

S.1 Inleiding

Het doorgaande verkeer op de N219, veroorzaakt in de kern van Zevenhuizen veel overlast. Uit verkeersprognoses blijkt dat de verkeersoverlast op de N219 in Zevenhuizen sterk zal groeien. Naast de autonome groei van het verkeer is de aanleg van de VINEX-locatie Nesselande hiervan de oorzaak. Dit betekent een verdere afname van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu aan de Burgemeester Klinkhamerweg en een sterkere barrièrewerking binnen het dorp. De groei en de aanleg van bedrijventerreinen en kassengebieden rond de A12 zullen de verkeersbelasting en de overlast van het verkeer in het gebied eveneens doen toenemen. Tevens blijkt dat het aantal te verwachten ongevallen, slachtoffers en dodelijke slachtoffers in het jaar 2010, ten opzichte van het jaar 2000 een sterke groei zal doormaken als gevolg van de geprognosticeerde toename in verkeersintensiteiten.

S.2 Doel

Het belangrijkste doel van de Omleidingsweg is om de verkeersintensiteiten in de bebouwde kom zodanig te verlagen, dat er een duurzaam veilige en leefbare situatie ontstaat. Het milieueffectrapport N219, Omleidingsweg Zevenhuizen is erop gericht inzicht te geven in de milieueffecten (en de ernst van de gevolgen voor het milieu) in de directe omgeving van de Omleidingsweg en tevens het zoeken naar de voor het milieu beste oplossing van het leefbaarheidprobleem in Zevenhuizen in relatie tot het verkeer op de N219. Er worden aanbevelingen gedaan over mogelijke alternatieven en eventueel noodzakelijke maatregelen, zodat een permanente oplossing kan worden geboden om de aantasting van het woon- en leefmilieu door de N219 in de kern van Zevenhuizen waar mogelijk te beperken.

S.3 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit is gericht op het realiseren van een permanente oplossing voor de aantasting van de leefbaarheid in de kern van Zevenhuizen door het verkeer op de N219. De aard en functie van de omleiding Zevenhuizen zal niet wezenlijk verschillen van de aard en functie van de huidige N219. Dit betekent dat de weg een stroomfunctie heeft en een ontsluitende functie voor het gebied dat de weg doorkruist.

De weg krijgt geen erffunctie; de ontsluiting van percelen en bedrijven zal zo veel mogelijk plaats vinden via de bestaande wegen en paden en eventuele parallelwegen.

Aansluitingen met locale wegen (niet met autosnelwegen) worden gelijkvloers uitgevoerd, eventueel als rotonde.

In termen van ontwerpnormen is de nieuwe verbinding aan te duiden als een weg Type V volgens de RONA-richtlijnen. Naast de RONA-richtlijnen zullen ook de aanbevelingen van het concept "Duurzaam Veilig" worden gehanteerd. Dit betekent dat de volgende ontwerpcriteria zullen worden aangehouden:

- rijsnelheid 80 km/uur buiten bebouwde kom;
- gesloten voor langzaam verkeer;
- standaard dwarsprofiel gescheiden rijbanen, één rijstrook per richting;
- aansluitingen, waar mogelijk in de vorm van rotondes.

S.4 Alternatieven

Naast het nulalternatief zijn respectievelijk de alternatieven 1 en 2 nader uitgewerkt in het MER. Alternatief 1 gaat daarbij uit van een geheel nieuwe aansluiting op de A12, waarbij de bestaande aansluitingen op de A12 van Waddinxveen (N456) en Zevenhuizen-Moerkapelle (N219) komen te vervallen. Het tracé buigt voor de kern Zevenhuizen af van de bestaande N219 en vervolgt zijn route rechtdoor richting de A12. De nieuwe aansluiting op de A12 wordt in de wig tussen het spoor en de A12 gerealiseerd. In alternatief 2 wordt de N219 om de kern van Zevenhuizen geleid en sluit aan op de A12 door middel van de bestaande aansluiting van Zevenhuizen. Het tracé buigt vlak voor de kern Zevenhuizen af en loopt hier richting de A12. Vervolgens buigt het tracé vlak voor de A12 af in noordwestelijke richting en loopt parallel aan het spoor naar het bestaande tracé van de N219.

In figuur 1 is schematisch aangegeven welke alternatieven in het MER zijn beschreven.

Figuur 1: Alternatieven

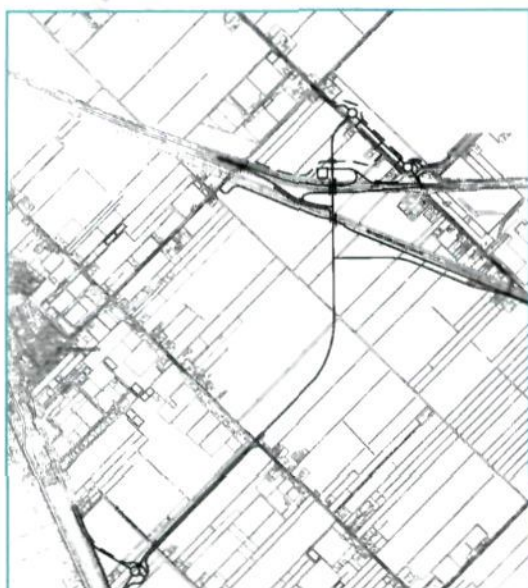
Alternatieven	Varianten	Deelvarianten	
Alternatief 1 Directe verbinding N219-A12 Bestaande aansluitingen op A12 opheffen (N456 en N219) Geen knip in Swanlaweg	A Tracé bij Zevenhuizen	1 Wel kortsluitroute, omleiding N456 Opheffen spoorkruising Middelweg en aanleg parallelweg, Aansluiting A12: variant 1	1A1
		2 Geen kortsluitroute Handhaven spoorkruising Middelweg Aansluiting A12: variant 2	1A2
	B Tracé verder van Zevenhuizen	1 Wel kortsluitroute, omleiding N456 Opheffen spoorkruising Middelweg en aanleg parallelweg Aansluiting A12: variant 1	1B1
		2 Geen kortsluitroute Handhaven spoorkruising Middelweg Aansluiting A12: variant 2	1B2
Alternatief 2 Rondweg rond Zevenhuizen Aansluitingen op A12 handhaven Wel knip in Swanlaweg	A Tracé bij Zevenhuizen		2A
	B Tracé verder van Zevenhuizen		2B



Alternatief 1A1



Alternatief 1A2



Alternatief 1B1



Alternatief 1B2



Alternatief 2A



Alternatief 2B

S.5 Effectenbeoordeling en vergelijking

De effecten van de verschillende alternatieven voor de omleiding van de N219 (1A1, 1A2, 1B1, 1B2, 2A en 2B) zijn op basis van onderstaande criteria (figuur 2) naast elkaar gezet en vergeleken met het nulalternatief ("geen omleiding").

Figuur 2: Aspecten en criteria

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

S.5.2 Aspect Verkeer en Vervoer

Ten aanzien van het criterium Verkeer en Vervoer zijn de effecten op gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en kosten vergeleken. Conclusie is dat de omleiding zowel een afname van de intensiteiten, als een verandering in samenstelling van het verkeer (minder vrachtwagens) veroorzaakt binnen de kern Zevenhuizen. De verkeersveiligheid zal sterk verbeteren. Tevens wordt door het onttrekken van het doorgaande verkeer uit de kern van Zevenhuizen, de barrièrewerking van de weg weggenomen waardoor tevens de verkeersveiligheid zal toenemen. De alternatieven 1A2 en 1B2 scoren het meest positieve effect, vanwege het ontbreken van de negatieve effecten van de knip in Zevenhuizen op de bereikbaarheid (zoals in alternatief 2) en vanwege de positieve effecten voor de doorstroming.

S.5.3 Aspect Milieuhygiëne

Bij het criterium Milieuhygiëne is gekeken naar de toe-/afname van geluidhinder, trillingshinder en luchtkwaliteit bij de verschillende alternatieven. Hieruit blijkt dat het aantal buitenstedelijke woningen dat binnen de 50 dB(A) geluidcontour ligt, zowel bij de autonome ontwikkeling als bij alle alternatieven ongeveer gelijk is. Bij de binnenstedelijke woningen is dit aantal bij alle alternatieven veel lager dan bij de autonome ontwikkeling. Voor trillingshinder en luchtkwaliteit geldt dat door de omlegging het aantal woningen dat hinder ondervindt, lager is dan in de huidige en autonome situatie. De verschillen tussen de alternatieven zijn gering. Alternatief 2 scoort het best, alternatieven 1A1 en 1B2 het slechtst. Bij 1A1 komt dit door een relatief groot aandeel woningen binnen de 50 dB(A) contour en bij 1B2 door een relatief groot aandeel voor de overschrijding van de norm voor luchtverontreiniging.

S.5.4 Aspect Woon- en Leefmilieu

Bij het criterium Woon- en leefmilieu zijn de effecten op de woonomgeving vergeleken, de hoeveelheid te slopen woningen en kassen, de doorsnijding van landbouwgronden en de mogelijkheden voor uitbreiding van het bedrijventerrein. Hieruit is gebleken dat de aanleg van de Omleidingsweg een zeer belangrijke verbetering van het leefklimaat in de kern van Zevenhuizen tot gevolg zal hebben.

Dit geldt voor zowel de bewoners van de burgemeester Klinkhamerweg, als voor bewoners van achterliggende straten en de verkeersdeelnemers die de Burgemeester Klinkhamerweg moeten kruisen (afname barrièrewerking). Van alle alternatieven levert alternatief 2B de grootste verbetering en alternatieven 1A1 en 1B1 de kleinste.

S.5.5 Aspect Bodem en Water

Ten aanzien van het criterium Bodem en Water is gekeken naar het verschil in grondmechanische effecten, waterhuishoudkundige effecten en permanente effecten op de omgeving, zoals peilvoering, doorsnijding en waterkwaliteit. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de grondmechanische effecten (ruimtebeslag van grondconstructies, zettingen, etc) de minste invloed op de omgeving hebben bij alternatieven 2A en 2B. Door de doorsnijding wordt de waterhuishouding gewijzigd; de negatieve effecten hiervan zijn het meest zichtbaar bij alternatief 1B1. Effecten op de waterkwaliteit door afstroming van verontreinigingen naar open water zijn bij eenzelfde kilometrage gelijk op regionale schaal. Lokaal doen zich wel verschillen voor. Over het geheel gezien is de invloed op de omgeving bij alternatieven 1A2 en 1B2 het kleinst en bij alternatief 1B1 het grootst.

S.5.6 Aspect Landschap en Cultuurhistorie

Voor wat betreft het criterium Landschap en Cultuurhistorie heeft vergelijking plaatsgevonden op basis van de schaal van het landschap, de structuur van het landschap, de archeologische waarden in het gebied, de bouwkundige waarden, het historisch landschapsbeeld en het effect van geluidsschermen. Kenmerkend voor de Zuidplaspolder zijn de grote open gebieden. Door de aanleg van de Omleidingsweg (met bijbehorende geluidsschermen) wordt deze openheid aangetast. De effecten op de schaal en de structuur van het landschap zijn het grootst bij de B-alternatieven. Het verschil in effecten bij de overige aspecten is beperkt. Omdat de Zuidplaspolder niet meer binnen het Groene Hart-beleid valt, zal de openheid hiervan in de toekomst waarschijnlijk afnemen, waardoor de verschillen tussen de alternatieven nog kleiner worden. Het effect van alternatief 1A2 is het minst groot en alternatief 1B1 heeft de meeste negatieve gevolgen voor de omgeving.

S.5.7 Aspect Natuur

Bij het criterium Natuur is gekeken naar het verschil in effecten op het ruimtebeslag, de verdroging, de verstoring van soorten, de barrièrewerking van de weg en als gevolg daarvan versnippering van het gebied en de verontreiniging van het oppervlaktewater. De conclusie is dat door het ontbreken van belangrijke ecologische waarden in de directe omgeving van de tracés (met uitzondering van een gebied met bijzondere slootvegetaties op tracé B) de effecten voor ecologie gering zijn. De slootvegetaties zorgen voor enige differentiatie tussen de alternatieven. De B-alternatieven scoren daarom negatie-ver dan de overige in het eindoordeel.

S.5.8 Vergelijking

De verschillende alternatieven zijn gewaardeerd op hun effect ten opzichte van het nulalternatief. De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

	Alternatief 1A		Alternatief 1B		Alternatief 2	
	1A1	1A2	1B1	1B2	2A	2B
Verkeer	++	+++	++	+++	+	+
Milieuhygiëne	+	++	++	+	+++	++
Woon- en leefmilieu	+	++	+	++	++	+++
Bodem en water	--	-	---	-	--	--
Landschap	--	-	---	--	--	--
Natuur	-	-	--	--	-	--

S.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

De alternatieven zijn met elkaar vergeleken en tegen elkaar afgewogen. Hieruit blijkt dat alternatief 1A2 over het geheel genomen het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is, gevolgd door alternatief 1B2. Alternatief 1A2 is een Omleidingsweg die de N219 direct verbindt met de A12. Bij de A12 komen nieuwe opritten en wordt een viaduct over het spoor en de A12 gebouwd. Het tracé van de weg ligt tegen de bebouwingscontour van Zevenhuizen. De spoorwegovergang in de Bredeweg/ Middelweg blijft gehandhaafd en er wordt geen kortsluitroute aangelegd.

S.7 Voorkeursalternatief

Vanuit milieuoogpunt is het wenselijk dat het voorkeursalternatief is gebaseerd op het MMA. Echter op basis van goede argumenten kan het voorkeursalternatief afwijken van het MMA. Argumenten die mee gespeeld bij het bepalen van het voorkeursalternatief zijn:

1. De wens van de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle is om de weg op ruimere afstand van de kern te projecteren. De gemeente heeft een sterke voorkeur voor tracé 1B. Tracé 1A (het MMA) wordt als ongewenst en knellend ervaren voor de langere termijn.
2. De gemeente betreft bij haar standpunt dat de discussie over de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en met name de aanzet voor ontwikkelingen in de Zuidplaspolder, heeft geresulteerd in de aanpassing van de begrenzing van het Groene Hart. Hierdoor is de invloed van tracé 1B op het landschap en de natuur nauwelijks groter dan variant 1A.
3. De kosten van het aankopen en slopen van een glastuinbouwbedrijf op het tracé van de A-alternatieven zijn naar verwachting erg hoog. Dit is mede een reden om te kiezen voor het B-tracé.

Gelet op bovenstaande argumenten en het feit dat de verschillen tussen alternatief 1A2 en 1B2 klein zijn, is alternatief 1B2 gekozen tot voorkeursalternatief. Alternatief 1B2 verschilt met 1A2 doordat bij dit alternatief de Omleidingsweg verder van de kern van Zevenhuizen komt te liggen, waardoor er een grotere doorsnijding van het landschap optreedt.

Alternatief 1B2 biedt een duurzame oplossing voor de problemen van het woon- en leefmilieu en de effecten op natuur en landschap zijn acceptabel. Hierbij kunnen de mitigerende en compenserende maatregelen die voor het MMA zijn voorgesteld, worden overgenomen voor zover hiervoor budget is en praktische mogelijkheden aanwezig zijn. In ieder geval zal het landschapsplan waarin deze maatregelen vastgelegd worden, deel uitmaken van het voorkeursalternatief.

S.8 Door GS vastgesteld tracé

De ligging en het ontwerp van het voorkeurstracé 1B2 zijn in het milieueffectrapport (MER) globaal aangegeven. Bij het vertalen van het voorkeurstracé naar een goed functionerend en kostenefficiënt wegontwerp zijn diverse oplossingsrichtingen onderzocht. Dit functie- en kostenefficiëntonderzoek heeft geresulteerd in een versoberingslag voor variant 1B2. Op basis van deze detaillering is het tracé voor de N219, vastgesteld in de Raadscommissie van Zevenhuizen d.d. juni 2001 en de Statencommissie van de provincie Zuid-Holland d.d. juni 2001.

Om te onderzoeken of de wijzigingen van dit door GS vastgestelde tracé invloed hebben op de beoordeling van de alternatieven in het MER is er een oplegnotitie opgesteld.

In deze oplegnotitie is gekeken naar de verschillen tussen het voorkeurstracé en het door GS vastgestelde tracé. Daarnaast is bekeken of er zich wijzigingen voor gedaan hebben in het kader van de wetgeving, alsmede ten aanzien van de autonome ontwikkelingen in het gebied.

De oplegnotitie wijst uit dat de aspectenbeoordeling in het MER van het voorkeurstracé nagevoelbaar gelijk is aan het door GS vastgestelde tracé. Ten aanzien van het aspect Natuur is de beoordeling positiever te noemen.

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

Ten aanzien van de autonome ontwikkelingen geldt dat er geen bestuurlijk vastgelegde veranderingen zijn ten opzichte van degene opgenomen in het MER.

S.9 Leemten in kennis

Verkeersintensiteiten

Het verkeersmodel van de Provincie Zuid-Holland (het Rekenmodel Zuid-Holland, RMZH) heeft als basisjaar 1990 en is middels tellingen en controleberekeningen geactualiseerd. Hierdoor is het netwerk in zichzelf sluitend en op de juiste wijze belast. Daarnaast zijn ten behoeve van het MER de autonome ontwikkelingen ingevoerd en doorerekend. Als gevolg hiervan is het mogelijk om de diverse alternatieven door te rekenen en onderling te vergelijken. Het kan echter voorkomen dat de huidige intensiteitsmetingen op het onderliggend wegennet incidenteel hoger zijn dan de prognoses voor 2010.

Verkeersveiligheid

De gehanteerde methode voor de berekening van de verkeersveiligheid (SWOV) is in 1986 door de SWOV ontwikkeld en gebaseerd op ervaringscijfers voor 1986.

Geluid

De geluidsberekeningen zijn gebaseerd op de verkeersintensiteiten zoals aangegeven door het rekenmodel. Deze intensiteiten kunnen afwijken van de reële waarden.

Bodem en water

Er zijn geen gegevens beschikbaar omtrent de verontreinigings situatie van slootdempingen en de eventuele aanwezigheid van puntverontreinigingen.

Archeologische waarden

Op basis van de Archeologische basiskaart is geconcludeerd dat de tracés gebieden doorsnijden met een middelhoge verwachtingswaarde. Er zal een archeologische inventarisatie worden uitgevoerd om te bepalen of er vindplaatsen op de tracés liggen.

Kosten

Bij het globaal ramen van de kosten van de tracés zijn de grondaankoop, kosten van aankoop van panden en opstellen, planschade en nadeelcompensatie vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

S.10 Proces

Het MER-procedure voor de aanleg van de Omleidingsweg N219 is officieel gestart met de publicatie van de startnotitie in mei 1998. Door middel van de startnotitie en een informatieavond is vooraf aan het bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.), de wettelijke adviseurs, belanghebbende duidelijk gemaakt wat kan worden verwacht van het MER. De Cie. m.e.r. heeft advies uitgebracht over de richtlijnen voor het MER. Op basis van dit advies en de inspraakreacties zijn de definitieve richtlijnen voor het MER vastgesteld door het bevoegd gezag en is gestart met het opstellen van het MER. Tijdens het opstellen van het MER zijn er informatieavonden geweest om belanghebbenden te informeren.

Het eindconcept MER is verschenen op 8 april 2002. Van 2 april tot en met 30 april 2002 heeft het MER ter visie gelegen in Waddinxveen en Zevenhuizen-Moerkapelle. Op deze ter visie legging zijn zes reacties binnengekomen bij de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle. Deze reacties zijn behandeld en beantwoord.

Het voorontwerp bestemmingsplan en de definitieve MER worden in de inspraakprocedure gebracht op 23 oktober 2003.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de belangrijkste stappen in het proces.

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

