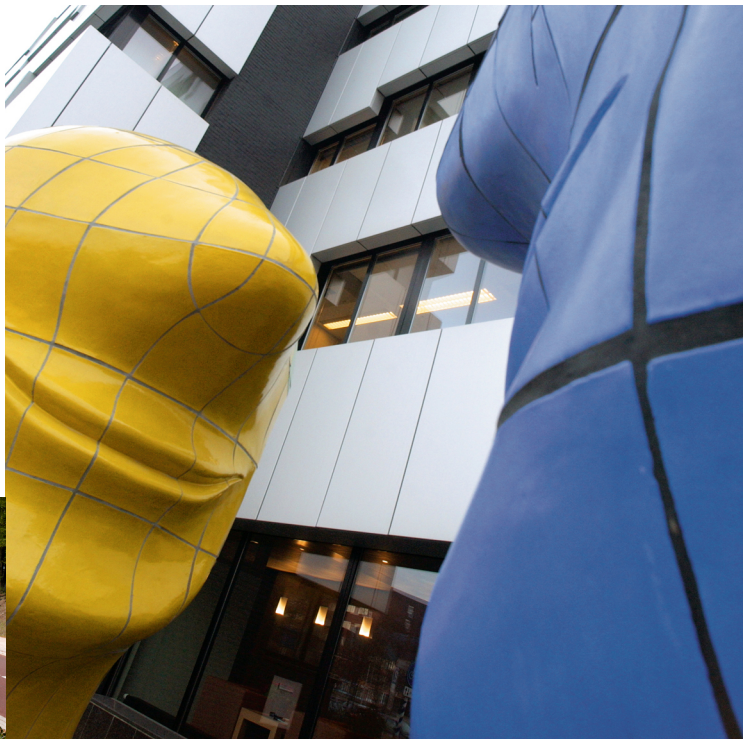


**Ruimtelijke onderbouwing
omgevingsvergunning revitalise-
ring provinciale loswal Zijldijk ge-
meente Leiderdorp**



**Provincie Zuid-Holland
Bureau beheer en verkeer****Ruimtelijke onderbouwing
omgevingsvergunning revitalise-
ring provinciale loswal Zijldijk ge-
meente Leiderdorp**

referentie	projectcode	status
GV969-13/hou1/077	GV969-13	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
ir. W.F. van den Berg	ing. A.H. Deekens	26 september 2012

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	ir. W.F. van den Berg	

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. REVITALISATIE LOSWAL LEIDERDORP	1
1.1. Inleiding	1
1.2. Aanleiding revitalisering loswal Leiderdorp	1
1.3. Doelstelling provincie Zuid-Holland	2
1.4. Noodzaak van loswal Leiderdorp	3
1.5. Leeswijzer	3
2. RUIMTELIJKE PLANBESCHRIJVING	5
2.1. Huidige situatie	5
2.2. Toekomstige ontwikkelingen	5
3. BELEIDSKADER	7
3.1. Rijksbeleid	7
3.2. Provinciaal beleid	7
3.3. Regionaal beleid Holland Rijnland	8
3.4. Gemeentelijk beleid	8
3.5. Beleid hoogheemraadschap van Rijnland	8
4. WETGEVING EN VERGUNNINGEN	9
4.1. Benodigde vergunningen	9
4.2. Wet milieubeheer	9
4.3. Procedure milieueffectenrapportage	10
4.4. Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	10
4.5. Provinciale ontgrondingenverondering	11
4.6. Provinciale vaarwegenverordening	11
4.7. Keur Rijnland 2009	12
4.8. APV-vergunning en verkeersbesluit	12
4.9. Telecommunicatiewet	13
4.10. Flora en faunawet	13
5. MILIEU, WATER EN NATUUR	15
5.1. Beleid gebruik loswal	15
5.2. Bedrijven en milieuzonering	15
5.3. Beoordeling luchtkwaliteit	15
5.4. Beoordeling geluidbelasting	16
5.5. Beoordeling externe veiligheid	17
5.6. Beoordeling van bodemkwaliteit	17
5.6.1. Grond	17
5.6.2. Grondwater	18
5.6.3. T&F-klasse	18
5.7. Water	19
5.8. Natuurwaarden	20
6. OVERIGE OMGEVINGSGERICHTE ASPECTEN	21
6.1. Kabels en leidingen	21
6.2. Duurzaamheid	21
6.3. Cultuurhistorie	21
6.4. Verkeer en parkeren	21
6.4.1. Autoafzetplaats	21
6.4.2. Verkeerscirculatie	21
6.4.3. Parkeren	22

6.4.4.	Scheepvaart	22
7.	FINANCIËLE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	23
7.1.	Economische uitvoerbaarheid	23
7.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
laatste bladzijde		23
BIJLAGEN		aantal blz.
I	De 10 provinciale vaarwegtrajecten	1
II	Voorkeurseisen uit de nota scheepvaart	1
III	Nadere gegevens nota provinciale loswallen	3
IV	Onderzoek luchtkwaliteit	40
V	Onderzoek bodem	76

1. REVITALISATIE LOSWAL LEIDERDORP

1.1. Inleiding

Voor u ligt de ruimtelijke onderbouwing van de provinciale loswal in Leiderdorp als onderdeel van de omgevingsvergunning bouw. Deze definitieve versie is opgesteld naar aanleiding van het bespreken van de conceptversie van 2 juli 2012 met de gemeente Leiderdorp en de Omgevingsdienst Holland-West op 3 september 2012. Naar aanleiding van dat overleg is de ruimtelijke onderbouwing aangepast op een aantal punten, te weten:

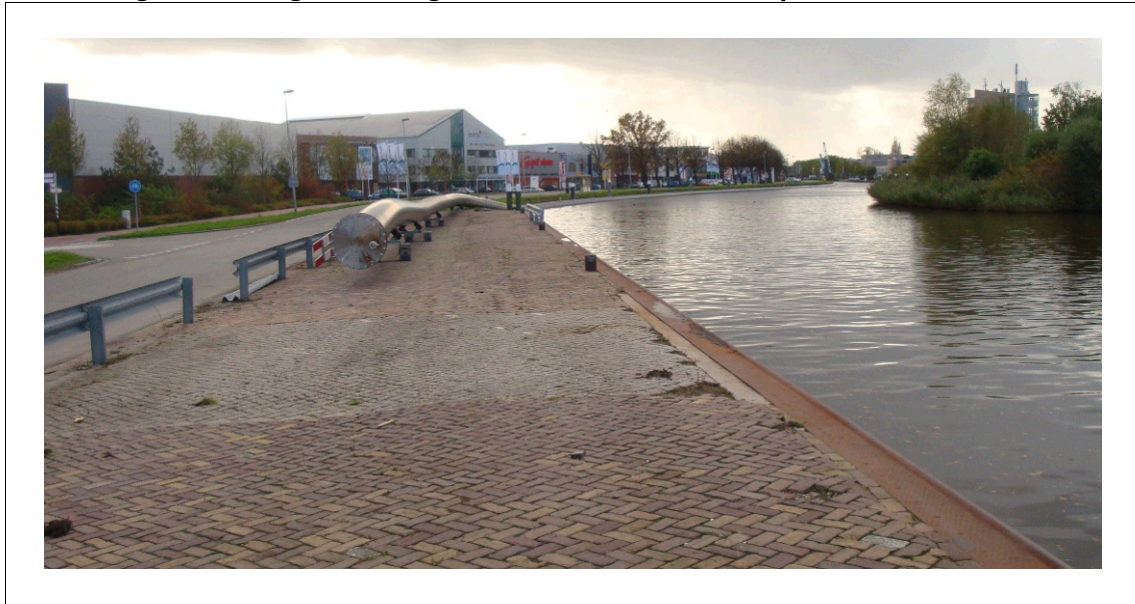
- aanscherpen onderbouwing van de noodzaak van de loswal;
- het verduidelijken van het onderwerp externe veiligheid;
- het onderwerp vormvrije MER is toegevoegd;
- het hoofdstuk over geluid is volledig up to date;
- er is onderzoek naar luchtkwaliteit toegevoegd;
- het open einde in het bodemonderzoek is ingevuld;
- afspraken met betrekking tot verkeer zijn toegevoegd.

Afgesproken is dat de ruimtelijke onderbouwing na het aanvullen van deze punten compleet is en in behandeling genomen kan worden.

1.2. Aanleiding revitalisering loswal Leiderdorp

In de Beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland nieuwe uitgangspunten voor het technisch en nautisch beheer van de provinciale vaarwegen geformuleerd. Deze uitgangspunten geven inhoud aan vlotheid, veiligheid en betrouwbaarheid van het scheepvaartverkeer op provinciale vaarwegen. In de nota zijn de provinciale vaarwegen benoemd, die specifiek geschikt zijn voor het vervoer van goederen over water. De aanvoer van de goederen (voornamelijk bulkgoederen) gaat via de grote rijksvaarwegen over de provinciale vaarwegen naar de eindbestemmingen. De provinciale vaarwegen zijn de onmisbare haarvaten in dit systeem met nog voldoende ruimte voor groei. Optimale benutting van de vaarwegen kan de wegen ontlasten en kan zorgen voor een goede bereikbaarheid van de eindbestemming. De 10 provinciale vaarwegtrajecten zijn bijgevoegd als bijlage I. De voorkeurseisen die in de nota scheepvaart worden genoemd voor provinciale loswallen zijn bijgevoegd in bijlage II.

Afbeelding 1.1. Weergave huidige status loswal Leiderdorp



Op de provinciale vaarwegen zijn loswallen nodig voor het overslaan van goederen om zo te kunnen zorgen dat ook de vaarwegen hun dienst vervullen in het logistieke netwerk voor het vervoer van de goederen. Vaak worden de openbare loswallen langs de provinciale vaarwegen gebruikt voor de overslag van zand en grind en andere bulkgoederen. Ook dienen deze loswallen voor de bevoorrading/overslagmateriaal van aannemers al dan niet in opdracht van de provincie. Initiatieven als distrivaart en de palletloader kunnen er voor zorgen dat ook lading op pallets worden gelost. Daarnaast is het initiatief 'kraan op schip' kansrijk voor het vervoer van containers over de provinciale vaarwegen.

In de nota provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006 is als uitgangspunt gekozen dat er in gemeenten langs de vaarwegen met meer dan 20.000 inwoners een loswal aanwezig is om een goed netwerk aan openbare loswallen te hebben. Om die reden is er ook behoefte om een loswal in de omgeving Leiden, Leiderdorp te hebben langs de provinciale vaarweg. Van de loswal in Leiderdorp wordt verwacht dat er voldoende potentie is voor toekomstig gebruik.

De vaarweg de Zijl heeft één openbare provinciale loswal. Deze loswal in Leiderdorp ligt aan de Zijldijk aan de oostzijde van de Zijl. In het gehele stedelijke gebied rondom Leiden is dit de enige openbare loswal. De loswal is geschikt als openbare loswal voor overslag van kleinschalige goederen. Het medegebruik van de loswal als ligplaats voor beroepsvaart, passagiersvaart en varende erfgoed is mogelijk. In het verleden is de loswal incidenteel voor overslaan van bulkgoederen gebruikt. Op traject 5 is geen mogelijkheid aanwezig voor een nieuwe locatie voor een openbare loswal. Om die reden is de revitalisering van de loswal Leiderdorp verder onderzocht.

1.3. Doelstelling provincie Zuid-Holland

De revitalisatie van de loswal heeft tot doel, dat de loswal weer op een goede manier kan worden gebruikt voor het overslaan van goederen of het kunnen laten de- en embarkeren van passagiers. Alle noodzakelijke voorzieningen voor deze doelstellingen worden uitgevoerd. Het betreft relatief kleine wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Met een gerevitaliseerde loswal ontstaat een locatie die aantrekkelijk is om voor laden en lossen te

gebruiken. Hiermee wordt het waternetwerk in de provincie verbeterd en ontstaat er meer ruimte voor lokale economische ontwikkeling rond de loswal.

1.4. Noodzaak van loswal Leiderdorp

Om de regio van Leiderdorp op een goede manier over het water te ontsluiten is een loswal van groot belang. De loswal heeft een strategische locatie in de regio en is ook goed bereikbaar per as. Goed gebruik van de loswal vermindert het vrachtverkeer in de regio en zorgt voor een extra alternatief voor leveranciers van bijvoorbeeld de Baanderij. Hiermee kan de gerevitaliseerde loswal van Leiderdorp een belangrijke regionale functie en de rol van economische aanjager innemen.

1.5. Leeswijzer

In deze ruimtelijke onderbouwing worden de volgende onderwerpen behandeld:

- in hoofdstuk 2 wordt de ruimtelijke planbeschrijving weergegeven;
- in hoofdstuk 3 wordt verder ingegaan op het ruimtelijk beleid van de overheden;
- op de diverse vigerende wetgeving wordt in hoofdstuk 4 ingegaan;
- op het gebied van de aspecten milieu, water en natuur wordt in hoofdstuk 5 ingegaan;
- hoofdstuk 6 richt zich op de overige omgevingsgerelateerde aspecten;
- in hoofdstuk 7 wordt ten slotte ingegaan op de maatschappelijke en financiële haalbaarheid.

2. RUIMTELIJKE PLANBESCHRIJVING

De loswal Leiderdorp ligt langs de provinciale vaarweg de Zijl tussen de Spanjaardsbrug en de Zijlbrug aan de oostzijde van de vaarweg. Aan de landzijde ligt deze loswal naast de kruising Rietschans en de Zijldijk. De loswal heeft een oppervlakte van ongeveer 600 m². De kadelenkte is circa 66 m en de breedte van de loswal ongeveer 7 m. Nadere gegevens opgesteld voor de nota provinciale loswallen zijn als bijlage III toegevoegd.

Afbeelding 2.1. Overzicht loswal Leiderdorp tegenover kruising Zijldijk/Rietschans



2.1. Huidige situatie

In de huidige situatie wordt de loswal incidenteel gebruikt voor het overslaan van goederen. De laad- en loswal Leiderdorp ligt aan de oostelijke oever van de Zijl (vaarweg CEMT klasse III), aan de Zijldijk en ten noorden van de Zijlbrug, in de gemeente Leiderdorp. De loswal is gesitueerd in de buitenbocht van de Zijl. De oever is in provinciaal eigendom. De locatie is smal en ligt direct aan de Zijldijk waarop intensief verkeer plaatsvindt. De bereikbaarheid over water en via de weg is goed. De laad- en losinrichting ligt op korte afstand van bebouwing (die vooral bestaat uit kantoorgebouwen en bedrijfsruimten).

Recent is de loswal veelvuldig gebruikt voor het overslaan en afvoeren van bagger afkomstig uit de provinciale vaarwegen en vaarwegen rondom Leiden. De loswal is in een redelijke staat. Wel is het wegdek op de loswal verzakt, waardoor speciale maatregelen moeten worden genomen om een mobiele kraan horizontaal te laten staan voordat goederen kunnen worden overgeslagen. De loswal is door de nabij gelegen weg aan de smalle kant, waardoor bij het overslaan van schip naar vrachtwagen, de mobiele kraan en de vrachtwagens beide naast elkaar langs de kade moeten staan en er geen ruimte is voor opslag op het terrein. Als tijdelijke buffer kan hooguit een vultrechter worden gebruikt.

2.2. Toekomstige ontwikkelingen

De vaarweg de Zijl behoort niet tot het kwaliteitsnet goederenvervoer. De Zijl is in Noord-Holland verbonden met de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder om zo via IJmuiden

aansluiting te hebben met de Noordzee en via het Noordzeekanaal met de haven van Amsterdam. Deze vaarweg wordt de laatste jaren in toenemende mate gebruikt voor de aanvoer van zeezand en transport van casco's van jachten. Om die reden is het noodzakelijk om de Zijl voor de beroepsvaart geschikt te houden. Daarnaast wordt de Leidse regio op deze manier vanaf het noorden over het water ontsloten.

Deze vaarweg maakt onderdeel uit van de westelijke route van Rotterdam naar Amsterdam. De vaarweg vervult alleen nog een functie voor bulktransport van bouwmaterialen, grond en zand. In de toekomst liggen perspectieven in kleinschalige containervaart en in de vorm van distributievaart.

De vaarweg de Zijl heeft één openbare provinciale loswal en dit is de loswal in Leiderdorp en kan daarmee een belangrijke regionale functie vervullen. De loswal is geschikt als openbare loswal voor overslag van kleinschalige goederen. Het medegebruik van de loswal als ligplaats voor beroepsvaart, passagiersvaart en varende erfoed is mogelijk. Daarnaast zal de loswal gebruikt worden voor het overslaan van goederen die te maken hebben met het grootschalig onderhoud aan de vaarwegen, zoals bijvoorbeeld recent is gebeurd met het overslaan van bagger voor de verdieping van de vaarwegen.

De provincie gaat de loswal Zijldijk revitaliseren wat inhoudt, dat de loswal geschikt wordt gemaakt voor de hier boven genoemde activiteiten. Hiervoor wordt in ieder geval de verzakking op het terrein verholpen en zal er een fysieke afscherming komen van het terrein zodat de locatie op ieder gewenst moment beschikbaar is voor het overslaan van goederen. De verwachting is dat een goed geoutilleerde loswal door een initiatiefnemer eerder gebruikt zal gaan worden. Hierdoor kan de loswal vaker worden gebruikt dan in het verleden. Uitgangspunt is dat de loswal alleen overdag wordt gebruikt en gezien de milieubeperkingen ten hoogste 2 schepen per dag door een geluidarme mobiele kraan kunnen worden gelost.

Afbeelding 2.2. Huidig gebruik van de loswal Leiderdorp



3. BELEIDSKADER

In de onderstaande paragrafen zijn alle beleidskaders beschreven van rijksniveau tot gemeentelijk niveau. Geconcludeerd kan worden dat de revitalisatie van de loswal Zijldijk past binnen alle gestelde beleidskaders en dat er om die reden geen beletsels zijn voor het daadwerkelijk opknappen van de bestaande loswal Zijldijk-Leiderdorp.

3.1. Rijksbeleid

De hoofdlijnen van het rijksbeleid zijn verwoord in de nota Mobiliteit uit 2004, waarin de binnenvaart wordt getypeerd als een betrouwbare, relatief zeer veilige en milieuvriendelijke vervoerswijze. Om de vaarwegen optimaal te kunnen gebruiken zijn binnenhavens en loswallen nodig voor de overslag van goederen. In de beleidsbrief 'varen voor een vitale economie' is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat het belang van binnenhavens voor een goed functionerend netwerk onderkend.

Het Rijk heeft de regeling quick wins binnenvaart ontwikkeld waarbij ter stimulering aan een aantal projecten subsidiebedragen zijn toegekend die de binnenvaart bevorderen. Ook voor de loswal Leiderdorp heeft het Rijk op basis van een ingediende maatschappelijk kosten baten analyse een geringe bijdrage toegekend. Hiermee wordt erkend dat het opknappen van de loswal Leiderdorp een bijdrage levert aan de bevordering van het goederenvervoer over water.

Het plan is niet strijdig met andere nationale en Europese plannen als Natura 2000, Nationaal waterplan en Ruimte voor de Rivier.

3.2. Provinciaal beleid

Basis voor het provinciale beleid is het Provinciale Verkeers en Vervoersplan 2002-2020 (PVVP). Hierin zijn de beleidslijnen en ambities voor de vaarwegen beschreven. Met het PVVP als basis is in 2006 de beleidsnota provinciale vaarwegen en scheepvaart vastgesteld. In deel A van deze nota is het voorgenomen beleid en de wensbeelden van de vaarwegen beschreven. Deel B bestaat uit de trajectuitwerkingen van de in bijlage I weergegeven trajecten.

Op de provinciale vaarwegen is nog voldoende ruimte waardoor deze modaliteit een belangrijke functie heeft voor de bereikbaarheid in Zuid-Holland. Vlot en veilig vervoer over water wordt gestimuleerd. Dit vraagt om bedrijventerreinen aan het water en overslaglocaties waar de goederen kunnen worden overgeslagen. De provincie Zuid-Holland heeft van de loswallen waarvan zij het beheer voert of eigenaar is onderzocht wat de kansen zijn dat deze loswallen bijdragen aan het stimuleren van vervoer over water. De loswal te Leiderdorp is één van de loswallen waarvan geconcludeerd is dat revitalisatie zinvol is. Om die reden is de revitalisatie van de loswal Leiderdorp opgenomen in het programma grootschalig onderhoud vaarwegen, dat door de Dienst Beheer en Infrastructuur wordt uitgevoerd. Voor de loswal Zijldijk Leiderdorp is een definitief ontwerp gemaakt waarin staat beschreven wat er moet gebeuren om de loswal voor het overslaan van goederen geschikt te maken. De daadwerkelijke uitvoering is nu afhankelijk van het afkomen van de verschillende vergunningen voorzien in eind 2012-begin 2013.

Naast het PVVP is het provinciaal beleid vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie (PSV) en de Verordening Ruimte (VR). Op de functiekaart van de PSV heeft de loswal de aanduiding 'Bedrijventerrein'. Op de kwaliteitskaart is de aanduiding 'Stedelijk netwerk aangegeven'. In de Verordening Ruimte is de loswal aangeduid met 'Bedrijventerreinen - Uitsluitend

bedrijfswoningen en hoogste milieucategorie'. Tevens is volgens de verordening sprake van een regionale waterkering.

Nabij de loswal van Leiderdorp zijn geen milieubeschermingsgebieden (stiltegebied of grondwaterbeschermingsgebied) gelegen. De loswal ligt wel op een locatie waarop de Verordening Bescherming Landschap en Natuur Zuid-Holland (VBLN) van toepassing is. Dit heeft voor het gebruik en revitalisering van de loswal geen invloed.

3.3. Regionaal beleid Holland Rijnland

Holland Rijnland is een sterke economische regio met een grote variatie aan bedrijvigheid en werkgelegenheid. Het gebied ligt midden in de Randstad, ingeklemd tussen de sterk verstedelijkte stadsregio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Door deze strategische ligging is er een sterk toenemende druk op de infrastructuur en op de schaarse ruimte in de regio om hier te kunnen wonen, werken en recreëren. De centrale opgave waarvoor het gebied zich momenteel gesteld ziet, is een balans vinden in de versterking van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio, maar met behoud van de kenmerkende kwaliteiten in het gebied. Een goed vestigingsklimaat voor burgers en bedrijven vraagt om een goed woon- en leefmilieu.

De regio Holland Rijnland legt haar ruimtelijke beleid vast in de regionale structuurvisie. De structuurvisie dient als kader voor de ruimtelijke ontwikkeling tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Met de visie wil Holland Rijnland zich verder ontwikkelen tot een internationaal aansprekend topmilieu waar het goed wonen, werken en recreëren is. In de eerste partiële herziening van de regionale structuurvisie (2012) is de verbetering van de regionale bereikbaarheid als kernbeslissing benoemd. De revitalisering van de loswal past in het ruimtelijk beleid van de regio Holland Rijnland.

3.4. Gemeentelijk beleid

Ter plaatse van de loswal geldt het bestemmingsplan 'Zijllaan en Meijepolder '68', door de gemeenteraad vastgesteld op 19 september 1969 en door gedeputeerde staten goedgekeurd op 19 mei 1970.

Nadien is door de gemeenteraadraad op 27 oktober 2008 het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Baanderij' vastgesteld, doch gedeputeerde staten hebben op 19 mei 2009 aan dit plan gedeeltelijk goedkeuring onthouden, waardoor voor de loswal het eerstgenoemde bestemmingsplan 'Zijllaan en Meijepolder '68' vigeert.

3.5. Beleid hoogheemraadschap van Rijnland

De primaire boezemkering waar de loswal op ligt valt onder de Keur van het hoogheemraadschap van Rijnland uit 2009. In hoofdstuk 4 zal hier nader op in worden gegaan.

4. WETGEVING EN VERGUNNINGEN

Het revitaliseren en in gebruik nemen van de loswal Leiderdorp heeft invloed op zijn omgeving. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de van toepassing zijnde wetgeving en welke vergunningenprocedures worden gevolgd.

4.1. Benodigde vergunningen

Om te kunnen voldoen aan alle voorwaarden uit wetgeving is een inventarisatie gemaakt van alle benodigde vergunningen. Voordat het werk wordt uitgevoerd worden alle vergunningprocedures doorlopen. De bevindingen zijn weergegeven in tabel 4.1. Met de verschillende partijen van bevoegd gezag is in de voorbereidingsfase voor de losvoorziening contact opgenomen. In de opvolgende subparagrafen worden alle facetten met betrekking tot milieu nader uitgewerkt.

Tabel 4.1. Overzicht inventarisatie vergunningen

categorie	van toepassing		toelichting
	wel	niet	
ruimtelijke inpassing	x		
bouw en sloop	x		
gebruik en huisvesting		x	geen sprake van verblijfsgebouwen
monumenten en archeologie		x	uitgesloten in voorfase, buiten scope
milieubeheer	x		
geluidhinder		x	geen hogere waarde procedure nodig
bodemverontreiniging	x		
water	x		
natuur	x		
grondverzet	x		
wegen en verkeer	x		
spoorwegen		x	Geen spoorwegen in of nabij plangebied
luchthavens		x	Geen luchthavens in of nabij plangebied
scheepvaart	x		
kabels en leidingen	x		
bouwplaats en uitvoering	x		

4.2. Wet milieubeheer

De loswal in Leiderdorp betreft een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. De loswal wordt onder meer in gebruik genomen voor de overslag van zand en grind en mogelijk voor andere stuk- en bulkgoederen van schip naar vrachtwagen en andersom. De loswal valt daarmee onder categorie 11.1 en categorie 22 van Bijlage I, onderdeel C van het Bor. De loswal is niet vergunningplichtig en valt rechtstreeks onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim) oftewel het Activiteitenbesluit (type B inrichting).

Voor het wijzigen en in werking hebben van de inrichting dient een melding te worden ingediend op grond van artikel 1.10 van het Activiteitenbesluit. De melding moet uiterlijk 4 weken voor de wijziging bij het bevoegd gezag (Omgevingsdienst West-Holland) worden ingediend. Indien maatwerkvoorschriften nodig zijn bedraagt de beslistermijn 8 weken gevolgd door een bezwaartermijn van 6 weken.

Ten behoeve van voornoemde melding is divers onderzoek uitgevoerd. Ter onderbouwing van deze omschrijving van ruimtelijke inpasbaarheid zijn de hoofdlijnen van deze onderzoeken in hoofdstuk 5 gevoegd. Het betreft de volgende onderzoeken:

- luchtkwaliteitonderzoek (paragraaf 5.3);
- geluidsonderzoek (paragraaf 5.4);
- externe kwaliteit (paragraaf 5.5);
- bodemonderzoek (paragraaf 5.6).

4.3. Procedure milieueffectenrapportage

De bescherming van het milieu neemt een belangrijke plaats in. Daarom is voor de loswal in Leiderdorp bepaald of de revitalisering en het gebruik schade brengen aan het milieu. Het uitvoeren van een milieueffectrapportage (mer) is een procedure die wettelijk verplicht is bij plannen of projecten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu.

Hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer regelt, in combinatie met het Besluit Milieueffectrapportage, het toepassen van de mer-procedure en het opstellen van een MER. In bijlage C en bijlage D van het Besluit mer staan de plannen en activiteiten aangegeven waarvoor de mer-procedure (bijlage C) respectievelijk de mer-beoordeling (bijlage D) uit hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer moet worden toegepast.

Op basis van bovengenoemde bijlage C en D blijkt dat de revitalisering van de loswal onder de drempelwaarden valt. De wijziging van 'havens en pieren' van meer dan 100 ha. is namelijk beoordelingsplichtig. Aangezien ook geen wijziging aan de boezemkering wordt uitgevoerd, is ook hier geen mer-beoordelingsplicht van toepassing. Echter moet in dit geval wel worden onderzocht of er toch niet sprake kan zijn van aanzienlijke milieugevolgen, waarmee de loswal alsnog mer-beoordelingsplichtig zou zijn. Daarbij moet in het bijzonder worden nagegaan of sprake is van omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese richtlijn.

De provincie Zuid-Holland heeft onderzocht of milieugevolgen de grenswaarden niet overschrijden. Ondanks dat de loswal Leiderdorp invloed heeft in zijn omgeving, worden geen onoverkomelijke grenswaarden overschreden. Daarmee hoeft geen mer-beoordelingsprocedure te worden gevolgd.

Aanvullend op de in paragraaf 4.3 genoemde onderzoeken vormen de hieronder genoemde paragrafen ook onderdeel van de onderbouwing:

- beleid provincie Zuid-Holland aangaande de loswal (paragraaf 5.1);
- bedrijven en milieuzonering (paragraaf 5.2);
- natuurwaarden (paragraaf 5.8);
- cultuurhistorie (paragraaf 6.3);
- verkeersbewegingen (paragraaf 6.4);
- economische uitvoerbaarheid (7.1);
- maatschappelijke uitvoerbaarheid (7.2).

4.4. Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

De Wabo kent twee procedures, de reguliere procedure en de uitgebreide procedure. Voor onderhavig project vallen de volgende werkzaamheden onder de omgevingsvergunning:

- afwijken bestemmingsplan (Wabo-projectbesluit);
- uitvoeren van aanlegwerkzaamheden;
- bouwactiviteiten;

- sloopactiviteiten.

Voor de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan geldt de uitgebreide voorbereidingsprocedure. Hiervoor geldt een beslistermijn van 26 weken, inclusief terinzagelegging van een ontwerpbesluit, gevolgd door een termijn van 6 weken voor beroep. Dat is voor de loswal Leiderdorp het geval gezien het oude, nog vigerende, bestemmingsplan 'Zijllaan en Meijepolder '68' niet voorziet in het beoogde nieuwe functiegebruik.

Voor de omgevingsvergunning voor de overige activiteiten (aanleg, bouw en sloop) geldt de reguliere voorbereidingsprocedure met een beslistermijn van 8 weken gevolgd door een termijn van 6 weken voor bezwaar. Bij het opstellen van de vergunningaanvragen en door middel van vooroverleg met vergunningverlenende instanties is afgestemd welke procedu-
retermijnen er exact aan de orde zijn.

4.5. Provinciale ontgrondingenverordening

Indien ten behoeve van de revitalisering van de loswal ontgroning plaatsvindt, is ingevolge artikel 3 van de Ontgrondingenwet een ontgroningvergunning noodzakelijk. Niet voor iedere ontgraving is een vergunning nodig, verschillende werkzaamheden zijn uitgezonderd. Deze uitzonderingen zijn vastgelegd in de Ontgrondingenverordening 1998 Zuid-Holland. Op basis van artikel 6 van de Ontgrondingenverordening 1998 Zuid-Holland is geen vergunning noodzakelijk voor de in tabel 4.2 weergegeven activiteiten.

Tabel 4.2. Vrijstellingen ontgrondingsvergunning

a	ontgrondingen ten behoeve van het aanbrengen, vervangen, wijzigen, onderhouden of opruimen van buizen, palen of kabels met toebehoren
b	ontgrondingen ten behoeve van het egaliseren van percelen met hoogteverschillen van niet meer dan 0,25 m
h	ontgrondingen ten behoeve van het maken, wijzigen, verwijderen en onderhouden van bouwwerken, kunstwerken en hun funderingen
j	ontgrondingen ten behoeve van het aanleggen, onderhouden, verhogen, verzwaren van waterstaatswerken, waarbij de diepte van de ontgroning niet meer dan 3,00 m beneden het maaiveld bedraagt

De werkzaamheden aan de loswal vallen onder bovenstaande vrijstellingen, zodat geen ontgrondingsvergunning hoeft te worden aangevraagd.

4.6. Provinciale vaarwegenverordening

Vanwege de werkzaamheden treedt mogelijk hinder op voor de scheepvaart in de vaarweg ter hoogte van de loswal in Leiderdorp. Voor 'De Zijl' (Leiderdorp) is de provincie Zuid-Holland de vaarwegbeheerder. Ingevolge artikel 2.2.1 van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland is het verboden om de scheepvaart geheel of gedeeltelijk te stremmen of te belemmeren. Ingevolge artikel 2.2.3 is het onder andere verboden om langs de vaarweg oevervoorzieningen te herstellen en werken aan te brengen in de vaarweg. Ook het innemen van een vaste ligplaats of het laden en lossen van schepen op een locatie die niet door middel van borden als ligplaats is aangewezen is ingevolge artikel 2.4.1 en 2.4.3 verboden.

Op grond van artikel 4.1.1 kan de provincie een ontheffing verlenen voor de verboden uit artikel 2.2.1, 2.2.3, 2.4.1 en 2.4.3. In artikel 4.1.11 wordt gesteld dat de ontheffing wordt geacht te zijn verleend zonder dat daaromtrent een besluit moet worden genomen, voor een werk c.q. handeling uitgevoerd door of in opdracht van Gedeputeerde Staten. Met de provincie moet worden afgestemd wat dit precies betekent en of de ontheffing wel moet worden aangevraagd. Dit is daarmee een interne aangelegenheid binnen de provincie

Zuid-Holland. De beslistermijn bedraagt 8 weken met aansluitend een termijn van 6 weken voor bezwaar.

In paragraaf 6.4 staat weergegeven hoe met scheepvaart wordt omgegaan na de revitalisering.

4.7. Keur Rijnland 2009

In Leiderdorp is sprake van werkzaamheden nabij een waterkering (boezemkering) en het primaire oppervlaktewater (boezemwater) 'De Zijl'. Er vinden werkzaamheden plaats in zowel de kernzone als de beschermingszone van de waterkering en in de watergang.

Vanwege het verrichten van werkzaamheden in de beschermingszone daarvan moet een watervergunning worden aangevraagd ingevolge artikel 6.13 van de Waterwet en op grond van artikel 3.1.1, lid 1 van de Keur Rijnland 2009. Hieronder vallen ook handelingen in de waterbodem. De beslistermijn bedraagt 8 weken en wordt gevolgd door een bezwaartermijn van 6 weken. Het hoogheemraadschap van Rijnland is het bevoegde bestuursorgaan.

Lozingen van grondwater en niet-verontreinigd hemelwater op oppervlaktewater, die plaatsvinden binnen inrichtingen, vallen onder het Activiteitenbesluit. Voor deze lozingen kan worden volstaan met een melding op grond van artikel 1.10 van het Activiteitenbesluit. Uiterlijk 4 weken voor aanvang van de lozing dient de melding te worden ingediend. Bij maatwerkvoorschriften bedraagt de beslistermijn 8 weken en wordt deze gevolgd door een bezwaartermijn van 6 weken. Aangezien het directe lozingen op oppervlaktewater betreft, is het hoogheemraadschap van Rijnland hiervoor het bevoegde gezag.

In paragraaf 5.7 wordt verder ingegaan hoe dit in het project van toepassing is.

4.8. APV-vergunning en verkeersbesluit

De APV van de gemeente Leiderdorp is vastgesteld in 2010 en is geldend in de revitalisering van de loswal in Leiderdorp voor het uitvoeren van werkzaamheden aan en langs de openbare weg, het veranderen van verkeerstekens en het verbod op het veroorzaken van geluidshinder.

Met de gemeente is afgestemd of de werkzaamheden het wijzigen van een weg inhouden. Het plaatsen van een bouwhek om de loswal is vergunningsplichtig. Bij de gemeente Leiderdorp is daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.11 en 2.12 van de Algemeen plaatselijke verordening gemeente Leiderdorp 2010 (APV). De beslistermijn bedraagt 8 weken en wordt gevolgd door een bezwaartermijn van 6 weken. Voor het aanleggen of wijzigen van een uitrit kan worden volstaan met een melding. Ook hiervoor geldt een beslistermijn van 8 weken. In paragraaf 5.13 wordt verder ingegaan hoe voor de revitalisering met het verkeer en met parkeren wordt omgegaan.

Geluidshinder wordt in paragraaf 5.5 genoemd. Deze ontheffing wordt bij het activiteitenbesluit onder gebracht.

Voor de (definitieve) plaatsing of verwijdering van verkeerstekens en onderborden, die een gebod of verbod doen ontstaan of wijzigen is een verkeersbesluit noodzakelijk ingevolge artikel 15, lid 1 van de Wegenverkeerswet. Voor de plaatsing van tijdelijke verkeerstekens of tijdelijke maatregelen is ingevolge artikel 34 respectievelijk artikel 37 Besluit Algemene Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) geen verkeersbesluit noodzakelijk indien de tijdelijke plaatsing of de tijdelijke maatregel niet van langere duur zijn dan 4 maanden en

door of namens de wegbeheerder worden uitgevoerd. Anders moet ook voor tijdelijke verkeersmaatregelen een verkeersbesluit worden aangevraagd. In overleg met de gemeente Leiderdorp is in het geval van de tijdelijkheid van de werkzaamheden voor de revitalisering van de loswal geen verkeersbesluit nodig.

4.9. Telecommunicatiewet

In de Nederlandse grond liggen verschillende leidingen zoals gasleidingen, waterleidingen en telefoonkabels. Voor het leggen of verleggen van kabels en leidingen in openbare grond is meestal een vergunning of toestemming (van de gemeente) noodzakelijk.

Op het beheren en aanleggen van kabels voor telefoon, televisie en internet is de Telecommunicatiewet van toepassing. Ingevolge artikel 5.4 van de Telecommunicatiewet gaat een aanbieder van een openbaar elektronisch communicatienetwerk slechts over tot het verrichten van werkzaamheden in of op openbare gronden in verband met de aanleg, instandhouding of opruiming van kabels, indien deze:

1. het voornemen daartoe schriftelijk heeft gemeld bij burgemeester en wethouders van de gemeente binnen wier grondgebied de uit te voeren werkzaamheden plaats zullen vinden, en
2. van burgemeester en wethouders instemming heeft verkregen omtrent de plaats, het tijdstip en de wijze van uitvoering van de werkzaamheden.

Voor het verleggen van gasleidingen, waterleidingen, telecommunicatie en elektraleidingen moet overleg worden gevoerd met de betreffende nutinstelling. De betreffende nutsinstelling moet zorgen voor de benodigde vergunningen.

Indien voor de realisatie van het project mechanische graafwerkzaamheden uitgevoerd worden, is ingevolge artikel 8 van de Wet Informatie Uitwisseling Ondergrondse Netten (WION), oftewel de Grondroedersregeling, een melding noodzakelijk. Deze graafmelding moet worden ingediend bij het Kadaster (via KLIC-online). De melding moet ten hoogste 20 dagen en ten minste 2 werkdagen voor de graafwerkzaamheden worden ingediend.

In paragraaf 6.1 wordt nader ingegaan op de kabels en leidingen.

4.10. Flora en faunawet

Een aantal plant- en diersoorten worden in Nederland beschermd onder de Flora- en faunawet. Indien beschermde soorten door de werkzaamheden worden verstoord, is mogelijk een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk of zijn mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig. Uit een ecologisch onderzoek moet blijken of verstoring plaatsvindt en of een ontheffing moet worden aangevraagd. Veiligheidshalve wordt in deze vergunningeninventarisatie uitgegaan van het aanvragen van een ontheffing. De beslistermijn bedraagt 16 weken gevolgd door een bezwaartermijn van 6 weken. De minister van EL&I (Dienst Regelingen) is het bevoegde bestuursorgaan.

In paragraaf 5.8 wordt nader ingegaan op flora en fauna. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

5. MILIEU, WATER EN NATUUR

In hoofdstuk 4 zijn de vereisten aan de loswal in Leiderdorp opgesomd. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze hoe de provincie Zuid-Holland de loswal wil gaan gebruiken, welke invloed de loswal op het milieu, het water en de natuur heeft. In de hoofdstukken hierna komen ander omgevingsinvloeden aan bod.

5.1. Beleid gebruik loswal

De beroepsvaart is de primaire gebruiker van de loswal. Indien de loswal niet in gebruik is voor de overslag van goederen, mag met ontheffing de loswal worden gebruikt voor het de- en embarkeren van passagiersschepen. De loswal wordt geschikt gemaakt voor het aanleggen van scheepvaart tot CEMT klasse III. Dit is de maximaal toegestane scheepvaartafmetingen op de Zijl. In het afmetingenbesluit provinciale vaarwegen Zuid-Holland van 7 juni 2012 is aangegeven dat het gaat om de volgende afmetingen: lengte 70 m, breedte 7,50 m, diepgang 2,50 m. Het bijbehorende laadvermogen van dit type schepen bedraagt 1.000 ton. Er worden geen voorzieningen op de loswal aangebracht voor de recreatievaart om zo het ongewenst gebruik door de recreatievaart te ontmoedigen.

Gebruik van de loswal gebeurt met toestemming van de provincie Zuid-Holland. Daartoe wordt een gebruikersovereenkomst opgesteld over de wijze waarop de gebruiker van de loswal de locatie kan en mag gebruiken. Dit heeft direct te maken met de invloed van geluid, verkeer, luchtkwaliteit en dergelijke. De provincie kan op basis van deze gebruikersovereenkomst de gebruiker wijzen op zijn plichten en daarop handhaven. Deze gebruiks-overeenkomst wordt opgesteld voordat de loswal in gebruik genomen gaat worden.

De representatieve bedrijfssituatie wordt, dat er maximaal twee schepen per dag gedurende de dagperiode kunnen worden gelost met behulp van een geluidarme mobiele kraan. Voor zover noodzakelijk zal er tijdelijk een vultrechter kunnen worden gebruikt. Er is vanwege de beperkte breedte nauwelijks ruimte voor het opslaan van materiaal. Er zal geen overslag van gevaarlijke stoffen gaan plaatsvinden als giftige stoffen en explosieven.

Om gebruikers van de loswal van dienst te zijn is er op de locatie reeds een walstroomvoorziening aanwezig, maar is er bewust afgezien van een watertappunt omdat dit met het oog op legionella en kosten niet haalbaar bleek. De losvoorziening is uitgerust met drenkelingentrappen en voldoende meervoorzieningen. Gezien de vaste positie van de kraan op de wal, worden schepen verhaald om te kunnen lossen.

5.2. Bedrijven en milieuzonering

De loswal valt onder de SBI-code 6311.2 Laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van binnenvaart (bron: Handreiking bedrijven en milieuzonering, VNG). Omdat aan de in deze handreiking aangegeven standaardrichtafstanden niet wordt voldaan, wordt in deze ruimtelijke onderbouwing nader ingegaan op de hier van belang zijnde milieuaspecten.

5.3. Beoordeling luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de omgeving van de loswal voldoet aan de Europese en nationale regelgeving voor luchtkwaliteit. De activiteiten op de loswal dragen in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, echter blijven de waarden voor luchtkwaliteit bij normaal gebruik (ruim) onder de vastgelegde wettelijke kaders. Hieronder staat dit nader omschreven. De onderbouwing van deze tekst is in bijlage IV gevoegd.

In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteiteisen opgenomen. Deze betreffen de stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, fijn stof (PM10), koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, lood en ozon. In Nederland worden in het algemeen alleen overschrijdingen verwacht voor NO₂ en PM10¹. Voor onderhavige situatie worden alleen emissies van de in de Wet luchtkwaliteit opgenomen stoffen NO₂ en PM10 verwacht. Het luchtkwaliteitonderzoek beperkt zich dan ook tot deze twee stoffen.

Aangenomen wordt dat de loswal niet het gehele jaar continu gebruikt wordt. Daarom is aangenomen dat er gemiddeld 1 schip per dag gelost wordt van de grootste klasse die kan aanmeren met een laadruimte van circa 1000 ton. Voor het legen van zo'n schip zijn ongeveer 30 zware vrachtwagens nodig en een geluidsarme kraan ten behoeve van de overslag. Daarnaast wordt aangenomen dat gemiddeld 1 passagiersschip wekelijks de- en embarkeert met de daarbij behorende transportbewegingen. Bij deze bovengenoemde modellering voldoet de loswal in Leiderdorp aan de wettelijke eisen aan NO₂. Met betrekking tot de hoeveelheid fijnstof (PM10) moet daarin nog een voorbehoud worden gemaakt.

Voor stuifgevoelige activiteiten als het overslaan van zand ontstaat een belastende situatie. Uit de berekening van de maximaal toelaatbare hoeveelheid PM10 blijkt dat maximaal 50 dagen per jaar stuifgevoelige werkzaamheden kunnen plaatsvinden op de loswal in Leiderdorp. Een beheersmaatregel om eventueel meer dagen met stuifgevoelige goederen te werken is deze te bevochtigen. Daarmee wordt de stuifgevoeligheidsklasse verlaagd en wordt de bijdrage aan de cumulatie van PM10 daarmee ook verlaagd, waardoor meer werkdagen mogelijk zijn.

5.4. Beoordeling geluidbelasting

Op grond van de APV van Leiderdorp is het verboden om geluidhinder te veroorzaken voor de omgeving vanwege het inwerking hebben van installaties. Deze bepalingen gelden echter niet voor inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer/Wabo. Ter beperking van geluidhinder, veroorzaakt door inrichtingen, zijn voorschriften gesteld in het Activiteitenbesluit. Een activiteitenbesluit is op 25 januari 2012 ingediend bij de omgevingsdienst West Holland. Om geluidoverlast ten gevolge van generatoren van schepen te vermijden is een walstroomkast aangelegd, die door de afgemeerde beroepsvaart kan worden gebruikt.

Ten behoeve van de werkzaamheden die op de inrichting gaan plaatsvinden is op de locatie onderzoek uitgevoerd om een beeld te krijgen van geluidshinder. Dit onderzoek wordt zo spoedig mogelijk nagestuurd. Deze geluidshinder is bepaald aan de hand van een geluidsmodel. Voor de loswal is als scenario aangehouden dat het lossen van 2 volle schepen met elk 1.000 ton grind aan boord maatgevend is qua geluidshinder. Zonder maatregelen zou dit scenario te veel overlast veroorzaken in een gebruikssituatie. Daarmee is bepalend het type kraan en de hoeveelheid vrachtverkeer op de loswal.

Uit de onderzoeken komt naar voren dat de inzet van een stille kraan met een bronvermogen van 100 dB(A) niet tot geluidshinder leidt. Het toepassen van een kraan met een hoger bronvermogen dan 100 dB(A) leidt mogelijk tot geluidshinder en zal derhalve niet worden ingezet. De desbetreffende aannemer dient bij de provincie Zuid-Holland eerst toestemming te verkrijgen voor het gebruik van de inrichting. Voorwaarde hierbij zal zijn dat aan de

¹ Andere stoffen die mede de luchtkwaliteit bepalen en waarvoor grenswaarden gelden, zullen naar verwachting nergens die grenswaarden overschrijden als gevolg van het wegverkeer (zie: 'Preliminary assessment of air quality', RIVM nr. 725601005 voor lood en zwaveldioxide nr. 725601007 voor koolmonoxide en benzeen en nr.725601008 voor ozon).

100dB(A) limiet voldaan moet worden. In de praktijk zal dit weinig problemen opleveren omdat deze geluidsarme kranen in de markt leverbaar/inhuurbaar zijn.

Na een herberekening van het model blijkt dat met een stille kraan alleen bij de bedrijfswoning op Zijldijk 23b een overschrijding van de grenswaarde plaatsvindt. De overschrijding bedraagt 2 dB(A) op de bedrijfswoning en bedraagt totaal 57 dB(A). De overige toetspunten blijven onder de toegestane waarde. Het verkorten van de bedrijfsduur van het laden en lossen op loswal is geen optie, omdat dit de gebruiksmogelijkheden van de loswal ernstig beperkt.

De locatie van de loswal leent zich helaas niet voor afschermingen, omdat deze de functionaliteit van de inrichting hinderen. Daarnaast laat zich een geluidsscherm op deze locatie slecht inpassen en heeft negatieve invloed op de overzicht op de loswal.

De bedrijfswoning wordt op dit moment nog nader onderzocht naar de capaciteit van geluidsabsorptie. De gemeente Leiderdorp wordt gevraagd een maatwerkvoorschrift vast te stellen voor deze bedrijfswoning om akkoord te gaan met de 2 dB(A) overschrijding. Voorwaarde hiervoor is dat binnen de woning het geluidsniveau de 35 dB(A) niet overschrijdt.

5.5. Beoordeling externe veiligheid

Volgens de risicokaart zijn op en nabij de locatie van de loswal geen belemmeringen ten aanzien van de externe veiligheid.

Het besluit externe veiligheid inrichtingen (bevi) beschrijft de kans dat personen in de omgeving van een activiteit, waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt, slachtoffer worden van een ongeval met de stoffen. De provincie Zuid-Holland legt in de gebruiksovereenkomst met de gebruikers van de loswallen vast dat de loswal van Leiderdorp niet gebruikt mag worden voor de overslag van gevaarlijke stoffen, te denken aan giftige, brandbare of explosieve stoffen. Door dit uit te sluiten is het plaatsgebonden risico dat een onbeschermde persoon komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen nihil. Datzelfde geldt voor het groepsrisico.

5.6. Beoordeling van bodemkwaliteit

De beoordeling van de bodemkwaliteit is opgedeeld in grond, grondwater en T&F-klassen. De loswal betreft géén bij de provincie bekende bodemsaneringlocatie.

5.6.1. Grond

De onderzoekslocatie, de loswal met een oppervlakte van circa 540 m², is voldoende onderzocht. Binnen de onderzoeksgrens zijn 6 boringen geplaatst en 4 analyses uitgevoerd conform de NEN5740; het onderzoeksprotocol verkennend bodemonderzoek.

Aan het maaiveld en in het opgeboorde bodemmateriaal zijn geen asbestverdachte materialen waargenomen. Het maaiveld is voornamelijk verhard met klinkers. Beneden de verharding is geen funderingslaag aangetroffen. De bodem bestaat tot aan de geboorde diepte van 2,0 m-mv uit zand. Vanaf een diepte van 0,8 m-mv worden plaatselijk zintuiglijke bijmengingen met baksteen, slib en afval waargenomen.

Ter plaatse van boring L05 zijn op een diepte van 1,5-2,0 m-mv zintuiglijke bijmengingen met baksteen, slakken en puin aangetroffen. In dit traject is tevens slib aangetroffen. Mogelijk

lijk heeft hier vroeger een sloot gelegen. Dit komt overeen met gegevens uit het historisch onderzoek.

De zintuiglijk schone grond tot 0,9 m-mv is licht verontreinigd met PAK en voldoet aan klasse wonen (indicatief). De baksteen-, slib en afvalhoudende ondergrond van 0,8-1,9 m-mv is licht verontreinigd met kwik en lood en matig verontreinigd met PAK. De grond voldoet aan klasse industrie (indicatief). Ter plaatse van de vermoedelijke slootdemping is de grond (1,5-2,0 m-mv) licht verontreinigd met olie, koper, zink, kwik en PAK en matig verontreinigd met lood. De licht tot matig verhoogde gehalten hangen vermoedelijk samen met het materiaal waar de sloot mee is gedempt (afval, slakken en puin). De grond voldoet aan klasse industrie.

In de conclusie van het bodemonderzoek wordt al beargumenteerd dat nader onderzoek niet doelmatig wordt geacht. Dit is vanwege de diffuus heterogene aard van de verontreiniging. Het verrichten van puntmetingen van concentraties is in het geval van een ophooglaag niet zinvol. Dit gebeurt normaal aan de hand van de NTA 5755. Dit is het onderzoeksprotocol voor nader bodemonderzoek. Deze wordt eigenlijk alleen toegepast voor grotere gebieden.

Gezien de diepte van de verontreiniging, gemeten gehalten en de het feit dat er sprake is van verharding worden er geen risico's verwacht. Indien de loswal gerenoveerd wordt dan geeft het bodemonderzoek voldoende achtergrond voor het vaststellen van de grondstromen en de te treffen veiligheidsmaatregelen voor de aannemer. Het bodemonderzoek wordt bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd.

Het bevoegd gezag begrijpt bovenstaande insteek maar kan niet eerder instemmen dan dat het mengmonster met de tussenwaardeoverschrijding uit wordt gesplitst. Alleen als de individuele bodemlagen worden ingezet in bodemonderzoek en hiervan de resultaten bekend zijn, kan met zekerheid vastgesteld worden of daadwerkelijk over een diffuse heterogene verontreiniging gesproken kan worden.

Dit houdt in dat, op verzoek van het bevoegd gezag, aanvullend onderzoek uitgevoerd gaat worden om aan te tonen dat de bodem diffuus heterogeen verontreinigd is. Het volgende werk wordt nog verricht:

- plaatsen van 3 boringen tot 2,0 m-mv;
- Inzetten van 2 analyses op PAK (mogelijk 3 als de resultaten tegen vallen).

Deze resultaten worden voorgelegd aan de omgevingsdienst Holland West.

5.6.2. Grondwater

Het grondwater is licht verontreinigd met barium, naftaleen en xylenen. Barium wordt in deze omgeving vaker licht verhoogd gemeten. De herkomst van de naftaleen en xylenen is onbekend. De grondwaterresultaten geven geen aanleiding tot nader onderzoek.

5.6.3. T&F-klasse

Op basis van de gemeten gehalten in de grond en het grondwater moeten de werkzaamheden worden uitgevoerd in de basisklasse. Opgemerkt wordt dat men tijdens de uitvoering van werken bedacht moet zijn op afwijkingen. Zo nodig moet de veiligheidsklasse tijdens het werk worden bijgesteld.

De aangetoonde verontreinigingen zijn naar alle waarschijnlijkheid te relateren aan de op-hoogactiviteiten (demping). De aangetoonde matig verhoogde gehalten aan PAK en lood geven formeel aanleiding tot nader onderzoek. Echter, binnen de onderzoekslocatie zijn reeds voldoende boringen en analyses verricht waardoor een voldoende beeld van de verontreinigings situatie is verkregen. De bodemkwaliteit is diffuus heterogeen licht tot matig verontreinigd op schaal van monsterneming. Nader onderzoek wordt derhalve niet doelmatig geacht.

Vrijkomende grond tijdens de graafwerkzaamheden die niet binnen het projectgebied kan worden toegepast, respectievelijk worden hergebruikt, dient conform het Besluit bodemkwaliteit elders te worden toegepast. Aanbevolen wordt om tijdens de ontgravingswerkzaamheden alert te zijn op de zintuiglijke bijmengingen en op basis daarvan de grondstromen in te delen.

5.7. Water

De provinciale vaarweg De Zijl is een boezemwater. Volgens de leggerkaart van hoogheemraadschap van Rijnland valt de vaarweg als zijnde oppervlaktewater onder de categorie 'primaire wateren' met de volgende kengetallen:

- schouwpeil: NAP - 0,64 m;
- waterdiepte: 3,4 m minus schouwpeil;
- diepte vaargeul: 3,5 m minus schouwpeil.

Aangezien de vaarweg een boezemwater is, ligt deze langs de oevers van de regionale waterkering. Volgens de leggerkaart ligt de lijn van de waterkering exact op de perceelsgrens loswal - rijbaan (Zijldijk). De loswal ligt daarmee in de beschermingszone van de waterkering.

Afbeelding 5.1. Uitsnede leggerkaart provincie Zuid-Holland



Conform de oorspronkelijke ontwerptekeningen van de bestaande loswal is een steenbestorting van betonpuin als bodembescherming aanwezig. De bovenzijde van de bodembescherming ligt op circa NAP - 3,90 m en de breedte, gerekend loodrecht op de loswal, bedraagt 6,0 m. Tijdens de terreininmeting op 26 september 2011 zijn direct voor de keerconstructie een aantal bodemhoogten gemeten. Op de uiteinden van de kade bedraagt de bodemdiepte NAP - 3,80/- 3,90 m, maar in het middendeel zijn bodemdiepten van NAP - 4,16/- 4,23 m geconstateerd.

Uitdiepen of baggeren is niet aan de orde. In tegendeel verdient aanvulling in de toekomst de aandacht. Gezien het geringe verschil tussen de theoretische bodemdiepte en de daadwerkelijke bodemdiepte is direct ingrijpen niet noodzakelijk. De bodembescherming moet op korte termijn wel gecontroleerd worden op afwijkingen. Mogelijk is de gebruikte bestorting van betonpuin onvoldoende bestand tegen schroefstralen of is uitspoeling van de ondergrond opgetreden.

5.8. Natuurwaarden

De loswal in Leiderdorp ligt niet binnen de grenzen van een natura 2000-gebied. Daarom is van directe effecten op een natura 2000-gebied geen sprake. De werkzaamheden hebben ook geen extern effect, omdat het ongeschikt leefgebied is voor de soorten waarvoor een instandhoudingsdoel is opgesteld. Er kan worden geconcludeerd dat de aanlegwerkzaamheden voor het voornemen geen negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelen van nabijgelegen natura 2000-gebieden. Het uitvoeren van een voortoets in het kader van de Nbwet '98 is daarom niet nodig.

Mogelijke negatieve effecten op beschermde natuurmonumenten als gevolg van de werkzaamheden in het plangebied zijn uit te sluiten op basis van de tussenliggende afstand. Het uitvoeren van een voortoets in het kader van de Nbwet '98 is daarom niet nodig.

Het plangebied ligt buiten de grenzen van de ecologische hoofdstructuur. Eventuele negatieve effecten van werkzaamheden van het voornemen reiken niet tot in de ecologische hoofdstructuur. Hierdoor worden negatieve effecten op de ecologische hoofdstructuur uitgesloten.

Beschermde soorten zijn er in de vorm van vogels en de rugstreeppad. Het aanvragen van ontheffing voor het verstoren van de broedende vogels in het plangebied is in principe niet mogelijk (broedseizoen: globaal 15 maart-15 juli). Er bestaat immers altijd een alternatief: werken wanneer geen broedende vogels aanwezig zijn. Behalve werken wanneer geen broedende vogels aanwezig zijn is het verstoren van vogels te voorkomen door de werkzaamheden voor het broedseizoen in te zetten en dan continu door te werken (werkzaamheden niet langer dan enkele dagen stilleggen), zodat vogels niet gaan broeden in het gebied waar gewerkt wordt.

In de omgeving van de planlocatie, komt mogelijk de rugstreeppad voor. De rugstreeppad is zwaar beschermd onder de Flora- en faunawet (tabel 3-soort). Om te voorkomen dat deze pad zich tijdens de bouwwerkzaamheden kan vestigen op de planlocatie, wordt de planlocatie gedurende de aanlegfase afgeschermd om het ontstaan van geschikt biotoop (ondiepe plasjes op zandgrond) te voorkomen. Het treffen van mitigerende maatregelen gedurende de aanleg voorkomt dat de rugstreeppad op de planlocatie verschijnt, langdurig oponthoud in de realisatiefase (vanwege de rugstreeppad) wordt daarmee vermeden.

6. OVERIGE OMGEVINGSGERICHTE ASPECTEN

6.1. Kabels en leidingen

Binnen de contouren van het werk liggen een drietal leidingen. Een datakabel van KPN, een datakabel van de provincie Zuid-Holland en een laagspanningskabel van Liander naar de walstroomkast. Deze leidingen worden tijdens het werk vrijgegraven om ze te kunnen beschermen. De leidingen worden niet verplaatst. De beheerders van de kabels en leidingen worden op het werk uitgenodigd om toe te zien op de graafwerkzaamheden.

In de nabijheid van het werkterrein liggen diverse andere kabels en leidingen. Deze liggen aan de andere kant van de openbare weg. Deze hebben geen invloed op de werkzaamheden en vice versa. Aan de zuidzijde van de loswal ligt een zinker met stadsverwarming. Bij het aanbrengen van de cactuspaal moet deze in de gaten gehouden worden. Hij ligt echter ver genoeg van de werkzaamheden om hinder daarvan te ondervinden. Datzelfde geldt voor de zinker aan de noordzijde.

6.2. Duurzaamheid

Bij alle werkzaamheden die in opdracht van de provincie Zuid-Holland worden uitgevoerd wordt rekening gehouden met de criteria die door Senter Novem voor de GWW sector zijn beschreven en vastgelegd (www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen/Criteria/index.asp). Het beleid van de provincie is dat er conform deze criteria 100 % duurzaam wordt ingekocht. De gedachtegang is dat zoveel mogelijk materialen worden ingezet die een lange levensduur hebben en die zo lang mogelijk onderhoudsvrij zijn. Bij de aanbesteding van werken wordt dit voorgeschreven. Dit criterium is hiermee ook van toepassing op het vervangen van materiaal dat nodig is om de loswal weer gebruiksklaar te maken.

6.3. Cultuurhistorie

Op of nabij het terrein van de loswal zijn geen monumenten aanwezig. Er is geen sprake van molen- of landgoedbiotopen of cultuurhistorisch waardevolle landschappen.

In het onderhavige gebied bestaat een middelhoge trefkans op archeologische sporen. Omdat ter plaatse van de loswal in het verleden diep in de grond is geroerd en stortingen met steen en beton zijn verricht ter versteviging van de loswal, is de kans op het aantreffen van archeologische sporen uitgesloten.

6.4. Verkeer en parkeren

6.4.1. Autoafzetplaats

De loswal is binnen het huidige ontwerp reeds geschikt als autoafzetplaats zonder aanvullende voorzieningen. De autoafzetplaats dient extra zichtbaar te worden gemaakt met een speciaal verkeersbord 'afzetplaats' volgens het Binnenvaart Politie Reglement (BPR).

6.4.2. Verkeerscirculatie

De loswal ligt direct naast de weg Zijldijk. Het verkeersregime is 50 km/uur. De verharding van de loswal sluit over de gehele lengte direct aan op de wegverharding. De loswal is per auto het beste te bereiken via de Rietschans, per vrachtauto via de Leidsedreef. In overleg met de gemeente Leiderdorp mag in de Leidsedreef niet harder dan 30 km/uur gereden worden door vrachtwagens.

Het loswalterrein heeft een beperkte breedte van circa 7,0 m en ligt direct op gelijke maaiveldhoogte tegen de rijbaan aan. Er is daarmee geen sprake van inritten. Het is niet toegestaan vrachtwagens tijdens laden en lossen op de rijbaan te positioneren. De huidige constructie, bestaande uit een stalen damwand en een betonnen ontlastvloer op palen, blijft gehandhaafd en bepaalt de opstelplaats van een kraan c.q. hydraulische graafmachine. De ontlastvloer is standaard 3,1 m breed, maar op 11 m vanuit de noordzijde is een extra breed vloerdeel aanwezig als zijnde opstelplaats voor kranen. Voor overslag ligt de opstelplaats daarmee vast en is de routing van vrachtwagens eenvoudig. Vrachtwagens mogen niet achteruit rijden op de openbare weg.

De locale verbreding in de ontlastvloer legt de opstelplaats van de kraan c.q. hydraulische graafmachine vast. De opstelplaats wordt met behulp van lijnmarkering geaccentueerd.

De bestaande geleiderail had mede als functie het parkeren van (vracht)auto's te voorkomen, maar wordt op verzoek van de opdrachtgever verwijderd. De vaste geleiderail werd vaak door gebruikers tijdelijk uitgenomen, maar dit was een tijdrovende klus. Als maatregel voor belemmering van het parkeren van (vracht)auto's wordt een stalen barriër voorgesteld. De barrières zijn eenvoudig koppelbaar en in delen te verwijderen. Voordeel is, dat de barriër eveneens een zichtbaar obstakel is in het verlengde van de weg Rietschans (kruising Zijldijk - Rietschans) en daarmee de beëindiging van de weg accentueert. Als de afscheiding tijdelijk is verwijderd (loswal in gebruik), dan dient de gebruiker ten behoeve van de verkeersveiligheid afscheidingsmiddelen conform CROW-publicatie 96B toe te passen.

De verkeerssnelheid dient van 50 km/uur terug te worden gebracht naar 30 km/uur met behulp van bebording 'werk in uitvoering'. Gerekend vanaf binnenkant kantstreep op de doorgaande rijbaan (Zijldijk) dient op 0,25 m afstand een afscheiding te worden aangebracht. Betreft het een open afscheiding (bijvoorbeeld schildjes) dan dient achter de afscheiding nog een vrije ruimte van 0,60 m te worden toegepast. Hier is een verkeersbesluit voor nodig. Op de barriër komt een rood/witte markering.

6.4.3. Parkeren

Op de loswal mag niet geparkeerd worden. Daarvoor is de barriër ook aangebracht. Tijdens werkzaamheden door een aannemer of tijdens de revitalisering van de loswal dient in overleg met particulieren op de Baanderij een oplossing voor parkeer ruimte te worden gezocht.

6.4.4. Scheepvaart

Er kunnen meerdere schepen tegelijkertijd aanmeren. Daarvoor worden cactuspalen als voorziening aangebracht. Er kan slechts een schip tegelijkertijd worden gelegegd. Omdat de kraan een vaste positie heeft moet het schip tijdens het lossen worden verhaald. Er is nog voldoende ruimte in De Zijl wanneer een schip ligt aangemeerd. Schepen mogen niet naast elkaar aanleggen.

Wanneer de loswal niet gebruikt wordt voor laden en lossen van goederen, kan deze worden gebruikt voor het em- en debarkeren van passagiers en het aanleggen van recreatievaart.

7. FINANCIËLE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het opknappen en het beheer van de loswal komen geheel voor rekening van de eigenaar, de provincie Zuid-Holland. De provincie heeft daartoe een voorziening getroffen in de begroting. De financieel-economische uitvoerbaarheid is verzekerd.

De revitalisering van de loswal wordt ontwikkeld voor rekening en risico van de provincie Zuid-Holland, die hiervoor een subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ontvangen.

Op grond van artikel 6.2.1.a van het Besluit ruimtelijke ordening dient het project aange-merkt te worden als een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In artikel 6.12 lid 1 Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. De provincie Zuid-Holland dient een exploitatieplan op te stellen met bijbehorende gebruikersverklaring.

Eventuele planschade komt voor rekening van de initiatiefnemer.

7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerpomgevingsvergunning is voor overleg toegezonden aan de belanghebbende organisaties als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. De ontwerpvergunning is op de gebruikelijke wijze gepubliceerd (Staatscourant en plaatselijk blad) en ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor eenieder om zienswijzen in te dienen.

