

Bijlage 2: beschrijving varianten

Toelichting en beoordeling varianten

Vanuit de overleggen tussen de gemeente Zoetermeer met Nutricia en omwonenden zijn de drie meest kansrijke alternatieve ontsluitingsvarianten naar voren gekomen. Dit wil zeggen dat, hoewel nog meer varianten te bedenken zijn, van alle besproken mogelijkheden:

- variant 1 a en b, ontsluiting parallel aan de A12, door Nutricia zijn ingebracht;
- variant 2a en b, ontsluiting via de Rokkeveenseweg, gebaseerd zijn op oude afspraken tussen Nutricia, ontwikkelmaatschap Nutrihage (de grondeigenaar van de oud-Numico gronden, direct grenzend aan Nutricia) en gemeente Zoetermeer en;
- variant 3, ongelijkvloerse aansluiting op de Zuidweg, ingebracht is door buurtbewoners.

Variant 1 ontsluiting vrachtverkeer parallel aan de A12

In variant 1 geschiedt het aan- en afrijden van vrachtwagens vanaf de Zuidweg naar het Nutriciaterrein en vice versa via het wegvak van de Eerste Stationsstraat gelegen tussen de Zuidweg en de Dr. J.W. Paltelaan. Vrachtverkeer maakt dan gebruik van het huidige parkeerterrein voor personenauto's aan de zuidzijde van het Nutriciacomplex om van en naar de plaats van bestemming te rijden.



De belangrijkste keuze die in het kader van ontsluitingsvariant 1 moet worden gemaakt betreft de vorm van de aansluiting op de Eerste Stationsstraat. De ontsluiting kan op twee manieren worden vormgegeven: door middel van een gelijkvloerse of ongelijkvloerse aanpassing, al dan niet voorzien van een verkeersregelininstallatie ter regeling van het verkeer. Bij een ongelijkvloerse oplossing zal de lengte van het nu al verdiepte fietspad worden verlengd zodat gebruikers van het fietspad onder de in/uitrit van Nutricia door rijden. Bij een gelijkvloerse oplossing kruist het fietspad de in/uitrit en zal er middels een goed verkeersontwerp en een goede routing van het vrachtverkeer een zo veilig mogelijke situatie moeten worden gecreëerd.

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het daarnaast in deze situatie ook niet mogelijk om het fietspad parallel aan de A12 te handhaven. Dit fietsverkeer dient dan ook te worden omgeleid via de Karel Doormanlaan.

Variant 2: uitgaand vrachtverkeer via Rokkeveenseweg

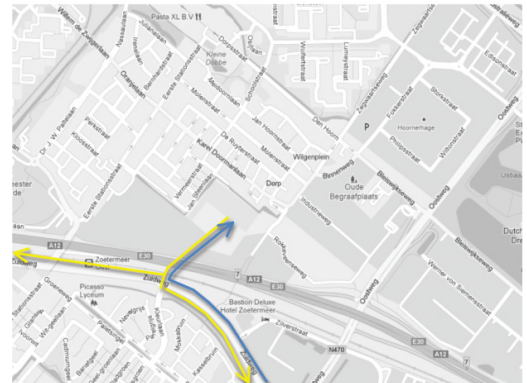
In variant 2a maakt vrachtverkeer met een bestemming op het Nutriciaterrein evenals in de huidige situatie gebruik van de toegang in de Frans Halsstraat. Om de Eerste Stationsstraat en de Karel Doormanlaan te ontlasten verlaat vrachtverkeer het Nutriciaterrein in deze variant echter via de Rokkeveenseweg. Hiertoe zal vanaf het Nutriciaterrein een nieuwe aansluiting op de Rokkeveenseweg gerealiseerd moeten worden. Voor de bedrijfsvoering van Nutricia is het ongunstig om gedurende een oneindige periode een aparte in- en uitgang te hebben. Daarom is variant 2b



toegevoegd, waarbij de ontsluiting in de toekomstige situatie zowel voor inkomend als uitgaand verkeer aan de Rokkeveenseweg ligt. Voor Nutricia is dit een randvoorwaarde, omdat men niet langdurig met een aparte in- en uitgang wil werken.

Variant 3: ontsluiting vrachtverkeer via nieuwe bedrijfsweg enkel voor Nutriciaverkeer

In variant 3 wordt een nieuwe verbinding van en naar Nutricia gerealiseerd die vanaf de Zuidweg naar het Nutriciaterrein loopt. Deze verbinding kruist ongelijkvloers de spoorlijn en de A12 en is enkel en alleen bedoeld voor vrachtverkeer van en naar Nutricia. In deze variant zal zowel de wijk "het dorp" als de spoorwegovergang van de Eerste Stationsstraat ontlast worden van vrachtverkeer.



Beoordeling

De gemeente Zoetermeer heeft het onderzoeksbureau Mobycon gevraagd om een objectieve verkeerskundige vergelijking tussen de drie ontsluitingsvarianten te maken op basis van de aspecten bereikbaarheid/verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid (lucht en geluid). Aanvullend hierop is ook een inschatting van de investeringskosten van elk van de varianten gevraagd.

In het rapport van Mobycon zijn de verschillende varianten beoordeeld. Hieruit blijkt dat de varianten 1 en 3 het beste scoren. Variant 2 scoort aanzienlijk lager, omdat er daarbij vanuit wordt gegaan dat de overlast in het Dorp blijft, aangezien de toegang in die variant nog steeds aan de Eerste Stationsstraat is gelegen. Als conform de voorwaarden van Nutricia deze ingang binnen afzienbare termijn verplaatst wordt naar de Oostzijde (variant 2b), zal de score voor wat betreft de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het Dorp meer gelijkwaardig worden aan de varianten 1 en 3.

In het voorjaar van 2013 zijn resultaten van de studie besproken met Nutricia. Hierbij is gebleken dat variant 1 problemen oplevert voor de interne routing op het terrein van Nutricia als het fietspad langs de A12 gehandhaafd blijft. Daarnaast is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt in deze situatie ook niet gewenst om het fietspad parallel aan de A12 te handhaven. Dit fietsverkeer dient dan ook te worden omgeleid via de Karel Doormanlaan. Dit past niet binnen het beleid om snelle rechtstreekse fietsverbindingen te realiseren. In dat kader is deze fietsroute enkele jaren geleden opgewaardeerd tot regionale fietssnelweg. Op basis hiervan is vastgesteld dat variant 1 niet langer een reële optie is.

Als de twee overige varianten worden beoordeeld op kosten en doorlooptijd dan is de verwachting dat variant 3 niet op korte termijn gerealiseerd kan worden. Het betreft hier een zeer ingewikkelde technische oplossing, die bovendien een grote investering vraagt. De voorbereiding vraagt dus een lange doorlooptijd en het vinden van financiering is op korte termijn niet reëel. Variant 2b daarentegen is technisch gezien eenvoudig en kan wel relatief snel gerealiseerd worden. Hiervoor is wel een aanpassing van de milieuvergunning danwel een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Dit heeft, afhankelijk van te maken keuzes, een verwachte doorlooptijd van minimaal een jaar.