



Provincie Zuid-Holland

N231a-Treinweg

Ruimtelijke Onderbouwing t.b.v. omgevingsvergunning
uitgebreide Wabo-procedure

RO N231a-Treinweg tbv WABO rev0.2

Iv-Infra b.v. & KuiperCompagnons



Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland
Projectnummer opdrachtgever: PZH-2012-335739356
Project: N231a-Treinweg
Projectnummer: INPA120382
Betreft: Ruimtelijke Onderbouwing t.b.v. omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-
Referentie: RO N231a-Treinweg tbv WABO rev0.2.docx

Auteur(s):	Iv-Infra & KC	Paraaf:
Gecontroleerd:	WvdM	Paraaf:
Goedgekeurd:		Paraaf:
Geautoriseerd:		Paraaf:

Datum: 7-2-2012
Revisie: 02
Status: Definitief RO
Aantal pagina's: iv + 46





Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding en doel	2
1.2	Leeswijzer	3
2	PROJECTBESCHRIJVING	4
2.1	Projectgebied en omgeving	4
2.2	Het initiatief	9
3	BELEIDSKADER	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	12
3.3	Gemeentelijk beleid	14
3.4	Conclusie	16
4	ONDERZOEK	17
4.1	Akoestisch onderzoek	17
4.2	Luchtkwaliteit	18
4.3	Mobiliteit	20
4.4	Externe veiligheid	20
4.5	Bodemkwaliteit	23
4.6	Natuur	24
4.7	Archeologie en cultuurhistorie	31
4.8	Bedrijven en milieuzonering	34
4.9	Overige belemmeringen	35
4.10	M.e.r.-beoordeling	35
5	WATERPARAGRAAF	37
5.1	Kader	37
5.2	Onderzoek	38
5.3	Conclusie	40
6	UITVOERBAARHEID	41
6.1	Economische uitvoerbaarheid	41
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
7	PROCEDURE	42
7.1	Vorbereidingsfase	42
7.2	Ontwerpfase	42
7.3	Vaststellingsfase	42

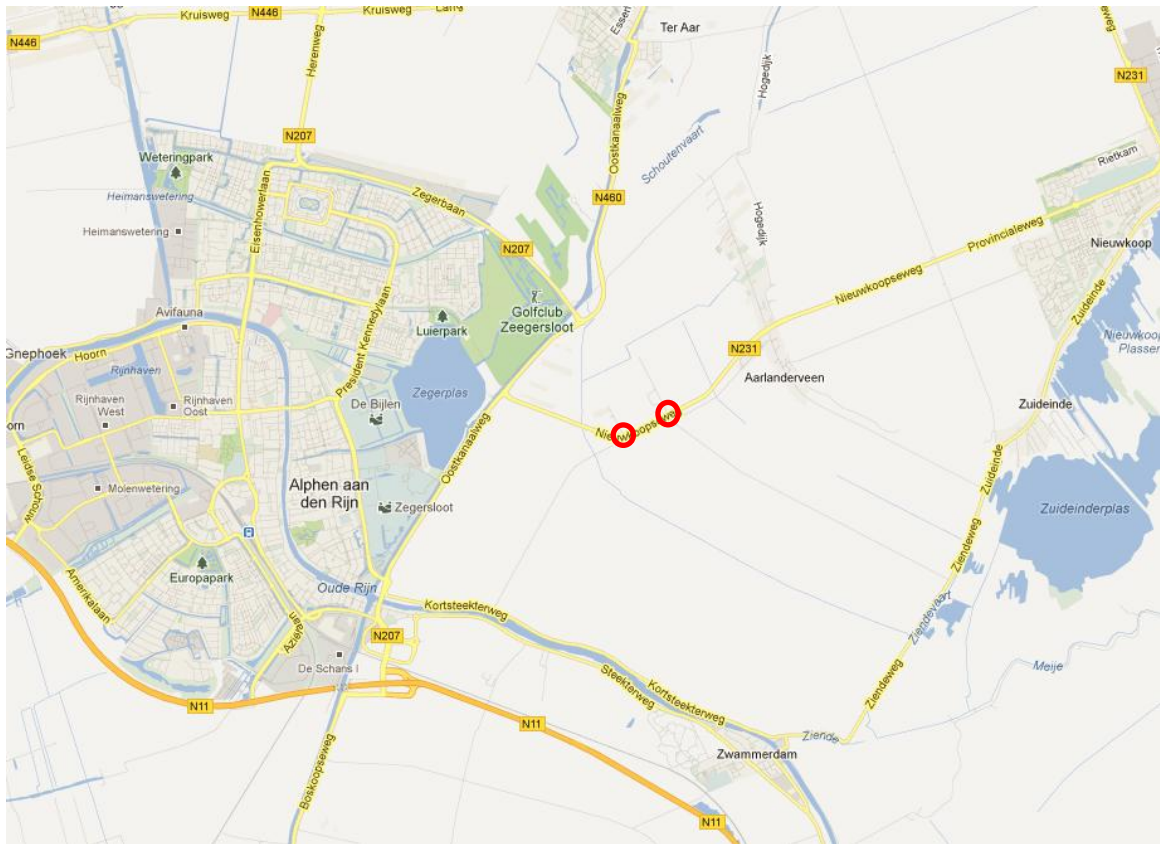


Bijlagen:

1. Inrichtingsaspecten
2. Besluitvlak

Separate bijlagen:

1. Waterbodem- en bodemonderzoek
2. Archeologisch onderzoek
3. Verhardingsonderzoek
4. Geotechnisch onderzoek en advies



Afbeelding 1: Ligging projectgebied in omgeving, met kruising N231-Treinweg (west) en kruising N231-Achtermiddenweg (oost)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur. Groot onderhoud aan de provinciale wegen vindt periodiek plaats. Uit de trajectstudie uit 2007/2008 is het huidige en toekomstige gebruik en de onderhoudsstaat van de N231a in beeld gebracht.

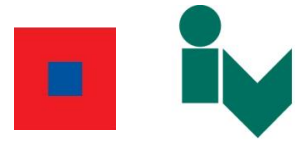
In 2004 hebben de gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en de provincie Zuid-Holland een gezamenlijk onderzoek gedaan naar knelpunten op gemeentelijke en provinciale wegen in het buitengebied tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop. De aansluitingen van de N231a op de Treinweg en de Achtermiddenweg, waarvan de ligging is weergegeven in afbeelding 1, zijn naar voren gekomen als knelpunten. Harde ongevals cijfers geven weliswaar geen directe aanleiding, maar de ligging van met name de aansluiting Treinweg in een bocht met gering zicht, is aanleiding geweest voor nader onderzoek voor het optimaliseren van deze specifieke locatie. Bovendien zijn de aansluitingen opgenomen in de top 5 van gevaarlijkste punten voor het verkeer in de gemeente Alphen aan den Rijn.

Ter voorbereiding van het Groot Onderhoud N231a (2010) is een maatregelenpakket opgenomen voor de locatie tussen de Treinweg en Achtermiddenweg. Deze maatregelen zijn uitgewerkt tot een definitief ontwerp 'Linksafstrook Achtermiddenweg' en opgenomen in bestek 2009-128. Door gewijzigd / nieuw inzicht voldeed dit ontwerp niet aan de richtlijnen uit het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van PZH.

In 2012 is een Voorlopig Ontwerp voor een linksafstrook op een andere locatie, namelijk de kruising Treinweg-N231a bij hectometerpaal 1.2 opgesteld waarbij de richtlijnen uit het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van PZH voor zover mogelijk nagestreefd zijn en rekening is gehouden met de wensen van zowel de provincie, de omwonenden als de gemeente Alphen aan den Rijn. Op basis hiervan is een Definitief Ontwerp opgesteld dat maximaal bijdraagt aan een significante verbetering van de verkeerssituatie en verkeersveiligheid voor alle categorieën verkeersdeelnemers bij de kruisingen van de N231a met de Achtermiddenweg en met de Treinweg.

Het ontwerp van de kruisingen met de Treinweg en de Achtermiddenweg ligt geheel binnen de gemeente Alphen aan den Rijn. Deze ruimtelijke onderbouwing biedt het juridisch-planologisch kader voor een beperkte afwijking van het vigerende bestemmingsplan voor de locatie Treinweg.

Het vigerende bestemmingsplan voor dit projectgebied is het bestemmingsplan Buitengebied, dat op 27 april 2000 is vastgesteld door de gemeenteraad en op 12 december 2000 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland. Voor het gebied is op dit moment een bestemmingsplan in voorbereiding, het bestemmingsplan "Buitengebied Aarlanderveen"



(NL.IMRO.0484.B085buitengeboost-001c). Dit bestemmingsplan heeft de status van ontwerp en heeft dus nog geen juridische status. Het plangebied van dit ontwerpbestemmingsplan beslaat de Drooggemaakte polder ten westen van Aarlanderveen, de Zuid- en Noordeinderpolder en de polder Nieuwkoop.

Conform het vigerende bestemmingsplan Buitengebied is de aanleg van de aangepaste kruising niet toegestaan. De reden hiervoor is de verlegging van de parallelweg in zuidelijke richting nabij de kruising Treinweg, waardoor deze weg buiten de bestaande verkeersbestemming is gelegen. Op de overige onderdelen past de ontwikkeling binnen het bestemmingsplan.

Het voorliggende initiatief past dus functioneel niet binnen de vigerende planologische regeling. Met het doorlopen van de uitgebreide Wabo-procedure voor het afwijken van het bestemmingsplan worden de gewenste ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

De gemeente Alphen aan den Rijn is bereid medewerking te verlenen aan het initiatief. Daarom wordt voor dit plan een afzonderlijke procedure voor een omgevingsvergunning gevolgd om af te wijken van het bestemmingsplan. Deze mogelijkheid is gegeven in artikel 2.1, eerste lid onder c juncto artikel 2.12 lid 1 onder a sub c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Bij deze zogenaamde uitgebreide Wabo-procedure dient een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld, waarin het plan wordt toegelicht en wordt aangetoond dat geen sprake is van onoverkomelijke belemmeringen. Ten aanzien van de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing, dient op grond van artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) te worden voldaan aan het bepaalde in de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In voorliggend stuk, de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning, wordt aan deze eisen invulling gegeven.

1.2 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 staat de projectbeschrijving. Hoofdstuk 3 vormt het beleidskader waarin het plan wordt getoetst aan het relevante beleid. In hoofdstuk 4 wordt de achterliggende onderbouwing beschreven voor de keuzes die in hoofdstuk 2 zijn gemaakt ten aanzien van ruimtelijke ordening, mobiliteit, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. In hoofdstuk 5 en 6 wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project aangetoond en in hoofdstuk 7 wordt ook ingegaan op de procedure.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 Projectgebied en omgeving

2.1.1 *Ligging en functie*

Het traject N231a (km 0.0-7.0) is het eerste deel van de N231, lopend vanaf de aansluiting (rotonde) met de N207, via de kern Aarlanderveen tot de kruising met de Nieuwveenseweg in Nieuwkoop. Het westelijk deel van het traject ligt binnen de gemeente Alphen aan den Rijn. Ten oosten van de kruising met de Achttienkavels ligt de weg in de gemeente Nieuwkoop. In het provinciale netwerk maakt de N231 deel uit van het PVVP-netwerk: de wegen met een regionale verbindingfunctie. Het toegekende kwaliteitsniveau is "veiligheid". Het onderhavige projectgebied ligt nabij km 1,2-1,7 en geheel binnen de gemeente Alphen aan den Rijn.

Het projectgebied beperkt zich tot de twee kruisingen met de N231a. Het gaat om de westelijke kruising met de Treinweg (voortaan: kruising N231a-Treinweg) enerzijds en de oostelijke kruising met de Achtermiddenweg (voortaan: kruising N231a-Achtermiddenweg). Aan het tussengelegen gedeelte van de N231a en de parallelweg worden geen aanpassingen verricht.

2.1.2 *Omschrijving bestaande situatie*

De omgeving bestaat uit open grasland met watergangen (veenweidegebied). De omgeving is extensief bebouwd. Alleen ten noorden van het plangebied komen aan de Nieuwkoopseweg enkele boerderijen voor. In de buurt van de beide kruisingen bevinden zich enkele bomen. Bij de kruising Treinweg zijn bosschages aanwezig. In afbeelding 2 is de bestaande situatie weergegeven.

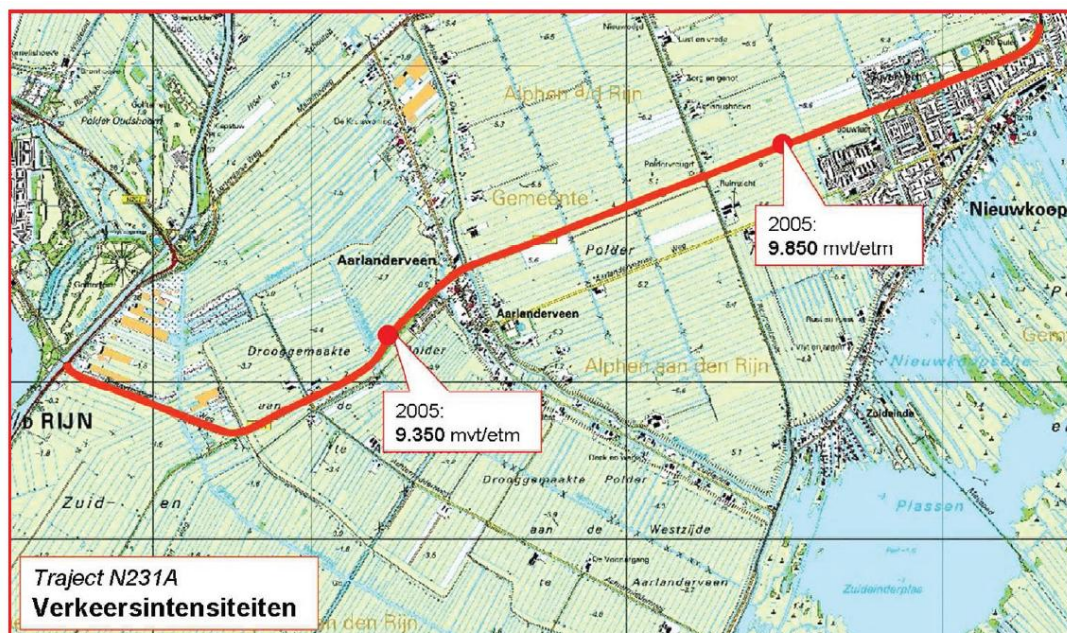


Afbeelding 2: Bestaande situatie met kruising N231a-Treinweg (boven) en kruising N231a-Achtermiddenweg (onder) (Bron: Google 2009)

2.1.3 Gebruik

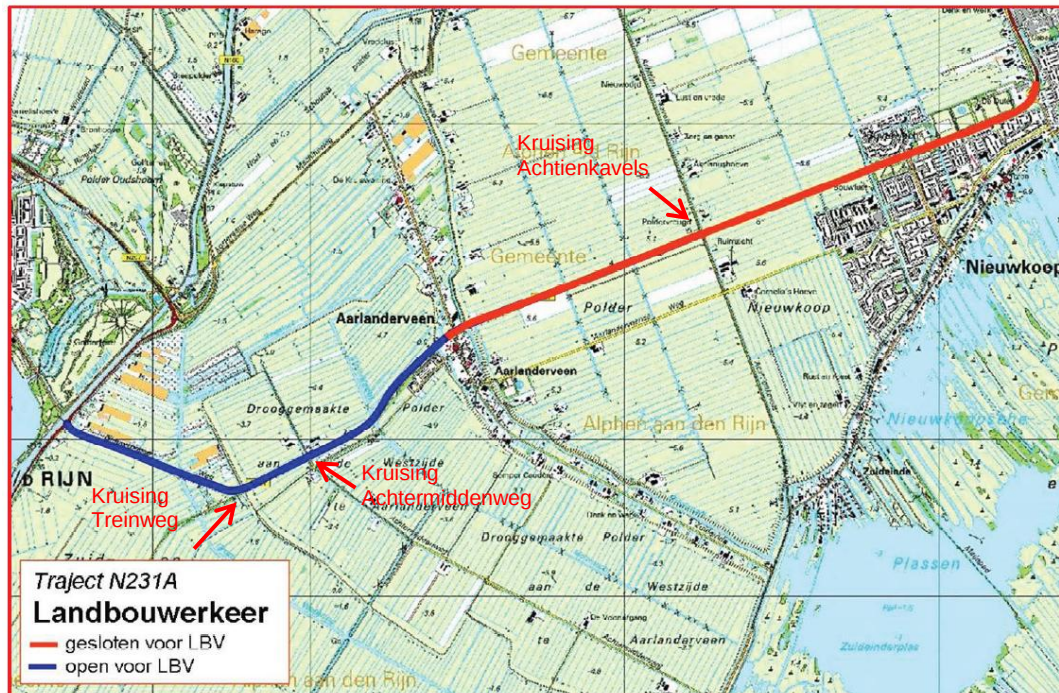
De getelde intensiteiten (2005) bedragen een kleine 10.000 motorvoertuigen per etmaal. In afbeelding 3 is een overzicht gegeven van de intensiteiten uit 2005. Uit cijfers van het verkeersmodel van de provincie Zuid-Holland blijkt dat in 2009 een verkeersintensiteit van 7.700 motorvoertuigen per etmaal is gemeten. In 2020 wordt een daling van de intensiteit verwacht als gevolg van de aanpassingen aan de Rijksweg A4 en de Rijksweg A2. Door een toename van de capaciteit op deze wegen neemt het aandeel sluipverkeer op de Provinciale weg N231 af.

Het verkeersbeeld zal de komende jaren gelijk blijven. Onderzoek toont aan dat deze intensiteiten goed samenhangen met het aantal inwoners en de functies in het gebied. Er is dus geen sprake van een groot aandeel gebiedsoverstijgend of doorgaand verkeer.



Afbeelding 3: Verkeersintensiteiten N231a

Het eerste deel van de N231a is opengesteld voor landbouwverkeer. Ten oosten van Aarlanderveen is de weg gesloten voor landbouwverkeer. In afbeelding 4 is dit weergegeven.



Afbeelding 4: Landbouwerkeer N231a

2.1.4 Inrichting en profiel

In 2010-2011 is er groot onderhoud aan de N231a gepleegd en is het traject voor zover als mogelijk ingericht conform het duurzaam veilig principe.

Het traject is gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg buiten de (bebouwde) kom. Rond de kruising met de Achttienkavels is een maximumsnelheid (kruispuntsnelheid) van 50 km/uur ingesteld en zijn asfaltplateaus aangelegd. Op de rest van het traject bedraagt de maximumsnelheid 80 km/uur.

2.1.5 Parallelvoorzieningen

Tussen de kruising N231a-Treinweg en de kruising N231a-Achtermiddenweg ligt evenwijdig aan de zuidzijde van de N231a een parallelweg. Deze parallelweg is in eigendom en beheer van de gemeente Alphen aan den Rijn. In afbeelding 5 is de parallelweg met markering A aangeduid.



Afbeelding 5: projectgebied N231a, met parallelweg aangeduid

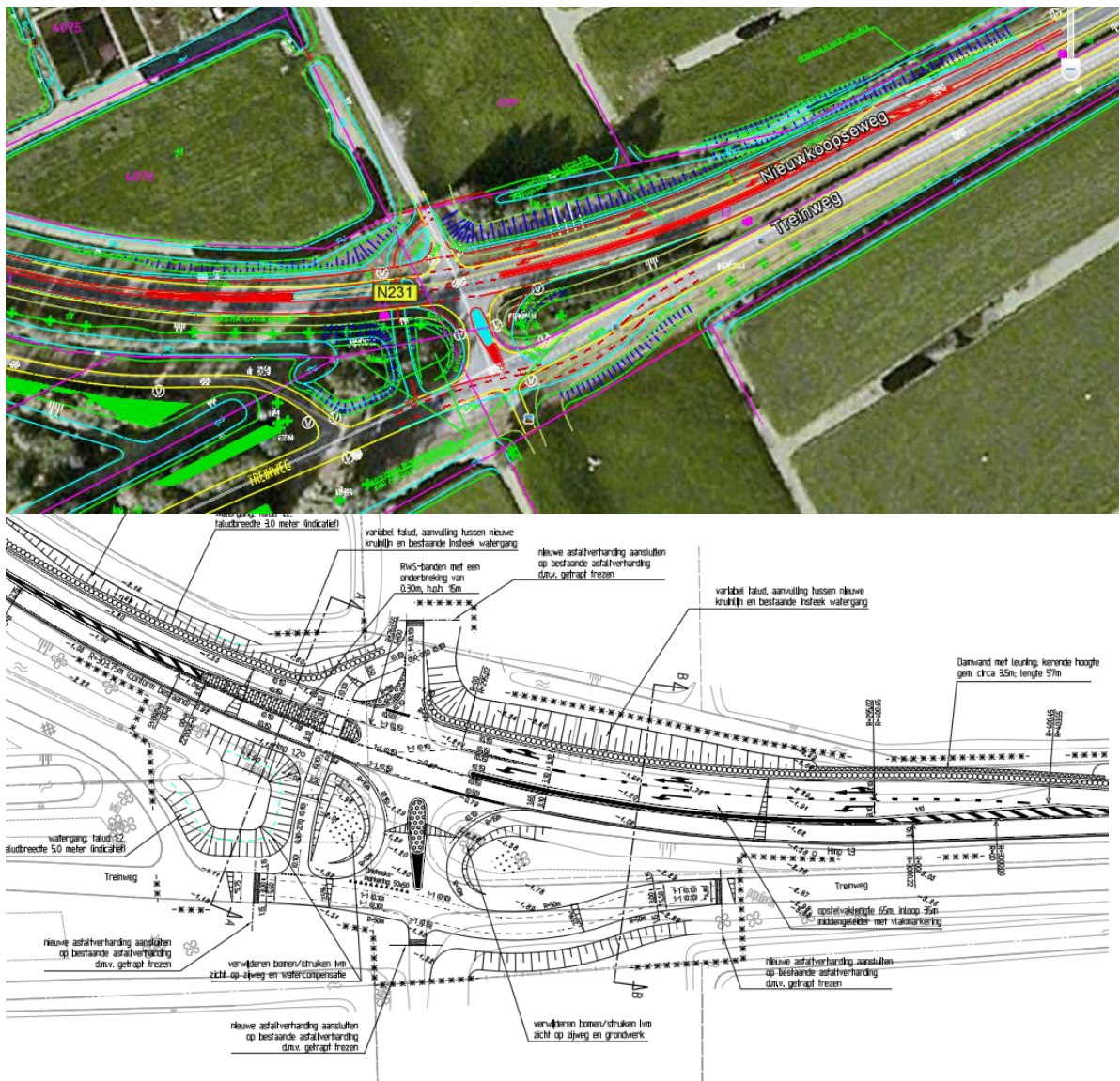
2.1.6 Kunstwerken

Het trajectgedeelte bij de beide kruisingen kent geen kunstwerken. Er zijn derhalve geen kunstwerken die invloed hebben op het ontwerp.

2.2 Het initiatief

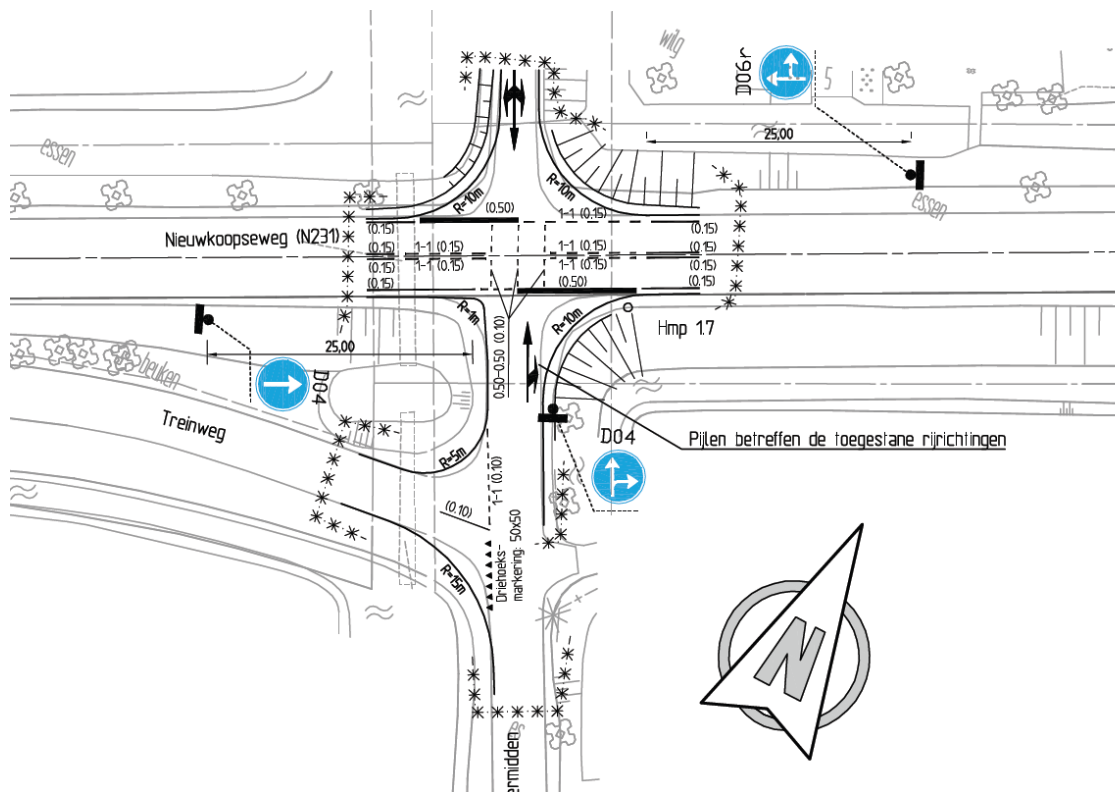
De kruising N231a-Treinweg wordt gereconstrueerd tot een kruising met een linksafstrook op de N231a voor het verkeer vanuit het oosten (Nieuwkoop) en een nieuwe fietsoversteek aan de westzijde van de kruising. In afbeelding 6 is de nieuwe situatie (blauwe kant verharding en rode markering) ten opzichte van de oorspronkelijke situatie (gele rand verharding) weergegeven.

De N231a wordt in noordelijke richting uitgebreid ten behoeve van de linksafstrook. Om de beweging van Treinweg naar de N231a en vice versa mogelijk te maken, zijn de bochten verruimd. De parallelweg is over korte afstand naar het zuiden verlegd om met langere voertuigen de beweging Treinweg (oost) – N231a (west) mogelijk te maken.



Afbeelding 6: ontwerp kruising N231a-Treinweg

Ter plaatse van de kruising N231a – Achtermiddenweg worden met borden de toegestane verkeersbewegingen aangegeven, waardoor de gevaarlijkste afslaanbewegingen via de kruising N231a – Treinweg afgewikkeld worden. Behalve de verkeersveiligheid wordt hiermee ook de doorstroming op de N231a in de spits bevorderd, doordat het afslaanverkeer niet meer het achteropkomende verkeer ophoudt. Enkele boogstralen van de aansluiting worden verruimd om te voorkomen dat het toegestane afslaanverkeer het midden van de N231a overschrijdt of schade aan de bermen veroorzaakt. In afbeelding 7 is een overzicht gegeven van het ontwerp van de kruising met de Achtermiddenweg.



Afbeelding 7: ontwerp kruising N231a-Achtermiddenweg

3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 inwerking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd.

De aanpassingen aan de twee kruisingen met de N231a dragen bij aan een betere bereikbaarheid van het gebied en een grotere verkeersveiligheid. Het plan is daarmee in lijn met de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 voor wat betreft de eerstgenoemde onderwerpen in werking getreden.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt, zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de

Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op Rijkswaagen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur (hoofdwegen en hoofdspoorwegen), de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. De ladder voor duurzame verstedelijking wordt in 2012 in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen.

In algemene zin kan worden opgemerkt dat met de aanleg van het linksafvak op de N231a wordt geanticipeerd op de aanvulling van het Barro, die in 2012 gaat plaatsvinden, namelijk toekomstige uitbreiding van de infrastructuur. Concreet geldt voor het gebied geen specifiek beleid.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is feitelijk het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en daarmee de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). De nota is op 21 februari 2006 in werking getreden. In de Nota Mobiliteit worden de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van beleid is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Het plan is in lijn met de Nota Mobiliteit. Het plan stimuleert een goed functionerend systeem van vervoer, doordat de doorstroming wordt verbeterd.

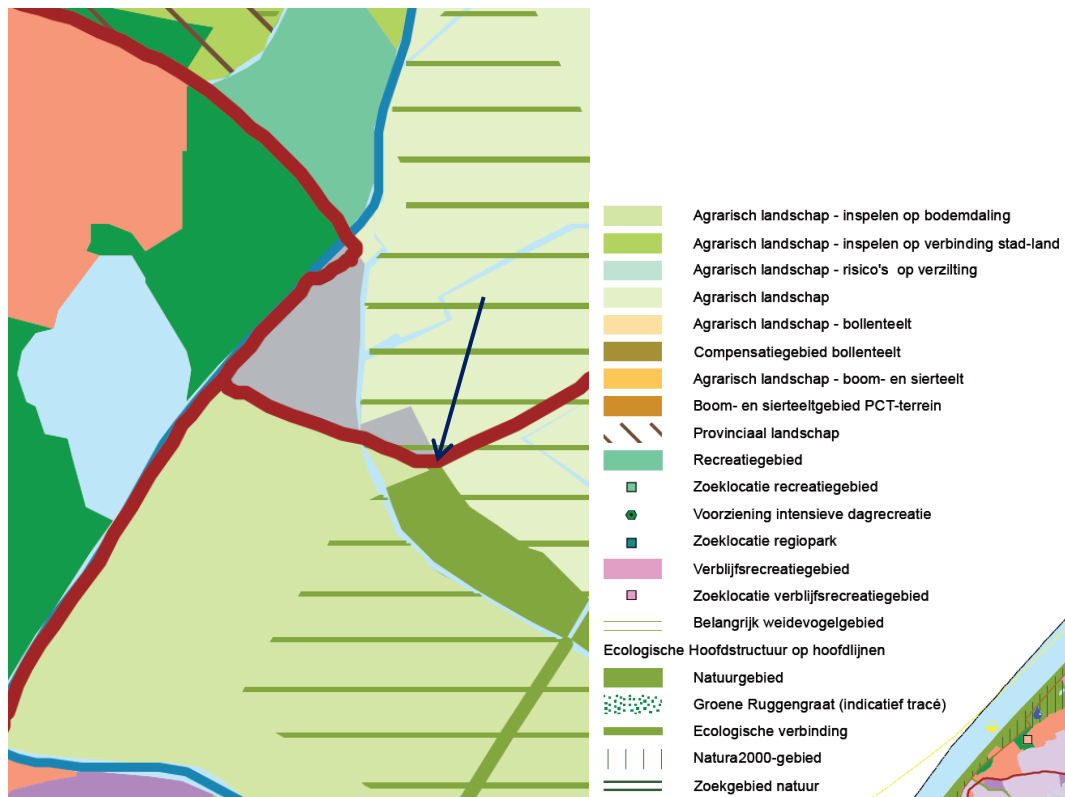
3.2 Provinciaal beleid

Provinciale structuurvisie; Visie op Zuid-Holland, ontwikkelen met schaarse ruimte

Op basis van de Wro moeten gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen.

Provinciale Staten stelden op 2 juli 2010 de provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte (de realisatie van de structuurvisie, zie ook hierna) en de Uitvoeringsagenda definitief vast. Inmiddels zijn een herziening en meerdere actualiseringen vastgesteld. De laatste actualisering dateert van 30 januari 2013.

De structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Het accent ligt op sturing vooraf en sturing op kwaliteit.



Afbeelding 8: uitsnede functiekaart provinciale structuurvisie met legenda

Op de functiekaart van de provinciale structuurvisie is de omgeving aangeduid als 'agrarisch landschap – inspelen op bodemdaling', 'agrarisch landschap – inspelen op verbinding stad-land', 'belangrijk weidevogelgebied', 'natuurgebied/ecologische verbinding ecologische hoofdstructuur'. Tevens is er sprake van een milieubeschermingsgebied voor stilte. Het provinciale beleidsuitgangspunt voor deze functies in dit gebied wordt door het initiatief niet gewijzigd. Het initiatief draagt bij aan een betere infrastructuur en past daarmee binnen het provinciale beleid. De verkeersintensiteiten nemen niet toe, maar worden marginaal anders verdeeld over de wegen in het gebied.

Provinciale Verordening Ruimte; ontwikkelen met schaarse ruimte

Om het provinciale ruimtelijke belang, zoals beschreven in de provinciale structuurvisie, te kunnen uitvoeren, is onder meer de provinciale verordening opgesteld. In de provinciale verordening zijn de zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben vastgelegd. De provincie acht de borging hiervan van groot belang. Tevens zijn de nationale belangen zoals vastgelegd in de AMvB Ruimte ook in de provinciale verordening opgenomen ten behoeve van een doorwerking in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal

onderwerpen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving.

Het projectgebied maakt deel uit van de gebieden die in de Provinciale verordening zijn aangeduid als “agrarisch landschap”. De beheersgebieden behoren ook tot de EHS. De beheersgebieden zijn in Zuid-Holland echter niet concreet begrensd. Daarom zijn deze in de provinciale structuurvisie vertaald in de belangrijke weidevogelgebieden. Deze zijn aangegeven op de functiekaart van de provinciale structuurvisie en op de in de structuurvisie opgenomen themakaart EHS. Artikel 5 bevat aanvullende bepalingen voor de EHS. Geen van die bepalingen legt voorwaarden op voor de kleine infrastructurele wijzigingen, die middels de omgevingsvergunning worden mogelijk gemaakt. Het initiatief is daarmee in lijn met de Provinciale verordening.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP)

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren.

Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist. Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

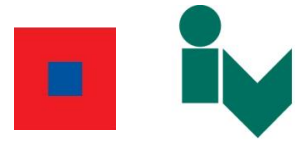
Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd. De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

Het initiatief draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

3.3 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Alphen aan den Rijn bestaat uit de onderdelen 'Structuurvisie' en 'Actieplan'. De Structuurvisie is in december 2000 door het



gemeentebestuur vastgesteld als planbeleidsconcept van het GVVP. Het Actieplan, dat is vastgesteld in 2003, geeft vorm aan de wijze van planuitwerking van het GVVP.

De belangrijkste speerpunten van het GVVP zijn:

- het vergroten van veiligheid;
- het duurzaam en veilig ontwikkelen;
- het verbeteren van de openbare verlichting;
- het verbeteren van het openbaar vervoer;
- het aanbrengen van goede fietsvoorzieningen en
- de doorstroming en bereikbaarheid verbeteren.

De initiatieven die door middelen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing mogelijk gemaakt worden, dragen enerzijds bij aan de verkeersveiligheid op de N231a en daarnaast op de doorstroming en bereikbaarheid in de spits. Deze locatie is in het verkeersveiligheidsrapport 2011-2013 van de gemeente Alphen aan den Rijn aangewezen als een top 5 aandachtslocatie. Daarmee is het voornemen in lijn met twee belangrijke speerpunten uit het GVVP en gelden er geen belemmeringen vanuit het gemeentelijke beleid.

De gemeenteraad heeft verzocht het huidige GVVP te actualiseren. Belangrijke elementen in het mobiliteitsbeleid blijven echter bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarmee is het initiatief ook conform de actualisatie van het GVVP.

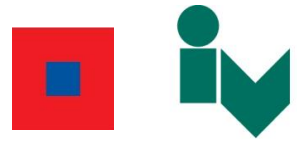
Structuurvisie Buitengebied

In de structuurvisie Buitengebied worden de ambities bepaald voor het buitengebied in Alphen aan den Rijn. In deze Structuurvisie staan drie keuzes centraal:

- Een compacte stad met haar duidelijke bouwgrenzen is goed voor waarden en economie van het platteland. De wens bestaat om de relatie stad- platteland te verbeteren, onder andere door betere recreatieve toegankelijkheid, groen-blauwe verbindingen en door (nieuwe) sociaaleconomische relaties.
- Economie op het platteland is nodig en krijgt een nieuwe impuls; een ontwikkeling krijgt ruimte als deze bijdraagt aan de kwaliteiten van het gebied.
- Bestaande kwaliteiten worden gekoesterd en bepaald wordt welke aanvullende kwaliteiten gewenst zijn.

In de structuurvisie wordt ingegaan op de samenhang tussen ruimtelijke, sociaal-culturele en economische kwaliteiten. Het initiatief dat met deze Wabo-procedure wordt mogelijk gemaakt, draagt bij aan de economische en sociale kwaliteit van het gebied, omdat het ten goede komt aan de bereikbaarheid van het gebied (vestigingsfactoren) en aan de veiligheid (leefbaarheid/welzijn).

Het plangebied is gelegen binnen de drooggemaakte polder ten westen van Aarlanderveen en de Zuid- en Noordeinderpolder. Voor dit gebied zijn meerdere gewenste kwaliteiten opgenomen in economisch, sociaal en ruimtelijk opzicht. De infrastructurele aanpassing van de N231 draagt bij aan de wens om recreatieve toegankelijkheid, veiligheid voor langzaam verkeer en een juiste



verkeersafwikkeling te bewerkstelligen. Derhalve is het initiatief conform de Structuurvisie Buitengebied.

3.4 Conclusie

Vanuit zowel Rijks-, provinciaal als gemeentelijk beleid bestaan er geen strijdigheden bij de aanpassingen aan de kruisingen.

4 ONDERZOEK

4.1 Akoestisch onderzoek

4.1.1 Kader

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat als het planologisch mogelijk wordt gemaakt om nieuwe geluidgevoelige objecten te realiseren, of een wijziging aan een weg wordt gefaciliteerd, de van belang zijnde geluidhinderaspecten moeten worden onderzocht.

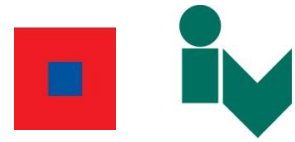
4.1.2 Onderzoek

Omdat dit plan voorziet in de verlegging en uitbreiding van een weg en dit dus een verandering aan de geluidsbron teweegbrengt, dient bepaald te worden of sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wgh.

Onder een 'reconstructiesituatie' wordt volgens de Wgh één of meer wijzigingen op of aan een weg verstaan, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege die weg met 2 dB of meer wordt verhoogd. Bij het akoestisch onderzoek worden daarvoor de toekomstige situatie (10 jaar na afronding van de reconstructie) en de bestaande situatie (het jaar van reconstructie) met elkaar vergeleken. In deze situatie geldt de bestaande situatie als uitgangspunt voor het beoordelen of sprake is van een reconstructie omdat binnen de zone van de reconstructie geen hogere (sanerings)waarden aan de orde zijn.

De verandering van de geluidsbelasting door de reconstructie wordt door twee zaken bepaald. In eerste instantie betreft dit het verschil in verkeersintensiteiten in het jaar van reconstructie en tien jaar na reconstructie. Door de provincie Zuid-Holland is inzicht gegeven in deze verkeerscijfers. Deze cijfers zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de provincie Zuid-Holland. In dat model zijn alle ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen tot en met 2020 meegenomen. Op grond van dat model blijkt dat bij vergelijking van de verkeersintensiteiten in het jaar 2009 en 2020 een (relatief geringe) afname van de verkeersintensiteit wordt geconstateerd van 7.700 motorvoertuigen per etmaal in 2009 naar 6.200 in 2020. Deze daling is het gevolg van de aanpassingen aan de Rijksweg A4 en de Rijksweg A2. Door een toename van de capaciteit op deze wegen neemt het aandeel sluipverkeer op de Provinciale weg N231 af. Voor de vergelijking van de geluidsbelasting in het jaar van en tien na reconstructie betekent deze verandering in verkeersintensiteit een afname van de geluidsbelasting van afgerond 1 dB.

De verandering van de geluidsbelasting wordt daarnaast bepaald door de veranderde ligging van de weg. In beide gevallen betreft het een zeer geringe verandering aan de weg, zoals de verruiming van de boogstralen en de aanleg van een opstelstrook. Met name de aanleg van de opstelstrook leidt er toe dat de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen enigszins toeneemt omdat de gemiddelde afstand van de weg naar de woning in zeer geringe mate afneemt en in het gebied tussen de weg en de woning meer akoestisch hard gebied (asfalt) wordt aangebracht. Omdat de toename van de geluidsbelasting door deze verandering ruimschoots lager is dan



afname door de verlaging van de verkeersintensiteit is zeker geen sprake van een toename van de geluidsbelasting.

4.1.3 *Conclusie*

Op grond van bovenstaande redenering wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. De Wgh leidt daarmee niet tot belemmeringen voor de voorgestane reconstructie van de Provinciale weg N231.

4.2 **Luchtkwaliteit**

4.2.1 *Kader*

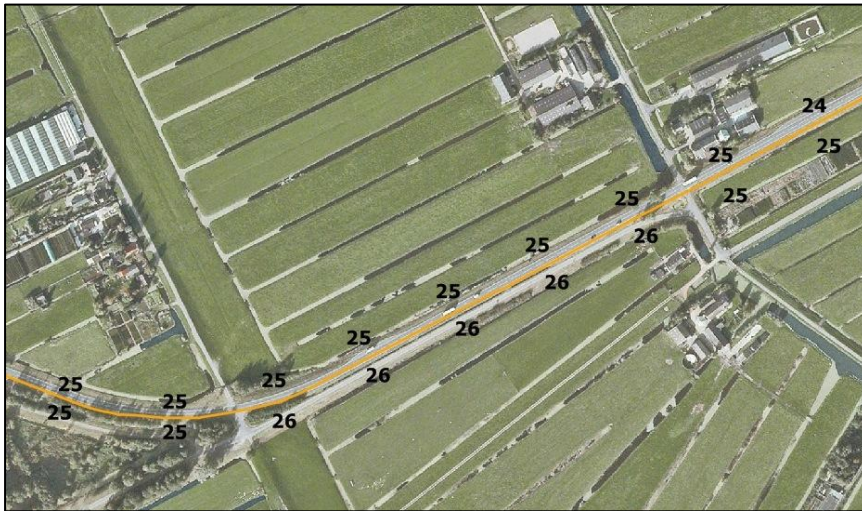
Op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer dient in onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd te worden. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit. In het geval er geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt waardoor de concentraties luchtverontreinigende stoffen niet toeneemt, is het uitvoeren van een onderzoek niet nodig.

4.2.2 *Onderzoek*

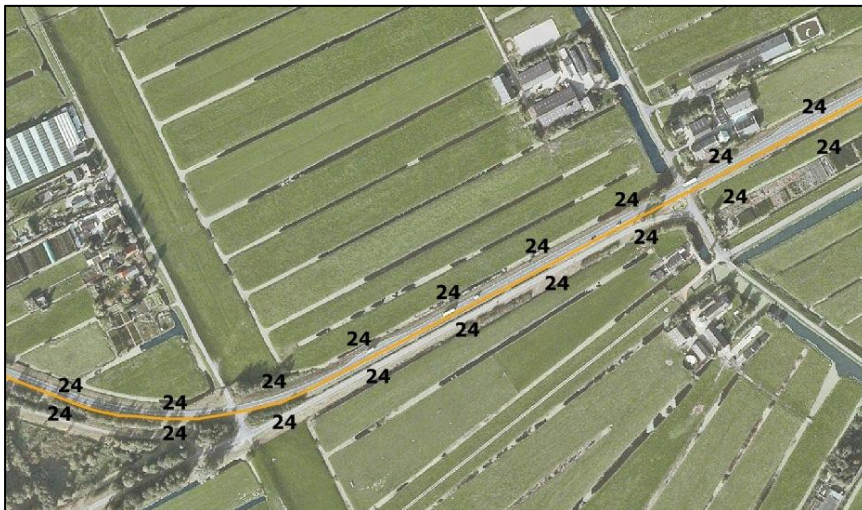
Middels de omgevingsvergunning worden kleine infrastructurele aanpassingen mogelijk gemaakt ter plaatse van de bestaande kruisingen N231a-Treinweg en de N231a-Achtermiddenweg. Deze aanpassingen leiden er niet toe dat het verkeer toeneemt op de genoemde wegen. De verplichte rijrichting op de kruising N231a-Achtermiddenweg betekent dat lokaal verkeer uit oostelijke richting via de kruising N231a-Treinweg en de Treinweg om moet rijden. Het aantal verkeersbewegingen waar het hier om gaat, is echter beperkt. Bovendien wordt een behoorlijke afname van het verkeer verwacht op de N231 vanaf 2020. Zodoende zullen de concentraties luchtverontreinigende stoffen niet toenemen als gevolg van dit plan. Om die reden is het uitvoeren van een luchtkwaliteitonderzoek en is toetsing aan de normen van de Wet luchtkwaliteit niet aan de orde.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de concentraties van de meest van belang zijnde stoffen bepaald ter plaatse van het plangebied. Voor wegverkeer zijn dit stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In de volgende afbeeldingen (afbeeldingen 9 en 10) zijn de concentraties van deze stoffen weergegeven voor het peiljaar 2011. Deze concentraties zijn afkomstig van de NSL-monitoringstool.



Afbeelding 9: Overzicht concentraties NO₂, peiljaar 2011



Afbeelding 10: Overzicht concentraties PM₁₀, peiljaar 2011

Uit afbeeldingen 9 en 10 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde grenswaarde voor de beide stoffen van 40 µg/m³ niet overschrijden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen.

4.2.3 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Mobiliteit

Voor het ontwerp van de kruisingen zijn de hieronder genoemde (technische) richtlijnen van toepassing:

- CROW Publicatie 164, Handboek Wegontwerp
- Basiscriteria
- Erftoegangswegen
- Gebiedsontsluitingswegen
- Handboek Ontwerpcriteria Wegen van PZH versie 4.0 (hierna Handboek PZH genoemd)
- Publicatie 96a en 96b, werk in uitvoering.

Voor de ruimtelijke procedure is het relevant om het snelheidsregime, capaciteit, en veiligheid te beoordelen. Het aspect parkeren speelt geen rol in onderstaand initiatief. Het ontwerp voldoet aan de richtlijnen en in deze onderbouwing wordt verder niet ingegaan op de technische eisen.

Snelheidsregime

De snelheid op de N231a is in de huidige situatie 80 km/uur. Dit geldt ook ter plaatse van de huidige kruisingen, waar dus geen lagere maximumsnelheid is ingesteld. Op de twee kruisende wegen en op de Treinweg is de maximumsnelheid 60 km/uur.

Intensiteit en capaciteit

De verkeersintensiteit in 2005 was ca. 9400 motorvoertuigen per etmaal in beide richtingen samen. Er is sprake van een beperkte autonome groei, waardoor de capaciteit van de N231a ook in de toekomst voldoende groot is.

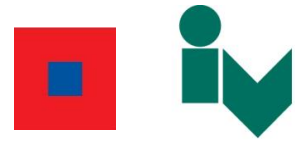
Veiligheid

In het ontwerp is rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Het afslaande verkeer dat een rijstrook moet oversteken krijgt een eigen opstelstrook waardoor het overige verkeer niet opgehouden wordt. Het kruisende fietsverkeer krijgt een eigen fietsstrook en kan – door de aanleg van de linksafstrook- de 2 rijstroken van de N231a in twee stappen oversteken doordat in de middenberm opstelruimte is.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden. In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.



Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden.

Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

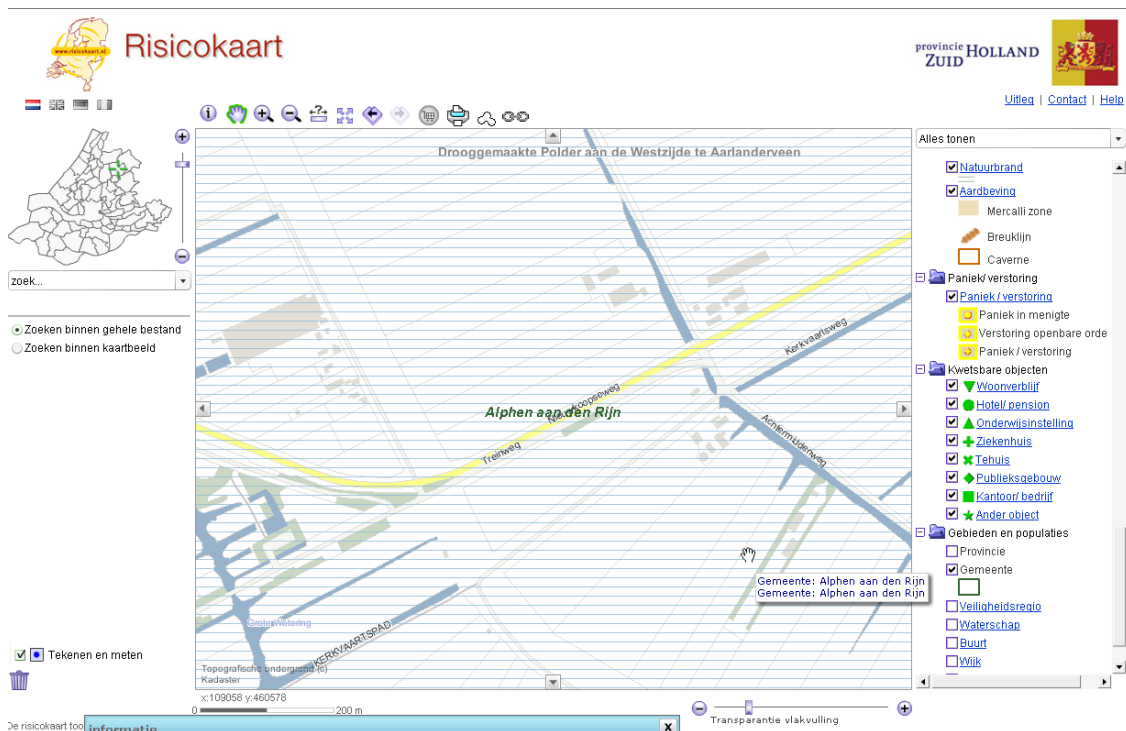
De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRNVGS).

Deze circulaire kan worden beschouwd als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen en is gewijzigd per 31 juli 2012. In 2013 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Btev zijn de Basisnetten Weg en Water als bijlage bij de cRNVGS opgenomen.

4.4.2 Onderzoek

In het projectgebied worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. De N231a is geen aangewezen transportroute voor gevaarlijke stoffen. Wel zal over deze weg een zeer kleine hoeveelheid transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, voor bedrijven in de omgeving bestemd. De intensiteiten zijn niet bekend.

De rijroute van het doorgaand verkeer tussen Alphen aan den Rijn en Aarlanderveen wijzigt niet, als gevolg van de aanpassingen aan de kruisingen.



Afbeelding 11: Uitsnede risicokaart provincie Zuid-Holland

Op grond van de cRNVGS is een verantwoording van het groepsrisico benodigd indien er ofwel sprake is van een toename van het groepsrisico ofwel sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Van een toename van het groepsrisico is geen sprake omdat er niets wijzigt aan de intensiteiten, rijroutes van het transport of (beperkt) kwetsbare objecten.

Om te bepalen of sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde is gebruik gemaakt van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART). In de bijlage van het HART is in tabel 5 een bijlage opgenomen, die laat zien van welke intensiteit gevaarlijke stoffen sprake moet zijn op een weg buiten de bebouwde kom, wil de oriëntatiewaarde overschreden worden. De dichtheid in het gebied wordt op maximaal 20 personen per hectare geschat. De afstand van kwetsbare objecten tot de weg is ten minste 10 meter. Bij bebouwing aan één zijde dient het aantal transporten per jaar 95.800 te zijn, wil de oriëntatiewaarde worden overschreden. Dat komt neer op meer dan 260 transporten per etmaal. Een dergelijke intensiteit wordt met zekerheid niet behaald. Daarmee is aangetoond dat geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het groepsrisico is derhalve niet aan de orde.

4.4.3 Conclusie

Een verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde. Vanuit externe veiligheid gelden er geen belemmeringen.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

4.5.2 Onderzoek

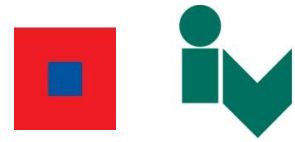
Het bodemonderzoek dient op plaatsen te worden uitgevoerd waar de bodem geroerd wordt. Met name ter plaatse van de verbreding van de N231a aan de noordzijde, de aanleg van het fietspad aan de westzijde van de kruising, de ontgraving t.b.v. de aanleg van waterberging en aan de zuidzijde van de Treinweg, waar deze verlegd wordt, is bodemonderzoek noodzakelijk omdat de bodem hier geroerd wordt. Een bodemonderzoek is uitgevoerd. De resultaten zijn vastgelegd in de rapportage met kenmerk 13P000610, die is opgenomen in bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

De resultaten van het verkennend bodemonderzoek zijn aanleiding om de hypothese “onverdacht” te verwerpen. Met uitzondering van lokaal aangetoonde licht verhoogde gehalten aan PAK en enkele zware metalen wordt het criterium voor nader onderzoek echter niet overschreden en nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Het in het grondwater aangetoonde licht verhoogde gehalte aan barium wijkt niet af van een gehalte dat vaker op onverdachte locaties in grondwater wordt aangetoond. Ook kunnen de gehalten aan zware metalen in ondiep grondwater sterk in ruimte en tijd variëren.

4.5.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek zijn er geen bezwaren tegen het initiatief.



4.6 Natuur

4.6.1 Kader

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen huismuis, bruine en zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en/of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit het initiatief voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën.

- Algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
- Andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het verantwoordelijke ministerie.
- Strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling altijd ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel 3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast een dwingende reden van groot openbaar belang is; dit is het gevolg van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) in januari 2009¹.
- Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang

¹ Zie ABRS 21 januari 2009, zaak nr. 200802863/1

zijn volgens rechtspraak van de ABRS geen reden om ontheffing te verlenen². Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Indien soorten van tabel 2 en/of 3 en/of vogels voorkomen, geldt dat een ontheffingsaanvraag niet aan de orde is indien mitigerende maatregelen (voorafgaand aan de ruimtelijke ontwikkeling) getroffen kunnen worden die het behoud van de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaatsen van de soorten garanderen. Ontheffing is dan niet nodig, omdat er geen sprake is van overtreding van de Ffw. Er kan worden volstaan met het werken volgens een ecologisch werkprotocol, dat moet worden opgesteld door een deskundige; ook bij het overzetten van dieren moet een deskundige worden betrokken. Eventueel kan overigens wel ontheffing worden aangevraagd (die dan wordt afgewezen) om de mitigerende maatregelen te laten goedkeuren.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat 'voldoende zorg' in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

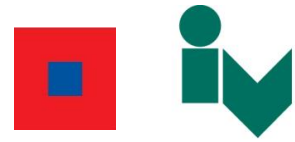
Gebiedsbescherming

Het voormalig Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (LNV; het huidige Ministerie van Economische Zaken) heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. De EHS bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

In de Provinciale Verordening Ruimte is de bescherming van belangrijke provinciale weidevogelgebieden vastgelegd. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in zowel de EHS als de weidevogelgebieden geldt het 'nee, tenzij-principe': er zijn geen bestemmingswijzigingen mogelijk als daardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Als dat het geval is en de ruimtelijke ontwikkeling mag plaatshebben, dan geldt dat er compensatie toegepast moet worden. Voor weidevogelgebieden in Zuid-Holland geldt hiervoor het provinciale compensatiebeginsel van 1997.

Bescherming van (natuur)gebieden heeft daarnaast plaats middels de Natuurbeschermingswet 1998. Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

² Zie ABRS 13 mei 2009, zaak nr. 200802624/1



- Natura2000-gebieden (VR- en HR-gebieden);
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Wetlands.

Binnen beschermde natuurgebieden gelden (strengere) restricties voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

4.6.2 Onderzoek

Soortenbescherming

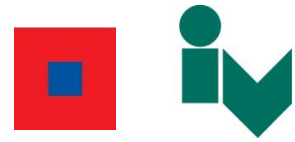
De Toets Ffw start met een globaal onderzoek (quickscan), waarin gekeken wordt of er een reële kans is op het al dan niet voorkomen van beschermde soorten in of net buiten het projectgebied. Indien blijkt dat die kans aanwezig is, zal een uitgebreid veldonderzoek moeten plaatshebben op het moment dat er kans is op (negatieve) effecten op de mogelijk aanwezige beschermde soorten als gevolg van werkzaamheden die voortvloeien uit het plan. Als daarbij wordt aangetoond dat inderdaad beschermde soorten aanwezig zijn, zal een effectenstudie moeten worden gedaan. Indien daaruit blijkt dat er handelingen gaan plaatshebben die nadelige gevolgen hebben voor de aanwezige beschermde soorten, is mogelijk een aanvraag / ontheffing ex artikel 75 van de Ffw aan de orde. Daarbij moet in beeld worden gebracht hoe de voorgenomen werkzaamheden zodanig worden aangepast dat dergelijke gevolgen niet of in mindere mate zullen optreden.

Ten behoeve van de quickscan naar het voorkomen van beschermde soorten is een bureauonderzoek uitgevoerd. Aan de hand van verspreidingsgegevens uit databanken op internet zoals “www.telmee.nl”, “www.waarneming.nl” en “www.ravon.nl” en uit inventarisatieatlassen zoals de “Atlas van de Nederlandse zoogdieren” (Broekhuizen et al, 1992) en de “Atlas van de Nederlandse vleermuizen” (Limpens et al, 1997) en habitateisen van beschermde flora en fauna, in combinatie met terreinkenmerken en de ligging van het projectgebied in zijn omgeving, is een inschatting (*expert judgement*) gemaakt van het voorkomen van beschermde soorten.

Resultaten

Grondgebonden zoogdieren

In het projectgebied komen naar verwachting verschillende algemene soorten grondgebonden zoogdieren voor (tabel 1 Ffw). Het kan gaan om soorten zoals kleine marterachtigen, (spits)muizen, haas, konijn, mol en egel. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van de Ffw bij ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast is er een kans dat in en langs de watergangen in het projectgebied waterspitsmuis (tabel 3 Ffw) voorkomt. In het veldonderzoek, dat voorafgaande aan de daadwerkelijke uitvoering wordt uitgevoerd, zal dit nader onderzocht worden. In de omgeving van het projectgebied (onder meer bij de Nieuwkoopse Plassen) komt tevens de noordse woelmuis (tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR) voor. Het projectgebied is echter niet geschikt voor deze soort. Andere juridisch zwaarder beschermde soorten worden evenmin in het projectgebied verwacht.



Vleermuizen

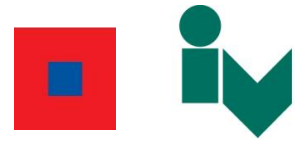
De kans bestaat dat in het projectgebied vleermuizen voorkomen. Alle Nederlandse vleermuizen zijn strikt beschermd middels tabel 3 van de Ffw en Bijlage IV van de HR. Mogelijk is het projectgebied onderdeel van een jachtgebied of van een vliegroute van vleermuizen zoals gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, watervleermuis en laatvlieger. Foerageergebied en vliegroutes zijn beschermd als ze van significant belang zijn, wat het geval is indien bij aantasting ervan de functionaliteit van een verblijfplaats (in de omgeving) in het geding komt. De voorgenomen ontwikkeling heeft naar verwachting niet of nauwelijks effect op de eventuele functie van het projectgebied als jachtgebied. Een deel van de bosjes (aan de oostzijde van de kruising N231a-Treinweg) is reeds gekapt en er worden net ten westen van de kruising alleen nog drie jonge (lage) populieren gekapt. Dit heeft hooguit een minimaal effect op het foerageergebied van sommige vleermuissoorten, terwijl voldoende geschikt jachtgebied aanwezig is in de omgeving. De functionaliteit van eventuele verblijfplaatsen in de omgeving komen niet in het geding. Op vliegroutes heeft het kappen van de jonge populieren geen effect, omdat deze aan de oostpunt van een gebied met opgaande beplanting staan en geen onderdeel zijn van een verder doorlopende ruimtelijke structuur; het gebied is verder noord-, zuid- en oostwaarts geheel onbeschut. Vaste verblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet aanwezig binnen het projectgebied, gezien het ontbreken van bebouwing en (oude) bomen met holten of spleten.

Vogels

Mogelijk komen er vogels tot broeden in of nabij het projectgebied. Alle vogels zijn strikt beschermd door de Ffw. De huidige interpretatie van de Ffw verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Dit betekent dat niet met verstorende werkzaamheden begonnen mag worden in het broedseizoen, tenzij op dat moment door een deskundige is vastgesteld dat ter plaatse geen broedvogels aanwezig zijn. Het broedseizoen is soortspecifiek, maar loopt ongeveer van half maart tot half juli. Ontheffing wordt niet verleend. Buiten het broedseizoen zijn er geen verplichtingen vanuit de Ffw. Vaste verblijfplaatsen van enkele vogelsoorten (bijvoorbeeld sommige roofvogel- en uilennesten, roekenkolonies, ooievaars-, huismus- en gierzwaluwnesten) vormen hierop een uitzondering; deze zijn het hele jaar door beschermd. Gezien het ontbreken van bebouwing en geschikte beplanting (oudere, hoog opgaande beplanting / knotwilgen) valt het voorkomen van dergelijke vaste verblijfplaatsen uit te sluiten.

Amfibieën

Alle inheemse amfibieën zijn beschermd middels de Ffw. In het projectgebied komen waarschijnlijk enkele algemene amfibiesoorten voor, zoals kleine watersalamander, gewone pad, bruine kikker, meerkikker en/of middelste groene kikker (bastaardkikker) (tabel 1 Ffw). Voor deze soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Het voorkomen van de strikt beschermde rugstreeppad (tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR) is bekend van de Aarlander-, Zuideinder- en Noordeinderpolder. Net ten westen van de kruising N231a-Treinweg zijn bovendien amfibieënpoeLEN aanwezig, waar de soort mogelijk gebruik van maakt. Deze soort komt waarschijnlijk ook in de watergangen en aangrenzende ruigtes en bosschages in het projectgebied voor. Daarnaast is er een kleine kans op de aanwezigheid van de eveneens strikt beschermde heikikker (tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR). In het veldonderzoek, dat voorafgaande aan de daadwerkelijke uitvoering wordt uitgevoerd, zal dit nader



onderzocht worden. Het voorkomen van andere strikt beschermde amfibiesoorten wordt op basis van terreinkenmerken en verspreidingsgegevens uitgesloten.

Reptielen

Alle inheemse reptielen zijn beschermd middels de Ffw. De kans bestaat dat in het projectgebied ringslang (tabel 3 Ffw) voorkomt. Vooral in de ruigtes en bosschages met nabijgelegen sloten ter hoogte van de kruising N231a-Treinweg kunnen ringslangen voorkomen. In het veldonderzoek, dat voorafgaande aan de daadwerkelijke uitvoering wordt uitgevoerd, zal dit nader onderzocht worden. Het voorkomen van andere soorten reptielen wordt op basis van terreinkenmerken en verspreidingsgegevens uitgesloten.

Vissen

In de watergangen in de beide deelgebieden kunnen beschermde vissoorten voorkomen. Het kan daarbij gaan om soorten als bittervoorn (tabel 3 Ffw) en kleine modderkruiper (tabel 2 Ffw). Indien in de te vergraven / uit te breiden greppel aan de zuidwestzijde van de kruising N231a-Treinweg water staat, dient vooraf nader in het veld onderzocht te worden of daadwerkelijk beschermde vissoorten aanwezig zijn. Als hier geen water in staat, is veldonderzoek niet nodig. Het slaan van een damwand nabij een sloot aan de noordoostzijde van de kruising zal de vissen hooguit tijdelijk verstoren, waarna ze weer kunnen terugkeren. Er wordt aanbevolen deze werkzaamheden uit te voeren in de voor vissen weinig kwetsbare periode (september t/m februari).

Ongewervelden

Er zijn slechts enkele soorten ongewervelden juridisch zwaar beschermd (tabellen 2 en 3 Ffw / Bijlage IV HR). Deze soorten zijn over het algemeen zeer zeldzaam en gebonden aan zeldzame biotopen en zijn derhalve niet te verwachten in het projectgebied. De platte schijfhoren (tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR) vormt hierop een uitzondering. Dit kleine waterslakje komt voor in watergangen in de omgeving van het projectgebied en mogelijk ook in de watergangen in de twee deelgebieden. Indien in de te vergraven / uit te breiden greppel aan de zuidwestzijde van de kruising N231a-Treinweg water staat, dient vooraf nader in het veld onderzocht te worden of daadwerkelijk platte schijfhoren aanwezig is. Als hier geen water in staat, is veldonderzoek niet nodig.

Vaatplanten

In het projectgebied komen mogelijk enkele algemene vaatplanten voor, zoals zwanenbloem en/of dotterbloem (tabel 1 Ffw). Voor deze soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Mogelijk komen in het projectgebied ook juridisch zwaarder beschermde soorten vaatplanten voor, zoals rietorchis (tabel 2 Ffw). In het veldonderzoek, dat voorafgaande aan de daadwerkelijke uitvoering wordt uitgevoerd, zal dit nader onderzocht worden.



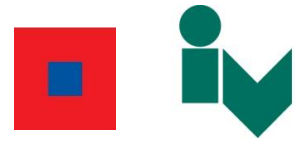
Afbeelding 13: ligging EHS ten opzichte van het projectgebied

EHS

Het westelijk deelgebied (de kruising N231a-Treinweg) grenst aan de EHS (gebied: “Zuid- en Noordeinderpolder”; zie afbeelding 13), maar maakt hier geen deel van uit. Gezien de aard en schaal van de voorgenomen ontwikkeling worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet of nauwelijks door de ontwikkeling aangetast. Verplichtingen zijn niet aan de orde.

Belangrijk weidevogelgebied

Het projectgebied is gelegen in een belangrijk weidevogelgebied. De voorgenomen ontwikkeling heeft gezien de aard en schaal echter geen (negatieve) invloed op de geschiktheid van het gebied voor weidevogels. De wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied worden niet (significant) aangetast. Verplichtingen zijn niet aan de orde.



Natura2000

Het projectgebied maakt evenmin deel uit van een gebied dat onder de Natuurbeschermingswet 1998 valt. In de directe omgeving zijn evenmin Natura2000-gebieden gelegen; het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied ("Nieuwkoopse Plassen & De Haeck") ligt op ruim 3.000 meter afstand. Gezien de grote afstand tot Natura2000-gebieden en gezien de aard en schaal van de ontwikkeling, zijn negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000-gebieden uitgesloten. Er is geen sprake van externe werking.

4.6.3 *Conclusie*

Soortenbescherming

In het projectgebied komt waarschijnlijk een aantal door de Ffw beschermde soorten voor. Het betreft waarschijnlijk vooral algemene soorten (tabel 1 Ffw). Voor deze soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Wel is de zorgplicht van toepassing op deze (en alle andere in het wild levende) planten- en diersoorten.

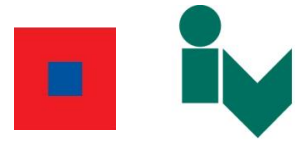
Daarnaast komen in het projectgebied waarschijnlijk enkele juridisch zwaarder beschermde soorten voor (tabellen 2 en 3 Ffw / Bijlage IV HR). Naar het voorkomen van de volgende soorten dient nader onderzoek te worden verricht in het veld:

- waterspitsmuis (tabel 3 Ffw);
- rugstreeppad en heikikker (tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR);
- ringslang (tabel 3 Ffw);
- kleine modderkruiper (tabel 2 Ffw) en bittervoorn (tabel 3 Ffw), mits water wordt vergraven/gedempt;
- platte schijfhoren (tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR), mits water wordt vergraven/gedempt;
- verschillende soorten vaatplanten (tabel 2 Ffw), zoals rietorchis.

Het veldonderzoek naar de genoemde diersoorten wordt verricht, voorafgaande aan de daadwerkelijke uitvoering, in de periode maart/april t/m mei/juni (afhankelijk van de soort en van het weer). Het veldonderzoek dient te worden verricht door een deskundige.

Daarnaast komen mogelijk verschillende soorten vleermuizen (tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR) in het projectgebied voor, zoals gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en/of laatvlieger. Voor vleermuizen geldt dat het projectgebied een functie kan hebben als foerageergebied en/of onderdeel van een vliegroute. Deze eventuele functies worden naar verwachting niet aangetast door de voorgenomen ontwikkeling, terwijl er voldoende geschikt jachtgebied in de omgeving aanwezig is. Er zijn geen vaste verblijfplaatsen aanwezig in het projectgebied. Verplichtingen in het kader van de Ffw aangaande vleermuizen zijn niet aan de orde.

Ten slotte komen in of nabij het projectgebied mogelijk vogels tot broeden. Voor alle inheemse vogelsoorten (dus ook die soorten die geen jaarrond beschermde vaste verblijfplaatsen hebben) geldt dat ze zijn beschermd door de Ffw en dat rekening dient te worden gehouden met het broedseizoen. Er mag derhalve niet met versturende werkzaamheden worden begonnen in het broedseizoen, dat ongeveer van half maart tot half juli loopt (soortspecifiek), tenzij door een



deskundige is vastgesteld dat op dat moment ter plaatse van de werkzaamheden geen vogels broeden. Jaarrond beschermde vaste verblijfplaatsen van vogels zijn niet te verwachten in het projectgebied.

Het voorkomen van andere juridisch zwaarder beschermde soorten (tabellen 2 en 3 Ffw / Bijlage IV HR) wordt niet verwacht in het projectgebied.

Gebiedsbescherming

Daar het projectgebied geen deel uitmaakt van de EHS en de wezenlijke kenmerken en waarden van de aangrenzende EHS niet of nauwelijks door de ontwikkeling worden aangetast, zijn verdere verplichtingen niet aan de orde.

De wezenlijke kenmerken en waarden van het weidevogelgebied - waarin beide deelgebieden zijn gelegen - worden niet (significant) aangetast door de voorgenomen ontwikkeling. De ontwikkeling heeft geen (negatieve) invloed op de geschiktheid van het gebied voor weidevogels. Verplichtingen zijn niet aan de orde.

Omdat het projectgebied evenmin deel uitmaakt van een gebied dat onder de Natuurbeschermingswet 1998 valt en omdat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000-gebieden in de (wijde) omgeving zijn uit te sluiten, zijn verdere verplichtingen in het kader van de Natuurbeschermingswet niet aan de orde.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

4.7.1 Kader Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, waarbij in beginsel geldt: “de veroorzaker betaalt”. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief “in situ” (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht.

4.7.2 Onderzoek

Een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. De resultaten zijn vastgelegd in de rapportage met kenmerk Ivo-B Rapport 1201, CIS-code 52373, dat is opgenomen in bijlage 2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

In het plangebied kunnen op de onderstaande niveaus nog archeologische resten aanwezig zijn. In de top van het dekzand op ca. 8,5-9 m -mv kunnen nog archeologische waarden uit het Laat-Paleolithicum aanwezig zijn. Het betreft hier resten van tijdelijke kampementen, gekenmerkt door een vondstspreading van vuursteen(artefacten) en houtskool. Deze archeologische resten zijn zeldzaam en moeilijk op te sporen en daarom geldt voor dit niveau een lage archeologische verwachting.

In de (top van) de ontwaterde veenlaag kunnen in het buitengebied van Aarlanderveen, volgens Kroes en Feiken 2012, nog archeologische resten uit het Laat-Neolithicum tot en met de Nieuwe tijd verwacht worden. De top van de veenlaag is echter verstoord geraakt door de veenwinning uit de Nieuwe Tijd en de bouw van de spoorlijn Alphen aan den Rijn-Uithoorn, de Treinweg en de N231a. In de veenlaag worden geen archeologische resten meer verwacht. Volgens het onderzoek van Kroes en Feiken 2012 kunnen nog archeologische waarden uit de Bronstijd tot en met de Vroege Middeleeuwen aanwezig zijn op crevasses van de Oude Rijn. De drie boringen van het Dinoloket en het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) geven een goede indicatie dat in het plangebied geen crevasse aanwezig is.

Conclusie

In het plangebied kunnen nog archeologische waarden uit het Laat-Paleolithicum aanwezig zijn in de top van het dekzand op 8,5-9 m -mv. In de bovengelige lagen zijn de mogelijke archeologische waarden waarschijnlijk verstoord geraakt. De mogelijke archeologische waarden uit het Laat-Paleolithicum worden niet bedreigd door de voorgenomen werkzaamheden. In de bovengelige lagen is de kans op verstoring van archeologische waarden zeer laag. Verder archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

4.7.3 Kader Cultuurhistorie

Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011)

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebraut.

Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

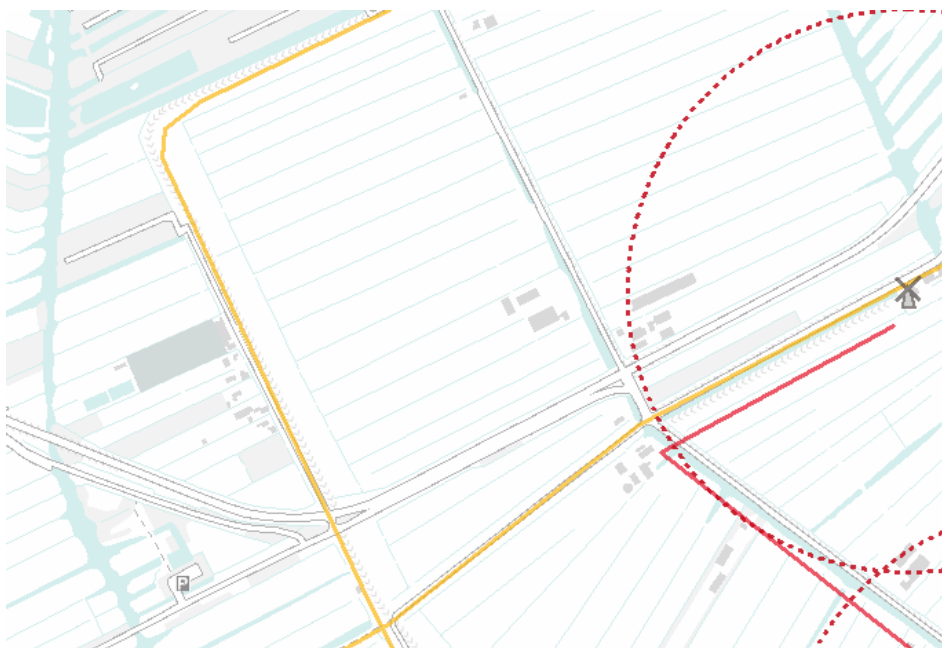
1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Regioprofielen Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland wil waardevolle cultuurhistorische elementen behouden of inpassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit richting te geven, zijn Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De zestien regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Ze zijn een uitwerking van de algemene richtlijnen voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen zoals die staan in de provinciale Structuurvisie.

4.7.4 Onderzoek

Ter plaatse van het projectgebied en in de nabije omgeving zijn enkele cultuurhistorische waarden aanwezig. Ten eerste is een lijnelement met hoge waarde aanwezig. Dit lijnelement wordt gevormd door de waterkeringen die nabij de kruising N231a-Treinweg zijn gelegen.



Afbeelding 14: Contouren cultuurhistorische waarden (bron: Cultuurhistorische historische atlas, provincie Zuid-Holland)

Aan de uiterste oostzijde van het projectgebied is daarnaast een molenbiotop aanwezig. Met het initiatief worden geen gebouwen opgericht of wijzigingen in de bouwhoogte van gebouwen gerealiseerd. Derhalve gelden er geen belemmeringen. Ten slotte is het gehele projectgebied en omgeving een vlakelement van hoge waarde. Binnen of in de directe nabijheid van het projectgebied bevinden zich verder geen gemeentelijke of Rijksmonumenten. Met het initiatief wordt de wegstructuur op enkele meters gewijzigd. Hierdoor heeft de planvorming geen wezenlijk effect op de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig plan.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

4.8.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de aanwezige functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

4.8.2 *Onderzoek*

Met onderhavige ontwikkeling wordt geen inrichting of woonfunctie mogelijk gemaakt. Toetsing aan de richtafstanden van de VNG is daarom niet aan de orde.

4.8.3 *Conclusie*

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het onderhavige project.

4.9 **Overige belemmeringen**

Een aantal bestaande kabels en leidingen binnen het projectgebied moet verlegd worden om het ontwerp mogelijk te maken. Deze kabels en leidingen betreffen laag- en middenspanning, openbare verlichting, telecommunicatie, gas en water. Voor deze kabels en leidingen is een verleggingsplan opgesteld. De procedure voor de verlegging van de overige kabels en leidingen zal na afronding van het ontwerp worden opgestart.

Voor de ruimtelijke procedure vormen deze leidingen geen belemmeringen voor de haalbaarheid. Voor de technische uitvoering zal een KLIC-melding worden gedaan.

4.10 **M.e.r.-beoordeling**

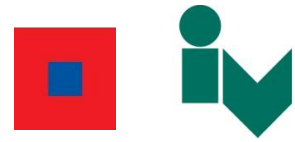
Per 1 april 2011 is het Besluit milieu-effectrapportage 1994 gewijzigd. Met deze wijziging kan niet langer worden volstaan met toetsing van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten aan de drempelwaarden. Indien een activiteit onder de drempelwaarde ligt zal alsnog moeten worden getoetst aan de Europese richtlijn.

Het aanpassen van bestaande kruisingen c.q. het aanleggen van een linksafstrook wordt in het algemeen niet gezien als een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. In bijlage C en D van het Besluit m.e.r worden de volgende activiteiten m.e.r.-(beoordelings)plichtig beschouwd:

- de aanleg van een hoofdweg of auto(snel)weg;
- de wijziging of uitbreiding van een hoofdweg;
- de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg, voorzover het een tracé van 5 kilometer of meer betreft;
- de aanleg van een weg met vier of meer rijstroken, voor zover het een tracé van 5 kilometer of meer betreft.

De N231a is, volgens de begripsbepaling van het Besluit milieu-effectrapportage, te beschouwen als een autoweg. Een autoweg wordt gedefinieerd als een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen of parkeren. De ontwikkeling voorziet niet in de aanleg van een nieuwe autoweg. De autoweg is reeds aanwezig en wordt op enkele punten beperkt aangepast. Het tracé van beide wegen dat gewijzigd wordt, heeft een lengte van minder dan 500 meter.

In het kader van de voorbereiding is geconstateerd dat het plan niet binnen een kwetsbaar of



waardevol gebied is gelegen en geen significante negatieve milieueffecten heeft. Dit is bekrachtigd in de uitgevoerde onderzoeken, waaronder het uitgevoerde flora- en faunaonderzoek, de waterparagraaf en de milieuonderzoeken. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het milieubelang in voldoende mate is afgewogen en dat er geen nadelige effecten zijn te verwachten. Gezien de locatie en de ontwikkeling is een m.e.r.-(beoordelings)plicht niet van toepassing.

5 WATERPARAGRAAF

5.1 Kader

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000) heeft als doel, een kader te bieden voor de bescherming van land oppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater in de Gemeenschap, waarmee aquatische ecosystemen en, en wat de waterbehoeften ervan betreft, terrestrische ecosystemen en wetlands die rechtstreeks afhankelijk zijn van aquatische ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed, en beschermd en verbeterd worden.

De richtlijn biedt dus een kader voor het beschermen van de waterkwaliteit. Daarbij wordt van de lidstaten vereist dat zij het waterkwaliteitsniveau organiseren per stroomgebied. Voor Nederland houdt dit een indeling in naar de stroomgebieden van de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems. Binnen negen jaar na het inwerkingtreden van de richtlijn moet voor ieder internationaal stroomgebied een beheersplan zijn opgesteld.

Rijksbeleid

Water wordt, in aansluiting op de Vierde Nota Waterhuishouding, gezien als ordenend principe. Het waterbeleid voor de 21^e eeuw is geformuleerd in het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' en is voortgekomen uit het 'Advies Waterbeheer 21^e eeuw van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw' (zie Tielrooy, 2000). Het gaat hierin alleen om de aanpak voor veiligheid en wateroverlast en niet om watertekort, kwaliteit of verdroging. Voor stedelijke gebieden bestaat momenteel geen specifiek Rijksbeleid.

Provinciaal beleid

Het provinciaal waterbeleid is vastgelegd in de Structuurvisie die op 2 juli 2010 is vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland. Dit waterbeleid is verder uitgewerkt in het Provinciaal waterplan.

De provincie zet in op een robuust en veerkrachtig watersysteem met de volgende ambities:

- Zoetwatervoorziening veilig stellen;
- Gebiedsspecifiek omgaan met verzilting;
- Innovatief omgaan met waterbeheer en veiligheid;
- Voldoende (grond)water voor de bereiding van drinkwater veilig stellen;
- Voldoende wateropvang voor de stad realiseren;
- Een klimaatbestendige leefomgeving realiseren;
- Realiseren en behouden van een goede ecologische toestand van oppervlaktewaterlichamen;
- Realiseren en behouden van een goede kwaliteit van grondwaterlichamen;
- Realiseren van de vereiste (grond)watercondities voor de Natura2000-gebieden;

- In de verziltingsgevoelige gebieden zijn in principe geen functies of uitbreidingen toegestaan die leiden tot een toename van de vraag naar zoet water, tenzij zoetwatervoorziening en/of zelfvoorzienendheid is geregeld;
- Ontwikkelen van duurzame greenports;
- Realiseren en behouden van een maatschappelijk haalbaar en betaalbaar beschermingsniveau tegen wateroverlast;
- Duurzaam peilbeheer.

Beleid waterbeheerder

Het nieuwe waterbeheerplan voor 2010-2015

Het Waterbeheerplan (WBP) zet de lijnen uit voor de strategie, het beleid en de uit te voeren maatregelen in de planperiode 2010-2015. Het WBP legt een sterk accent op uitvoering. Onder het motto 'droge voeten en schoon water' staat al het werk van Rijnland in het teken van drie hoofddoelen: (1) veiligheid tegen overstromingen, (2) voldoende water, (3) gezond water, inclusief goed beheer van de afvalwaterketen. Rijnland staat in de periode 2010-2015 voor grote opgaven. Het zwaartepunt ligt bij verbetering van regionale keringen, implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel), renovatie van boezem- en poldergemalen en het uitvoeren van het reguliere baggerprogramma voor polder en boezem.

Bij de uitwerking van het WBP worden er drie invalshoeken gehanteerd:

- De wettelijke taken van Rijnland. Net als andere waterschappen moet Rijnland voldoen aan verschillende wettelijke verplichtingen. Denk hierbij aan de KRW-opgaven, de opgaven vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel), actuele peilbesluiten en 'het op orde hebben' van de keringen.
- De ambities van Rijnland. De ambitie is een omvangrijk en ambitieus maatregelenpakket te realiseren, maar daarbij worden wel prioriteiten gesteld.
- De capaciteit van Rijnland. De verschuiving naar een meer op uitvoering en realisatie gerichte organisatie gaat niet vanzelf. Voor een deel vereist dit andere werkzaamheden, waarvoor andere vaardigheden nodig zijn. Daarnaast zal er extra capaciteit nodig zijn op bepaalde afdelingen en/of wordt er meer werk uitbesteed.

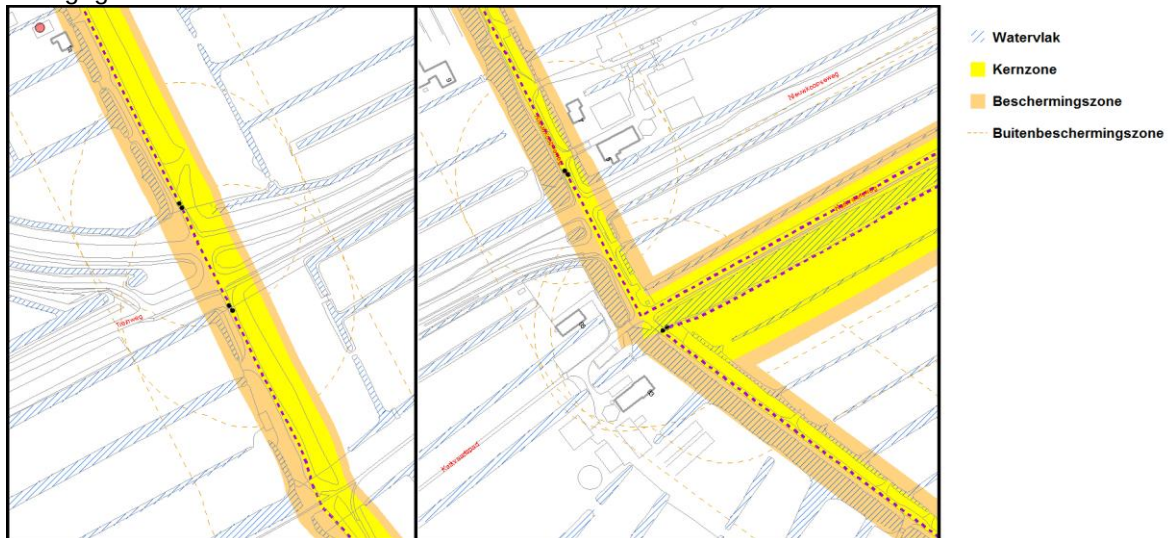
5.2 Onderzoek

Watersysteem

Het projectgebied is gelegen in de Drooggemaakte Polder aan de Westzijde te Aarlanderveen. Ter plaatse heerst een zomerpeil van -4,43 m NAP en een winterpeil van -4,53 m NAP. Het poldergebied wordt nog traditioneel bemaald door middel van de poldermolens "Molenviergang Aarlanderveen".

Veiligheid

Beide delen van het projectgebied zijn gelegen nabij een regionale waterkering. In afbeelding 12 is de ligging van de regionale waterkering en de bijbehorende kern- en beschermingszones weergegeven.



Afbeelding 12: Overzicht ligging waterkeringen

(Bouw)werkzaamheden in deze zones zijn beperkt door de Keur van het Hoogheemraadschap. Door middel van een ontheffing van de Keur, of watervergunning, is het mogelijk toestemming te verkrijgen van het Hoogheemraadschap. In het kader van dit project is een watervergunning benodigd.

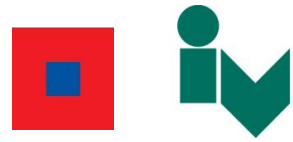
Waterberging

In verband met de verlegging van de Treinweg naar het zuiden wordt 1435 m² verharding aangebracht en 134 m² verharding verwijderd. Om het dempen van watergangen te vermijden wordt een damwandconstructie toegepast in de watergang aan de noordoostzijde.

Het verharde oppervlak neemt ten opzichte van de bestaande situatie door de aanleg van de kruising N231a- Treinweg per saldo toe met 1301 m². Deze toename in verharding levert een extra belasting voor het waterhuishoudingsstelsel dat de run-off van deze extra verharding snel moet kunnen verwerken. Als uitgegaan wordt van 15% compensatie in de vorm van extra wateroppervlak, betekent dit dat er circa 200 m² aan extra watergang moet worden gegraven. De extra berging van 267 m² is in het ontwerp opgenomen en ligt ten zuidwesten van de kruising. De afwatering van hemelwater dat op de verharding valt, geschiedt door afwatering op de buitenbermen.

Waterbodemonderzoek

Waterbodemonderzoek is vereist als in de waterbodem gewerkt wordt en als hierbij slib vrij zal komen. Het onderzoek is uitgevoerd om vast te stellen of het slib van de waterbodem verspreidbaar is of dermate verontreinigd zodat de waterbodem gesaneerd dient te worden.



Het waterbodemonderzoek is uitgevoerd, gelijktijdig met het verkennend bodemonderzoek. De resultaten zijn eveneens vastgelegd in de rapportage met kenmerk 13P000610, die is opgenomen in bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

De resultaten van het waterbodemonderzoek zijn formeel aanleiding om de hypothese “niet verontreinigde locatie” voor de waterbodem te verwerpen. De gemeten gehalten geven echter geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Indicatieve toetsing van de analyseresultaten aan het Besluit bodemkwaliteit geeft aan dat de onderzochte waterbodem op basis van het kwik-, lood en cadmiumgehalten waarschijnlijk kan worden ingedeeld in de klasse wonen. Bij toepassing onder water wordt het slib deels ingedeeld in klasse A en deels als ‘vrij toepasbaar’ gekwalificeerd. De waterbodem van de sloot met een classificatie A mag alleen worden toegepast in gebieden met een gelijkwaardige bodemkwaliteit, maar niet op een bodem met een betere bodemkwaliteit. Het slib van de onderzochte watergangen mag, volgens de indicatieve Towabo toetsing, verspreid worden op de aangrenzende percelen.

5.3 Conclusie

De waterparagraaf zal worden voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Artikel 6.12 van de Wro meldt het volgende: “*De gemeenteraad stelt een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen*”.

Het project is geen bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. Het opstellen van een exploitatieplan - of het verhalen van de kosten op een andere wijze - is hierdoor niet verplicht.

Financiering

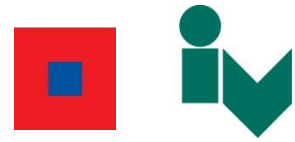
De beoogde realisatie van de kruising is een ontwikkeling waarvan de kosten geheel worden gedragen door de provincie Zuid-Holland.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het maatschappelijk draagvlak voor de aanleg van het linksafvak bij de kruising N231a-Treinweg wordt groot geacht. Het initiatief bevordert de doorstroming en de verkeersveiligheid in het gebied. In het kader van de uitgebreide Wabo-procedure wordt de mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen. Hiervan wordt in deze paragraaf te zijner tijd verslag gedaan. Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.



7 PROCEDURE

7.1 Voorbereidingsfase

Overleg artikel 3.1.1. Bro

Volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader wordt het ontwerpbesluit en de ontwerpvergunning toegezonden aan een aantal overlegpartijen. Hiervan wordt in deze paragraaf te zijner tijd verslag gedaan.

7.2 Ontwerpfase

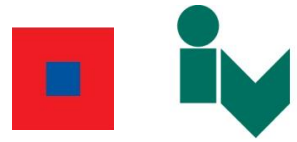
Na afronding van het vooroverleg wordt de formele Wabo-procedure gestart. De eventuele aanpassingen die volgen uit de overlegreactie worden verwerkt in de ontwerpstukken.

Op een uitgebreide Wabo-procedure is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit en de ontwerpomgevingsvergunning moet in de Staatscourant worden geplaatst en moet ook via elektronische weg worden gepubliceerd.

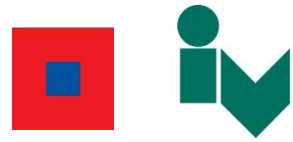
Het ontwerpbesluit en de ontwerpvergunning worden gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid een zienswijze in te dienen.

7.3 Vaststellingsfase

Na de termijn van terinzagelegging dient het college van burgemeester en wethouders te besluiten omtrent het definitieve besluit om af te wijken van het bestemmingsplan en om de omgevingsvergunning te verlenen. Hierna staat voor belanghebbenden de mogelijkheid open tot het instellen van beroep.



Bijlagen



Bijlage 1: Inrichtingsaspecten

Openbare verlichting

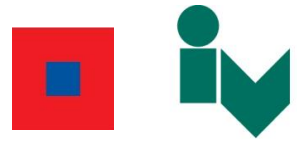
Op dit trajectgedeelte is geen openbare verlichting. In het nieuwe ontwerp dient dit echter wel als mogelijke toepasbaarheid meegenomen te worden.

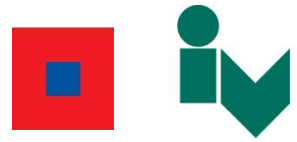
Groen & watergangen

Binnen het groot onderhoud dient rekening gehouden te worden met het aanvragen van eventuele kapvergunningen (via de omgevingsvergunning) en keurvergunningen (via de watervergunning). Het (gedeeltelijk) dempen van een watergang, het aanbrengen van een damwand in een watergang en het graven van extra watergangen ten behoeve van watercompensatie op de aangegeven locatie dient als mogelijkheid meegenomen te worden.

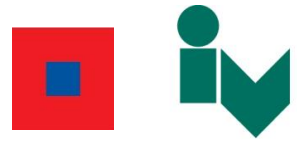
Kabels & Leidingen

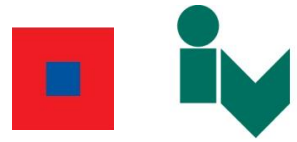
In het ontwerp dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van kabels en leidingen en de consequenties die het opgestelde ontwerp heeft op de te verleggen kabels en leidingen.





Bijlage 2: Besluitvlak







KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap

City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postadres: Postbus 13060, 3004 HB Rotterdam

Bezoekadres: Schiegebouw, Van Nelleweg 6060

Tel. +31 (0)10 - 433 00 99

Fax +31 (0)10 - 404 56 69

www.kuiper.nl

Iv-Infra b.v.

Noordhoek 37

3351 LD Papendrecht

Postbus 1155

3350 CD Papendrecht

Nederland

Telefoon +31 (0)78 644 81 11

Fax +31 (0)78 644 81 12

www.iv-infra.nl

Iv-Infra b.v.

Kraanspoor 28

1033 SE Amsterdam

Nederland

Telefoon +31 (0)20 630 46 40

Fax +31 (0)20 630 46 41

www.iv-infra.nl

Iv-Infra b.v.

Fultonbaan 30

3439 NE Nieuwegein

Postbus 1396

3430 BJ Nieuwegein

Nederland

Telefoon +31 (0)30 602 30 30

Fax +31 (0)30 602 30 39

www.iv-infra.nl

Iv-Groep b.v.

Noordhoek 37

3351 LD Papendrecht

Postbus 1155

3350 CD Papendrecht

Nederland

Telefoon +31 (0)78 644 80 00

Fax +31 (0)78 644 80 01

www.iv-groep.nl