

Samenvatting haalbaarheidsstudie randweg Groot-Ammers

datum 24 juni 2021
 aan K. de Vries Gemeente Molenlanden
 van S. Zondervan Antea Group
 project Haalbaarheidsstudie randweg Groot-Ammers
 projectnr. 0468813.100
 betreft Beslismatrix: essentie van de afweging

In het kort: De gemeente Molenlanden heeft opdracht gegeven voor een haalbaarheidsstudie voor een randweg ten noorden of zuiden van Groot-Ammers. Hiertoe zijn drie varianten (noord, zuid 60 km/uur en zuid 80 km/uur) gelijkwaardig ontworpen, geoptimaliseerd en op doelbereik en effecten onderzocht. De beoordeling is in tabel 1 weergegeven van zeer positief (++) naar zeer negatief/ mogelijk niet haalbaar (- -).

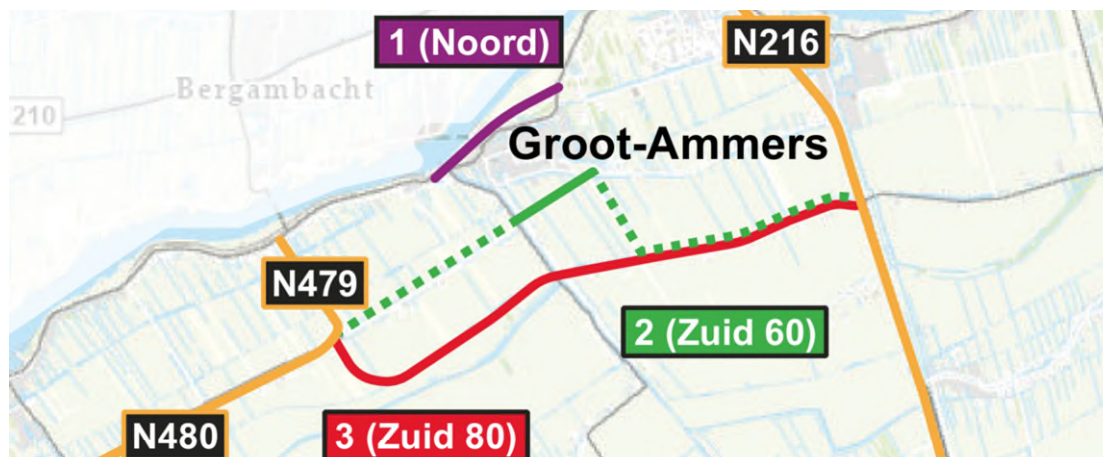
Tabel 1: beoordeling varianten randweg Groot-Ammers.

	Noord	Zuid 60	Zuid 80
Doelbereik (verkeers(veiligheid) en leefomgeving Groot-Ammers)	++	++	++
Overige effecten leefomgeving (Nieuwe hinder geluid/ stiltegebied)	-	-	-
Grondverwerving (aankoop percelen/ nabijheid woningen)	0/-	-	-
Veiligheidsaspecten (transport gevaarlijke stoffen/ evacuatieleroute/ hulpdiensten)	+	0/+	0/+
Water en bodem (zetting, wateropgave, stroomvoerend rivierbed)	0/-	-	-
Landschap en cultuurhistorie (monumenten/ molenbiotoop/ landschap)	0	- / - -	- -
Natuur (Natura 2000, NNN, soorten en weidevogelgebied)	0	- / - -	- -
Kosten (indicatie investeringskosten in euro's, excl btw.)	8,5 mln	17,5 mln	46 mln

Leeswijzer: Deze memo beschrijft na deze leeswijzer achtereenvolgens bondig het kader (de aanleiding) van de studie, de onderzochte varianten, het doelbereik, de aandachtspunten die zijn meegegeven vanuit de betrokken overheden en een nadere toelichting bij de in tabel 1 opgenomen bevindingen. Deze memo is opgesteld op basis van de rapportage Haalbaarheidsstudie Randweg Groot-Ammers (Antea Group, 2021). O.a. de ontwerpen, verkeerskundig onderzoek en akoestisch onderzoek zijn bijlagen bij die rapportage.

Aanleiding en doel haalbaarheidsstudie. De dorpskern van Groot-Ammers ondervindt hinder van verkeer op de Voorstraat en Sluis. Deze wegen zijn niet toegerust op het verkeer dat er gebruik van maakt. Tussen de Lek en de N214 is er geen alternatieve oost-west route en lokale maatregelen in Groot-Ammers lossen de hinder onvoldoende op. In 2019 heeft een participatieproces geleid tot een advies van de werkgroep aan B&W over het onderzoeken van een randweg. De gemeenteraad heeft vervolgens in het najaar van 2019 de opdracht gegeven een noordelijke en zuidelijke randweg om Groot-Ammers te onderzoeken. In de nu voorliggende notitie worden de bevindingen samengevat, met als doel een keuze te faciliteren over de haalbaarheid van een noordelijke of zuidelijke randweg.

De varianten: In het kader van de haalbaarheidsstudie zijn de noordelijke en zuidelijke variant nader uitgewerkt. De noordelijke variant volgt de dijk ten noorden van Groot-Ammers. De zuidelijke variant is ontworpen als 60 en 80 km/uur verbinding. Een 60 km/uur oost-west verbinding kan grotendeels gebruik maken van bestaande wegen, met een nieuwe weg en brug over de Ammersche Boezem tussen de Middenpolderweg en de Essenweg. Vanwege de toename van verkeer is uitgegaan van een vrijliggend fietspad langs de Middenpolderweg, Essenweg en Peppelweg.



Figuur 1 Indicatie ligging van de varianten voor de randweg Groot-Ammers

Een 80 km/uur weg (een N-weg tussen de N480 en N216) kan niet ingepast worden op de Middenpolderweg zonder boerderijen te slopen. Daarom is uitgegaan van een nieuw tracé met parallelwegen voor het landbouw-, bestemmings- en fietsverkeer. Dit tracé ligt ten zuiden van Middenpolderweg, kruist met een nieuwe brug de Ammersche Boezem en loopt ten noorden van de Peppelweg naar de N216. De Peppelweg dient als parallelweg, waarbij de bestaande bomenrij, watergang en waterleiding ongewijzigd blijven. In beide zuidelijke varianten wordt uitgegaan van een lage beweegbare brug, o.a. omdat een hoge brug niet mogelijk is binnen het molenbiotoop en vanwege de hogere kosten. Een aquaduct onder de Ammersche Boezem is niet nader onderzocht vanwege de meerkosten van circa € 70 miljoen¹.

Doelbereik. Alle varianten nemen circa 2/3 van het verkeer op Sluis² en een wezenlijk deel van het verkeer op de Voorstraat³ weg. Het effect op Sluis is het grootst bij variant Zuid 60 (-5.500), gevolgd door Noord (-4.800) en Zuid 80 (-4.400). De Voorstraat wordt het meest ontlast in Noord (-3.700), gevolgd door Zuid 60 (-3.300) en Zuid 80 (-2.700). De zuidelijke varianten – en vooral Zuid 80 – leiden ook tot lokale toenames van verkeer op wegen in Groot-Ammers en trekken meer nieuw (doorgaand) verkeer aan op de nieuwe route.

Een gezamenlijk proces. Deze haalbaarheidsstudie is tot stand gekomen in afstemming met de Provincie Zuid-Holland (beheerder huidige N-wegen raakvlakken provinciale landschappelijke, cultuurhistorische en landschappelijke waarden), het Waterschap Rivierenland (waterkeringen, water en beheerder wegen in het buitengebied), de veiligheidsregio (hulpdiensten, evacuatie routes, externe veiligheid) en Rijkswaterstaat (stroomvoerend deel van het rivierbed). In essentie komt het erop neer dat;

- aanpassing van de waterkering geen belemmering vormt voor Noord,
- geen van deze overheden voor zichzelf een rol ziet in de financiering van een oplossing,
- waterschap en provincie aandachtspunten zien bij het realiseren van Zuid 60 en vooral Zuid 80,
- deze partijen graag betrokken blijven bij de uitwerking van het voornemen.

Voor en nadelen per variant. Elke variant heeft voor- en nadelen. Op de navolgende pagina zijn de voor de afweging meest relevante voor- en nadelen per variant weergegeven. Tevens is het benodigde budget voor de investering en beheer en onderhoud opgenomen.

Legenda:

- ✓ Doelbereik Voorstraat - Sluis
- + Bijkomend voordeel of kans

- ! Aandachtspunt
- € Budget

¹ Op basis van een 80 km/uur verbinding.

² In 2030 rijden er zonder maatregelen circa 8.000 mvt/etm over deze weg.

³ In 2030 rijden er zonder maatregelen circa 5.500 mvt/etm over deze weg.

Noord. Via een nieuwe weg op de dijk worden Sluis en Gelkenes met elkaar verbonden. De dijk wordt verbreed. Sluis, De Gorzen, De Haven en Gelkenes worden aangesloten op de nieuwe verbinding die hiermee zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer faciliteert⁴.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">✓ Groot doelbereik Voorstraat – Sluis+ Vrachtverkeer en transport gevaarlijke stoffen (bestemming De Haven & LPG-tankstation) uit kern Groot-Ammers+ Enige verbetering hulpdiensten (lokaal)€ Ca. € 8,5 mln (de goedkoopste), beheer en onderhoud 0,06 mln/jaar. | <ul style="list-style-type: none">! Aanpassen waterkering Lek (technisch/procedure)! Verandering geluidbelasting Voorstraat- Sluis (verschuiving geluid naar achterzijde woningen Sluis en bij De Gorzen, mitigatieopgave)! Inpassing bij woningen Sluis 42 – 46! MER-beoordelingsplicht vervolgpcedure vanwege aanpassen van de waterkering |
|--|---|

Zuid 60. Een nieuwe 60 km/uur weg met brug verbindt de Middenpolderweg met de Essenweg. Langs wegen met toenamen van verkeer in het buitengebied komen fietspaden. Voor weidevogelgebied, dempen van sloten en nieuwe verharding is een compensatie en mitigatieopgave.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">✓ Groot doelbereik Voorstraat – Sluis+ Nieuwe oost-west fietsverbinding over de Ammersche Boezem+ Kans voor verplaatsen LPG-station aan de nieuwe route (wel diverse belemmeringen vanuit o.a. landschap, natuur en cultuurhistorie)+ Enige verbetering evacuatieleroute en hulpdiensten in de regio€ Ca. € 17,5 mln , beheer en onderhoud 0,27 mln/jaar. | <ul style="list-style-type: none">! Doorsnijden molenbiotoop (Rijksmonumentale molens)! Doorsnijden stiltegebied, met geluidtoenamen! Doorsnijden weidevogelgebied (compensatieopgave)! Doorsnijden landschappelijk waarden! Doorsnijden dwarssloten en extra verharding (compensatieopgave)! Bediende brug! Geen oplossing voor vervoer gevaarlijke stoffen en bestemmings-verkeer Groot-Ammers (bestemmingsverkeer De Haven & LPG tankstation blijft)! Verandering geluidbelasting Middenpolderweg/ Peppelweg (mitigatieopgave)! Grondverwerving weg en fietspaden (ca. 70 percelen) |
|--|--|

Zuid 80. Een nieuwe 80 km/uur weg is niet in te passen op de Middenpolderweg en Peppelweg, en volgt daarom een nieuw tracé achter de huiskavels ten zuiden van de Middenpolderweg en ten noorden van de watergang langs de Peppelweg. Hiertussen komt een nieuwe brug. Voor het scheiden van snel en langzaam verkeer zijn er parallelwegen. De nieuwe weg wordt met rotondes aangesloten op andere wegen in het gebied.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">✓ Groot doelbereik Voorstraat – Sluis+ Nieuwe oost-west fietsverbinding over de Ammersche Boezem+ Kans als regionale N-weg (oost -west)+ Kans voor verplaatsen LPG-station aan de nieuwe route (wel diverse belemmeringen vanuit o.a. landschap, natuur en cultuurhistorie)+ Enige verbetering evacuatieleroute en hulpdiensten in de regio€ Ca € 46 mln (de duurste), beheer en onderhoud 0,65 mln/jaar. | <ul style="list-style-type: none">! Doorsnijden molenbiotoop (Rijksmonumentale molens)! Omvangrijk doorsnijden stiltegebied, met geluidtoenamen! Omvangrijk doorsnijden weidevogelgebied (compensatieopgave)! Omvangrijk doorsnijden landschappelijk waarden! Omvangrijk doorsnijden dwarssloten en extra verharding (compensatieopgave)! Bediende brug! Verkeersaantrekkende werking! Geen oplossing vervoer gevaarlijke stoffen en bestemmings-verkeer (bestemmingsverkeer De Haven & LPG tankstation blijft)! Verandering geluidbelasting Peppelweg (mitigatieopgave)! Doorsnijden/omrijden routes Ammerse kade en Molenkade (snel en langzaam verkeer)! Omrijden landbouwverkeer/ risico bedrijfsvoering agrarische bedrijven Peppelweg! Stikstofdepositie Natura 2000-gebied! Grondverwerving weg en parallelwegen (ca. 70 percelen)! MER-plicht vervolgpcedure vanwege aanleg van een nieuwe autoweg (conform definitie Besluit-m.e.r.). |
|---|---|

⁴ Vanwege o.a. het stroomvoerend deel van het rivierbed en hogere kosten is niet uitgegaan van een buitendijkse oplossing, waarbij de nieuwe weg lager ligt dan de kruin van dijk.