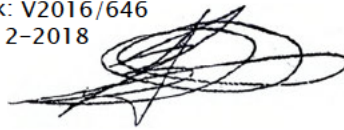


Alphen aan den Rijn

Behoort bij besluit van burgemeester en
wethouders van Alphen aan den Rijn
met kenmerk: V2016/646
Datum: 04-12-2018



2665313_1488293968693_2017-02-28_Ruimtelijke_onderbouwing
_N209 - Kopiëren



Ruimtelijke onderbouwing

**Grootschalig onderhoud N209b - reconstructie
kruisingen t.h.v. Kromme Jaagpad en Galgweg**

projectnummer 0270341.00
definitief revisie 03
21 november 2016

Ruimtelijke onderbouwing

Grootschalig onderhoud N209b - reconstructie kruisingen t.h.v. Kromme
Jaagweg en Galgweg

projectnummer 0270341.00

definitief revisie 03
21 november 2016

Auteurs

ing. R.H. van Trigt

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland - Dienst Beheer Infrastructuur
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

datum vrijgave 21-11-2016
beschrijving revisie 03
definitief

goedkeuring
R.J. van Helden

vrijgave
ir. D.P.M. Verspeek

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging van het gebied	1
1.3	Geldende planologische regeling	2
1.3.1	Kruising N 209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg	3
1.3.2	Aansluiting N 209 - Kromme Jaagpad	4
1.4	Conclusie	4
1.5	Leeswijzer	5
2	Beleidskader	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	8
2.4	Conclusie	9
3	Projectbeschrijving	10
3.1	Bestaande situatie	10
3.2	Maatregelen/ technische eisen	11
4	Het project en de invloed op de omgeving	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Akoestisch onderzoek	14
4.2.1	Wegverkeerslawaaï	14
4.3	Luchtkwaliteit	16
4.4	Externe veiligheid	18
4.5	Kabels en leidingen	19
4.6	Bodemkwaliteit	19
4.7	Watertoets	23
4.7.1	Situatie	23
4.7.2	Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland	24
4.7.3	Conclusie	26
4.8	Natuur	27
4.8.1	Effecten op beschermde soorten	27
4.8.2	Toetsing en conclusie	29
4.8.3	Zorgplicht	30
4.9	Archeologie	31
4.10	Duurzaamheid	32
4.11	M.e.r.-beoordeling	32
4.11.1	Wet- en regelgeving	32
4.11.2	Onderzoek	33
4.11.3	Conclusie	33

5	Uitvoerbaarheid	35
5.1	Economische uitvoerbaarheid	35
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35

Bijlage 1: Situatietekeningen

Bijlage 2: Akoestisch onderzoek

Bijlage 3: Bodemonderzoek

Bijlage 4: Natuurtoets (2012)

Update Natuurtoets (2015)

Bijlage 5: Archeologisch onderzoek

Bijlage 6: Oplegnotitie Wet natuurbescherming

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van het groot onderhoud worden werkzaamheden uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland aan de N 209. Eén van de laatste aanpassingen van het groot onderhoud bevindt zich tussen hectometerpaal 24,4 en 25,5 en betreft de reconstructie van de aansluiting van de N209b op het Kromme Jaagpad en de kruising van de N209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg. Ter hoogte van het Kromme Jaagpad wordt een voorsorteer vak gecreëerd midden op de N209b voor linksaf. De kruising met de Galgweg wordt veiliger gemaakt, er wordt een linksaffer vanuit het noorden gecreëerd en er worden twee bushaltes gecreëerd. De bestaande duiker onder de N209b wordt deels gesloopt en gedempt.

Door de aanpassingen van de aansluiting en het kruispunt wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Bovendien wordt het door de aanpassing van het kruispunt mogelijk om de te realiseren parallelweg langs de N209b/Gemeneweg op een juiste wijze aan te sluiten.

De aanpassing van het kruispunt past niet geheel binnen de vigerende beheersverordening Buitengebied Rijnwoude 2015 (vastgesteld d.d. 31 maart 2016). Voor het opheffen van deze strijdigheid is de gemeente Alphen aan den Rijn voornemens om een omgevingsvergunning voor de aanpassing van het kruispunt te verlenen.

1.2 Ligging van het gebied

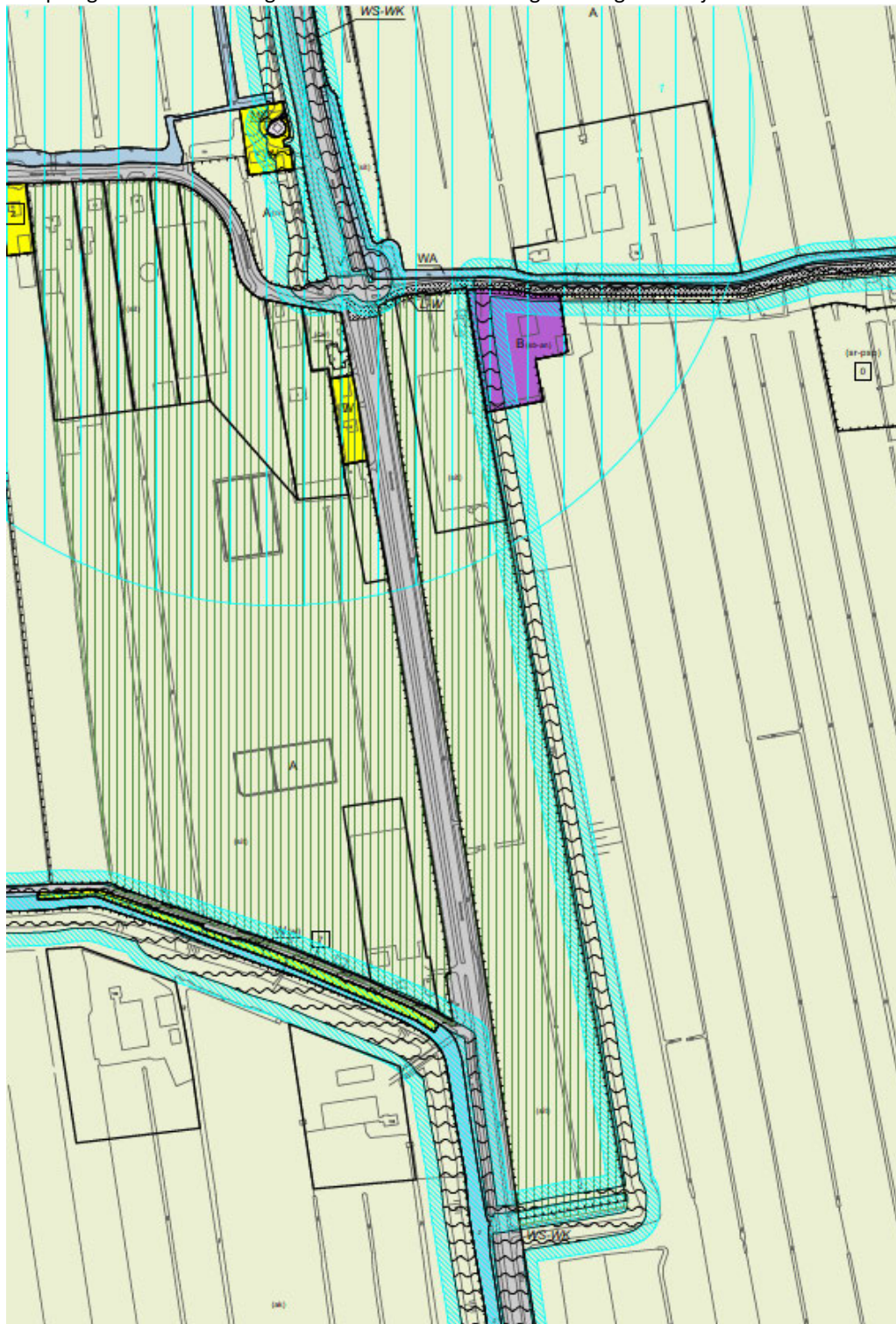
Het plangebied is weergegeven in Figuur 1.1. Door de aanpassing van de kruising komt de weg van de N 209b/Gemeneweg circa 9 meter in oostelijk richting te liggen.



Figuur 1.1 Luchtfoto van het plangebied (bron: Globespotter).

1.3 Geldende planologische regeling

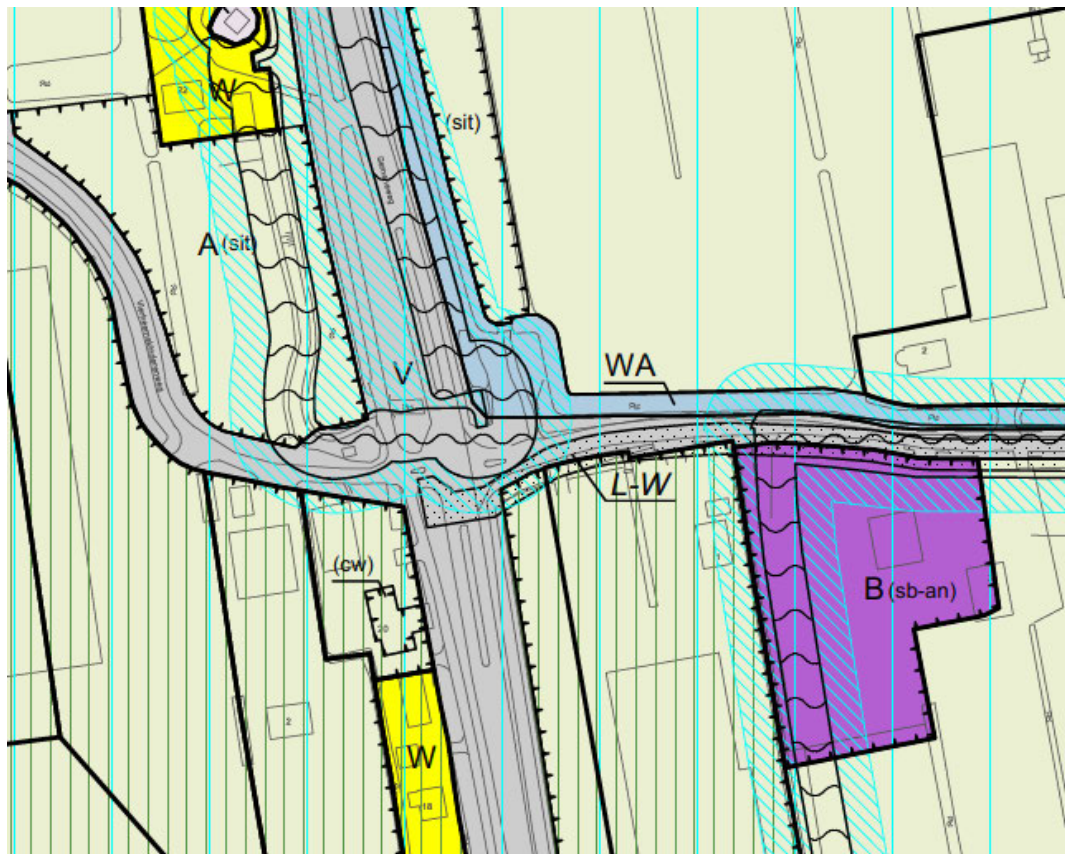
Het plangebied valt in de vigerende beheersverordening 'Buitengebied Rijnwoude 2015'.



Figuur 1.2 Verbeelding beheersverordening 'Buitengebied Rijnwoude 2015' (bron: RO-online, www.ruimtelijkeplannen.nl)

Op grond van artikel 3.2 onder h van de regels van de beheersverordening 'Buitengebied Rijnwoude 2015' geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'sierteelt' ter compensatie 10% van het te realiseren oppervlak aan bebouwing of verharding aan extra oppervlaktewater dient te worden gegraven en de compenserende waterberging dient in verbinding te staan met het watersysteem ter plaatse.

Rond de kruising N 209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg is de vrijwaringszone - molenbiotoop 1 (artikel 33.6 van de regels) opgenomen. Deze bepaling beperkt de bouwhoogte van bebouwing en beplanting gelet op de windvang.



Ter plaatse van het kruispunt zijn ook de dubbelbestemmingen Leiding - Water (L-W; artikel 24) en Waterstaat - Waterkering (WS-WK; artikel 29) opgenomen. Aan weerszijden van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering is een vrijwaringszone - dijk (artikel 33.5) opgenomen.

1.3.2 Aansluiting N 209 - Kromme Jaagpad



Figuur 1.4 Uitsnede verbeelding beheersverordening ter plaatse van de aansluiting N209 - Kromme Jaagpad (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl).

Rond de aansluiting N 209 - Kromme Jaagpad is de bestemming 'Verkeer' opgenomen voor de N 209 (Gemeneweg) met een breedte van ca. 30 meter vanaf de waterlijn (westzijde) tot aan de oostelijke oever van de bermsloot. De aanpassingen van deze aansluiting liggen allen binnen de bestemming 'Verkeer'.

Ter plaatse van de aansluiting is de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (WS-WK; artikel 29) opgenomen. Aan weerszijden van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering is een vrijwaringszone - dijk (artikel 33.5) opgenomen.

1.4 Conclusie

Uit de dubbelbestemmingen en aanduidingen volgt dat werkzaamheden in het gebied niet zondermeer zijn toegestaan. Overleg en afstemming met de leidingbeheerder en waterkering beheerder is noodzakelijk voordat een omgevingsvergunning voor de werkzaamheden kan worden verleend. Deze overleggen en afstemmingen hebben reeds plaatsgevonden.

De aanpassing van het kruispunt is op grond van de geldende planologische regeling niet geheel mogelijk.

1.5 Leeswijzer

De beoogde ontwikkeling wordt in hoofdstuk 2 getoetst aan het vigerend rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 van deze ruimtelijke onderbouwing worden de huidige en de toekomstige situatie van het projectgebied beschreven. Daarbij wordt getoetst of het plan stedenbouwkundig past in haar omgeving. Hoofdstuk 4 gaat in op de toetsing van het project aan de relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 5 wordt ten slotte de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project behandeld.

2 Beleidskader

Het project dient getoetst te worden aan het vigerend rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Hieronder is, voor zover relevant voor de ontwikkeling, dit beleid nader beschreven.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Verschillende nationale belangen zijn opgenomen in de AMvB Ruimte, die met de structuurvisie in procedure is gebracht.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 en op de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Daarmee biedt het een kader voor beslissingen die de Rijksoverheid in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie maakt het Rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein en welke instrumenten voor deze belangen door de Rijksoverheid worden ingezet.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. De Rijksoverheid brengt het aantal procedures en regels stevig terug en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten.

Voor de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een planMER opgesteld, dat voor de principiële beleidskeuzes de milieu-informatie verschaft. Op basis daarvan kan de Rijksoverheid een weloverwogen besluit nemen. Ook wordt eenieder op basis van het planMER geïnformeerd over de gevolgen van het voorgestelde beleid. Tevens is elke principiële beleidskeuze getoetst op de mogelijkheid van significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

De exacte gevolgen van het loslaten van ruimtelijke regels kunnen niet van tevoren worden ingevuld, omdat deze afhankelijk zijn van de manier waarop decentrale overheden zelf invulling geven aan het beleid. Daarom zijn in het planMER de effecten binnen een bepaalde bandbreedte in beeld gebracht. De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (de zoals hierboven beschreven AMvB Ruimte).

Conclusie voor het project

Gelet op de verbetering van de infrastructuur voldoet dit project aan het rijksbeleid.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit (2014)

De VRM is de provinciale Structuurvisie zoals in de Wet ruimtelijke ordening is voorgeschreven. De Visie ruimte en mobiliteit biedt geen vast omlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven.

In de VRM zijn 4 rode draden uitgezet. Deze rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- beter benutten en opwaarderen van wat er is;
- vergroten van de agglomeratiekracht;
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.

Uit de Visie Ruimte en Mobiliteit volgt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het veenlandschap van het Groene Hart. Ten noorden en oosten van de kruising N 209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg is sprake van een belangrijk weidevogelleefgebied. Deze effecten worden in de paragraaf natuur (4.8) besproken.

Verordening Ruimte (2014)

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er 1 is. De Verordening ruimte 2014 stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Niet alle onderwerpen zijn geschikt voor opname in een verordening. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria en/of spelregels en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor. De provincie heeft in de Verordening ruimte 2014 daarom onder meer regels opgenomen over kantoren, bedrijven, detailhandel, glastuinbouw, boom- en sierteelt, bollenteelt, ruimtelijke kwaliteit, agrarische bedrijven, waterkeringen, provinciale vaarwegen, recreatieve vaarwegen, windenergie, archeologie en molen - en landgoedbiotopen.

Daarnaast is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van het Rijk van belang. Hierin zijn regels opgenomen waaraan provinciale verordeningen moeten voldoen. Enkele onderwerpen in de verordening van de provincie Zuid-Holland vloeien rechtstreeks voort uit het Barro, zoals regels over de Ecologische Hoofdstructuur en de Romeinse Limes.

Het volledige juridisch instrumentarium vloeit voort uit de Wet ruimtelijke ordening. Het gaat daarbij om de Verordening ruimte 2014, het provinciaal inpassingsplan en de (proactieve en reactieve) aanwijzing. De provincie kan deze instrumenten inzetten als er sprake is van provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in de Programma's ruimte en mobiliteit. In de verordening staan de regels die de provincie stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen. Vanuit de Verordening Ruimte zijn er geen aanvullende aandachtspunten. Wel is de bescherming van de molenbiotoop aangegeven maar deze is al vastgelegd in de vigerende beheersverordening.

Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (2012-2015)

Samenwerkingsverband Holland Rijnland heeft in 2002 het "Regionaal Verkeers- en Vervoersplan - De regio's verbonden" opgesteld. Hieruit voortvloeiend is onder meer in 2012 het "Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2012-2015" opgesteld.

De regio Holland Rijnland streeft op het gebied van verkeer en vervoer de volgende doelen na:

- verbetering van de *bereikbaarheid* van woon- en werkgebieden door te werken aan een kwalitatief hoogwaardig netwerk van infrastructuur voor het openbaar vervoer, de fiets, auto's en vrachtwagens;
- koppeling tussen *ruimtelijke ontwikkelingen* en de vervoersnetwerken zodat de vervoersstromen zoveel mogelijk gebundeld kunnen worden;
- verbetering van de *leefbaarheid* in het gebied door het terugdringen van het aantal verkeersongevallen en het reduceren van de uitstoot van schadelijke gasen en tegengaan van de geluidsoverlast.

Het regionale Verkeer en Vervoersplan is uitgewerkt in Uitwerkingsplannen. Het Uitwerkingsplan 2012-2015 benoemt de concrete acties en projecten voor de periode 2012-2015 met een doorkijk naar 2020. Het doel van het Uitwerkingsplan is het een afgewogen regionaal maatregelenprogramma verkeer en vervoer waar alle betrokken partijen achter staan en dat betaalbaar is en realistisch.

De aanpassing van de kruising N 209b/Gemeneweg en de Galgweg wordt benoemd in het kader van het groot onderhoud van de N 209b voor het gedeelte Hazerswoude - Zoetermeer, waarbij verkeersveiligheid en de toekomstige bereikbaarheid van het gebied meeloopt in het groot onderhoud.

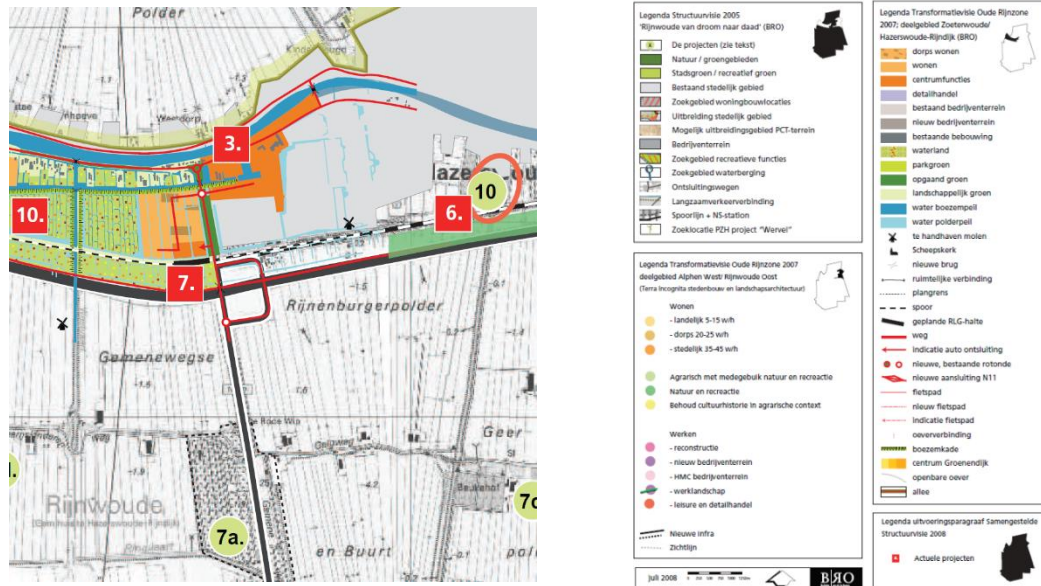
2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2020

In 2005 heeft de voormalige gemeente Rijnwoude de 'Structuurvisie Rijnwoude 2020: van droom naar daad' vastgesteld. In deze structuurvisie wordt het ruimtelijke beleid van de gemeente voor de middellange termijn verwoord. De gemeente heeft hiermee een instrument in handen om te beoordelen of ruimtelijke ontwikkelingen passen binnen de gewenste ruimtelijke structuur. De Oude Rijnzone is niet integraal opgenomen in de structuurvisie uit 2005. De gebiedsgerichte planprocessen en de mogelijkheden voor het toepassen van de Wet voorkeursrecht gemeenten hebben aan deze keuze ten grondslag gelegen.

In een later stadium is de verder uitgekristalliseerde visie voor de Oude Rijnzone toegevoegd aan de structuurvisie. Verder is de structuurvisie aangevuld, opdat deze is toegesneden op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Zo is de Samengestelde Structuurvisie ontstaan. Deze heeft de gemeenteraad op 11 december 2008 vastgesteld. De positie van Rijnwoude in het Groene Hart maakt dat een helder ruimtelijk beleid noodzakelijk is. De dynamiek van de regio zorgt voor diverse ruimtelijke ontwikkelingen, waar de gemeente op wil kunnen sturen. Dit kan met de gebiedsvisie en de samenhangende projecten die in de structuurvisie zijn verwoord. Een belangrijk beleidsinstrument dat de gemeente hanteert, is de projectenvelop. Winstgevende projecten worden gekoppeld aan niet-winstgevende projecten, om zo een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken die leidt tot de gewenste ruimtelijke kwaliteit. De gemeente maakt drie hoofdkeuzen. Rijnwoude wil haar identiteit als dorpse gemeente tussen grotere steden behouden.

Rijnwoude wil een complete, leefbare gemeente zijn en wil verder een verschillende ontwikkeling van de graslanden en akkerlanden mogelijk maken. Dit betekent onder andere dat nieuwe woon- en werkgebieden in de Oude Rijnzone niet mogen leiden tot een bandstad, dat Hazerswoude-Rijndijk als hoofdoorzieningscentrum van de gemeente wordt aangewezen en dat in het noorden het veenweidelandschap behouden blijft, terwijl in het zuiden het Bentwoud verder kan groeien.



Figuur 2.1 Kaart Structuurvisie voormalige gemeente Rijnwoude 2008.

De aanpassing van het kruispunt van de N 209 en Galgweg staat niet benoemd in de Structuurvisie 2020.

2.4 Conclusie

Uit de verschillende beleidskaders komt naar voren dat de aanpassing van het kruispunt wenselijk is. De voorgenomen aanpassing van de kruising N 209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg en de aansluiting N 209 - Kromme Jaagpad dragen bij aan de verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid van het gebied.

3 Projectbeschrijving

3.1 Bestaande situatie

Bij het kruispunt N 209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg bestaat de N 209 uit een tweebaans wegvak met een middenberm. In oostelijke richting loopt de Galgweg, een erfontsluitingsweg met een beperkte breedte van circa 5 à 6 meter. In westelijke richting loopt de Vierheemskinderenweg tevens een erfontsluingsweg met een breedte van 5 à 6 meter.

Bij de aanpassing van de het kruispunt schuift de N 209 circa 9 meter in oostelijke richting op. Het plangebied bestaat hier uit water, (weg)berm en agrarische gronden. Als gevolg van de verschuiving worden een zevental bomen gekapt.



Figuur 3.1 Zicht op aan te passen kruispunt richting het zuiden (bron: www.globespotter.nl)



Figuur 3.2 Zicht op aan te passen kruispunt richting het noorden (bron: www.globespotter.nl)

De aansluiting van de N 209 - Kromme Jaagpad bestaat uit een rijbaan zonder middenberm of linksaf strook en een bushalte in klinkerverband.

De bestaande bushalte aan de westzijde van de N209 wordt opgeheven. Hierdoor ontstaat er ruimte om wel een voorsorteerstrook te realiseren voor afslaand verkeer waarbij het doorgaande verkeer richting Alphen aan den Rijn door kan rijden.

De verkeerssituatie blijft in de nieuwe situatie hetzelfde in de zin dat afslaand verkeer via de afslag een stukje richting het zuiden rijdt over de parallelweg om daarna rechtsaf te slaan het Kromme Jaagpad op. De afslag voor het bedrijf en de woonboten aan het Kromme Jaagpad wordt gecombineerd tot één voorsorteerstrook op de N 209.



Figuur 3.3 Zicht op aan te passen aansluiting N209 - Kromme Jaagpad richting het noorden (bron: www.globespotter.nl)

3.2 Maatregelen/ technische eisen

Randvoorwaarden (op basis van Ontwerpnoot N209b, d.d. 29 januari 2016)

Het wegtraject wordt ingericht volgens het Handboek Ontwerpcriteria Wegen 3.0 (H.O.W). De hoofdrijbaan dient te worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg (80 km/h) type II 1x2 buiten de bebouwde kom.

Programma van eisen nieuwbouw:

- verhardingsbreedte 7,50 m;
- obstakelvrijzone 4,50 m;
- vlucht- en bergingszone 2,40 m;
- standaard geen fysieke rijbaanscheiding;

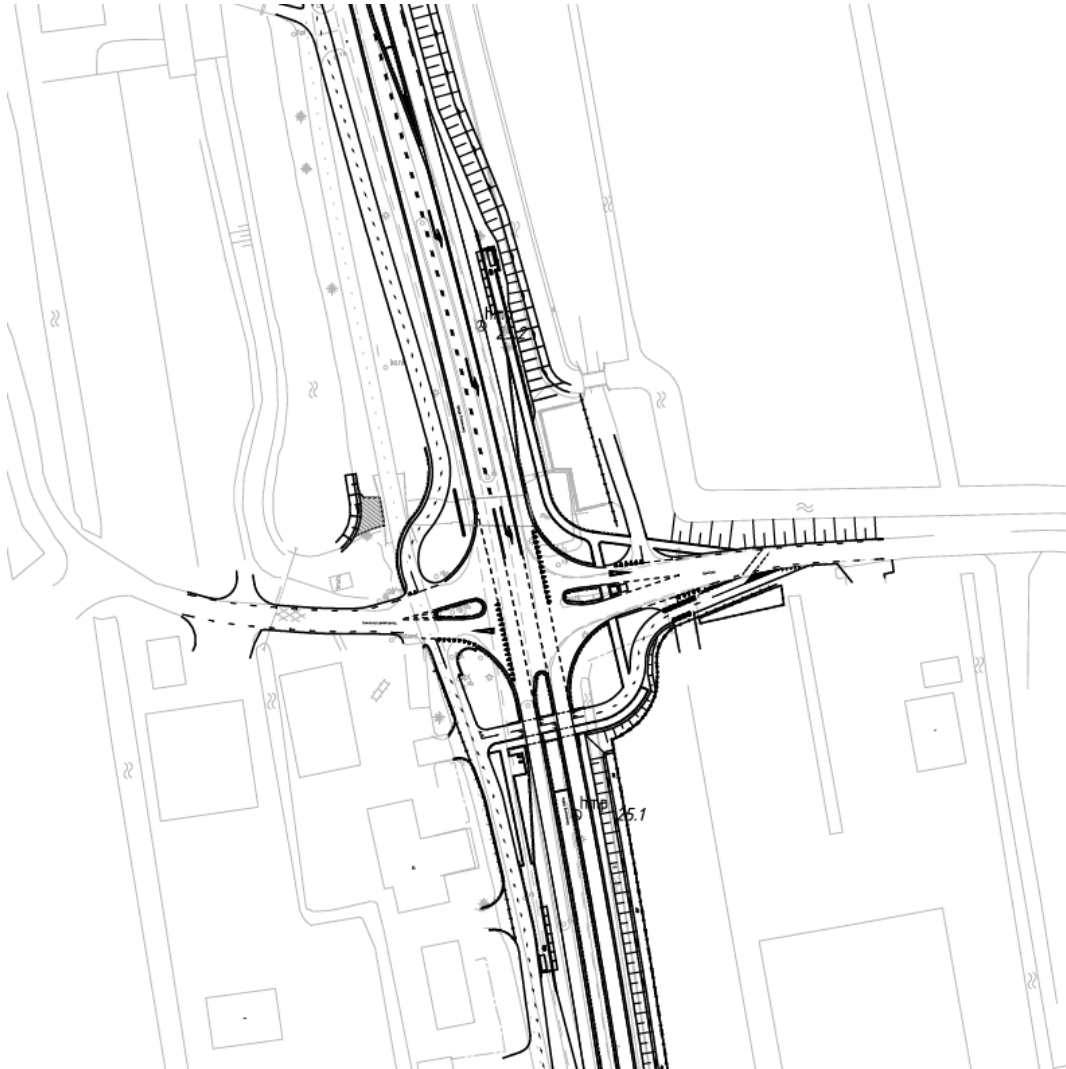
Bij het herinrichten van het kruispunt wordt er een veilige fietsoversteek gecreëerd d.m.v. het aanbrengen van een verhoogde midden geleider. Breedte van (brom)fietspad in twee richtingen bereiden is 3,50 m (in afwijking op ontwerp Movares, b=2,50 m).

Daarnaast worden er twee bushaltes aangelegd op de kruising N209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg waarmee de bushalte ter hoogte van de N209 - Kromme Jaagpad komt te vervallen.

Voorrangskruispunt N 209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg

Het kruispunt (ten noorden) moet voorzien worden van een linksafstrook, deze heeft als functie het voorkomen van blokkering van de doorgaande rijstrook.

Ten zuiden zal er geen linksafstrook worden aangebracht i.v.m. een fietsoversteek. De lengte van het linksaf vak moet beperkt zijn. Deze heeft vooral de functie van opstelruimte.



Figuur 3.4 Uitsnede ontwerp. De gehele tekening met doorsneden is te zien in Bijlage 1.

Aansluiting N 209 - Kromme Jaagpad

De aansluiting (ten zuiden) moet voorzien worden van een linksafstrook, deze heeft als functie het voorkomen van blokkering van de doorgaande rijstrook. De lengte van het linksaf vak moet rekening houden met het vrachtverkeer van het bedrijf aan de N 209 (Gemeneweg 14). Deze heeft vooral de functie van opstelruimte en zicht van het afslaande verkeer op het tegemoet komende verkeer vanuit noordelijke richting.



Figuur 3.5 Uitsnede ontwerp. De gehele tekening met doorsneden is te zien in Bijlage 1.

4 Het project en de invloed op de omgeving

4.1 Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen ruimtelijke ontwikkelingen te worden getoetst aan de vigerende (milieu)regelgeving. Onderstaand komen de volgende aspecten aan de orde: verkeer en parkeren, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, kabels en leidingen, bodemkwaliteit, water, ecologie en archeologie. Daarbij wordt eerst een toetsingskader geschetst. Vervolgens wordt gekeken naar de situatie met de ontwikkeling. Ten slotte wordt daaruit een conclusie getrokken.

4.2 Akoestisch onderzoek

4.2.1 Wegverkeerslawaaï

Het vigerende beleid met betrekking tot wegverkeerslawaaï is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh), ministeriele besluiten en jurisprudentie en in artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een toelichting hierop komt in deze paragraaf aan de orde, toegespitst op de situatie in dit ruimtelijke plan.

Geluidzone langs de plangebieden

In de geluidzone van de reconstructie ter hoogte van de Vierheemskinderenweg en Galgweg, die 250 meter bedraagt, zijn 11 woningen gelegen.



Figuur 4.1 Uitsnede zone reconstructie ter hoogte van Vierheemskinderenweg - Galgweg voor onderzoek.

In de geluidzone van de reconstructie ter hoogte van het Kromme Jaagpad, die 250 meter bedraagt, zijn 3 woningen en 4 woonboten gelegen.



Figuur 4.2 Uitsnede zone reconstructie ter hoogte van het Kromme Jaagpad.

Uitgangspunten

Voor de berekening van de geluidbelasting op de gevels van relevante woningen en geluidgevoelige bestemmingen is een berekeningsmodel opgezet waarin de wijzigingen aan de N209 en de omliggende bebouwing en bodemgebieden zijn opgenomen. Als huidig jaar, jaar van aanvang is 2017 gebruikt. Als toekomstig jaar, 10 jaar na wijziging is 2027 gebruikt.

De verkeersgegevens zijn aangeleverd door de provincie Zuid Holland. Voor de N209 betreft het gegevens voor onder andere 2015, 2020 en 2027. De aangeleverde verkeersgegevens zijn weergegeven in de bijlage van het akoestisch onderzoek (zie bijlage 2). De cijfers voor 2017 zijn berekend door uit de gegevens voor de jaren 2015 en 2020 de groei per jaar te berekenen en vervolgens 2x de groei per jaar op te tellen bij de intensiteit van 2015.

Weg	Intensiteit [mvt/etm]	
	2017	2027
N209	15.468	20.290

Conclusie

Resultaten reconstructie ter hoogte van de Galgweg

Uit de berekening blijkt dat er voor alle woningen binnen de zone een toename van maximaal 1,31 dB is. Er is geen sprake van een reconstructie-effect in de zin van de Wet geluidhinder. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in de bijlage van het akoestisch onderzoek (zie bijlage 2).

Resultaten reconstructie ter hoogte van het Kromme Jaagpad

Uit de berekening blijkt dat er voor alle woningen binnen de zone een toename van maximaal 0,93 dB is. Er is geen sprake van een reconstructie-effect in de zin van de Wet geluidhinder. De volledige berekeningsresultaten per ontvangerpunt en -hoogte zijn weergegeven in de bijlage van het akoestisch onderzoek (zie bijlage 2).

Sanering

Bij 3 woningen in het onderzoeksgebied van de reconstructie is sprake van een sanerings situatie. Het betreft de woningen Gemeneweg 18, 20 en 22. De geluidbelasting in 1986 bedroeg bij deze woningen respectievelijk 67, 71 en 61 dB(A). Deze hogere waarde is opgenomen op de eindmelding van de gemeente Rijnwoude. De woningen zijn gelegen aan de westzijde van de N209 ter hoogte van de kruising met de Vierheemskinderenweg. Door de aanpassing van de kruising komt de weg verder van de woningen te liggen. De geluidbelasting neemt bij de woning Gemeneweg 22 toe met 0,57 dB. Bij de woningen Gemeneweg 18 en 20 neemt de geluidbelasting af. Bij alle 3 saneringswoningen is geen sprake van een reconstructie-effect. De sanering dient derhalve in het kader van een autonoom saneringsproject te worden afgehandeld.

4.3 Luchtkwaliteit

In het kader van het Besluit Luchtkwaliteit is het van belang te kijken of de nieuwe ontwikkeling in relatie tot de vorige functie zou leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Belangrijk gegeven daarbij is de verkeersaantrekkende werking van een functie, omdat met name autoverkeer en specifiek voertuigen met een dieselmotor, kunnen bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Wettelijk kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in *Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen* van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in Bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden;
- een besluit (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat een besluit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide (NO₂) voor wat betreft het jaargemiddelde en fijn stof (PM₁₀) voor wat betreft het jaar- en etmaalgemiddelde het meest kritisch. Hierbij is de kans het grootst dat deze grenswaarden worden overschreden. De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ wordt in Nederland nergens meer overschreden. In Tabel 4.1 zijn de grenswaarden weergegeven voor deze maatgevende stoffen.

Component	Concentratiesoort	Grenswaarden in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ geldend op		Toegestane # overschrijdingen	Afgeleide grenswaarde
		< 01-01-2015	> 01-01-2015		
Fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde	40	40	-	-
	24-uursgemiddelde	50	50	35	31,2 *
Stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde	60	40 *	-	-
	uurgemiddelde	300	200 *	18	82,0

* bij een berekende jaargemiddelde concentratie van $31,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is sprake van meer dan 35 overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10}

Tabel 4.1 Grenswaarden

In het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* (NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project/plan draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO_2 als PM_{10} niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM_{10} en NO_2 niet met meer dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toenemen.

Beoordelingslocaties

Op welke plaatsen geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats hoeft te vinden is vastgelegd in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit wordt beschreven in het zogenaamde toepasbaarheidsbeginsel. Er wordt niet getoetst op:

- locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland.
- terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, waar bepalingen betreffende gezondheid en veiligheid op arbeidsplaatsen van toepassing zijn. Het gaat hier om bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen waar ARBO-regels gelden.
- de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

Op locaties waar de luchtkwaliteit beoordeeld dient te worden, wordt deze beoordeeld op plaatsen waar significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Hierbij wordt gekeken naar het zogenaamde blootstellingscriterium zoals dat is opgenomen in de RbI2007. Het gaat om blootstelling gedurende een periode, die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is. Dit betekent dat op een plaats waar een burger langdurig wordt blootgesteld, getoetst moet worden aan de jaargemiddelde grenswaarden (onder meer bij woningen).

Bij wegen dient de beoordeling plaats te vinden op maximaal 10 meter van de wegrand. In dit onderzoek is gerekend bij een maatgevend beoordelingspunt met 3,5 meter uit de wegas. Indien de rooilijn van de naastgelegen bebouwing binnen deze 10 meter is gelegen dient de afstand tot de bebouwing aangehouden te worden. Het gekozen beoordelingspunt dient representatief te zijn voor een wegdeel van ten minste 100 meter lengte. Voor inrichtingen wordt beoordeeld vanaf de grens van de inrichting.

Conclusie luchtkwaliteit

De herinrichting van het kruispunt Galgweg/Vierheemskinderenweg - N 209 bevindt zich ter hoogte van enkele tuinbouwbedrijven op de Gemeneweg tussen Hazerswoude-Rijndijk en Hazerswoude-Dorp. Het herinrichten heeft geen invloed op de etmaalintensiteit van de weg.

In het kader de herinrichting verandert een gedeelte van het wegprofiel en wordt er een nieuwe fietsoversteek en bushaltes gerealiseerd. De voorgenoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in het luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd voor het ombouwen van een fietspad tot een (parallel)weg over enkele honderden meters. Voor deze maatregel is berekend dat de maximaal toegestane jaargemiddelde grenswaarde van NO₂ (40,5 µg/m³) bij een maatgevende woonbestemming wordt overschreden als er gerekend wordt met een etmaalintensiteit van meer dan 40.000 motorvoertuigen. Er wordt een veel lagere verkeersintensiteit verwacht op deze parallelweg (ca. 100 motorvoertuigen).

Uit de beoordeling van de effecten van de parallelweg waarin de herinrichting van onderhavig kruispunt is meegenomen, is aannemelijk gemaakt dat bij de herinrichting geen sprake is van een overschrijding van de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

4.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. Volgens de risicokaart van provincie Zuid-Holland (<http://nederland.risicokaart.nl>) ligt het plangebied nabij een risicocontour van een Bevi-inrichting.



Figuur 4.3 Uitsnede risicokaart (bron: <http://nederland.risicokaart.nl>).

De N 209 is aangemerkt als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Ten westen van de aansluiting N 209 - Kromme Jaagpad is een melkrundveehouderij gevestigd dat valt onder het Activiteitenbesluit (Gemeneweg 10). Op het perceel is een bovengrondse propaantank van 3.000 liter aanwezig met een risicoafstand (PR 10⁻⁶) van 9 meter.

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶/ jaar PR-contour (die als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN -curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit.

Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1 % letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1 % van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Ter plaatse van de route voor gevaarlijke stoffen over de N 209b geldt een risicocontour van 0 m voor de 10^{-6} /jaar PR-contour. Voor de N 11 geldt ook een risicocontour van 0 m voor de 10^{-6} /jaar PR-contour. Ter plaatse van de melkrundveehouderij aan de Gemeneweg 10 valt de PR 10^{-6} contour van de propaantank niet over de N 209.

Aangezien de aanpassing van het kruispunt niet binnen de 10^{-6} /jaar PR-contour is gelegen is een verdere verantwoording van het aspect externe veiligheid niet noodzakelijk. Ten aanzien van de aanpassing van het kruispunt, wordt tevens opgemerkt dat deze geen invloed heeft op de beoordeling voor de externe veiligheid, aangezien verkeersdeelnemers, op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, niet worden beschouwd bij onderzoeken naar externe veiligheid.

Vanuit het aspect externe veiligheid is er geen bezwaar voor de aanpassing van het kruispunt.

4.5 Kabels en leidingen

Voor de aanpassing van het kruispunt wordt met diverse kabel- en leidingbeheerders afgestemd welke werkzaamheden worden uitgevoerd en of dit het functioneren van de aanwezige leidingen kan beïnvloeden. Het betreft met name werkzaamheden in de ondergrond en in de nabijheid leidingen.

4.6 Bodemkwaliteit

In opdracht van de Provincie Zuid-Holland is door Antea Group in maart 2016 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van een vijftal locaties op het traject 24.350 – 25.550 km aan de N209 te Hazerswoude, zie bijlage 3.

Aanleiding en doelstelling

Het doel van het milieuhygiënisch onderzoek is het vastleggen van de bodemkwaliteit, het kunnen bepalen van de veiligheidsklasse, de hergebruiksmogelijkheden van de grond en de bodemopbouw in het kader van de voorgenomen werkzaamheden en aankoop/verkoop van de vijf locaties.

Het doel van het actualiserend waterbodemonderzoek is het actualiseren van de waterbodemkwaliteit in het kader van voorgenomen baggerwerkzaamheden.

Conclusie

Locatie 1. Berm Kromme Jaagpad

In de bovengrond is een sterk verhoogd gehalte aan PAK gemeten. Tevens zijn licht verhoogde gehalten aan koper, kwik, lood en zink gemeten. De ondergrond is matig verontreinigd met PAK en licht verontreinigd met kwik en lood.

Na uitsplitsing van de mengmonsters is gebleken dat de bovengrond ter plaatse van boring 002 een sterk verhoogd gehalte bevat. De bovengrond ter plaatse van boring 001 bevat een matig verhoogd gehalte aan PAK en ter plaatse van boringen 003 en 004 zijn licht verhoogde gehalten PAK aangetoond.

De ondergrond ter plaatse van boring 002 bevat een licht verhoogd gehalte terwijl in de ondergrond ter plaatse van boring 005 een matig verhoogd gehalte is aangetoond.

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt aangenomen gezien de licht verhoogde gehalten aan zware metalen en licht tot sterk verhoogde gehalten aan PAK in de boven- en ondergrond.

De verontreiniging is in horizontale (oost en west) en verticale richting niet volledig in kaart gebracht. Aangezien hier in het kader van de onderhoudswerkzaamheden waarschijnlijk in een strook ontgraven gaat worden, waarbij niet dieper gegraven wordt dan een meter, is aanvullend onderzoek in dit licht ons inziens niet noodzakelijk.

Op basis van onderhavige onderzoeksresultaten en de resultaten van eerder uitgevoerd onderzoek op de locatie is er binnen de ontgravingsgrenzen op basis van het volume van circa 37,5 m³ sterk met PAK verontreinigde grond (totaal oppervlakte circa 50 m² en gemiddelde diepte circa 0,75 m) sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De bron van de verontreiniging is niet bekend. Gezien de resultaten van voorgaande onderzoeken is er sprake van een heterogene verontreiniging.

Locatie 2. Asbestverdachte beschoeiing en watergang

Uit de resultaten van het waterbodemonderzoek blijkt dat het slib uit de te dempen waterbodem wordt beoordeeld als klasse B voor toepassing in oppervlaktewater en als niet verspreidbaar in zoet oppervlaktewater. De sliblaag is geclassificeerd als klasse Industrie voor toepassing op de landbodem en is niet verspreidbaar op het aangrenzend perceel.

Ter plaatse van de te dempen watergang ten oosten van de N209 is tijdens voorgaand onderzoek in 2013 een asbestverdachte walbeschoeiing aangetroffen. Uit de asbestinventarisatie type A (SC-540) is gebleken dat er geen asbesthoudende toepassingen zijn aangetroffen.

In vergelijking met de resultaten van voorgaand waterbodemonderzoek wijkt de milieu hygiënische kwaliteit van het slib af ten opzichte van de getoetste resultaten van onderhavig onderzoek. Mogelijke oorzaak hiervan kan de toegenomen verkeersintensiteit op de N209 zijn, wat, in de afgelopen jaren door afspoeling van de N209 naar het oppervlaktewater en waterbodem, mogelijk voor verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK heeft geleid.

In 2013 werd het slib geclassificeerd als maximaal klasse A bij toepassen in oppervlaktewater en klasse Industrie bij toepassen op landbodem. Het slib was verspreidbaar op aangrenzend perceel en in zoet oppervlaktewater. De vooraf opgestelde hypothese 'normale onderzoeksinspanning' voor de onderzochte gedeelten van de watergang zijn adequaat gevolgd.

Deellocatie 3a

In de bovengrond is een sterk verhoogd gehalte aan PAK aangetoond. Tevens zijn licht verhoogde gehalten aan kwik, lood, zink en minerale olie aangetoond. Na uitsplitsing van het mengmonster is gebleken dat in het bovengrondmonster van boring 006 een sterk verhoogde gehalte aan PAK is aangetoond. Ter plaatse van boring 008 is in de bovengrond een matig verhoogde gehalte aan PAK aangetoond.

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt aangenomen gezien de licht verhoogde gehalten aan zware metalen en matig tot sterk verhoogde gehalten aan PAK in de bovengrond.

De verontreiniging is in horizontale (oost en west) en verticale richting niet volledig in kaart gebracht. Aangezien hier in het kader van de onderhoudswerkzaamheden waarschijnlijk in een strook ontgraven gaat worden, waarbij niet gegraven wordt dan een meter, aanvullend onderzoek in dit licht ons inziens niet noodzakelijk.

Op basis van onderhavige onderzoeksresultaten en de resultaten van eerder uitgevoerd onderzoek op de locatie is er binnen de ontgravingsgrenzen op basis van het volume van 50 m³ sterk met PAK verontreinigde grond (totaal oppervlakte circa 100 m² en gemiddelde diepte circa 0,5 m) sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De bron van de verontreiniging is niet bekend. Gezien de resultaten van voorgaande onderzoeken is er sprake van een heterogene verontreiniging.

Deellocatie 3b

De bovengrond bevat licht verhoogde gehalten aan kwik, lood en zink. De ondergrond is gezien het aard en doel van het onderzoek niet onderzocht. Voor de kwaliteit van de ondergrond is de bodemkwaliteitskaart gehanteerd.

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt aangenomen gezien de licht verhoogde gehalten aan zware metalen in de bovengrond.

Deellocatie 3c

In de zintuiglijk meest verdachte kleiige bovengrond onder de verharding en fundering zijn licht verhoogde gehalten aan koper, kobalt, zink, kwik, lood, en PAK aangetoond.

In de zintuiglijk schone kleiige grond zijn geen verhoogde gehalten aan de onderzochte parameters aangetoond. De venige ondergrond bevat licht verhoogde gehalten aan molybdeen en kwik.

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt aangenomen gezien de licht verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK in de grond.

Locatie 4. Kadastrale uitbreiding / aankoop Smits

In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten aan cadmium, koper, kwik, lood en zink aangetoond. Voor de kwaliteit van de ondergrond is de bodemkwaliteitskaart gehanteerd. Op basis van voorgaand onderzoek wordt verwacht dat het grondwater een licht verhoogde concentratie aan barium bevat.

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt aangenomen gezien de licht verhoogde gehalten aan zware metalen in de bovengrond.

Locatie 5. Verlaagde berm.

In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten aan cadmium, kwik, lood en zink aangetoond. Voor de kwaliteit van de ondergrond is de bodemkwaliteitskaart gehanteerd.

Het grondwater bevat een licht verhoogde concentratie aan barium.

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt aangenomen gezien de licht verhoogde gehalten aan zware metalen in de bovengrond.

Aanbevelingen

Locatie 1. Berm Kromme Jaagpad

Ter plaatse van deze locatie is een geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig met PAK. Graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging worden in beginsel als sanerende handelingen gezien. De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd door een erkend aannemer (BRL 7000) onder milieukundige begeleiding (BRL 6000). Voor werkzaamheden op of in de verontreinigde grond is een BUS-melding Tijdelijke Uitplaatsing noodzakelijk, met een proceduretermijn van 5 dagen. Dit is door het bevoegd gezag, de ODMH, als gangbare procedure bevonden (mail F. De Jong van ODMH, d.d. 11-04-2016).

Volgens de CROW132b is voor het grondwerk ter plaatse van de sterk verhoogde gehalten aan PAK in principe veiligheidsklasse 3T van toepassing.

Locatie 2. Asbestverdachte beschoeiing en watergang

Op basis van de CROW132b is voor de graafwerkzaamheden in de watergang de veiligheidsklasse basisklasse van toepassing.

Deellocatie 3a

Ter plaatse van deze locatie is een geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig met PAK. Graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging worden in beginsel als sanerende handelingen gezien. De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd door een erkend aannemer (BRL 7000) onder milieukundige begeleiding (BRL 6000). Voor werkzaamheden op of in de verontreinigde grond is een BUS-melding Tijdelijke Uitplaatsing noodzakelijk, met een proceduretermijn van 5 dagen. Dit is door het bevoegd gezag, de ODMH, als gangbare procedure bevonden (mail F. De Jong van ODMH, d.d. 11-04-2016).

Volgens de CROW132b is voor het grondwerk ter plaatse van de sterk verhoogde gehalten aan PAK in principe veiligheidsklasse 3T van toepassing.

Deellocatie 3b

Ter plaatse van deellocatie 3b is sprake van klasse Wonen. Op basis van de CROW132b zijn voor het grondwerk geen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk.

Deellocatie 3c

De grond bij deellocatie 3c wordt maximaal geclassificeerd als klasse Industrie. Volgens de CROW132b is voor de graafwerkzaamheden de veiligheidsklasse basisklasse van toepassing.

Locatie 4. Kadastrale uitbreiding / aankoop Smits

De kwaliteitsklasse van de grond ter plaatse van deellocatie 4 voldoet aan de achtergrondwaarde. Op basis van de CROW132b zijn voor het grondwerk geen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk.

Locatie 5. Verlaagde berm.

Ter plaatse van deellocatie 3c is maximaal sprake van klasse Industrie. Volgens de CROW132b is voor de graafwerkzaamheden de veiligheidsklasse basisklasse van toepassing.

4.7 Watertoets

4.7.1 Situatie

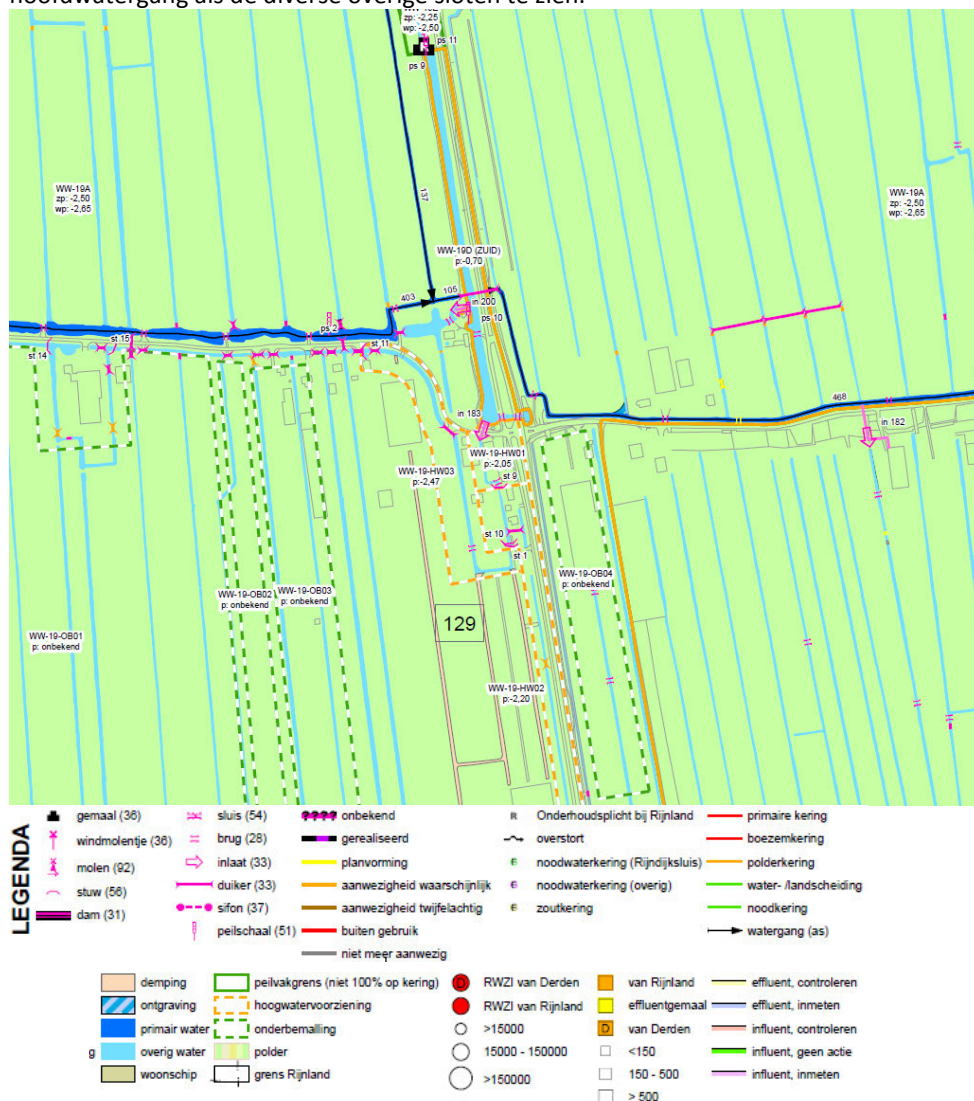
In het kader van het groot onderhoud aan de N 209 wordt op diverse plaatsen langs het tracé water gedempt en nieuw open water graven.

De situatie bestaat daarmee uit twee onderdelen:

- De huidige situatie
- De situatie na aanpassing van het kruispunt

Huidige situatie

Figuur 4.4 geeft de watersysteemkaart weer van het gebied. Daarin zijn zowel de hoofdwatrgang als de diverse overige sloten te zien.



Figuur 4.4

Watersysteemkaart van kruising N 209 en Galgweg (bron: www.rijnland.net).

Het plangebied ligt niet in een Natura2000 of EHS gebied. Er is daarnaast geen sprake van een grondwaterbeschermingsgebied. Ook liggen in het plangebied geen afvalwatertransportleidingen.

Situatie na aanpassing kruispunt

Bij de aanpassing van het kruispunt komt de weg circa 9 meter in oostelijke richting te liggen. Hierdoor wordt aan de oostzijde van het kruispunt circa 275 m² oppervlaktewater gedempt. Als gevolg van de aanpassing wordt tevens 835 m² nieuw oppervlaktewater gerealiseerd.

4.7.2 Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland

Het hoogheemraadschap heeft een handreiking watertoets opgesteld. Deze handreiking is doorlopen, daarnaast is de digitale watertoets uitgevoerd, tevens is contact geweest met het hoogheemraadschap. Dit bevat de volgende hoofdlijnen, deze worden hierna behandeld:

1. Waterveiligheid: waterkeringen
2. Waterkwantiteit: voldoende water en wateroverlast
3. Waterkwaliteit: schoon water
4. Afvalwater en riolering
5. Beheer en onderhoud

1) Waterveiligheid: waterkeringen

Het plangebied bevindt zich binnen een kernzone en / of beschermingszone van een waterkering. De N209 ligt deels op een dijklichaam.

2) Waterkwantiteit: voldoende water en wateroverlast

Voor waterkwantiteit geldt de eis van het compenseren van 1) gedempt oppervlaktewater en 2) toename aan verharding. Voor het project is met het Hoogheemraadschap van Rijnland de wateropgave afgestemd voor maatregel 21 en 22 (voorliggend project) en zijn per ontwerptekening (zie bijlage 1 van deze onderbouwing) de waterbalansen opgesteld. Vanuit de aan te vragen watervergunning zijn onderstaande overzichten opgesteld voor het dempen en graven van watergangen (tabel 4.2) en de toe- en afname van verharding (tabel 4.3)

Tabel 4.2 overzicht te dempen en te graven water

Deelgebied	Activiteit	Hoeveelheid (m ²)
21 en 22 peilgebied 19A	Dempen	302 m ²
21 en 22 peilgebied 19D	Dempen	265 m ²
	Subtotaal	567 m² demping
21 en 22 peilgebied 19A	Graven	701 m ²
21 en 22 peilgebied 19D	Graven	0 m ²
	Subtotaal	701 m²
	Netto	134 m² overcompensatie

Tabel 4.3 overzicht toe- en afname verharding

Deelgebied	Activiteit	Hoeveelheid (m ²)
Maatregel 21	Toename verharding	468 m ²
Maatregel 22	Toename verharding	2.672,3 m ²
	Subtotaal toename	3.140,3 m²
Maatregel 21	Verwijderen bestaande verharding	66 m ²
Maatregel 22	Verwijderen bestaande verharding	1.279,3 m ²
	Subtotaal afname	1.345,3 m²
	Netto	1.795 m² toename verharding

De wateropgave voor vervangende waterberging naar aanleiding van de wegaanpassingen bedraagt 15% van 1.795 m² = 269,25 m². De stelregel is dat berging gezocht moet worden in het peilvak waar de veranderingen plaatsvinden.

In het ontwerp van de maatregelen wordt in totaal 701 m² aan oppervlaktewater nieuw aangelegd en 567 m² oppervlaktewater gedempt. Uitgaande van bovenstaande tabellen 4.2 en 4.3 is de opgave 269,25 m² en wordt er 134 m² gerealiseerd waardoor er in totaal een tekort is voor dit project aan oppervlaktewater van 135,25 m².

Netto resteert daarmee een compensatiebehoefte van 135,25 m² oppervlaktewater. In voorgaande aanvraag om een watervergunning bij de reconstructie van de N209 (vergunningnummer 954855) heeft overcompensatie plaatsgevonden van 239 m². Verzocht wordt om een deel van deze overcompensatie te benutten voor voorgenomen ontwikkeling, waarmee netto een overcompensatie van 103,75 m² gehandhaafd blijft.

Over de voorgenomen maatregelen in relatie tot waterberging hebben diverse overleggen met het Hoogheemraadschap van Rijnland plaatsgevonden ondermeer op 21 september 2015, 5 oktober 2015, 21 maart 2016, 7 april 2016. De afspraken en uitkomsten van deze overleggen zijn verwerkt in het wegontwerp.

Rondom de eis van het dempen van watergangen speelt ook het criterium dat na het dempen van de watergangen het watersysteem moet blijven functioneren. De te dempen (delen van) watergangen zijn aangegeven op de tekening in bijlage 1. Het dempen van de watergangen zal niet tot knelpunten leiden.

3) Waterkwaliteit: schoon water

Op het onderdeel waterkwaliteit spelen geen beleidseisen een rol op basis van het feit dat in de bestaande reeds sprake is van een autoweg.

Het waterschap eist:

- geen chemische onkruidbestrijding (niet gepland);
- geen verduurzaamd hout als oeverbeschoeiing.

4) Afvalwater en riolering

De bestaande afwatering van de weg wordt niet aangepast. De weg is niet gerioleerd aangelegd. Regenwater zal van de weg afstromen over de berm naar de bermsloot. Op deze wijze wordt het rioolsysteem niet onnodig belast.

5) Beheer en onderhoud

De aanleg van de autoweg beïnvloedt de toegang tot de buitenteen en daarmee eventueel onderhoud dat het waterschap op en rond aanwezige watergangen niet ten opzichte van de huidige situatie.

De compensatie van de toename verhard oppervlak wordt gezocht in meer openwater. Dit extra openwater kan onderhouden worden door het hoogheemraadschap. In dit geval stelt het hoogheemraadschap de eis dat langs de te realiseren compensatie (open water) een onderhoudsstrook moet zijn van 2 m (of 5 m bij hoofdwatgangen). Ook stelt het hoogheemraadschap eisen aan de afmetingen van nieuwe watergangen.

4.7.3 Conclusie

Het groot onderhoud van de N 209b en de aanpassingen aan de weg als gevolg van dit onderhoud heeft verschillende effecten op het watersysteem. De toekomstige ontwikkeling heeft een toename in verhard oppervlak tot gevolg. In het ontwerp is rekening gehouden met de noodzakelijke 1 op 1 compensatie van het te dempen water en deels de compensatie door middel van oppervlaktewater als gevolg van de toename aan verhard oppervlak door aanpassingen van de N209 zelf.

In het ontwerp van de maatregelen wordt in totaal 701 m² aan oppervlaktewater nieuw aangelegd en 567 m² oppervlaktewater gedempt. Uitgaande van bovenstaande tabellen 4.2 en 4.3 is de opgave 269,25 m² en wordt er 134 m² gerealiseerd waardoor er in totaal een tekort is voor dit project aan oppervlaktewater van 135,25 m².

Netto resteert daarmee een compensatiebehoefte van 135,25 m² oppervlaktewater. In voorgaande aanvraag om een watervergunning bij de reconstructie van de N209 (vergunningnummer 954855) heeft overcompensatie plaatsgevonden van 239 m². Verzocht wordt om een deel van deze overcompensatie te benutten voor voorgenomen ontwikkeling, waarmee netto een overcompensatie van 103,75 m² gehandhaafd blijft.

In het ontwerp worden de volgende eisen overgenomen:

- Geen chemische onkruidbestrijding (niet gepland);
- Geen verduurzaamd hout als oeverbeschoeiing;
- Ingrepen in de bodem (palen) mogen geen toename van de kwel/wegzijing tot gevolg hebben.

Vanuit het aspect water is er geen belemmering voor de realisatie van de aanpassing van de N209 ter hoogte van het kruispunt N209 - Galgweg en het Kromme Jaagpad.

4.8 Natuur

In juli 2012 heeft Ingenieursbureau Oranjewoud in opdracht van de Provincie Zuid-Holland een ecologisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de beoogde aanpassing van het kruispunt N 209 /Gemeneweg - Galgweg (zie bijlage 4). De geplande werkzaamheden dienen getoetst te worden aan eventuele strijdigheden met de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. In het kader van de Flora- en faunawet wordt een groot scala aan dier- en plantensoorten beschermd. Vanuit de natuurwetgeving is bij ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het plangebied, zodat hiermee rekening kan worden gehouden.

Er is nagegaan of het plangebied zich in, of in directe omgeving van beschermd natuurgebied bevindt. Het plangebied heeft geen beschermde status als Natura2000-gebied en maakt geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur.

Voor verspreidingsgegevens van beschermde soorten geldt dat deze niet ouder mogen zijn dan drie jaar. De gegevens van de natuurtoets 2012 dienen daarom geactualiseerd te worden. Dit is gedaan middels een terreinbezoek (30 september 2015), een visbemonstering van de relevante watergang en visuele controle van het plangebied. Deze update is toegevoegd aan bijlage 4.

4.8.1 Effecten op beschermde soorten

Uit de bureaustudie en het terreinbezoek blijkt dat in het plangebied beschermde en strikt beschermde soorten zijn te verwachten. Per aanwezige beschermde soortgroep worden hieronder de mogelijke consequenties en mitigerende maatregelen aangegeven.

Vogels

In het algemeen kan worden gesteld dat ingrepen in het plangebied tijdens het broedseizoen (globaal 15 maart – eind juli) negatieve effecten hebben op de meeste vogelsoorten door vernietiging van broedplaatsen. Tevens treedt er dan verstoring van de reproductie op. In de watergangen worden geen nesten verwacht gezien de afwezigheid van waterplanten en beschutte plaatsen. Wettelijk gezien wordt geen ontheffing verleend indien broedvogels worden verstoord. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Bepalend is of er een broedgeval is.

Effecten zijn er alleen als de werkzaamheden plaatsvinden in het broedseizoen en er broedgevallen in het plangebied aanwezig zijn. Buiten het broedseizoen treedt wel enige verstoring op, maar dit resulteert alleen in het opvliegen van betreffende vogels. Indien de werkzaamheden in de periode september - maart aanvangen (voordat vogels tot broeden komen) en sprake is van een permanente verstoring zullen vogels het zoekgebied mijden als broedplaatsen.

Het eksternest dat in de natuurtoets van 2012 is vastgesteld is niet meer aanwezig.

De gunstige staat van instandhouding van de in het plangebied voorkomende of verwachte vogelsoorten zal niet worden aangetast wanneer werkzaamheden buiten het broedseizoen aanvangen.

Vleermuizen

In het plangebied worden strikt beschermde vleermuissoorten verwacht. Deze kunnen gebruik maken van bomenrijen uit de omgeving van het plangebied als navigatie-element in vliegroutes en als foerageergebied.

De volgende soorten zijn binnen het plangebied te verwachten: gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, watervleermuis, meervleermuis, laatvlieger, tweekleurige vleermuis en rosse vleermuis.

Omdat er in het plangebied geen bomenrijen aanwezig zijn of worden gekapt is nader onderzoek naar vleermuizen niet noodzakelijk. In de bomen zijn geen gaten of scheuren aangetroffen die geschikt kunnen zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Het gaat om een beperkt aantal bomen. De bomen maken geen onderdeel uit van een vliegroute van vleermuizen.

Overige zoogdieren

De voorgenomen onderhoudswerkzaamheden uitbreiding kan met name schade veroorzaken aan algemene muizen en spitsmuizen. Deze schade is maar moeilijk te voorkomen, omdat deze soorten bij onraad hun hol in vluchten en zich bij gunstige omstandigheden nagenoeg het hele jaar voortplanten. Ze leven echter geen van allen in kolonies. Door deze solitaire levenswijze, het betrekkelijk kleine oppervlak aan biotoop en de hoge reproductiesnelheid zal de schade zeer beperkt zijn. De gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten komt niet in het gedrang.

Effecten op kleine zoogdieren zoals muizen kunnen worden beperkt door gefaseerd te werk te gaan. Dit houdt in dat eerst de vegetatie wordt gekapt, gemaaid of verwijderd, alvorens in een later stadium met afgraven/verwijderen toplaag/oever te beginnen.

Het hierdoor eerst minder geschikt gemaakte leefgebied kan dan tijdig door de aanwezige zoogdieren worden verlaten. Ten aanzien van deze soorten geldt dat ze niet tijdens de winterslaap mogen worden verstoord door het verwijderen van vegetatie.

Grotere zoogdieren, als de hermelijn, wezel, bunzing, konijn en egel hebben grote leefgebieden en zullen tijdens de werkzaamheden het plangebied mijden. In de omgeving is geschikt leef- en rustgebied aanwezig voor deze soorten. Ook aanwezige mollen zullen het plangebied mijden na aanvang van de werkzaamheden. Effecten op populatieniveau van deze soorten worden niet verwacht.

De gunstige staat van instandhouding van overige beschermde zoogdieren zal niet worden aangetast als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.

Amfibieën

Door de demping van het water rondom de duiker kan voortplantingsbiotoop van algemeen voorkomende beschermde amfibieën (tabel 1 flora- en faunawet) worden verstoord en aangetast. Dit geldt met name voor soorten die in het water overwinteren, namelijk de bastaardkikker. De bastaardkikker is een algemeen voorkomend soort. Schade aan amfibieën is het grootst als de werkzaamheden in het voortplantingsseizoen plaatsvindt (half maart tot en met juni). In deze periode zijn voornamelijk de larven aanwezig in het water. De volwassen dieren (bruine kikker en gewone pad) trekken na de eiafzetting weer het land op, waar ze tot de overwinteringsperiode verblijven. De bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander overwinteren op het land in holletjes in de bodem, onder bladafval, takkenhopen of stenen.

Bij verwijdering van de duiker kan landbiotoop (overwinteringsplaatsen) van algemeen voorkomende amfibieën (tabel 1 flora- en faunawet) worden vernietigd. Het gaat om de oevervegetatie langs het water rondom de duiker. Indien het leefgebied van tevoren ongeschikt wordt gemaakt door de vegetatie te verwijderen voor de overwinteringsperiode (september - oktober) is de schade beperkt tot een enkel individu. Het gaat hier om algemeen voorkomende amfibiesoorten. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen effecten op populatieniveau.

De gunstige staat van instandhouding van beschermde amfibieën zal niet worden aangetast als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.

Vissen

Vanuit de bureaustudie is gebleken dat in het kilometerhok waarbinnen het plangebied valt, de kleine modderkruiper en bittervoorn zijn waargenomen. Bij het terreinbezoek is het plangebied onderzocht op aanwezigheid van deze soorten en het biotoop. Hierbij is de kleine modderkruiper (tabel 2) aangetroffen in het water rondom de te verwijderen duiker en is deze soort te verwachten in de te dempen watergang ten behoeve van de afritverlegging Benthorn. De bittervoorn (tabel 3) is niet aangetroffen, en wordt in de aangetroffen biotopen binnen het plangebied ook niet verwacht.

Tijdens het terreinbezoek in 2015 zijn, net als in 2012, de bittervoorn en rivierdonderpad niet aangetroffen. Op basis van het aangetroffen biotoop (beperkte waterdiepte, afwezigheid van verharde elementen) worden de bittervoorn en rivierdonderpad ook niet verwacht. De aanwezigheid van de bittervoorn en rivierdonderpad in het plangebied kan worden uitgesloten.

Bij het dempen van en werkzaamheden aan/in watergangen dient rekening gehouden te worden met de kleine modderkruiper. Door een aantal maatregelen worden negatieve effecten op de soort voorkomen en komt de gunstige staat van instandhouding van de kleine modderkruiper niet in het geding.

- Werkzaamheden in watergangen dienen buiten de kwetsbare voortplantingsperiode en winterperiode van de kleine modderkruiper te worden uitgevoerd. De voortplantingsperiode loopt van maart tot en met augustus. De winterperiode loopt van november tot en met februari.
- Werken in één richting en waar mogelijk werken richting verbindingen met andere watergangen.

De gunstige staat van instandhouding van de kleine modderkruiper kan worden aangetast als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. De kleine modderkruiper betreft een Tabel 2-soort. Voor Tabel 2-soorten hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd, mits (aantoonbaar) wordt gewerkt middels een door de minister van EZ goedgekeurde gedragscode. Een dergelijke goedgekeurde gedragscode is bijvoorbeeld de Gedragscode Flora en Fauna voor Waterschappen.

Planten

Er zijn geen effecten te verwachten op beschermde plantensoorten, omdat ze niet zijn aangetroffen tijdens het terreinbezoek en de aangetroffen biotopen niet geschikt zijn.

Overige beschermde soorten

Er zijn geen effecten te verwachten op andere beschermde soorten, zoals dagvlinders, libellen en andere ongewervelden, omdat ze niet zijn aangetroffen tijdens het terreinbezoek en de aangetroffen biotopen niet geschikt zijn (geen bloemrijke- en oevervegetaties).

4.8.2 Toetsing en conclusie

Het екsternest dat in de natuurtoets van 2012 is vastgesteld is niet meer aanwezig. In de watergangen is de kleine modderkruiper aangetroffen. De kleine modderkruiper betreft een Tabel 2-soort. Voor Tabel 2-soorten hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd, mits (aantoonbaar) wordt gewerkt middels een door de minister van EZ

goedgekeurde gedragscode. Een dergelijke goedgekeurde gedragscode is bijvoorbeeld de Gedragscode Flora en Fauna voor Waterschappen.

Kleine modderkruiper

Bij het dempen van en werkzaamheden aan/in watergangen dient rekening gehouden te worden met de kleine modderkruiper. Door een aantal maatregelen worden negatieve effecten op de soort voorkomen en komt de gunstige staat van instandhouding van de kleine modderkruiper niet in het geding.

- Werkzaamheden in watergangen dienen buiten de kwetsbare voortplantingsperiode en winterperiode van de kleine modderkruiper te worden uitgevoerd. De voortplantingsperiode loopt van maart tot en met augustus. De winterperiode loopt van november tot en met februari.
- Werken in één richting en waar mogelijk werken richting verbindingen met andere watergangen.

Algemene broedvogels

Vooraf dient het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecooloog. Indien vastgesteld wordt dat er sprake is van actuele broedgevallen in de bermen, watergangen of bomen waar werkzaamheden plaatsvinden, of in de directe omgeving ervan, wordt het werkgebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden aangepast of uitgesteld te worden.

4.8.3 Zorgplicht

Voor alle beschermde soorten, dus ook voor de soorten die zijn vrijgesteld van de ontheffingsplicht, geldt wel een zogenaamde algemene zorgplicht. (art. 2 Flora- en faunawet). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan beschermde soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen.

Werken buiten kwetsbare periode

De kwetsbare perioden voor de verschillende soortgroepen zijn niet allen gelijk. Als 'veilige' periode voor alle groepen geldt in het algemeen de periode van half augustus tot half november, de periode waarin de voortplantingstijd achter de rug is en dieren als vleermuizen, overige zoogdieren en amfibieën nog niet in winterslaap zijn. Indien voorbereidende werkzaamheden, bijvoorbeeld bouwrijp maken, in die periode worden uitgevoerd, kan daarna gedurende het winterseizoen en het daarop volgende voorjaar probleemloos worden gewerkt.

Werken in kwetsbare periode

Indien vooraf bekend is dat werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen de kwetsbare perioden van de soorten, is het zaak ervoor te zorgen dat het gebied tegen die tijd ongeschikt is als leefgebied voor die soorten. Zo kan bijvoorbeeld vegetatie gedurende het groeiseizoen worden verwijderd, zodat er geen vogels gaan broeden en het tegen de winter ook ongeschikt is voor kleine zoogdieren die in winterslaap gaan. Indien tijdens de uitvoering van de werkzaamheden beschermde soorten worden waargenomen dienen maatregelen te worden genomen om schade aan deze individuen zo veel mogelijk te voorkomen.

4.8.4 Aanvulling

In het kader van de werkzaamheden aan de gehele N209 is een Natuurtoets opgesteld (Oranjewoud, 21 juni 2012) en een actualisatie hiervan (Antea Group, 28 september 2015). In beide documenten is het voornemen (en ook nog veel meer werkzaamheden langs de N209) getoetst aan de toentertijd geldende natuurwetgeving, namelijk de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 (en het Natuurnetwerk Nederland; NNN).

De omgevingsdienst Midden Holland heeft een aantal vragen gesteld over de aangevraagde ontwikkeling en vraagt daarnaast om een actualisatie van de gegevens vanwege een wetswijziging. Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet heeft de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet 1998 (en Boswet) vervangen. Mogelijk heeft de wetswijziging invloed op de conclusies van de eerder opgestelde rapporten.

In een oplegnotitie (bijlage 6) worden de vragen van de omgevingsdienst beantwoord (V2016/646, 18 januari 2017) en wordt het voornemen getoetst aan de Wet natuurbescherming.

4.9 Archeologie

In december 2012 is in opdracht van Provincie Zuid-Holland door Ingenieursbureau Oranjewoud BV een archeologisch onderzoek uitgevoerd langs de N 209b nabij Hazerswoude-Dorp, gemeente Rijnwoude, zie bijlage 5.

Uit het bureauonderzoek van juni 2012 is gebleken dat het plangebied is sprake van rivierafzettingen van de Oude Rijn. De daarmee samenhangende bodemtypen zijn poldervaaggronden en leek- en woudeerdgronden. In het plangebied kunnen archeologische resten worden verwacht uit de perioden late middeleeuwen en nieuwe tijd. In het noordelijk deel van het tracé, nabij Hazerswoude-Rijndijk kunnen resten van de Romeinse tijd worden aangetroffen. Op basis van de cultuurhistorische atlas van de provincie Zuid-Holland kunnen ook sporen uit de bronstijd en later worden aangetroffen op kreekrukken en stroomgordels. Verwacht wordt dat het plangebied zal zijn verstoord door de aanleg van de weg en bijbehorende kabels en leidingen.

Het verkennend veldonderzoek heeft aangetoond dat er geen archeologisch relevante lagen in het plangebied aanwezig zijn, tevens zijn er geen archeologische indicatoren aangetroffen. Het gehele plangebied bestaat uit getijden-afzettingen met hier en daar resten veen (veenontginningvlakten), er zijn geen kreekrukken en stroomgordels aangetroffen waar mogelijk bewoning op heeft kunnen plaatsvinden. Het gebied lijkt te nat te zijn geweest voor bewoning. Binnen het tracé worden geen vindplaatsen meer verwacht.

Naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek wordt geadviseerd om het plangebied in het geheel vrij te geven wat betreft archeologie. Vanuit het aspect archeologie is er geen belemmering ten aanzien van de uitvoering van de aanpassing van het kruispunt N 209 - Vierheemskinderenweg - Galgweg en de aansluiting N 209 - Kromme Jaagpad.

4.10 Duurzaamheid

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft in december 2012 de Duurzaamheidsagenda 2011 t/m 2014 'Samenwerken, faciliteren en verbinden' vastgesteld.

De Duurzaamheidsagenda formuleert het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid tot en met 2014. Tegelijkertijd met de vaststelling van de Duurzaamheidsagenda zijn ook enkele regionale beleidskaders en uitvoeringsinstrumenten vastgesteld, te weten voor:

- Duurzame gebiedsontwikkeling: het Duurzaamheid Profiel van een Locatie (DPL), Alphen geeft hier lokale invulling aan door het Alphens Duurzaamheids Profiel (ADP);
- Duurzaam bouwen: de Regionale DuBoPlus-Richtlijn 2008-2012, en het gebruik van het GPR instrument (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn, 'GPR-Gebouw').

De gemeente benadert en stimuleert woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, architecten en aannemers daarom om aan de richtlijnen van Duurzaam Bouwen te voldoen.

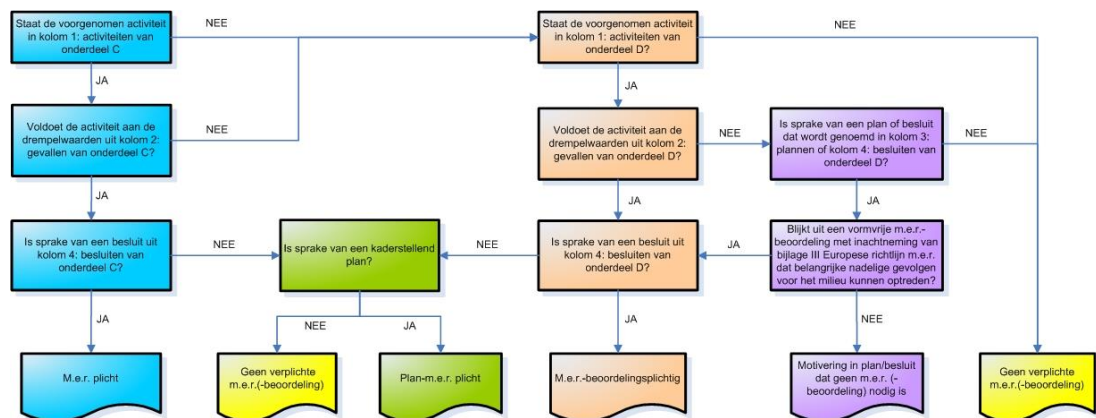
Bij de realisatie van het parkeerterrein en de toegangsweg zal aandacht zijn voor de materiaalkeuze in relatie tot het Duurzaam Bouwen. In het ontwerp is rekening gehouden met een lange levensduur en een onderhoudsarme verharding.

4.11 M.e.r.-beoordeling

4.11.1 Wet- en regelgeving

Per 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. De belangrijkste wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarde in onderdeel D. Dit betekent dat voor activiteiten die genoemd staan in het Besluit m.e.r. (bijvoorbeeld woningbouw, kantoren, bedrijven, recreatie, etc.) maar onder de gestelde indicatieve drempelwaarden zitten toch een beoordeling nodig is of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Inhoudelijk is deze beoordeling gelijk aan een m.e.r.-beoordeling (die uitgevoerd moet worden bij activiteiten uit onderdeel D die wel boven de drempelwaarden zitten), maar de enige procedurele verplichting die er voor geldt is dat het opgenomen moet worden in de toelichting van het betreffende besluit.

Om te bepalen of een activiteit m.e.r.-plichtig, m.e.r.-beoordelingsplichtig of vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig kan onderstaand schema gebruikt worden.



4.11.2 Onderzoek

Voor de toets aan het Besluit milieueffectrapportage geldt een omgevingsvergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ook als een plan waarvoor deze toetsing voorgeschreven is.

De voorgenomen ontwikkelingen die door middel van deze omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt is de aanpassing van de N209 ter hoogte van een kruising en een afslag naar het Kromme Jaagpad. Deze activiteit is getoetst aan de m.e.r.-regelgeving (waarbij m.e.r. staat voor milieueffectrapportage) zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r.

Plannen of besluiten leiden tot m.e.r.-verplichtingen als de voorgenomen ontwikkelingen in het plan of besluit opgenomen zijn in het besluit m.e.r. (op de zogenaamde C- of D-lijst) of als negatieve effecten op Natura2000-gebied niet op voorhand uit te sluiten zijn en een passende beoordeling moet worden doorlopen in het kader van de Natuurbeschermingswet.

In het eerste geval moet afhankelijk van de aard, omvang en wijze van vastleggen in het plan of besluit een m.e.r.-procedure, m.e.r.-beoordelingsprocedure of vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen. In het tweede geval moet in het kader van het plan of besluit een plan-m.e.r. procedure worden doorlopen.

Van belang bij de m.e.r.-toets is dat niet alleen nieuwe ontwikkelingen worden beschouwd, maar ook "nog niet benutte planologische ruimte", dat wil zeggen ontwikkelingsruimte die al eerder bestemd is, wordt overgenomen, maar nog niet concreet is gerealiseerd.

De omgevingsvergunning maakt de aanpassingen aan de provinciale weg N209 mogelijk. Dit type project is niet opgenomen in de C-lijst van de bijlage van het Besluit mer. In het Besluit mer zijn in de C-lijst wel de wijziging of uitbreiding van autosnelwegen, autowegen en wegen van vier of meer rijstroken en het verbreden van bestaande wegen naar vier of meer rijstroken (C 1.3) benoemd. Daarnaast wordt in kolom 2 van het Besluit mer aangegeven dat bij wegen van 10 kilometer of langer de onderzoeksplicht van het Besluit mer van toepassing is. In de D-lijst van de bijlage van het Besluit mer is de wijziging of uitbreiding van autosnelwegen, autowegen en wegen van vier of meer rijstroken en het verbreden van bestaande wegen naar vier of meer rijstroken aanleg van een parkeerterrein opgenomen (categorie D 1.2). In kolom 2 wordt aangegeven dat dit wegen van 5 kilometer of langer bedraagt.

Nu het plan ruim onder de genoemde lengte van 5 kilometer of meer valt is een vormvrije m.e.r.-beoordeling op dit plan van toepassing.

4.11.3 Conclusie

Gelet op de toets aan het Besluit m.e.r. en de bijbehorende C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. is het uitvoeren van een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

Gelet op de voor het project uitgevoerde onderzoeken die in deze onderbouwing zijn samengevat en de bijbehorende toets aan de huidige wet- en regelgeving is het uitvoeren van een MER niet noodzakelijk.

Significante negatieve effecten van voorliggend project op de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en MER niet noodzakelijk zijn.

In het kader van de onderbouwing van voorliggende omgevingsvergunning zijn diverse milieuaspecten in dit hoofdstuk beschouwd. Uit deze gebiedsonderzoeken blijkt dat de aanpassing van de N209 uitvoerbaar is. Er is daarom geen sprake van belangrijke nadelige milieueffecten.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wro (artikel 6.12) staat dat de gemeente verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen, voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Bro staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan. Het gaat daarbij om: de bouw van een of meer woningen, een of meer hoofdgebouwen, uitbreiding van het hoofdgebouw met ten minste 1.500 m², functieverandering naar woningen voor ten minste 10 woningen, of functieverandering naar horeca of kantoor voor ten minste 1.500 m². Daarbij geldt een verhaalbare kostendrempel van € 10.000, waarbij bij de verhaalbare kosten geen fysieke werken als kostenpost mogen worden opgevoerd.

In het kader van de omgevingsvergunning is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan op te stellen voor deze ontwikkeling. Deze ontwikkeling heeft geen betrekking op een aangewezen bouwplan. Daarom hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

De kosten voor de aanpassing van het kruispunt komen volledig ten laste van de Provincie Zuid-Holland in het kader van het groot onderhoud N 209b. De gemeente heeft voor realisatie van de aanpassing van het kruispunt geen gelden gereserveerd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor verlening van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, Wabo geldt op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3^e Wabo met verwijzing naar afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenoemde uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Het ontwerpbesluit, inclusief ruimtelijke onderbouwing, zal gedurende zes weken ter inzage liggen waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze kenbaar te maken.

Het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning zal eveneens worden voorgelegd aan de overlegpartners die betrokken zijn bij ruimtelijke besluiten. Dit betreft ondermeer het Hoogheemraadschap van Rijnland en Provincie Zuid-Holland.

De binnengekomen zienswijzen zijn samengevat in de 'Nota zienswijzen', zie bijlage PM. De originele brieven zijn opgenomen in bijlage PM.

Bijlage 1:

Situatietekeningen

Bijlage 2:

Akoestisch onderzoek

Bijlage 3:

Bodemonderzoek

Bijlage 4:

Natuurtoets (2012)

Update Natuurtoets (2015)

Bijlage 5:

Archeologisch onderzoek

Bijlage 6: Oplegnotitie Wet natuurbescherming

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM
T. (010) 23 51 74 8
[REDACTED]@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.