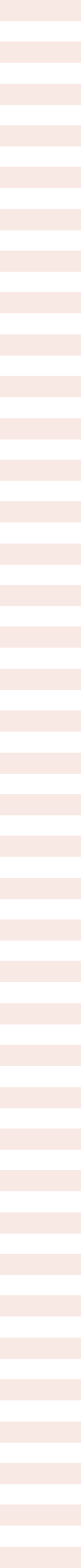


STARTNOTITIE MER ZUIDPLAS

REGIONALE INFRASTRUCTUUR 2010-2020



COLOFON

Uitgave: Provincie Zuid-Holland

Tekst:

Ontwerp: Bob Koning grafische vormgeving

Druk:

cartografie: Provincie Zuid-Holland

etc?

000123

INLEIDING

Voor u ligt de startnotitie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) over de aan te leggen regionale infrastructuur in de periode 2010 tot 2020 in de Zuidplas. Onder 'de Zuidplas' wordt hierna verstaan het plangebied dat wordt bestreken door het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas en de Streekplanherziening Zuidplas. Deze startnotitie geeft aan wat onderzocht zal worden

in de m.e.r. en welke alternatieven zullen worden bekeken. Doel van de ter visie legging is om een ieder in de gelegenheid te stellen hierop te reageren. De reacties en zienswijzen zullen worden betrokken bij de opstelling van de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). De richtlijnen tenslotte vormen samen met de startnotitie het kader voor de opzet van de m.e.r..



1 INITIATIEFNEMER

De initiatiefnemer voor het onderdeel “regionale infrastructuur voor de Zuidplas” is het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

2 BEVOEGD GEZAG

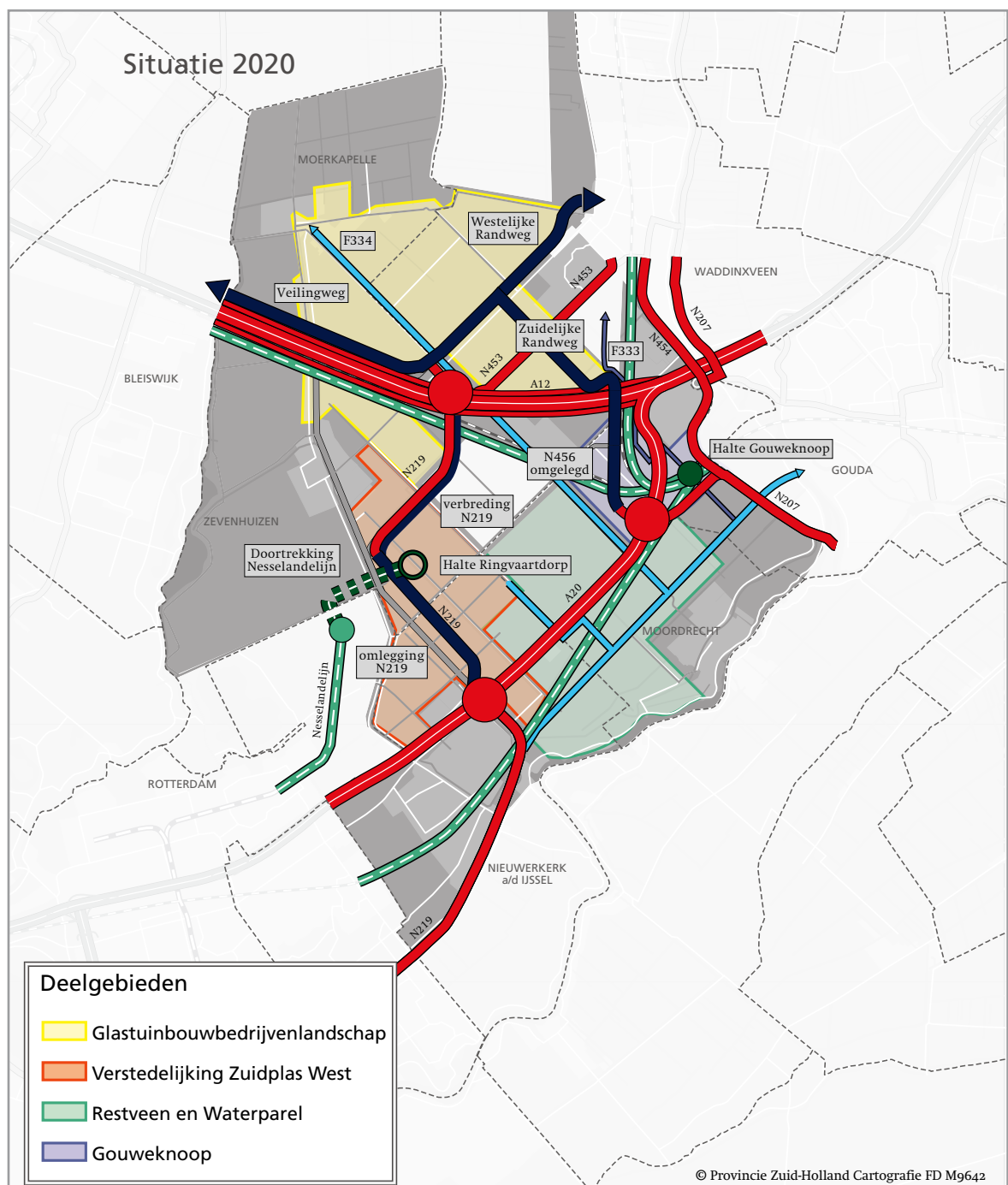
Publiekrechtelijke besluitvorming over de voorgenoemde activiteit (zie hiervoor paragraaf 4) zal plaatsvinden in de vorm van herziening van meerdere bestemmingsplannen. De gemeenteraden die deze bestemmingsplannen moeten vaststellen zijn daarmee bevoegd gezag in het kader van de m.e.r.-procedure

Het betreft de volgende gemeenten:

1. Moordrecht
2. Nieuwerkerk a/d IJssel
3. Waddinxveen
4. Zevenhuizen-Moerkapelle
5. Lansingerland (beperkt deel Veilingweg)

3 GLOBALE BESCHRIJVING VAN HETGEEN MET DE ACTIVITEIT WORDT BEOOGD

Deze m.e.r.-procedure heeft alleen betrekking op regionale wegen en raillijnen die in de 1e fase van het Intergemeentelijk Structuurplan zullen worden aangelegd, de periode van 2010 tot 2020. Reden om de m.e.r. te



beperken tot de 1e fase is de huidige onzekerheid over de ontwikkelingen (aantal en dichtheid woningen) in de 2e fase, de periode 2020 tot 2030. Bovendien reikt de planhorizon van de m.e.r.-plichtige besluiten (de bestemmingsplanherzieningen) niet verder dan het jaar 2020.

In het ISP (Intergemeentelijk Structuur Plan) en de Streekplanherziening Zuidplas is aangegeven welke infrastructuurle voorzieningen in de 1e fase moeten worden gerealiseerd. Het betreft de aanleg van fietspaden, aanleg van busvoorzieningen, verlengen Nesselandelijk met eindhalte Ringvaartdorp, opening halte Gouweknoop en aanleg van van een aantal regionale wegen. Niet alle projecten zijn m.e.r.-plichtig. Een overzicht van projecten die in deze m.e.r. worden onderzocht is opgenomen onder hoofdstuk vier.

Door de betrokken partijen in de Zuidplas is het principe “eerst bewegen, dan bouwen” als voorwaarde gesteld bij realisatie van de bouwprogramma’s. Dit principe is als uitgangspunt voor de planning van de infrastructuur genomen.

Thans worden voor de uitwerking van de ruimtelijke opgaven (woningbouw, bedrijven, glastuinbouw en natuur) voor vier gebieden herziening van bestemmingsplannen voorbereid. De ontwikkeling van de daarvoor benodigde infrastructuur zal hiermee dus gelijke tred moeten houden.

Het doel van deze m.e.r. is om de milieueffecten en eventuele keuzemogelijkheden voor de infrastructuur in beeld te brengen. Uitgangspunt is de regionale hoofdstructuur zoals deze in ISP en streekplanherziening is vastgesteld. Deze m.e.r. is te zien als een aparte verkeersparagraaf bij de integrale m.e.r. die ten behoeve van de bestemmingsplanherziening bij de uitwerking van elk deelgebied zal worden opgesteld. Inspraak en ter visie legging zal zo mogelijk gelijktijdig met het bestemmingsplan-m.e.r. plaatsvinden.

4 OMSCHRIJVING VAN AARD EN OMVANG VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

In het ISP zijn voor de periode 2010 tot 2020 de volgende infrastructuurle voorzieningen voor de regionale hoofdstructuur voor de Zuidplas opgenomen:

1. Verleggen en verdubbelen N219 bij Nieuwerkerk aan den IJssel.
2. Verdubbelen N219 bij Zevenhuizen
3. Verleggen N456 van aansluiting Moordrecht tot zuidpunt Triangel.
4. Veilingweg / N456-west, vanaf zuidpunt Triangel tot N209.
5. Parkway, gedeeltelijk ten behoeve van ontsluiting Eendrachtspolder.
6. Verlengen Nesselandelijk en aanleg eindhalte Ringvaartdorp.

7. Opening halte Gouweknoop.
8. Overige OV-voorzieningen t.b.v. verstedelijking Gouweknoop.
9. Realisering fietspad F263.
10. Realisering fietspad F340.
11. Realisering fietspad F334.
12. Realisering fietspad F278.
13. Realisering fietspad F333.

De vetgedrukte activiteiten 1, 2, 3 en 4 zijn m.e.r.-plichtig en dienen dan ook in ieder geval onderwerp van deze milieueffectrapportage te zijn. De overige activiteiten zullen in de beschouwing worden betrokken voor zover zij consequenties hebben op de m.e.r.-plichtige activiteiten.

In het ISP zijn tevens een aantal infrastructuurle voorzieningen opgenomen voor de periode 2020 tot 2030. Ook deze zijn formeel geen onderwerp van deze milieueffectrapportage. Niettemin kan realisering ervan relevant zijn voor de bovengenoemde m.e.r.-plichtige voorzieningen (bijvoorbeeld toe- of afname van verkeersdruk op deze infrastructuur-onderdelen). Derhalve zal in dit MER een ‘doorkijk’ moeten worden gemaakt naar 2030, eventueel in de vorm van scenario’s (‘wat als-benadering’).

In grote lijnen is in het ISP al vastgesteld waar wat gebouwd zal worden (en wanneer) en waar nieuwe wegen en raillijnen nodig zijn. Bij de uitwerking van de deelgebieden is het mogelijk dat eerdere aannames over bebouwingsdichtheden, aantallen woningen en bouwfasering iets wijzigen. Dat heeft gevolgen voor de vraag naar wegcapaciteit. Nieuwe inzichten zullen worden verwerkt in het verkeersmodel waarmee de benodigde capaciteit van de infrastructuur wordt bepaald, en zullen onder meer worden verwerkt in het onderdeel ‘Nut en noodzaak’ van het Milieueffectrapport.

Een specifieke onzekerheid op het moment van publicatie van deze startnotitie is de volgende: in het ISP is de N456-oost opgenomen voor de periode 2020-2030, en dus niet opgenomen in deze m.e.r.. Deze N456-oost zou bestaan uit een doortrekking van de Zuidelijke Randweg in Oostelijke richting over/onder de Gouwe, ten noorden van de A12, en uiteindelijk aansluiten op de A12 ter hoogte van Gouda. Tezamen met de Zuidelijke Randweg en de Veilingweg (die voorzien zijn voor 2020 en dus wel onderdeel van deze m.e.r. uitmaken) ontstaat daarmee een parallelstructuur langs de A12. Met het Rijk wordt momenteel overlegd over een nadere studie naar deze parallelstructuur. Mogelijk resulteert dit in een eerdere aanlegdatum van de N456 Oost, en zou deze alsnog formeel onderwerp van deze milieueffectrapportage moeten worden. In dat geval zal een aanvulling op het huidige MER aan de orde zijn. Vooralsnog wordt in dit MER de aanleg van een N456 Oost (en de effecten daarvan op de veilingweg en Zuidelijke Randweg) als een scenario meegenomen.

5 BESCHRIJVING VAN PLAATS VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De infrastructurele voorzieningen (zie kaart onder hoofdstuk 3) zijn voornamelijk gelegen binnen het grondgebied van de gemeenten Nieuwerkerk a/d IJssel, Moordrecht, Zevenhuizen-Moerkapelle en Waddinxveen. Voor een beperkt deel zijn werken gelegen buiten het gebied van de Zuidplas. Het gaat daarbij om de verlenging van de Nesselandlijn, welke gedeeltelijk op grondgebied van de gemeente Rotterdam is gelegen, en om de aansluiting van de Veilingweg op de N209 op grondgebied van de gemeente Lansingerland.

6 BESLUIT TEN BEHOEVE WAARVAN HET MILIEUEFFECTRAPPORT WORDT GEMAAKT

Het m.e.r.-plichtige besluit waarvoor deze milieueffectrapportage wordt opgesteld bestaat uit een aantal bestemmingsplanherzieningen.

De besluiten over de infrastructuur worden zoveel mogelijk gecombineerd met de besluiten over de overige ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze worden voorbereid in de diverse deelplannen voor de Zuidplas.

De startnotitie voor de infrastructuur wordt daarom zo mogelijk gelijktijdig met de startnotities voor de volgende deelplannen ter visie gelegd:

- Bestemmingsplan Zuidplas Noord;
- Bestemmingsplan Zuidplas West;
- Bestemmingsplan Gouweknoop

Voor delen van projecten die buiten de grenzen van de deelgebieden vallen zullen beperkte bestemmingsplanherzieningen moeten plaatsvinden. Het betreft met name de gemeente Lansingerland in verband met de veilingweg.

In het deelplan Restveen en Waterparel is geen m.e.r.-plichtige infrastructuur opgenomen zodat deze startnotitie hierbij niet ter visie gelegd behoeft te worden.

7 OVERZICHT VAN EERDER GENOMEN BESLUITEN

Het opstellen van bestemmingsplannen en milieueffectrapporten is te zien als een stap in een lange reeks besluiten die nodig zijn om tot aanleg van een infrastructuurproject te komen. Eerdere besluiten waren:

- Bestuurlijk Afsprakenkader Herstructurering Glastuinbouw LNV en LTO, januari 2000
- Interregionale Structuurvisie Zuidplas, september 2004
- Besluit Provinciale Staten van Zuid-Holland over ontwikkeling glastuinbouw Zuidplaspolder, september 2004
- Strategische Milieu Beoordeling Zuidplas, oktober 2005
- Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas, januari/februari 2006

- Tweede partiele herziening Streekplan Zuid-Holland Oost, mei 2006
- Afspraken over Zuidvleugel tussen de minister van Verkeer en Waterstaat V&W en Regio, verwoord in brief aan de Tweede Kamer, september 2006

8 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN UIT HET SMB

De uitkomsten van een Strategische Milieubeoordeling (SMB) zijn betrokken bij de besluitvorming over het ISP en streekplanherziening. De aanbevelingen en conclusies uit het SMB opgenomen voor het verdere m.e.r.-traject. Hiervan hebben de volgende aanbevelingen en conclusies betrekking op de aanleg van de regionale infrastructuur:

'Conclusies'

Bij het programma mobiliteit heeft afstemming plaatsgevonden tussen de milieubelastende verkeersfunctie en dekwetsbare woonfunctie. Ontsluiting en doorstroming zullen verbeteren terwijl de effecten zo veel mogelijk geconcentreerd blijven op bestaande routes, op afstand van de kwetsbare woonfunctie. Het programma voor openbaar vervoer, met name de ontwikkeling van nieuwe openbaar verbindingen en nieuwe stations, is gericht op het verminderen van onnodig wegverkeer. Wel blijven er aandachtszones over, langs de N219, de N456 en de spoorlijn Den Haag-Gouda (geluid). De woonlocatie Triangel ligt gevoelig, vlakbij het geplande terrein voor milieuhinderlijke bedrijvigheid. Omgekeerd wordt de ruimte binnen de hinderzones goed benut door er bedrijvigheid en glas te plannen. Potentiële verkeershinder (geluid, fijn stof, NO₂) door vrachtverkeer naar en van bedrijven en glas in het plangebied wordt zo klein mogelijk gehouden door een goede ontsluiting van deze terreinen: dicht bij de hoofdinfrastructuur (bedrijven) en/of voorzien van een goede route er naar toe. Hierdoor worden verkeersbewegingen geminimaliseerd en wordt onnodige milieubelasting voorkomen.

Milieueffectrapportages

Milieueffectrapportages moeten zoveel mogelijk gezamenlijk en in samenhang worden uitgevoerd. Verschillende onderdelen van dit ruimtelijk plan zijn m.e.r.-plichtig en hebben een onderlinge samenhang en invloed op elkaar en de omgeving. Voorkomen moet worden dat er m.e.r.-trajecten naast elkaar worden doorlopen, waarin die samenhang kwijt is. Er zullen dan tijdens de verschillende mer-procedures continue wijzigingen zijn en tegenstrijdigheden zijn haast niet te voorkomen. Om dit te voorkomen moeten de m.e.r.-trajecten gelijktijdig als één samenhangend geheel worden opgepakt. Ook gelet op de luchtkwaliteit problematiek en de salderingsmogelijkheid, zie voorgaande aanbeveling. Om de voortgang van de ontwikkeling in de Zuidplaspolder in stand te houden dienen deze m.e.r.'s spoedig te worden gestart.

Externe veiligheid

Zwaar transport van gevaarlijke stoffen uit Rotterdam zal in principe via het hoofdwegennet moeten blijven plaatsvinden. Dan kan het onderliggende wegennet, inclusief de nieuw aan te leggen of te verbeteren routes, vrij blijven van gevaarlijke stoffen. Routing of afsluiten van het onderliggende wegennet voor dit vervoer is aan te bevelen. De bouwruimte neemt toe als het risico verminderd. Bouwen in hoge dichtheden vlakbij een nieuw station Westergouwe, vraagt daarom inzicht en mogelijkheden van rerouting van vervoer gevaarlijke stoffen over spoor.”

9 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN IN HET KADER VAN DE M.E.R.

Naast de toets op milieueffecten, zal de planstudie zich ook richten op de *uitwerking* van principes en uitgangspunten zoals die voor de polder als geheel zijn vastgelegd in het ISP.

De te onderzoeken effecten van de aan te leggen infrastructuur zijn grotendeels dezelfde als in de Strategische Milieubeoordeling zijn onderzocht, met dien verstande dat soms aanzienlijk gedetailleerder onderzoek benodigd zal zijn, in overeenstemming met het hogere detailniveau van een bestemmingsplan ten opzichte van een streekplan. De aanbevelingen uit het voorgaande hoofdstuk zullen daarbij worden meegenomen. Daarbij zal in deze m.e.r. een grotere nadruk liggen op ontwerp, op concrete inpassing(smaatregelen) en op afstemming met andere ontwikkelingen zoals woningbouw. Anderzijds zal aandacht moeten worden besteed aan effecten die verder reiken dan de directe omgeving van het onderzochte infrastructuurproject; immers, ingrepen op de ene plaats kunnen leiden tot meer of juist minder verkeersdruk op andere plaatsen. Dit is de reden om de nieuwe verkeersstructuur voor de Zuidplas in samenhang te onderzoeken in plaats van losstaande onderzoeken per deelgebied. Wel zullen de resultaten van deze m.e.r. betrokken worden bij de m.e.r.'s die voor de verschillende deelgebieden worden uitgevoerd. Van onderzoeken die in het kader van de m.e.r.'s voor de deelgebieden al worden gedaan, zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden.

SPECIFIEK VOOR VERKEER EN VERVOER ZIJN DE TE ONDERZOEKEN MILIEUEFFECTEN:

- **Geluid en trillingen;** voor geluid wordt vooral specifiek gekeken naar het verkeerslawaai voor huidige en toekomstige geluidsgevoelige bestemmingen en vanwege de mogelijke verlenging van de Nesselandlijn naar het raillawaai. Trillingen zijn weliswaar geen formeel toetsingsitem, maar de aandacht voor dit milieu-item wordt steeds groter. Derhalve zal dit item worden meegenomen in het onderzoek;
- **Luchtkwaliteit;** van belang zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit met name voor zover het gaat om fijn stof (PM 10) en stikstofdioxide (NO₂);
- **Externe veiligheid;** aandacht zal worden geschonken aan in het gebied mogelijk aanwezige pijpleidingen

en daarbij behorende bebouwingsvrije zones en mogelijk transport van gevaarlijke stoffen en daarbij behorende gevolgen voor het persoonsgebonden risico en groepsrisico.

- **Landschap;** aandacht zal worden geschonken aan inpassing van de weg in het landschap uitgaande van de uitgangspunten en principe's die voor de polder als geheel zijn vastgelegd in het ISP. „De ontwikkeling van de Zuidplas als nieuw landschap is de samenbindende factor en geeft richting aan de uitwerking van de hoofdplanstructuur. Een zorgvuldige inpassing in het polderlandschap betekent bijvoorbeeld toepassing van zachte oevers, royaal vormgegeven profielen en bieden van doorzichten, dus bij voorkeur geen geluidschermen en geluidwallen. De plaatsen waar de regionale infrastructuur het stelsel van “lanen, linten en tochten” en de ringvaart kruist vereisen extra aandacht: doorlopende polderwegen (bij voorkeur op maaiveld) en doorlopende watergangen zijn belangrijke uitgangspunten in het ISP.
- **Natuur;** onderzocht zal worden wat de gevolgen van de nieuwe hoofdstructuur zijn voor de huidige natuurwaarden. Het gaat daarbij om vernietiging, verstoring, versnippering en verdroging. De plaatsen waar de hoofdstructuur het groene netwerk, de ecologische verbindingen, kruist vereisen extra aandacht.
- **Water;** de effecten op waterhuishouding en waterkeringen moeten worden onderzocht in het mer. Het gaat concreet om de volgende zaken.
 - bergingscapaciteit garanderen
 - afvoercapaciteit garanderen
 - waterkwaliteit beschermen, o.a. door zuivering van het van het wegdek stromende hemelwater.
 - waterkeringen beschermen: kruisingen met waterkeringen moeten zodanig worden ontworpen en uitgevoerd dat de stabiliteit en de onderhoudbaarheid van de waterkering ten allen tijde gewaarborgd blijft.Specifieke aandachtspunten zullen zijn: mogelijkheden voor sloten met natuurvriendelijke oevers, en de effecten van nieuwe infrastructuur op de belevings- en gebruikswaarde (waterrecreatie) van het stelsel van tochten.
- **Bodem;** onderzocht zal worden de effecten van aanleg van infra op bodemkwaliteit en grondwater. Het gaat daarbij om verstoring van grondwaterpeil en zettingen met directe gevolgen voor milieu, water en ecologie.
- **Cultuurhistorie;** onderzocht worden effecten op archeologische waarden door vergraving en aanleg

Voor de bepaling van de effecten op luchtkwaliteit en geluid zal gebruik worden gemaakt van de uitkomsten van verkeerskundig onderzoek. Hiervoor zal gebruik worden gemaakt van het model dat ook voor het ISP is gebruikt. Dit model zal hiervoor nog gepast worden aan de laatste inzichten en ontwikkelingen.

10 IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN IN HET KADER VAN DE M.E.R.

ALGEMEEN:

Voor de integrale ontwikkeling van de Zuidplaspolder heeft in 2005 een Strategische Milieubeoordeling plaats gevonden. In dit rapport zijn de alternatieven voor tracé's van de voorgenomen regionale wegen afgewogen en beoordeeld. Deze beoordeling heeft geleid tot een vastgesteld Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) en een vastgestelde herziening van het streekplan Zuid-Holland Oost. De bestemmingsplanherzieningen waarvoor deze m.e.r. geschreven wordt, vinden hun basis in dit ISP en streekplan. Omdat met de SMB een gedegen afweging van tracé-alternatieven heeft plaats gevonden, wordt er in deze m.e.r. studie niet verder naar nieuwe tracé's gezocht, maar alleen op inrichtingsniveau gekeken. Daarbij dient een nauw verband te worden gelegd met de toekomstige ruimtelijke invulling van het gebied, zoals deze wordt uitgewerkt in de diverse deelgebiedsplannen. Het is niet uitgesloten dat het onderzoek in het kader van deze m.e.r. kan leiden tot nieuwe inzichten t.a.v. beperkte tracé-aanpassingen.

MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA):

In het licht van het voorgaande zal het meest milieuvriendelijk alternatief met name worden gezocht in een vanuit milieu-oogpunt optimale inrichting van in hoofdzaak reeds vastgelegde tracés. De kwaliteitsambities zoals neergelegd in het ISP zullen in het MMA optimaal verwerkt worden.

ALTERNATIEVEN PER DEELPROJECT:

Op voorhand kan het volgende gezegd worden over de te onderzoeken alternatieven voor de diverse te onderscheiden deelprojecten:

Verleggen N219 bij Nieuwerkerk

De N219 geeft vanwege de gestaag toegenomen verkeersdruk in de huidige situatie veel overlast en milieuhinder in de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel. De geplande ontwikkeling in de Zuidplas zullen de verkeersdruk, en daarmee de problemen, verder doen toenemen.

De toekomstige belasting van de nieuwe N219, de tracéligging en verknopingen vergt nader onderzoek.

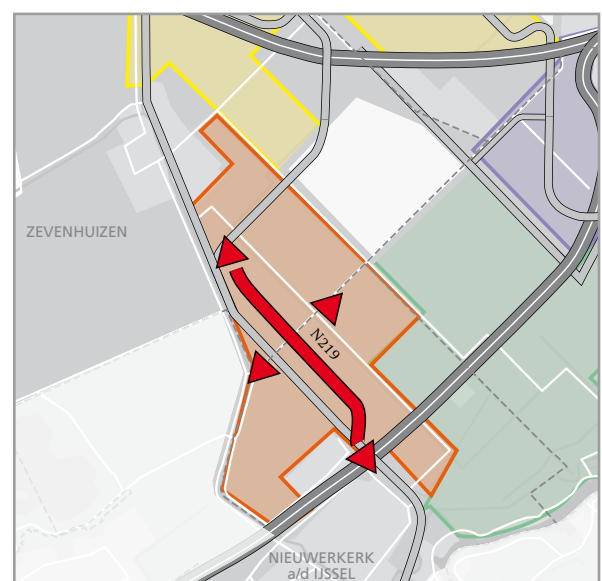
De om te leggen N219 komt gezien de woningbouwplannen uit het ISP in een stedelijke omgeving te liggen. Vormgeving van de weg als een buitenstedelijke weg kan bezwaren oproepen als barrièrewerking en milieueffecten. Bovendien blijft de N219 dan als snelste route A12-A20 aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

Als alternatief zal een stedelijk vormgegeven weg met lagere maximumsnelheid worden onderzocht in de mer. Voor de meest optimale tracéligging zal afstemming plaatsvinden binnen het MER voor het bestemmingsplan voor deelgebied "Verstedelijking Zuidplas West".

Door de gemeenteraad van Nieuwerkerk aan den IJssel is een motie aangenomen waarin het college van B en W wordt opgedragen om:

- de nieuwe N219 buiten de geplande woonwijk en bedrijventerreinen om te leiden;
- deze aan te leggen als 2x1 rijbaan, met een ruimte-reservering voor 2x2 rijbanen;
- een nieuwe aansluiting te realiseren op de A20 en deze zover richting Moordrecht te verschuiven dat deze aansluit aan de oostzijde van de nieuw aan te leggen bedrijventerreinen;
- de N219 vandaar met een boog door te trekken naar de Schielandweg voor het regionale verkeer richting Capelle aan den IJssel;
- de huidige N219 om te bouwen tot nieuwe lokale ontsluitingsweg van Nieuwerkerk Noord naar het huidige Nieuwerkerk ten zuiden van de A20;
- daarbij de bestaande aansluitingen van de N219 met de A20 op te heffen en op te ruimen.

In de Tracénota/MER zullen deze voorstellen worden onderzocht.



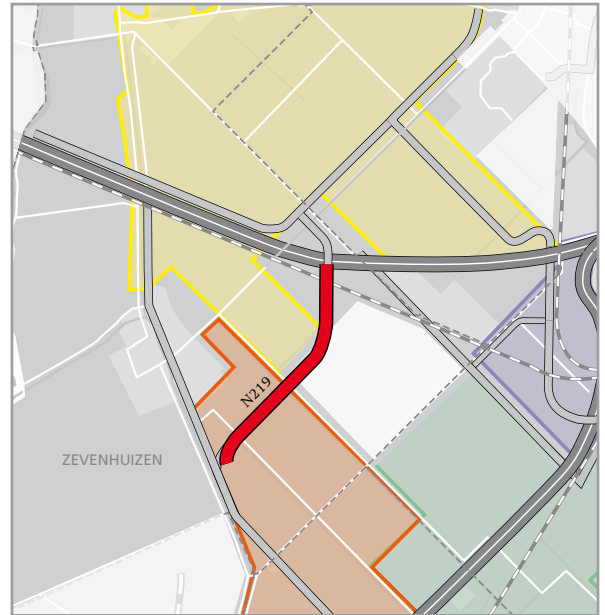
Verleggen N219 bij Nieuwerkerk

Verdubbelen N219 bij Zevenhuizen

Als eerste zal de noodzaak voor verbreding worden onderzocht. Basis hiervoor is de uitkomst van het verkeersonderzoek dat voor de gehele Zuidplas wordt gedaan. Onderzocht zal worden op welke wijze de verbreding het beste kan worden uitgevoerd en of er nog aanvullende voorzieningen voor openbaar vervoer gewenst zijn. De technische uitwerking zal op niveau van schetsontwerp worden uitgevoerd.

Naast verbreding zal ook in overleg met het deelgebied de wenselijkheid van een extra aansluiting onderzocht. Daarbij zal ook bezien worden wat de gevolgen van de extra aansluiting zijn op de inrichting van de weg.

Te denken valt daarbij aan een stedelijk vormgegeven weg met lagere rijsnelheden.



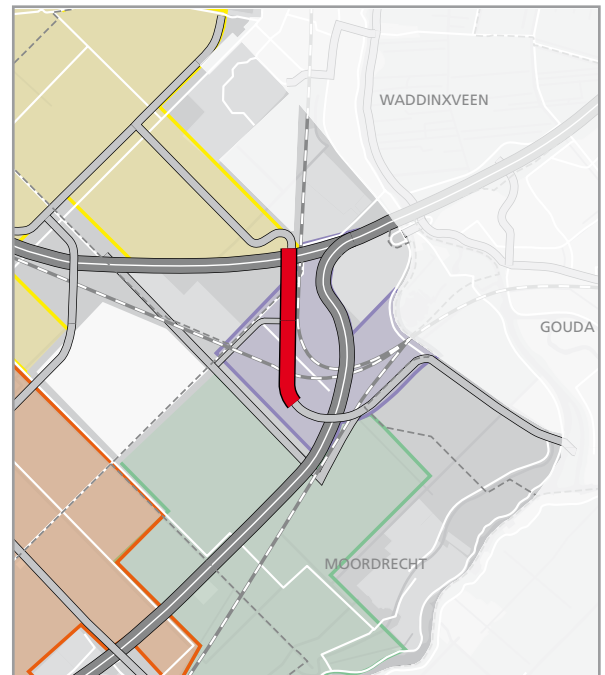
Verdubbelen N219 bij Zevenhuizen

Verleggen N456 van aansluiting Moordrecht tot zuidpunt Triangel

De omlegging van de N456 zal een enorme verbetering betekenen voor de huidige bewoners langs de Middelweg / Bredeweg. Het nieuw aan te leggen wegvak zal ook als schakel tussen de rijkswegen A12 en A20 gaan functioneren. Hiermee wordt beoogd dat het verkeer dat nu nog gebruik maakt van de N219 voor de N456 zal kiezen. Dit stelt extra eisen aan de inrichting van dit wegvak waarbij gezorgd moet worden voor een hoogwaardig ontwerp en een goede doorstroming. Op termijn is een extra aansluiting op de A12 voorzien in de richting Den Haag.

Om de bereikbaarheid van de Middelweg te herstellen zal een parallel aan de Zuidelijke Dwarsweg een nieuwe verbinding tussen de omgelegde N456 en de Middelweg moeten worden aangelegd. Deze verbinding zal de vormgeving krijgen volgens het concept van de "Lanen". Om de doorstroming op de N456 niet te belemmeren zal een ongelijkvloerse aansluiting worden ontworpen. Bij het ontwerp van de nieuwe aansluiting zal rekening worden gehouden met een eventuele doortrekking van de verbinding richting bedrijventerrein Gouwepark. Bij de uitwerking zal een keuze gemaakt worden tussen hoge of lage kruising.

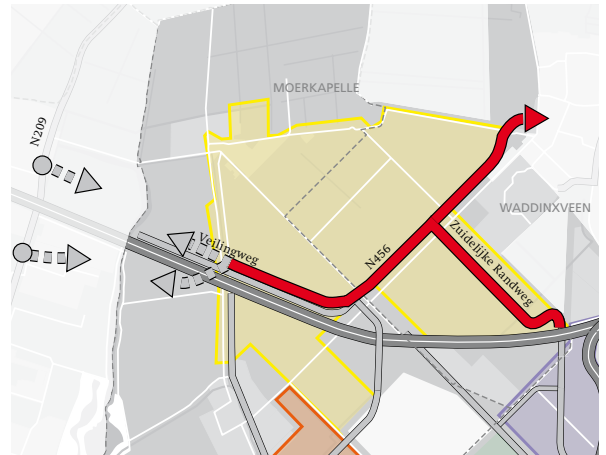
De kruising van de spoorwegen zullen als ongelijkvloerse kruisingen worden uitgevoerd waarbij een keuze zal moeten worden gemaakt tussen tunnel of viaduct, hoge of lage kruising.



Verleggen N456 van aansluiting Moordrecht tot zuidpunt Triangel

Veilingweg / N456-west, gedeelte binnen deelgebied Zuidplas Noord

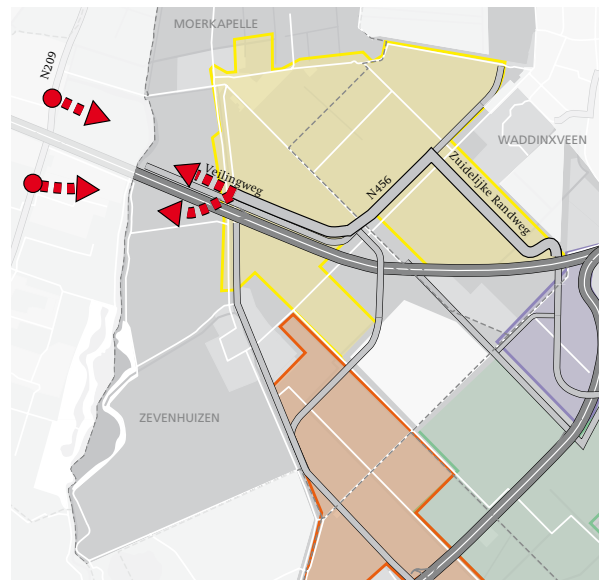
Voor het weggedeelte van deze verbinding gelegen binnen het deelplan Zuidplas Noord worden geen tracé-alternatieven voorzien. De uitwerking van het tracé uit het ISP zal in samenspraak met de inrichtingsplannen van het gebied plaatsvinden. Wel zullen varianten ten aanzien van inrichting en ontwerp van de weg worden onderzocht. Daarbij zal in overweging worden genomen de consequentie van een toekomstige functie van de weg als parallelle route voor de A12 tussen Zoetermeer en Gouda. Deze consequenties zullen nog nader worden onderzocht.



Veilingweg / N456-west, gedeelte binnen deelgebied Zuidplas Noord

Veilingweg / N456-west, gedeelte buiten deelgebied Zuidplas Noord

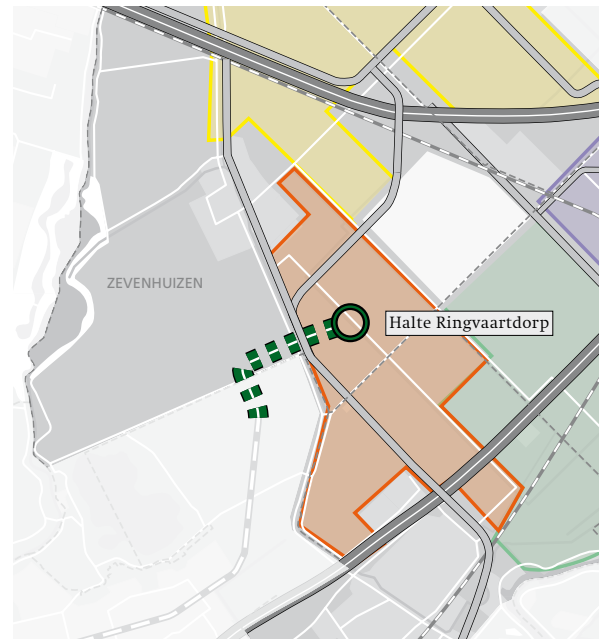
In de Zuidplas-planvorming is het gedeelte van de N456 West (de Veilingweg) ten westen van het plangebied tot nu toe indicatief met een pijl ten noorden van de A12 op de plankaart aangeduid. De wijze van aansluiting van de Veilingweg op de N209 en daarmee op de A12 is derhalve nog onduidelijk. Deze dient onderwerp van studie in deze MER te zijn. Een oplossing ten Noorden van de A12 lijkt op een aantal moeilijk oplosbare problemen te stuiten, die in het MER aandacht moeten krijgen. Derhalve zal als mogelijk alternatief in ieder geval een mogelijkheid worden onderzocht waarbij ten westen van de Swarlaweg/Noordeinde het tracé van de Veilingweg niet ten noorden maar ten zuiden van de A12 komt te lopen.



Veilingweg / N456-west, gedeelte buiten deelgebied Zuidplas Noord

Verlengen Nesselanelijn en aanleg eindhalte Ringvaartdorp

Vanwege effecten op de exploitatie is de haalbaarheid van verlenging van de Nesselanelijn in sterke mate afhankelijk van het woningbouwprogramma en de eventuele later aanleg van de HOV (Hoogwaardige OpenbaarVervoer Verbinding). Gestart zal daarom worden met een verkenning naar de mogelijkheden en beperkingen van de verlegging van de Nesselanelijn. Deze verkenning zal in goed overleg met Rotterdam, de beheerder van de Nesselanelijn worden uitgevoerd. Wanneer de uitkomst van de verkenning positief is zal vervolgens de planstudie naar de verlenging van de Nesselijn worden opgepakt.



Verlengen Nesselanelijn en aanleg eindhalte Ringvaartdorp

11 PROCEDURES

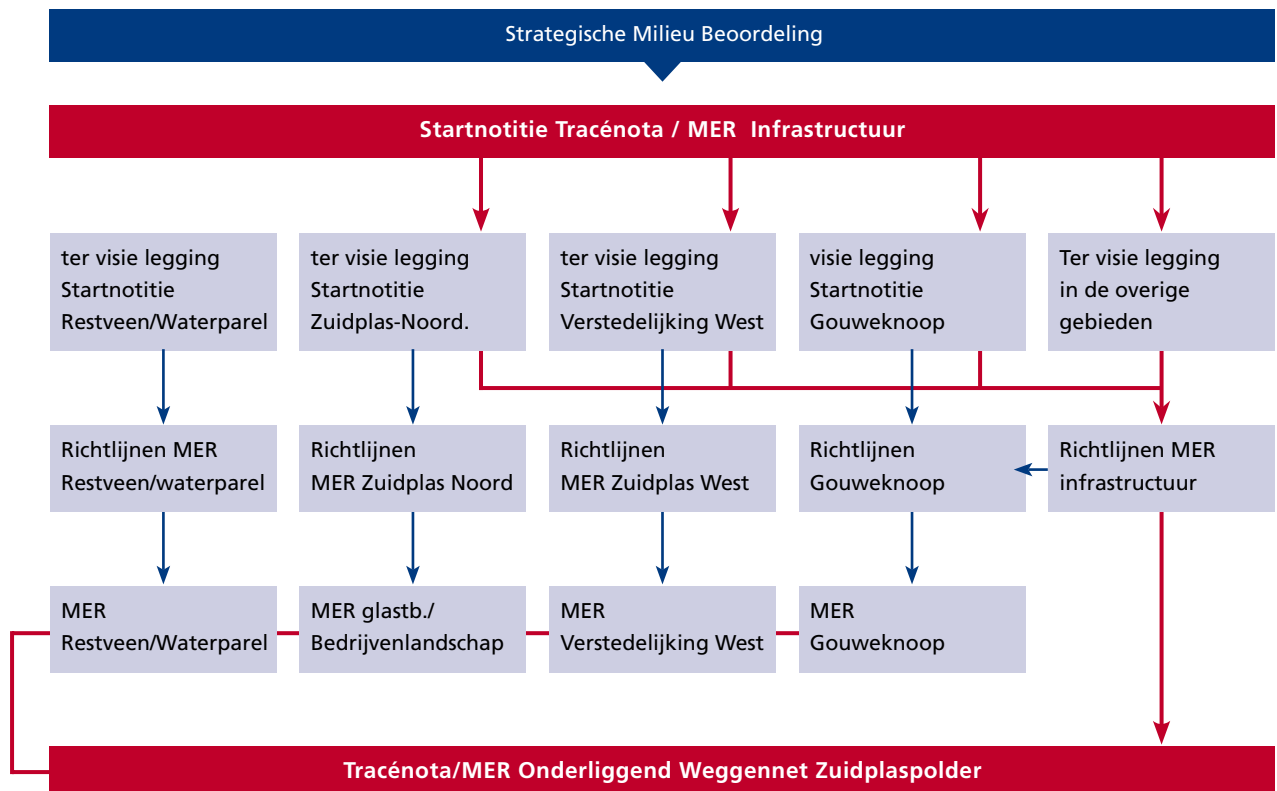
Deze startnotitie ligt gedurende 6 weken ter visie. In deze periode kan eenieder schriftelijk reageren (het inspraakadres is PM, nader af te spreken met betrokken gemeenten).

De reacties worden ter kennisgeving gebracht van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze brengt advies uit. De inspraakreacties en het advies van de Commissie m.e.r. worden betrokken bij het opstellen van de richtlijnen over de inhoud van

de trajectnota/MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door het bevoegd gezag. In dit geval zijn dat de betrokken gemeenteraden. Vervolgens wordt op basis van deze richtlijnen door de provincie Zuid-Holland een MER opgesteld.

Dit MER dient samen met de MER'en die voor de verschillende deelgebieden worden gemaakt, als basis voor de bestemmingsplanherzieningen voor die deelgebieden. Tevens dient dit MER als basis voor overige benodigde bestemmingsplanherzieningen buiten deze deelgebieden. Zie hiervoor het volgende relatieschema.

Schema relatie MER infrastructuur- MER's bestemmingsplannen deelgebieden



→ Inhoudelijk kader
 ————— gelijktijdig gereed

Formeel wordt voor de diverse deelgebieden geen MER maar een SMB opgesteld. SMB, MER infrastructuur en ontwerp-bestemmingsplan worden tegelijkertijd ter visie gelegd. Daarna volgt een periode van voorlichting, inspraak, advies en overleg en de definitieve besluitvorming.

Hierna zijn de te doorlopen procedures schematisch in de tijd weergegeven.

M.E.R.-procedure en bestemmingsplan

