleemanalyse en een globale gebiedsbeschrijving opgenomen. Tevens is de doelstelling gedefinieerd en zijn kansrijke oplossingen (alternatieven en varianten) beschreven. De Startnotitie heeft ten behoeve van de inspraak ter inzage gelegen bij de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Bleiswijk en Zoetermeer en bij Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland.

Projectnota/MER

Het opstellen van deze Projectnota/Milieu-effectrapport (Projectnota/MER) vormt de volgende stap in de procedure. Mede op basis van de Startnotitie en de inspraakreacties heeft de Commissie voor de Milieu-effectrapportage op 10 februari 1999 haar adviesrichtlijnen voor de inhoud van de Projectnota/MER uitgebracht [5]. De Gemeenteraad van Bleiswijk heeft de definitieve richtlijnen op 13 april 2000 vastgesteld [21]. Deze Projectnota/MER is aan de hand van de richtlijnen opgesteld en zal gebruikt worden als hulpmiddel bij de besluitvorming over de uiteindelijke herziening van het bestemmingsplan en ter onderbouwing van de reservering van de benodigde gelden in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). In de Projectnota/MER zijn de in de Startnotitie beschreven oplossingen met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding nader uitgewerkt, onderzocht op effecten en vergeleken. Hierbij is een integrale aanpak beoogd: naast milieuaspecten (MER) worden ook aspecten als recreatie en kosten behandeld (Projectnota). Dit maakt een evenwichtige en realistische vergelijking van de oplossingen mogelijk. Op basis van deze vergelijking is door de initiatiefnemers besloten welk alternatief de voorkeur heeft (projectbesluit voor het voorkeursalternatief). Dit voorkeursalternatief is vervolgens uitgewerkt in een voorontwerp bestemmingsplan. De Projectnota/MER en het voorontwerp bestemmingsplan zijn tenslotte ter aanvaarding voorgelegd aan de Gemeenteraad van Bleiswijk.

Inspraak

De Projectnota/MER en het voorontwerp-bestemmingsplan zijn na aanvaarding ervan door het Bevoegd Gezag (de gemeente Bleiswijk) gelijktijdig gepubliceerd en gedurende tenminste vier weken ter inzage gelegd ten behoeve van de inspraak. Opmerkingen kunnen slechts betrekking hebben op het niet voldoen van de inhoud van deze Projectnota/MER aan de daarvoor wettelijk gestelde regels en de opgestelde richtlijnen of op onjuistheden in het rapport.

Omdat het voorontwerp bestemmingsplan niet tijdig gereed was, heeft voor beslismoment 4 in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) voorafgaand aan de formele inspraak een extra inspraakronde plaats gevonden waarbij een eindconcept van de Projectnota/MER ter visie is gelegd.

Bestemmingsplan

Het streven is om eind 2002, of zoveel eerder als mogelijk, het definitieve bestemmingsplan te kunnen vaststellen en ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland te kunnen indienen.

Initiatiefnemers

Als initiatiefnemers voor de reconstructie van de N209 treden op:

- Provincie Zuid-Holland;
- Gemeente Bleiswijk;
- Gemeente Zoetermeer;
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, vertegenwoordigd door Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland

De coördinatie is in handen van:

Provincie Zuid-Holland
Directie Ruimte en Mobiliteit
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Bevoegd gezag

De Projectnota/MER dient ter onderbouwing van de te nemen besluiten inzake de benodigde bestemmingsplanherziening. Deze besluiten worden genomen door het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag in het kader van het bestemmingsplan is:

Gemeente Bleiswijk
Postbus 1
2665 ZG Bleiswijk

Stuurgroep, projectgroep en klankbordgroep

Alle belangrijke keuzes (waaronder het voorkeursalternatief) zijn bestuurlijk vastgesteld door een speciaal voor dit project ingestelde stuurgroep N209. Deze Projectnota/MER is inhoudelijk in nauwe samenwerking met een projectgroep opgesteld. In de stuurgroep en de projectgroep waren zowel de initiatiefnemers als Railinfrabeheer (RIB) en de Stadsregio Rotterdam (agendalid van de stuurgroep) vertegenwoordigd. Naast de formele inspraak zijn belanghebbenden informeel op de hoogte gehouden door middel van een zogenoemde klankbordgroep. In deze klankbordgroep hadden vertegenwoordigers van diverse belangengroeperingen zitting (bewoners, bedrijven). De samenstelling en taken van de stuurgroep, de projectgroep en de klankbordgroep zijn nader beschreven in hoofdstuk 3.

1.3

LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 worden de voorgeschiedenis en achtergronden van het project, de problemen die ten grondslag liggen aan het initiatief en het doel dat met de voorgenomen reconstructie wordt beoogd beschreven.

In hoofdstuk 3 komen de beleidskaders, de procedures en de overlegstructuur in het kader van het project aan bod.

In hoofdstuk 4 wordt de voorgenomen activiteit nader uitgewerkt. Eerst wordt ingegaan op de selectie voorafgaand aan deze Projectnota/MER. Vervolgens worden deeloplossingen (varianten) per trajectdeel uitgewerkt en op effecten beoordeeld. Tenslotte worden vier integrale oplossingen (alternatieven) voor het hele traject samengesteld.

In hoofdstuk 5 worden de huidige situatie en de autonome ontwikkeling van het studiegebied beschreven. Dit vormt de basis voor de beschrijving van de effecten van de vier integrale reconstructie-alternatieven.

In hoofdstuk 6 worden de effecten van de vier alternatieven vergeleken en worden een meest milieuvriendelijk alternatief en een voorkeursalternatief uitgewerkt.

In hoofdstuk 7 worden het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief geoptimaliseerd.

In hoofdstuk 8 zijn de leemten in kennis en een eerste aanzet voor een evaluatieprogramma opgenomen.

Literatuurverwijzingen worden in deze Projectnota/MER met behulp van een nummer tussen haken weergegeven [...]. Dit nummer correspondeert met de nummers vóór de literatuuraanduidingen in de achter in dit rapport opgenomen literatuurlijst (bijlage 1). In bijlage 8 is een verklarende woordenlijst opgenomen. De overige bijlagen bevatten nadere inhoudelijke informatie ter onderbouwing van deze Projectnota/MER.

HOOFDSTUK 2

Probleem en doel

2.1 VOORGESCHIEDENIS EN ACHTERGRONDEN

De N209 ligt ten oosten en min of meer parallel aan de A4 in hoofdzakelijk landelijk, ruraal gebied. De provinciale N209 vormt van zuid naar noord een verbinding tussen de:

- A13 respectievelijk de A20 bij Rotterdam;
- A12 ter hoogte van Zoetermeer;
- N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn.

Het knooppunt van de N209 en de A12 is van regionaal belang door de koppeling tussen de oost-west verbinding, de A12, en de noord-zuid verbinding, de N209. De provinciale N209 is een gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke stroomfunctie.

In 1997 is in opdracht van de gemeente Bleiswijk de Structuurvisie Bleiswijk-Noord opgesteld [19, 22]. Het betreft een integrale ruimtelijke visie waarbij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid wordt gekoppeld aan de aanleg van de HSL-Zuid en de ZoRo-lijn, de ontwikkeling van de VINEX-locatie Oosterheem, het Bentwoud en een glastuinbouwlocatie, de mogelijke verbreding van de A12 en de spoorlijn Den Haag-Utrecht en uitbreiding van het veilingencomplex. Geconstateerd wordt dat deze ruimtelijke ontwikkelingen alleen mogelijk zijn als de aansluiting van de N209 op de A12 gereconstrueerd wordt en de capaciteit van de N209 zelf wordt vergroot. Hiervoor zijn drie opties onderzocht, waarbij de aansluiting A12-N209 respectievelijk in westelijke richting of in oostelijke richting wordt verplaatst of op de huidige locatie blijft liggen. Geconcludeerd wordt dat alleen een reconstructie van het aansluitpunt op de huidige locatie realistisch is. Voor een omschrijving van de argumenten wordt verwezen naar paragraaf 4.2 'Selectie voorafgaand aan het MER'. Mede op basis van de bevindingen is tijdens bestuurlijk overleg op 7 januari 1998 besloten om de reconstructie van het knooppunt N209/A12 zoveel als mogelijk op de huidige locatie uit te voeren en de N209 zoveel mogelijk op het huidige tracé te laten liggen.

Sinds het opstellen van de Structuurvisie is de m.e.r.-procedure doorlopen voor de VINEX-locatie Oosterheem en de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid en zijn de betreffende bestemmingsplannen opgesteld en goedgekeurd. Tevens heeft een uitbreiding van het veilingencomplex plaats gevonden. Voor de ontwikkeling van een glastuinbouwlocatie in de Overbuurtsche polder is recent een MER en een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld (in procedure).

Na het opstellen van de startnotitie voor de reconstructie van de N209 heeft een verkeerskundige analyse plaats gevonden en zijn schetsontwerpen en indicatieve kostenramingen vervaardigd [6, 7, 8]. Op basis hiervan heeft een nadere inperking van de mogelijke oplossingen plaats gevonden [12] (zie paragraaf 4.2 'Selectie voorafgaand aan het MER' voor een nadere uitwerking).

2.2 PROBLEEMSTELLING

2.2.1 KNELPUNTEN IN DE HUIDIGE SITUATIE

Op het betreffende traject van de N209 zijn in de huidige situatie drie aansluitpunten aanwezig:

- de gecombineerde aansluiting van de Zoetermeerselaan (verbinding richting Zoetermeer) en de Kruisweg/Voorlaan (ontsluiting van het buurtschap Kruisweg en sluiproute richting Moerkapelle);
- aansluiting van de noord- en zuidzijde van de A12;
- aansluiting van de ten oosten van de N209 gelegen veilingen.

Op basis van telgegevens zijn voor een gemiddelde werkdag in 2001 onder meer de volgende etmaalintensiteiten afgeleid (zie paragraaf 5.2.1 'Mobiliteit'):

- op de N209 12.400 motorvoertuigen tussen de aansluiting van de Zoetermeerselaan en de A12-Noord, 15.700 tussen de A12-noord en de A12-Zuid en 20.900 tussen de A12-Zuid en de veilingen;
- op de Zoetermeerselaan 7.700 motorvoertuigen.

De capaciteit is bij alle drie de aansluitpunten in de huidige situatie reeds onvoldoende om het verkeer tijdens de spits filevrij te kunnen verwerken. Vooral de gelijkvloerse spoorwegovergang direct ten zuiden van de A12 vormt een probleem door de vele sluitingen.

Bezien vanuit het concept 'Duurzaam Veilig' laat de vormgeving van de N209 te wensen over, voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Zo kan fietsverkeer de N209 alleen gelijkvloers oversteken (afgezien van een fietstunnel ter plaatse van het buurtschap Kruisweg). Ook ontbreekt ten noorden van de A12 een doorlopende parallelweg waardoor er diverse in- en uitritten zijn op de N209. Landbouwverkeer moet om de A12 te passeren gebruik maken van de N209. Dat de veiligheid van de aansluiting van de N209 op de A12 te wensen over laat blijkt uit het feit dat dit kruispunt voor de periodes 1996-1998 en 1997-1999 als een 'black-spot' is aangemerkt [42]. Dit houdt in dat over een periode van drie jaar in totaal tenminste zes verkeersongevallen met dodelijke afloop of lichamelijk letsel hebben plaatsgevonden.

Navolgend worden de knelpunten per aansluiting besproken.

N209-A12

De capaciteit van de kruising N209-A12 is al geruime tijd onvoldoende om het verkeersaanbod zonder congestie te verwerken. De belangrijkste oorzaken zijn:

- de hoge verkeersintensiteiten op de N209;
- de gelijkvloerse spoorwegovergang bij het kruispunt;
- de aanwezige aansluitende busbanen krijgen prioriteit;
- gelijkvloerse fietsoversteken bij de kruispunten;
- de gecombineerde rechtdoor/linksafstrook onder het viaduct in noordelijke richting;
- weinig opstelruimte tussen de beide op- en afritten onder het viaduct waardoor terugslag van wachtend verkeer richting de A12 plaats vindt;
- aanwezigheid van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van de N209.

N209-Veilingen

Verkeer van en naar de veilingen alsmede kruisend langzaam verkeer wordt via de aansluiting van de veilingen op de N209 verwerkt. De huidige vormgeving van dit kruispunt volstaat niet om het huidige verkeersaanbod te verwerken.

N209-Zoetermeerselaan

Het kruispunt van N209-Zoetermeerselaan bestaat uit de gelijkvloerse aansluiting van de Zoetermeerselaan uit het westen en de Kruisweg/Voorlaan uit het oosten op de N209. De Kruisweg/Voorlaan vormt naast de aansluiting Zevenhuizen een ontsluitingsmogelijkheid vanuit Moerkapelle richting de A12 en Den Haag. Het verkeer op de Kruisweg/Voorlaan kan voor een groot deel als sluipverkeer worden aangeduid. Op de Kruisweg/Voorlaan is sprake van congestievorming in de ochtendspits. Ook op de Zoetermeerselaan treedt in de ochtend- en avondspits congestie op, omdat deze weg als ontsluitingsroute vanuit Zoetermeer wordt gebruikt.

2.2.2

VERKEERSAANTREKKENDE ONTWIKKELINGEN

In het gebied zijn een aantal verkeersaantrekkende ontwikkelingen voorzien die van invloed zijn op de N209. Navolgend worden achtereenvolgens de primaire, de secundaire en de mogelijke verkeersaantrekkende ontwikkelingen behandeld. In figuur 2.1 zijn de belangrijkste autonome stedelijke ontwikkelingen in het studiegebied weergegeven (de als ondergrond gebruikte luchtfoto is gevlogen in juni 2000).

Primaire verkeersaantrekkende ontwikkelingen

VINEX-locatie Oosterheem

Ten oosten van Zoetermeer zullen circa 8.000 woningen vrijrijzen. De ontsluiting vindt onder andere plaats via de nog te realiseren Verlengde Australiëweg inclusief een nieuwe aansluiting op de N209.

VINEX-locaties Noordrand II en III

Even ten zuiden van Bleiswijk en ten noorden van Rotterdam zullen een tweetal VINEX-locaties met 12.500 woningequivalenten, 80 tot 100 hectare bedrijventerrein en circa 50.000 m² kantoorvloeroppervlak gerealiseerd worden. De ontsluiting van deze locaties zal via de nog aan te leggen N470 en de N209 plaatsvinden.

Bedrijventerreinen Hoefweg Noord en -Zuid

De bedrijventerreinen zullen ten noorden en ten zuiden van de A12 worden aangelegd en bevinden zich ten westen van de N209.

Hoefweg-Noord krijgt een regionale functie en heeft een netto oppervlakte van circa 90 hectare (139 hectare bruto). Hiervan wordt 66 hectare vooral gereserveerd voor de sectoren 'transport en distributie' en 'reguliere bedrijven' en maximaal 20 hectare voor kleinschalige representatieve bedrijven. De ontsluiting van Hoefweg Noord zal via de bestaande Zoetermeerselaan plaatsvinden. De Zoetermeerselaan sluit vervolgens aan op de N209 en de N470 in Zoetermeer.

Hoefweg-Zuid krijgt een meer locale functie voor bedrijven die zijn gelieerd aan de glastuinbouw en transport- en distributiebedrijven. Dit terrein heeft een netto oppervlak van circa 50 hectare (83 hectare bruto). Ontsluiting vindt plaats via de nog te realiseren Laan van Mathenesse en vervolgens via de N209 en de N470 in Zoetermeer.

Veilingen

Ten zuidoosten van het knooppunt N209 – A12/spoor liggen twee veilingen: Flora Holland en de Greenery. Flora Holland breidt momenteel uit. Het gaat om circa 30 hectare waarvan 80% wordt bebouwd. De veilingen zijn een sterke verkeersproducent door de vrijwel continue aan- en afvoer van te veilen en geveilde goederen via de bestaande aansluiting op de N209.

Secundaire verkeersaantrekkende ontwikkelingen

Glastuinbouwgebieden Overbuurtsche polder en Klappolder

Het glastuinbouwgebied ten westen van de N209 en ten zuiden van de A12 zal de komende jaren uitbreiden. De ontsluiting van de Overbuurtsche polder vindt plaats via een aantal wegen in het gebied zelf (onder andere Violierenweg en Anjerlaan) richting de N209 en Zoetermeer. Voor dit gedeelte van de Klappolder zal de ontsluiting via de bestaande aansluiting van de veilingen op de N209 plaatsvinden.

Rottezoom

Provincie en Rijk hebben besloten om ten oosten van de N209 de groene verbindingszone Rottezoom te realiseren (500 tot 780 hectare). Dit gebied krijgt onder meer een recreatieve functie. De ontsluiting van dit gebied zal via de N209 plaatsvinden. De daadwerkelijke inrichting van het gebied is nog in ontwikkeling en nog niet vastgesteld.

Mogelijk verkeersaantrekkende ontwikkelingen

N11

De realisatie van de N11 van Bodegraven tot Alphen aan de Rijn zal mogelijk een beperkte verkeersaantrekkende werking voor de N209 tot gevolg hebben.

A13/16

De A13/16 vormt de verbinding tussen de A13 en de A20 aansluitend op de A16 (Terbregseplein) rond het Noordrand I gebied. De aanleg van de A13/16, in combinatie met de Noordrandontwikkelingen, heeft een verhogend effect op de verkeersintensiteit op de N209, met name ter plaatse van Bergschenhoek. De A13/16 is momenteel echter nog in de verkenningsfase. Met dit project is bij de verkeersprognoses ten behoeve van deze Projectnota/MER nog geen rekening gehouden.

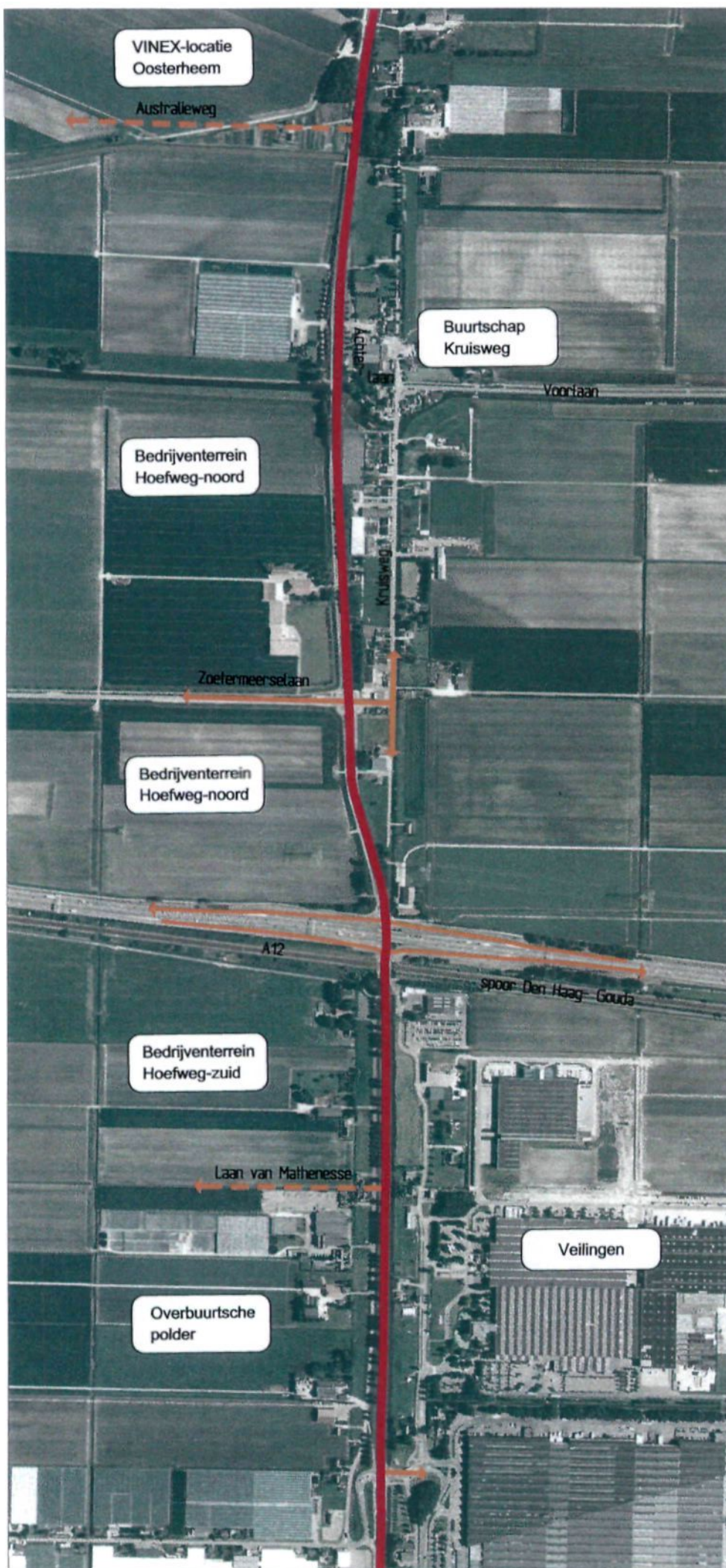
2.2.3

KNELPUNTEN IN DE TOEKOMSTIGE SITUATIE

Gemotoriseerd verkeer laat in Nederland een forse groei zien: naar verwachting tussen de 35 en 70% over de periode 1990 – 2010 [29]. Uitgaande van deze autonome groei en de verkeersaantrekkende ruimtelijke ontwikkelingen zoals in voorgaande paragraaf is beschreven, zullen de verkeersafwikkelingsproblemen op de N209 toenemen.

Uit in het kader van deze Projectnota/MER uitgevoerde modelberekeningen blijkt dat ook (zie paragraaf 5.2.1 'Mobiliteit' voor een toelichting). Voor 2015 zijn op de N209 de volgende intensiteiten berekend (motorvoertuigen per etmaal, van noord naar zuid):

- Op de N209 tussen de aansluiting van de Zoetermeerselaan en de noordelijke aansluiting van de A12 circa 49.900. Dit betekent ruim een verviervoudiging van de huidige intensiteiten (in 2001 was de intensiteit circa 12.400).



Figuur 2.1:
Overzicht

Huidige situatie en
Autonome ontwikkeling



- Op de N209 tussen de noordelijke en de zuidelijke aansluiting van de A12 circa 45.700. Dit betekent bijna een verdrievoudiging van de huidige intensiteiten (in 2001 was de intensiteit circa 15.700).
- Op de N209 tussen de zuidelijke aansluiting van de A12 en de veilingen circa 39.700. Dit betekent bijna een verdubbeling van de huidige intensiteiten (in 2001 was de intensiteit circa 20.900).
- Op de Zoetermeerselaan circa 24.500. Dit betekent ruim een verdrievoudiging van de huidige intensiteiten (in 2001 was de intensiteit circa 7.700).

Uit de resultaten van de modelberekeningen blijkt ook dat sprake is van een lokaal probleem wat reconstructie van uitsluitend het traject tussen de te realiseren aansluiting van de Verlengde Australiëweg en de bestaande aansluiting van de veilingen rechtvaardigt. Het aandeel van het verkeer met een herkomst of bestemming binnen de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en -Zuid, de VINEX-locatie Oosterheem, de veilingen en Bleiswijk beslaat tussen de 49 en 85% van de totale verkeersstroom op de N209. Het grootste deel van het verkeer met een bestemming binnen het studiegebied komt het studiegebied binnen via de A12 en het grootste deel van het verkeer met een herkomst binnen het studiegebied verlaat het studiegebied via de A12. Het aandeel van het doorgaande verkeer in de totale verkeersstroom op de N209 is relatief klein: 15 tot 51%.

Uit de resultaten van de modelberekeningen blijkt tevens dat het aandeel intern verkeer op de N209 verwaarloosbaar is (dit is verkeer met een herkomst en bestemming binnen het studiegebied). Het capaciteitsprobleem kan dus niet (deels) worden opgelost door een oplossing te zoeken voor het interne verkeer, zoals een aparte tunnel onder het spoor en de A12 voor het verkeer tussen de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en -Zuid.

Om het verkeersaanbod beter te kunnen verwerken is voor de aansluiting van de A12 op de N209 een korte termijnoplossing uitgewerkt. Deze oplossing bevindt zich reeds in de definitieve ontwerpfase en zal in de periode 2002 - 2004 worden gerealiseerd. Kenmerken van deze oplossing zijn:

- het fietsverkeer wordt omgeleid en passeert ongelijkvloers de spoorweg en de A12;
- het rechtdoorgaande verkeer en linksafslaande verkeer vanuit Rotterdam wordt gescheiden;
- de opstellengte op de afrit vanuit Utrecht wordt verlengd (noordelijke afrit);
- onder het viaduct wordt voor het rechtdoorgaande verkeer in de richting van Rotterdam een extra rijstrook aangelegd (twee extra opstelstroken onder het viaduct).

De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid zullen bij dit aansluitpunt door deze maatregelen (tijdelijk) verbeteren. Toch bieden deze maatregelen onvoldoende structurele oplossing voor de langere termijn. De groei van het verkeer maakt verdere capaciteitsuitbreiding noodzakelijk.

In relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen zijn twee nieuwe aansluitingen op de N209 voorzien. Het betreft de Verlengde Australiëweg voor de ontsluiting van de VINEX-locatie Oosterheem en de Laan van Mathenesse voor het bedrijventerrein Hoefweg-Zuid. Door de ruimtelijke ontwikkelingen verandert de omgeving van de N209 van landelijk naar min of meer bebouwd gebied.

De belangrijkste problemen in de toekomstige situatie als gevolg van de hogere verkeersintensiteiten en de twee nieuwe aansluitingen zijn bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Verkeersafwikkeling/bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de bestaande en nieuw geplande bedrijventerreinen en de nieuwe VINEX-locatie is voor gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer niet te waarborgen met de huidige verwerkingscapaciteit van de N209. De verkeersafwikkeling verslechtert in de toekomst.

Verkeersveiligheid

De in de huidige situatie reeds vanuit het concept 'Duurzaam Veilig' als onvoldoende beoordeelde verkeersveiligheidssituatie zal verder verslechteren. Het aantal letselongevallen is reeds bovengemiddeld en zal verder toenemen. Belangrijke tekortkomingen zijn:

- het ontbreken van middenbermbeveiliging in combinatie met parallelwegvoorzieningen. Landbouwverkeer moet om de A12 te kunnen passeren gebruik maken van de N209;
- de toename van het aantal verkeersonveilige gelijkvloerse aansluitingen op korte afstand van elkaar;
- het ontbreken van voldoende ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer.

2.3

DOELSTELLING

De doelstelling van de voorgenomen activiteit luidt:

Reconstructie* van de N209 tussen de Veilingen ten zuiden van de A12 en de nog te realiseren Verlengde Australiëweg ten noorden van de A12, zodanig dat de gesignaleerde bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten duurzaam** worden opgelost. Hierbij zullen bestaande waarden en functies in het gebied zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk versterkt. Waar mogelijk zal aansluiting worden gezocht bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.

* Met reconstructie wordt in dit kader bedoeld:

- vergroting van de capaciteit van de N209 zelf (bijvoorbeeld verbreding naar 2 x 2 rijstroken met bijbehorende opstelstroken en eventueel doelgroepstroken en/of parallelwegen);
- het verbeteren van de bestaande aansluitingen (op- en afritten naar/van de A12, aansluiting veilingen en aansluiting Zoetermeerselaan-Kruisweg/Voorlaan);
- het optimaliseren van de reeds voorziene aansluiting van de Verlengde Australiëweg en van de Laan van Mathenesse op de N209;
- het ongelijkvloers maken van de N209 met de spoorlijn Gouda-Utrecht;
- het verbeteren van de voorzieningen voor het langzaam verkeer.

** Met duurzaam wordt in dit kader bedoeld:

- een oplossing waarbij zoveel mogelijk invulling wordt gegeven aan het duurzaam veilig principe;
- een oplossing waarbij de gesignaleerde knelpunten daadwerkelijk worden opgelost en niet simpelweg verplaatst;
- een oplossing voor de lange termijn met mogelijkheden voor verdere uitbouw (grote toekomstwaarde).

HOOFDSTUK

3 Beleid en procedure

Voor de reconstructie van de provinciale weg N209 wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. Deze Projectnota/MER dient ter onderbouwing van de reservering van de benodigde gelden in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en de benodigde bestemmingsplanherziening. De bedoeling is om de procedure voor herziening van het bestemmingsplan gelijk op te laten lopen met de m.e.r.-procedure.

In paragraaf 3.1 wordt het relevante beleidskader beschreven. In paragraaf 3.2 worden de te doorlopen procedures in het kader van het MIT en de m.e.r. nader beschreven. In paragrafen 3.3 tot en met 3.5 zijn de samenstelling en de taken van de bij de opstelling van deze Projectnota/MER betrokken projectgroep, stuurgroep en klankbordgroep toegelicht.

3.1**BELEIDSKADER**

In deze paragraaf worden de relevante beleidsplannen en regelgeving beschreven die direct of indirect van invloed zijn op de reconstructie van provinciale weg N209. Het voornaamste zijn de vastgestelde plannen en regelgeving die kaderstellend kunnen zijn voor het verder ontwikkelen van varianten en alternatieven. In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de relevante beleidsplannen. Achtereenvolgens worden het Europees beleid en de relevante beleidsplannen van de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en de gemeentes behandeld.

3.1.1**EUROPEES BELEID**

In het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn door de Nederlandse overheid gebieden aangewezen als speciale beschermingszone (sbz). Voor deze gebieden is een beschermingsregime van kracht. Dit beschermingsregime houdt in dat er voor gezorgd moet worden door de Lidstaten dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszone niet verslechtert en er geen storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen voor zover die factoren, gelet op de doelstellingen van deze richtlijn, een significant effect zouden kunnen hebben. Indien wel dergelijke significante effecten kunnen optreden, en het project niet direct verband houdt of nodig is voor het beheer van het gebied, is een passende beoordeling nodig. Indien een dergelijk plan of project toch uitgevoerd moet worden, vanwege het ontbreken van alternatieve oplossingen, moeten compenserende maatregelen genomen worden om de algehele samenhang van Natura 2000 (wat bestaat uit speciale beschermingszones) te waarborgen [54].

Tabel 3.1 Relevante beleidsplannen

Europees beleid	Vogel- en habitatrichtlijn
Rijksbeleid	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) Uitvoeringsovereenkomst 'A12 vernieuwd op weg' Meerjarenplan verkeersveiligheid Duurzaam Veilig Verkeer Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4) Structuurschema Groene Ruimte Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening Nota natuur, bos en landschap in de 21 ^e eeuw Flora- en faunawet Tracébesluit HSL-Zuid Vierde Nota Waterhuishouding VINEX
Provinciaal beleid	Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 Gebiedsperspectief Bentwoud Streekplan Zuid-Holland West Streekplan Rijnmond Verkenning N209 Bleiswijk-Bergschenhoek
Gemeentelijk beleid	Structuurvisie Bleiswijk-Noord (Bleiswijk) Bestemmingsplan Bedrijventerrein Hoefweg-Noord (Bleiswijk) Bestemmingsplan Bedrijventerrein Hoefweg-Zuid (Bleiswijk) Bestemmingsplan (Uitbreiding) Bloemenveiling (Bleiswijk) (Voorontwerp) Bestemmingsplan Overbuurtsche Polder (Bleisw.) Bestemmingsplan Buitengebied 1 ^e herziening (Bleiswijk) Bestemmingsplan Oosterheem (Zoetermeer) Masterplan 2025 (Zoetermeer)
Beleid Waterschappen	Legger Boezemwaterkeringen (Hoogheemraadschap Schieland) Keur (Hoogheemraadschap Schieland) Waterbeheersplan Hoogheemraadschap Schieland 1999-2003

Binnen het beïnvloedingsgebied rond het betreffende traject van de N209 bevinden zich geen speciale beschermingszones in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Naast gebiedsbescherming kent de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn ook een soortbescherming. Voor soorten die zijn opgenomen in deze richtlijnen geldt hetzelfde beschermingsregime als voor de opgenomen gebieden. In het kader van deze Projectnota/MER is derhalve nagegaan of zich in de omgeving van het betreffende traject van de N209 soorten bevinden die zijn opgenomen op bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn (zie hoofdstuk 5 en bijlage 6).

3.1.2

RIJKSBELEID

De rijksoverheid heeft op verschillende terreinen beleid vastgesteld in beleidsplannen en besluiten dat direct of indirect van belang kan zijn bij het oplossen van de verkeersproblematiek op de N209. Navolgend zijn de meest relevante beleidsplannen kort toegelicht. Beleid dat grotendeels vertaald is en uitgewerkt in provinciaal beleid wordt niet behandeld. Dit geldt onder meer voor de Vierde Nota Waterhuishouding [32] en de VINEX.

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)

Het NVVP [29] betreft de planperiode 2001-2020. Omdat dit plan nog niet definitief is vastgesteld, is het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) feitelijk nog het vigerende beleid. In een brief over het voortgangstraject SVV – NVVP (kenmerk HKW/UI 2001/4293) is echter afgesproken dat de insteek van het NVVP reeds als uitgangspunt moet worden gehanteerd in lopende procedures. De kernboodschap van het NVVP is dat mobiliteit mag en hoort bij een moderne samenleving. De overheid streeft naar een basiskwaliteit op alle autosnelwegen. Burgers kiezen zelf op welke manier ze reizen (auto, openbaar vervoer, fiets, enzovoort).

De aanpak van het NVVP wordt gekenmerkt door:

- het centraal stellen van de behoefte van de burger: keuzes van burgers en bedrijven worden gerespecteerd maar de gebruiker betaalt waarvoor hij kiest;
- een zakelijke benadering: instrumenten worden ingezet naar effectiviteit (benutten, beprijzen, bouwen);
- infrastructuur is drager van ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
- creëren van ruimte voor publiek-private samenwerking bij aanleg en exploitatie van infrastructuur;
- decentraal wat kan, centraal wat moet (regionale mobiliteitsfondsen);
- flexibiliteit om rekening te kunnen houden met de dynamiek van de samenleving: het om de twee jaar actualiseren van de beleidsagenda van het rijk;
- er wordt geen onderscheid meer gemaakt in doelgroepen.

Om knelpunten te voorkomen worden drie principes gehanteerd:

- Benutten: de bestaande infrastructuur moet eerst zo goed mogelijk benut worden;
- Beprijzing: op knelpunten moeten wegen worden ontlast door beprijzing;
- Bouwen: ontbrekende schakels in het netwerk worden bijgebouwd.

Gezien de negatieve effecten van een nieuw tracé (doorsnijding, versnippering en kosten) en het gebrek aan maatschappelijk draagvlak is terughoudendheid voor bouwen geboden. Benutting van de bestaande weginfrastructuur zal een belangrijk deel van de extra capaciteit moeten leveren. Het principe van beprijzing gaat uit van “de gebruiker betaald”.

Het programma ‘Duurzaam Veilig’ blijft een belangrijk uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor technologische ontwikkelingen, met name informatie- en communicatietechnologie (ICT). In het kader van afspraken rond de tweede fase van ‘Duurzaam Veilig’ zullen de nationale doelstellingen worden vertaald in regionale doelstellingen of streefbeelden voor de regionale en lokale wegen

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2002-2006 (MIT)

In dit Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) [31] zijn een drietal in dit kader relevante projecten opgenomen:

1. De N209 van Bleiswijk tot Zoetermeer Oosterheem is in het planstudieprogramma regionale/lokale infrastructuur opgenomen. In het kader van deze planstudie is deze Projectnota/MER opgesteld.
2. De N209 van de A13 tot Bleiswijk is opgenomen in het verkenningen-programma. Bij het provinciale beleid wordt nader ingegaan op de resultaten van deze door de Provincie Zuid-Holland uitgevoerde verkenning.

3. Het benuttingsproject A12 Den Haag – Gouda is opgenomen in het Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen. Navolgend wordt nader ingegaan op de gesloten uitvoeringsovereenkomst.

Uitvoeringsovereenkomst 'A12 vernieuwd op weg'

Op 11 juli 2001 is de overeenkomst met betrekking tot het integrale benuttingsproject 'A12 vernieuwd op weg' gesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, het Stadsgewest Haaglanden en de Provincie Zuid-Holland [33]. De overeenkomst maakt onderdeel uit van het BereikbaarheidsOffensief Randstad (BOR) voor Haaglanden. De reden voor de start van het benuttingsproject is het afvoeren van de verbreding van de A12 uit de verkenningentabel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) in 1999. In de overeenkomst zijn maatregelen opgenomen op het gebied van infrastructuur (zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet), flankerend beleid/openbaar vervoer en technologie. Realisering is voorzien in de periode 2001 – 2008. Voor de reconstructie van de aansluiting van de N209 is door de minister een bedrag gereserveerd van maximaal 48 miljoen gulden (= 21,8 miljoen Euro), voor de lange termijnmaatregelen (onderdeel van de voorgenomen activiteit in deze Projectnota/MER) en een bijdrage aan de korte termijnmaatregelen (autonome ontwikkeling). Een in relatie tot de reconstructie van de N209 relevante maatregel is de realisering van spitsstroken aan beide zijden van de A12 tussen Zoetermeer-Oost en Gouda. Realisering van deze maatregel is voorzien tussen 2003 en 2008.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid [30] is aangegeven dat de verkeersveiligheidsaankomst voor 2000 is vastgesteld op 25% minder slachtoffers dan in 1985. Om aan deze taakstelling te kunnen voldoen is gekozen voor twee sporen:

- aanscherping speerpuntenbeleid;
- preventieve aanpak, met als doel te komen tot een Duurzaam Veilig Verkeers- en Vervoerssysteem.

Duurzaam Veilig Verkeer

In de visie 'Duurzaam Veilig' wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Om een functioneel gebruik van de weg mogelijk te maken zal de categorië-indeling inzichtelijker moeten worden voor de weggebruiker. Derhalve is begonnen met het opstellen van een categoriseringsplan. Dit resulteerde in april 1997 in het "Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis; Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen" [43]. In het handboek is een stappenplan uitgewerkt waarbij drie wegcategorieën zijn onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Per wegcategorie is een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom. De Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA) en de Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen (RONA) zullen worden herzien.

Op 1 juli 1997 hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen een intentieverklaring over het startprogramma Duurzaam Veilig ondertekend. Het startprogramma vormt de eerste stap naar een meer uniform Nederlands wegennet en bevat afspraken over onder meer infrastructurele maatregelen, handhaving, educatie en flankerende maatregelen.

Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4) [28]

In het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4) is in relatie tot de reconstructie van de N209 met name een wijziging van het beleid ten aanzien van geluid relevant. Het NMP4 geeft aan dat het geluidsbeleid zich richt op het vergroten van de akoestische kwaliteit, passend bij de functie van een specifiek gebied. De geluidshinder wordt gebiedsgericht aangepakt waarbij een grotere rol voor de lokale overheid is weggelegd. De redenering is dat lokale overheid vaak beter in staat is om de lokale kwaliteit van de leefomgeving te beoordelen dan de rijksoverheid. Aanvullend aan het gebiedsgerichte beleid zal het rijk inzetten op bronbeleid en innovatie om de akoestische kwaliteit te verbeteren. Deze nieuwe verdeling van bevoegdheden wordt uitgewerkt in het Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG).

Het streven voor 2030 is dat in alle gebieden een goede akoestische kwaliteit heerst. Akoestische kwaliteit betekent dat de gebiedseigen geluiden te horen zijn en niet overstemd worden door niet-gebiedseigen geluid. Dit betekent niet dat het overal stil moet zijn maar dat het geluidsniveau moet passen bij het gebied. De akoestische kwaliteit in de Ecologische hoofdstructuur (EHS) is in 2030 gerealiseerd. In het NMP4 is onder andere de volgende doelstelling vastgesteld: voor 2010 is de ambitie dat de akoestische situatie niet is verslechterd ten opzichte van 2000 (stand still). De rijksoverheid zal de geluidsdoelstelling uiterlijk in 2006 evalueren.

Structuurschema Groene Ruimte / Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw / Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000 / 2020

In het Natuurbeleidsplan [26] werd gestreefd naar een stelsel van samenhangende natuurgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het Structuurschema Groene Ruimte [25] zijn naast de natuurkerngebieden (onderdeel EHS) ook overige, waardevolle landelijke gebieden aangegeven. Om de ruimtelijke samenhang van de EHS te versterken zijn in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000 / 2020 [27] en de Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw [50] aanvullend acht 'robuuste verbindingen' opgenomen. Deze 'robuuste verbindingen' hebben meer dan alleen een ecologische functie. Ze dragen onder meer ook bij aan de versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische identiteit. De EHS en overige waardevolle gebieden zijn nader uitgewerkt in provinciale en gemeentelijke plannen.

Voor de gebieden binnen de EHS is een beschermingsregime van kracht die bij het opstellen van (ruimtelijke) plannen de volgende vier te doorlopen stappen impliceert:

1. Bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast?
2. Als die zekerheid niet bestaat, zijn er alternatieve oplossingen die zekerheid wel kunnen geven?
3. Bestaan er dwingende redenen van groot openbaar belang om het project te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaatsvindt en bij 'ontstentenis' van alternatieve oplossingen?
4. Welke compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd?

De Rotte, de Oude Leedijk en de Oostkade vormen delen van een Ecologische Verbindingszone in de Ecologische Hoofdstructuur. Deze moeraszone vormt een verbinding tussen de natuurgebieden Rottmeren bij Bleiswijk en een plassen gebied aan de

noordzijde van Zoetermeer. De verbindingzone moet fungeren voor minder kritische diersoorten, waarbij belangrijke soorten zijn: Watervleermuis, Bunzing, Wezel, Hermelijn, Gehakelde aurelia, Landkaartje en Houtpanterserjuffer.

Het traject waarover de N209 wordt gereconstrueerd kruist deze verbindingzone niet en ligt op een afstand van circa één kilometer van de verbindingzone verwijderd. Er zijn daarom geen effecten op deze verbindingzone te verwachten.

Flora- en faunawet

In Nederland is, aanvullend op de gebiedsbescherming, bescherming van soorten geregeld via de Flora- en faunawet. Een groot aantal inheemse soorten is beschermd. Dit betreft onder meer een aantal plantensoorten, vrijwel alle zoogdieren, vogels, amfibieën en reptielen, een aantal vissen, een aantal dagvlinders, een aantal libellen en enkele overige soorten (enkele keversoorten, vier soorten mieren, Rivierkreeft, Bataafse stroommossel en Wijngaardslak).

Onder de huidige regels van de Flora- en faunawet kan ontheffing worden aangevraagd voor het doden, vangen, opzettelijk verontrusten en dergelijke van beschermde planten- en diersoorten. Ontheffing kan worden verleend, wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat en indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, indien sprake is van *'dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, met dien verstande dat vanwege dit belang geen ontheffing of vrijstelling kan worden verleend ten aanzien van vogels behorende tot een beschermde inheemse diersoort'*.

Met betrekking tot deze regeling voor ontheffingen is een wetswijziging in procedure. Deze wijziging houdt in dat ontheffing reeds kan worden verleend indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort(en). Voor soorten van de EU-Habitatrichtlijn bijlage IV, voor vogels, en voor een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen soorten (deze AMvB is nog niet beschikbaar) gelden de uitgebreidere regels zoals die onder de huidige Flora- en faunawet gelden (geen andere bevredigende oplossing, geen afbreuk aan een gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort(en), dwingende redenen van groot openbaar belang, inclusief redenen van economische aard, en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten). Voorts is het op basis van artikel 75 van de Flora- en faunawet mogelijk dat de Minister van LNV soorten benoemt waarvoor een algehele vrijstelling wordt gegeven (en waarvoor dan ook geen ontheffing meer nodig is).

In het kader van dit MER is de beschikbare informatie met betrekking tot het voorkomen van soorten in de omgeving van de te reconstrueren N209 verzameld en getoetst aan de bescherming zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet (zie onder meer bijlage 6 'Bescherming van soorten' en bijlage 7 'Informatie van soorten via de VOFF'.

Tracébesluit HSL-Zuid

In het Tracébesluit [35] is de planologische kernbeslissing voor de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en de grens met België nader uitgewerkt. De HSL-Zuid komt ten westen van de N209 te liggen in woningbouwlocatie Oosterheem en de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en -Zuid. Net ten noorden van het studiegebied komt de HSL-Zuid aan de westzijde langs de N209 te liggen. De realisatie van de HSL-Zuid heeft geen invloed op de verkeersafwikkeling van de N209 omdat geen station is voorzien.

3.1.3

PROVINCIAAL BELEID

Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004

Dit provinciaal beleidsplan [37] bevat een aantal relevante beleidsdoelen. Zo wil de Provincie de groei van het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer en recreatief verkeer terugdringen en luchtverontreiniging, geluidsoverlast en de uitstoot van CO₂ verminderen. Ook dient de (externe) veiligheid te worden verbeterd door het aantal zware vrachtauto's in woongebieden terug te dringen.

Het plan geeft ook aan dat het fysiek scheiden van vervoersstromen kansen biedt om de bereikbaarheid te vergroten. Ontvlechting vraagt om de aanwezigheid van een parallelle structuur en hoogwaardig regionaal en lokaal openbaar vervoer.

Hiernaast geeft de provincie aan de omgevingskwaliteit te willen verbeteren door de mobiliteit beter te beheersen en milieuvriendelijker te maken. Deze verbetering zal onder andere optreden door het stimuleren van fietsgebruik en goederenvervoer via water en rail.

Gebiedsperspectief Bentwoud

Met het Gebiedsperspectief Bentwoud [40] is onder andere besloten tot de aanleg van de groene verbindingszone Rottezoom, tussen het nog te realiseren Bentwoud in het noorden en de Rottemeren in het zuiden. Deze zone beslaat ten noorden van de A12 het gehele gebied ten oosten van de N209 tussen Kruisweg en de Rotte. Ten zuidoosten van de A12 maakt de strook tussen de spoorweg Den Haag – Gouda en de veilingen onderdeel uit van deze verbindingszone. Voor de realisatie van het woud en verbindingzones is een aankoopstrategieplan [41] opgesteld. Dit plan geeft duidelijke afspraken weer die de realisatie van het Bentwoud zullen structureren.

Streekplan Zuid-Holland West

In dit streekplan uit 1997 [38] zijn zowel huidige ruimtelijke functies als ruimtelijke ontwikkelingen vastgelegd. Relevante functies en ruimtelijke ontwikkelingen zijn:

- realisatie van de VINEX-locatie Oosterheem ten westen van de N209;
- een "groene ader", in het streekplan aangeduid als een 'in stand te houden, uit te bouwen of nieuw te ontwikkelen belangrijke recreatieve route en landschappelijke verbindingszone, waar mogelijk met het oogmerk tevens ecologische relaties te versterken, bijvoorbeeld door begeleidende beplanting'. De "groene ader" loopt ten noorden van de A12 parallel aan de N209 (aan de westzijde van de N209 door de nog te realiseren VINEX-locatie Oosterheem en het bedrijventerrein Hoefweg-Noord). Ten zuiden van de A12 buigt de "ader" af van de N209 en loopt parallel aan het spoor door het nog te realiseren bedrijventerrein Hoefweg-Zuid richting Zoetermeer.

Streekplan Rijnmond

Ook in dit streekplan [39] uit 1996 zijn zowel huidige ruimtelijke functies als ruimtelijke ontwikkelingen vastgelegd. Relevante functies en ruimtelijke ontwikkelingen zijn:

- realisatie VINEX-locaties Noordrand II en III;
- uitbreidingslocaties Overbuurtsche polder en Klappolder voor de glastuinbouw;
- realisatie van de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en -Zuid;
- uitbreidingslocatie van het veilingencomplex;
- realisatie groene verbindingszone Rottezoom;
- realisatie van de HSL-Zuid.

Het gebied dat in het hiervoor beschreven 'Gebiedsperspectief Bentwoud' is aangewezen voor de realisatie van de groene verbindingzone Rottezoom, heeft in het streekplan de aanduiding 'ontwikkelingszone voor recreatie, natuur- en landschap- en/of bosbouw' gekregen. In dit gebied zijn twee recreatieve verbindingzones aangegeven: ten westen van de Rotte (oriëntatie noord-zuid) en ten zuiden van de A12 (oriëntatie oost-west)

Verkenning N209 Bleiswijk-Bergschenhoek

Deze verkenning betreft het tracé van de N209 tussen de aansluiting van de verlengde Molenlaan in Rotterdam aan de zuidzijde en de aansluiting van de veilingen in Bleiswijk aan de noordzijde [44]. In de verkenning zijn vier varianten beschouwd:

- openbaar vervoer maatregelen;
- capaciteitsvergroten maatregelen voor de N209, inclusief een doelgroepstrook en een wegverbreding;
- capaciteitsvergroten maatregelen elders;
- remmende maatregelen voor rechtdoorgaand verkeer.

Het vergroten van de capaciteit van de N209 draagt wezenlijk bij aan het oplossen van de verkeersafwikkelingsproblemen. De andere uitgewerkte maatregelen resulteren slechts in een marginale wijziging in het verkeersaanbod.

Scheiding van lokaal verkeer en verkeer met herkomst en bestemming buiten het wegvak van de N209 tussen de veilingen en de verlengde Molenlaan heeft positieve gevolgen voor de afwikkelingsniveaus, vooral door de capaciteitsvergroting.

De aanleg van een nieuwe weg ter ontlasting van de N209 is geen haalbare optie door het ruimtebeslag, de verstoring van de natuur en de kosten.

Capaciteitsvergroting van de N209 is daarentegen noodzakelijk bij aan het oplossen van de bestaande problematiek. De verkeersafwikkeling tijdens de spitsperiodes gaat sterk vooruit ten opzichte van de autonome ontwikkeling waardoor er beduidend minder filevorming op de N209 zal optreden.

Op basis van deze verkenning is het ministerie van Verkeer en Waterstaat verzocht het betreffende tracé in de planstudiefase van het MIT op te nemen. Hier is negatief op gereageerd en het project is in de verkenningentabel van het MIT blijven staan. De provincie Zuid-Holland bekijkt op dit moment de mogelijkheden om dit project in te passen binnen haar bestaande projecten.

3.1.4

GEMEENTELIJK BELEID

Structuurvisie Bleiswijk-Noord (gemeente Bleiswijk)

In 1997 is in opdracht van de gemeente Bleiswijk de Structuurvisie Bleiswijk-Noord opgesteld [19, 22]. De gemeente Bleiswijk stelt zich met deze structuurvisie ten doel een integraal kader te scheppen voor het doen van (beleids)uitspraken gericht op een actieve en soms leidende rol in een aantal planprocessen. Hiernaast legt de gemeente haar ambities vast met betrekking tot de ontwikkeling van bedrijventerreinen, infrastructuur en natuur. Het plangebied van de structuurvisie is begrensd door het verlengde van de Oostkade in het noorden, de Rotte in het oosten, het verlengde van de noordelijke begrenzing van het veilingencomplex in het zuiden en de landscheiding van Delfland en Schieland en de gemeentegrens ten westen.

In de Structuurvisie wordt de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid gekoppeld aan de aanleg van de HSL-Zuid en de ZoRo-lijn, de ontwikkeling van de VINEX-locatie Oosterheem, het Bentwoud en een glastuinbouwlocatie, de mogelijke verbreding van de A12 en de spoorlijn Den Haag-Utrecht en uitbreiding van het veilingencomplex. Geconstateerd wordt dat deze ruimtelijke ontwikkelingen alleen mogelijk zijn als de aansluiting van de N209 op de A12 gereconstrueerd wordt en de capaciteit van de N209 zelf wordt vergroot. De gemeentelijke uitgangspunten met betrekking tot de N209 zijn:

- Het op korte termijn verbeteren van de ontsluiting van Bleiswijk voor het wegverkeer. Vooral de aansluiting van de N209 op de A12 in combinatie met het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang Den Haag – Gouda is van cruciaal belang;
- Vergroting van de capaciteit op de N209 om het extra verkeer, naast de autonome groei ook als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen, te verwerken;
- Efficiënte doorkoppeling van de wegennetwerken van Bleiswijk en Zoetermeer.

Zoals reeds beschreven in paragraaf 2.1 'Voorgeschiedenis en achtergronden' zijn voor de N209 drie opties onderzocht, waarbij de aansluiting A12-N209 respectievelijk in westelijke richting of in oostelijke richting wordt verplaatst of op de huidige locatie blijft liggen. Geconcludeerd wordt dat alleen een reconstructie van het aansluitpunt op de huidige locatie realistisch is. Voor een omschrijving van de argumenten wordt verwezen naar paragraaf 4.2 'Selectie voorafgaand aan het MER'. Mede op basis van de bevindingen is tijdens bestuurlijk overleg op 7 januari 1998 besloten om de reconstructie van het knooppunt N209/A12 zoveel als mogelijk op de huidige locatie uit te voeren en de N209 zoveel mogelijk op het huidige tracé te laten liggen.

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Hoefweg-Noord (gemeente Bleiswijk)

Het bestemmingsplan Hoefweg-Noord uit 1998 [14] regelt de bestemmingen en het gebruik van de gronden gelegen in het gebied dat globaal begrensd wordt door:

- de Lange Tocht en de toekomstige wijk Oosterheem aan de noordzijde;
- de N209 (Hoefweg) aan de oostzijde;
- de rijksweg A12 aan de zuidzijde;
- de landscheiding Delfland en Schieland en het Van Tuylpark aan de westzijde.

Het bestemmingsplan bedrijventerrein Hoefweg-Noord heeft een globale opzet met duidelijke randvoorwaarden om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen. De gronden waarop de HSL-Zuid is geprojecteerd maken geen deel uit van dit bestemmingsplan, evenals de gronden die zijn gereserveerd voor de eventuele verdubbeling van de A12, de verbreding van de spoorlijn Den Haag-Gouda en de reconstructie van de N209.

De verwachte verkeersproductie en -attractie van dit bedrijventerrein zal circa 12.500 motorvoertuigen per etmaal bedragen (vracht- en personenautoverkeer). Hiervan zal naar schatting 76% via de Zoetermeerselaan afwikkelen (39% richting de N209 en 37% richting de N470 in Zoetermeer) en 24% via de Verlengde Australiëweg (7% richting de N209 en 17% richting de N470).

De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein vindt plaats via de Zoetermeerselaan, de Verlengde Australiëweg en de N209. De parallelwegen langs de Zoetermeerselaan, de N209

en de Verlengde Australiëweg vormen de interne hoofdontsluitingswegen van het bedrijventerrein.

De aansluiting op de A12 wordt gereconstrueerd ter plaatse van de huidige aansluiting. Ook de aansluiting van de Zoetermeerselaan is op de huidige locatie geprojecteerd. Bij de behandeling van het bestemmingsplan door de Provinciale Planologische Commissie (PPC) en de vaststelling door Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland [45] [46] is hierbij echter aangetekend dat de exacte vormgeving en situering van de noodzakelijke aansluitingen op de N209 pas na het doorlopen van de m.e.r.-procedure voor de reconstructie van de N209 in nader overleg kunnen worden vastgesteld. Gedeputeerde Staten verzocht de gemeente Bleiswijk dan ook dringend de uitgifte van het bedrijventerrein zodanig te faseren, dat de gronden die eventueel nodig zijn voor een andere opzet van de aansluiting van de Zoetermeerselaan op de N209 voorlopig niet worden uitgegeven en worden vrijgehouden van bebouwing.

Het bestemmingsplan geeft aan dat de N209 wordt verbreed in westelijke richting. Voor het buurtschap Kruisweg moet de leefbaarheid in de nieuwe situatie worden gegarandeerd.

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Hoefweg-Zuid (gemeente Bleiswijk)

Het bestemmingsplan Hoefweg-Zuid uit 1998 [15] beslaat het gebied dat begrensd wordt door:

- de rijksweg A12 aan de noordzijde;
- de N209 (Hoefweg) aan de oostzijde;
- de kassen in het verlengde van de noordelijke begrenzing van het veilingcomplex aan de zuidzijde (Overbuurtsche polder);
- de landscheiding van Delfland en Schieland en het bedrijventerrein Lansinghage (gemeente Zoetermeer) aan de westzijde.

De gronden waarop de HSL-Zuid is geprojecteerd maken geen deel uit van dit bestemmingsplan, evenals de gronden die gemoeid zijn met de mogelijke toekomstige verdubbeling van de A12, de mogelijke toekomstige verbreding van de spoorlijn Den Haag-Gouda en de reconstructie van de N209.

De verwachte verkeersproductie en -attractie van dit bedrijventerrein zal circa 17.000 motorvoertuigen per etmaal bedragen (vracht- en personenautoverkeer). Via de nog te realiseren Laan van Mathenesse zal naar schatting circa 49% hiervan richting de N209 worden afgewikkeld en 51% richting de N470 (Zoetermeer).

In het bestemmingsplan bedrijventerrein Hoefweg-Zuid is aan de zuidkant van het plangebied een nieuwe ontsluitingsweg geprojecteerd die rechtstreeks aansluit op de N209, de Laan van Mathenesse. De interne ontsluiting vindt plaats via een randweg rondom het westelijke en het oostelijke deel van het plangebied met elk een aansluiting op de Laan van Mathenesse. Bij de behandeling van het bestemmingsplan door de Provinciale Planologische Commissie (PPC) en de vaststelling door Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland is hierbij aangetekend dat de exacte vormgeving en situering van de noodzakelijke aansluitingen op de N209 pas na het doorlopen van de m.e.r.-procedure voor de reconstructie van de N209 in nader overleg kunnen worden vastgesteld.

Bestemmingsplan (Uitbreiding bedrijfsterrein) Bloemenveiling (gemeente Bleiswijk)

Het oorspronkelijke Bestemmingsplan Bloemenveiling stamt uit 1985 [53]. Het plangebied van bestemmingsplan “Uitbreiding bedrijventerrein Bloemenveiling” uit 1998 [16] wordt begrensd door de spoorbaan Den Haag-Gouda, waterloop de Rotte, het bedrijfsterrein van de bloemenveiling en de Hoefweg (N209). Hoofdbestemming van het plangebied is veilingbedrijf of veilinggebonden bedrijven. De ontsluiting van het uit te breiden bedrijfsterrein zal plaatsvinden in aansluiting op en gebruik makend van de bestaande ontsluitingsstructuur van het veilingcomplex. Ten noorden van het bestaande veilingcomplex is een strook gereserveerd om een vluchtweg op de parallelweg te realiseren (is reeds aangevraagd).

(Voorontwerp) Bestemmingsplan Overbuurtsche Polder (gemeente Bleiswijk)

De Overbuurtsche polder heeft een totale omvang van circa 600 hectare en is reeds lange tijd aangewezen als glastuinbouwgebied. Het gebruik van deze gronden is geregeld in het rechtsgeldige bestemmingsplan Overbuurtchepolder[17], dat is vastgesteld op 26 oktober 1989 en gedeeltelijk is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 19 juni 1990. Het gebied is daarin overwegend bestemd als agrarisch gebied met kassen en wordt begrensd door:

- de spoorbaan Den Haag-Gouda ten noorden;
- de N209 in het oosten;
- de gemeentegrens met Bergschenhoek ten zuiden;
- de gemeentegrenzen met Berkel en Rodenrijs en Zoetermeer ten westen.

Ruim 350 hectare van het gebied is reeds in gebruik genomen als glastuinbouwgebied. De overige 250 hectare is echter nog in gebruik als bouwland en de glastuinbouwontwikkeling vordert relatief langzaam. Gelet op de grote behoefte aan gronden voor glastuinbouwontwikkeling, mede ten behoeve van de uit te plaatsen bedrijven uit de regio Bleiswijk, wordt door gemeente en provincie al jaren gestreefd naar een snellere, projectmatige ontwikkeling. Om een aantal redenen is daarvoor een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk:

- projectmatige ontwikkeling past niet binnen de vigerende regeling;
- de oorspronkelijk beoogde inrichting van het gebied moet worden aangepast als gevolg van de realisering van de Hoge Snelheidslijn Zuid (HSL-Zuid) en de realisering van het bedrijventerrein Hoefweg-Zuid;
- betere mogelijkheden voor duurzame inrichting conform het vigerende beleid.

Inmiddels is het MER [18] en het voorontwerp bestemmingsplan [51] gereed. Het nieuwe voorontwerp bestemmingsplan, met onder meer nieuwe kassen, bedrijfswoningen en wegen is in deze Projectnota/MER als vigerend beleid en autonome ontwikkeling gehanteerd. De ontsluiting van de Overbuurtsche polder vindt plaats via een aantal wegen in het gebied zelf (onder andere Violierenweg en Anjerlaan) richting de N209 en Zoetermeer.

Bestemmingsplan Buitengebied eerste herziening (gemeente Bleiswijk)

Het bestemmingsplan Buitengebied [19] is in 1974 herzien. De gronden naast de N209 hebben de bestemming agrarische doeleinden.

Bestemmingsplan Oosterheem (gemeente Zoetermeer)

In het bestemmingsplan Oosterheem uit 2000 [23] zijn de bestemmingen vastgelegd voor het gebied dat begrensd wordt door:

- de Oostkade aan de noordzijde;
- de N209 aan de oostzijde;
- de te realiseren Verlengde Australiëweg aan de zuidzijde;
- de bestaande bebouwing Dwarstocht, Zoeterhage en de Zegwaartse weg aan de westzijde.

Dit bestemmingsplan geeft vorm aan de VINEX-locatie Oosterheem. Naast de hoofdbestemming wonen zijn kleine gebieden aangewezen met de bestemming bedrijfsdoeleinden, openbaar vervoer en verkeersdoeleinden.

Oosterheem zal worden ontsloten via twee aansluitingen op de Verlengde Australiëweg. In ieder geval één van beide gebiedsaansluitingen op de Verlengde Australiëweg ongelijkvloers worden uitgevoerd. De Verlengde Australiëweg wordt op haar beurt aangesloten op de Oostweg en de N209.

Masterplan 2025 (gemeente Zoetermeer)

In haar Masterplan 2025 geeft de gemeente Zoetermeer de ruimtelijke mogelijkheden en ambities voor de toekomst aan. De basis van dit Masterplan is het zogenaamde 'ladderconcept'. Dit concept gaat onder andere uit van stedelijke hoofdroutes parallel aan de A12. Deze hoofdroutes zullen aan de oostzijde van Zoetermeer aansluiten op de N209.

3.1.5

BELEID WATERSCHAPPEN

Legger Boezemwaterkeringen en Keur (Hoogheemraadschap Schieland)

Het te reconstrueren traject van de N209 heeft voor een belangrijk deel de bestemming boezemkade. In de Legger Boezemwaterkeringen van het Hoogheemraadschap Schieland zijn de aan te houden afmetingen en overige specificaties opgenomen. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de in de Keur van het Hoogheemraadschap Schieland opgenomen geboden en verboden aangaande uit te voeren werken en werkzaamheden in de keurzones van dijklichamen.

Waterbeheersplan Hoogheemraadschap Schieland 1999-2003

In het waterbeheersplan zijn visies en doelen neergelegd:

- Beschrijving van de poldervisies: water is sturend en ruimte voor water.
- Bij toenemend verhard oppervlak voldoende waterberging realiseren om peilstijgingen/wateroverlast te beperken.
- Eisen stellen aan waterafvoer van intensief gebruikt wegdek.
- Geen minder doorlatende lagen doorgraven of perforeren in verband met kwel.
- Aandacht besteden aan kruisende aan- en afvoerwatergangen.

In het beheersplan is capaciteit gereserveerd ter opvang van de groei van het afvalwateraanbod veroorzaakt door stedelijke groei en uitbreiding van het areaal glastuinbouw.

3.2 PROCEDURES

3.2.1 PROCEDURE IN HET KADER VAN HET MIT

Spelregels van het MIT

De reconstructie van de N209 is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2002 – 2006 (MIT) [31] en zal derhalve mogelijk deels door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met rijksmiddelen worden gefinancierd. Om in aanmerking te komen voor deze rijksmiddelen moet worden voldaan aan de spelregels in het kader van het MIT [52], waarbij zes beslismomenten moeten worden doorlopen:

1. Intake-besluit (verkenningfase);
2. Wel/geen (opdracht) planstudie (verkenningfase);
3. Tracé-/Projectbesluit (planstudiefase);
4. Afronding planstudie (planstudiefase);
5. Uitvoeringsbesluit/beschikking (realisatiefase);
6. Oplevering (realisatiefase).

Koppeling met de m.e.r.-procedure

Bij de start van de m.e.r.-procedure was het nut en de noodzaak van de reconstructie reeds afdoende aangetoond, waren beslismomenten 1 en 2 reeds genomen en was het project opgenomen als planstudie in het MIT.

Tijdens het doorlopen van de m.e.r.-procedure is beslismoment 3 genomen. Dit op basis van een globale uitwerking van het voorkeursalternatief als resultaat van de doorlopen trechtering in het kader van het opstellen van de Projectnota/MER en een globaal inzicht in de financieringsmogelijkheden.

Beslismoment 4 zou oorspronkelijk uiterlijk in april 2002 worden genomen op basis van een eindconcept van de Projectnota/MER, een voorontwerp van de reconstructie inclusief kostenraming en een nadere uitwerking van de financieringsmogelijkheden. Uit de kostenraming en de nadere uitwerking van de financieringsmogelijkheden bleek echter dat het voorkeursalternatief niet paste binnen het op dat moment beschikbare realisatiebudget. Dit heeft geleid tot een optimalisatie van het voorkeursalternatief (zie hoofdstuk 7) en uitstel van beslismoment 4. Beslismoment 4 wordt nu tezamen met beslismoment 5 genomen op basis van de definitieve Projectnota/MER en een definitief ontwerp van de reconstructie inclusief kostenraming en een dekkende financiering.

Indien beslismoment 4 en 5 positief zijn, is beslismoment 6 pas na het doorlopen van de m.e.r.-procedure aan de orde.

Inspraak

Beslismoment 4 moest oorspronkelijk uiterlijk in april 2002 worden genomen om niet het risico te lopen dat de voor de reconstructie van de N209 gereserveerde rijksmiddelen kwamen te vervallen. Op dat moment was echter nog geen voorontwerp bestemmingsplan beschikbaar. Gezien het belang van beslismoment 4 is er voor gekozen om voor dit beslismoment een aparte inspraakprocedure te organiseren, voorafgaand aan de inspraak in het kader van de gekoppelde m.e.r./bestemmingsplan-procedure (zie volgende paragraaf). Daartoe is het eindconcept van de Projectnota/MER ter visie gelegd, is een inloopavond georganiseerd en zijn mondelinge en schriftelijke reacties verzameld. De reacties zijn

gebruikt bij de afronding van de Projectnota/MER en zijn meegewogen bij de besluitvorming. Nu beslismoment 4 is uitgesteld, wordt de inspraak alsnog gecombineerd met de inspraak in het kader van de gekoppelde m.e.r./bestemmingsplan-procedure (zie volgende paragraaf).

3.2.2

M.E.R.-PROCEDURE

Voor de reconstructie van de N209 in Bleiswijk wordt een m.e.r.-procedure doorlopen die is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. In figuur 3.1 zijn beide procedures schematisch weergegeven. De gemeente Bleiswijk is het bevoegd gezag (BG) met betrekking tot de bestemmingsplanherziening. De provincie Zuid-Holland, de gemeente Bleiswijk, de gemeente Zoetermeer en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (vertegenwoordigd door *Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland*) treden op als initiatiefnemer van de reconstructie (IN).

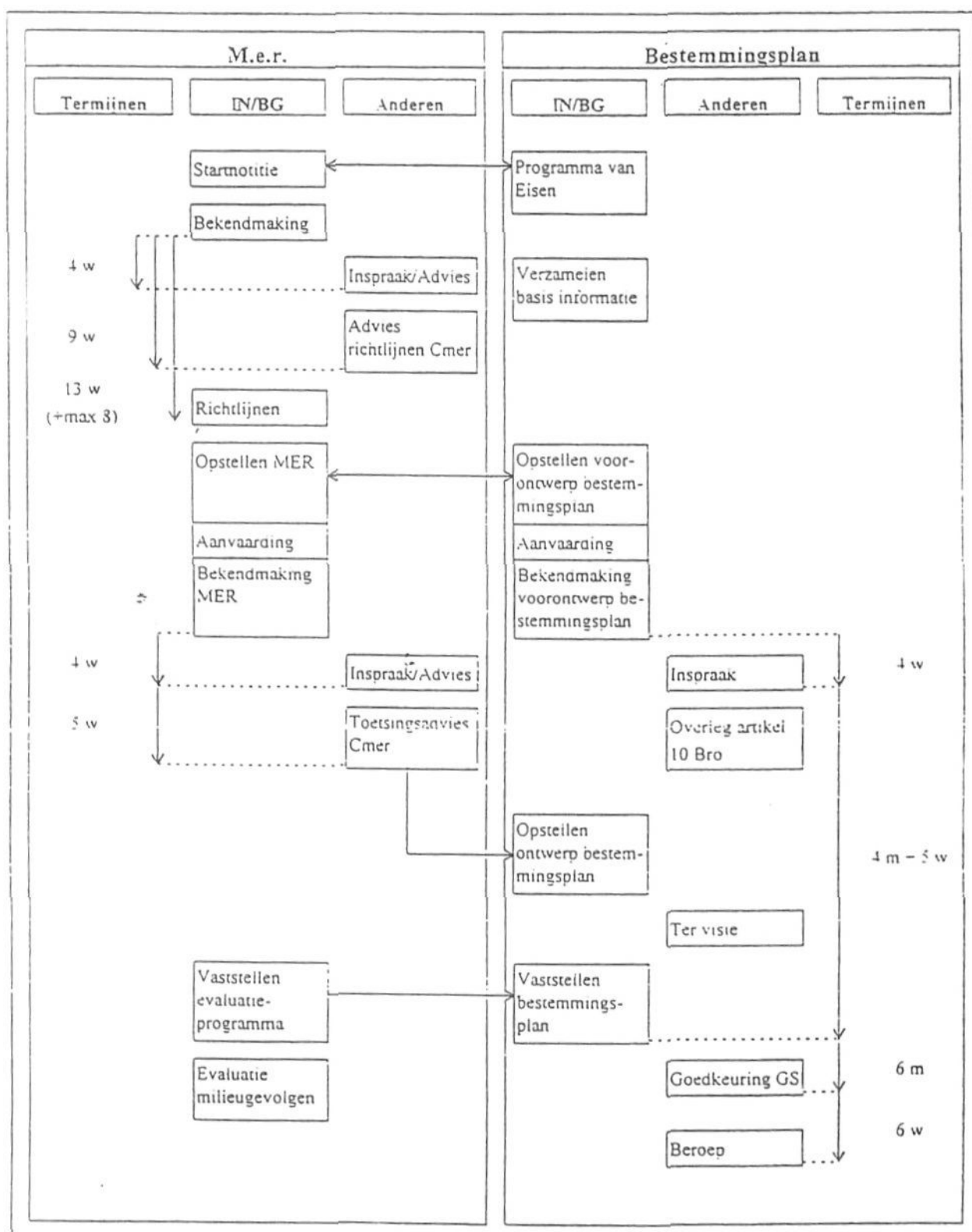
De m.e.r.-procedure is formeel gestart met de publicatie van de startnotitie [11]. Na publicatie van de startnotitie heeft inspraak plaats gevonden. Op basis van de inspraak en na advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs heeft het bevoegd gezag de richtlijnen voor de inhoud van de Projectnota/MER vastgesteld [21]. Daarin is vastgelegd welke informatie de Projectnota/MER dient te bevatten en welke onderwerpen en aspecten per onderdeel van de Projectnota/MER dienen te worden uitgewerkt.

Mede op basis van de richtlijnen is vervolgens deze Projectnota/MER opgesteld. Aan de hand van de Projectnota/MER is door de initiatiefnemers op basis van een gemotiveerde keuze uit de bestudeerde alternatieven een voorkeursalternatief geformuleerd. Dit voorkeursalternatief is vervolgens uitgewerkt in een voorontwerp bestemmingsplan. De Projectnota/MER en het voorontwerp bestemmingsplan zijn ter aanvaarding voorgelegd aan de Gemeenteraad van Bleiswijk.

Na bekendmaking en publicatie van de Projectnota/MER en het voorontwerp bestemmingsplan vindt inspraak plaats en wordt advies gevraagd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs. Door de Commissie voor de milieu-effectrapportage wordt bekeken of de Projectnota/MER voldoet aan de wettelijke eisen, tegemoet komt aan de gestelde richtlijnen en geen onjuistheden bevat.

Aan de hand van de Projectnota/MER, het voorontwerp bestemmingsplan, de inspraakreacties en het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. wordt door het bevoegd gezag, de gemeente Bleiswijk, het bestemmingsplan vastgesteld. Na goedkeuring van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland kan door degenen die hun zienswijze bij het voorontwerp bestemmingsplan hebben ingediend beroep worden aangetekend.

Nadat het bestemmingsplan definitief is vastgesteld kan het bestek voor de reconstructie van de N209 worden voorbereid, kunnen de benodigde gronden worden verworven en kan tenslotte met de uitvoering worden gestart.



Figuur 3.1: Koppeling Procedure m.e.r. en Bestemmingsplanprocedure

3.3

STUURGROEP N209

Alle belangrijke keuzes (waaronder het voorkeursalternatief) zijn bestuurlijk vastgesteld door een speciaal voor dit project ingestelde stuurgroep N209. De stuurgroep N209 is gedurende het opstellen van de Projectnota/MER meerdere malen bijeen gekomen. In de stuurgroep N209 waren bestuurlijke vertegenwoordigers aanwezig van:

- Provincie Zuid-Holland;
- Gemeente Bleiswijk;
- Gemeente Zoetermeer;
- Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland;
- Railinfrabeheer (RIB).

3.4

PROJECTGROEP N209

Zoals reeds in de inleiding is aangegeven is deze Projectnota/MER in nauwe samenwerking met een speciaal voor dit project samengestelde projectgroep opgesteld. In deze projectgroep waren vertegenwoordigers aanwezig van:

- Provincie Zuid-Holland: initiatiefnemer van de reconstructie;
- Gemeente Bleiswijk: initiatiefnemer van de reconstructie en bevoegd gezag;
- Gemeente Zoetermeer: initiatiefnemer van de reconstructie;
- Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland: initiatiefnemer van de reconstructie;
- Railinfrabeheer (RIB);
- Stadsregio Rotterdam;
- Adviseurs van (leden van) de projectgroep.

Stadsgewest Haaglanden had geen zitting in de projectgroep, maar heeft wel alle behandelde stukken ontvangen (agendalid).

De taken van de projectgroep waren onder meer:

- bewaking van de voortgang;
- het toetsen van de kwaliteit van de geleverde producten;
- het in gang zetten, bewaken en doorlopen van de noodzakelijke procedures;
- zorgdragen voor interne en externe bestuurlijke afstemming en besluitvorming;
- zorgdragen voor communicatie met overige belanghebbenden.

3.5

KLANKBORDGROEP

Naast de formele inspraak zijn belanghebbenden informeel op de hoogte gehouden door middel van een zogenoemde klankbordgroep. In deze klankbordgroep hadden vertegenwoordigers van diverse belangengroeperingen zitting. De klankbordgroep is tijdens het opstellen van de Projectnota/MER tweemaal bijeengekomen. Tijdens deze bijeenkomst kregen de belanghebbende groeperingen informatie over de stand van zaken ten aanzien van de Projectnota/MER en bestond de mogelijkheid om (informeel) ideeën en wensen te uiten. Het daadwerkelijke opstellen van de Projectnota/MER en de hierin te maken keuzes bleef uiteraard een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers, de projectgroep en de stuurgroep (zie voorgaande paragrafen).