



Ruimtelijke onderbouwing Ronde N231a – Achttienkavels, Nieuwkoop

Locatie : Kruising N231a - Achttienkavels te Nieuwkoop

Datum : 11 januari 2019

Versie : Ontwerp

Kenmerk : 18031534/JLA/rap3

Auteur : dhr. J.C. Langeweg MSc

Email : jlangeweg@idds.nl

Telefoon : 06 33 677 339

Opdrachtgever : Iv-Infra b.v.

: Dhr. R. Kievits

: Postbus 135

: 3360 AC Sliedrecht

© IDDS b.v. Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar
gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm,
elektronisch of anderszins zonder voorafgaande,
schriftelijke toestemming van de uitgever.

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Doel van het project.....	4
1.3.	Ligging projectgebied.....	4
1.4.	Vigerend bestemmingsplan	5
2.	Planbeschrijving	7
2.1	Huidige situatie	7
2.2	Toekomstige situatie	8
2.3	Verkeerskundige effecten.....	8
3.	Beleidskader	10
3.1.	Rijksbeleid	10
3.2.	Provinciaal beleid.....	11
3.3.	Gemeentelijk beleid Alphen aan den Rijn	11
3.4	Gemeentelijk beleid Nieuwkoop	12
4.	Milieuaspecten	14
4.1.	M.e.r.-beoordeling.....	14
4.2.	Bedrijven en milieuzonering	15
4.3.	Geluidhinder	15
4.4.	Luchtkwaliteit	17
4.5.	Stikstofdepositie.....	19
4.6.	Externe Veiligheid	20
4.7.	Bodemgeschiktheid	23
4.8.	Flora en Fauna	24
5.	Watertoets.....	26
5.1.	Beleid	26
5.2	Beoordeling planvoornemen.....	28
6.	Archeologie, cultuurhistorie	30
6.1.	Archeologie	30
6.2.	Cultuurhistorie.....	31
7.	Conventionele Explosieven	32
8.	Uitvoerbaarheid	33
8.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
8.2.	Financiële uitvoerbaarheid	33
8.3.	Eindconclusie.....	33
8.	Bijlagen	34

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De N231a vormt een belangrijke verbinding in het noordoosten van de provincie Zuid-Holland tussen Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop, Nieuwveen, Vrouwenakker en Uithoorn/Aalsmeer. In februari 2014 zijn maatregelen voor groot onderhoud aan de N231a omschreven in de ambtelijk vastgestelde 'Trajectstudie N231A'. Dit traject loopt vanaf de kruising met de N207, via Aarlanderveen tot en met de rotonde met de Nieuwveenseweg in Nieuwkoop. De N231a vormt dan ook een belangrijke ontsluitingsroute voor Aarlanderveen en Nieuwkoop.

Na analyse van de kwaliteitstoets verkeersveiligheid blijkt dat de verkeersveiligheid ter hoogte van het voorrangskruispunt N231-Achttienkavels te wensen overlaat. Dit blijkt onder andere uit de 'Trajectstudies van Movares (december 2013) en van de Provincie Zuid-Holland (februari 2014).



Figuur 1 Luchtfoto huidige situatie met de plangrens (rood) - PDOK

Tabel 1 Gegevens locatie

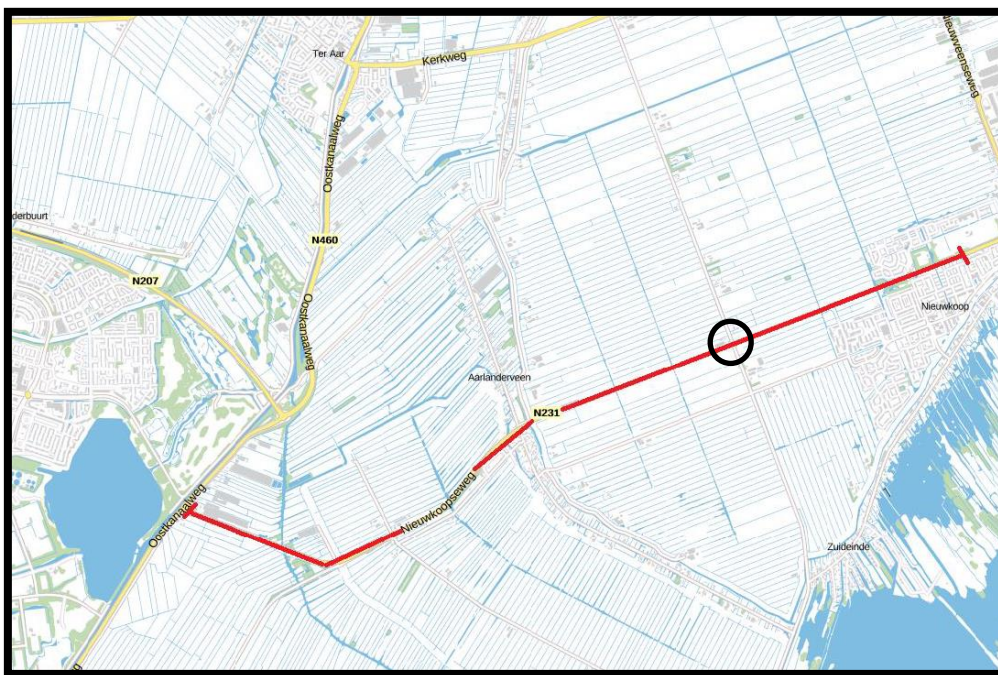
Plaats	Nieuwkoop
Locatie	Kruising N231a - Achttienkavels
Perceel	Sectie A en C, diverse perceelnummers behorende bij de gemeente Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop
Aanleiding onderzoek	Herinrichting provinciale weg
Oppervlakte onderzoeksgebied	Circa 1500 m ²

1.2. Doel van het project

Als onderdeel van de voorgenomen werkzaamheden aan de provinciale weg N231a tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop wordt een rotonde aangelegd op de kruising van de N231a met de Achttienkavels. De rotonde moet bijdragen aan een betere verkeersveiligheid ter plaatse. De beoogde herontwikkeling van de percelen past niet binnen de geldende regels uit de vigerende bestemmingsplannen. Aangetoond dient te worden dat deze ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In het kader daarvan dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden, waarin diverse (milieu)aspecten worden afgewogen. Dit document voorziet daarin.

1.3. Ligging projectgebied

Het projectgebied is gelegen op het traject Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop op de provinciale weg N231a. De kruising ligt op circa 700 meter ten westen van de bebouwde kom van Nieuwkoop. De globale plangrens is te zien in figuur 1 en 3.



Figuur 2 Plangebied (rode lijn) totale traject, zwarte omlijning betreft de locatie van de rotonde - Publieke Dienstverlening Op de Kaart, <http://pdokviewer.pdok.nl>

1.4. Vigerend bestemmingsplan

Het projectgebied is gelegen binnen de bestemmingsplannen 'Buitengebied Aardlanderveen' (NL.IMRO.0484.B085buitengeboost-0003) en 'Landelijk gebied Nieuwkoop' (NL.IMRO.0569.bpNKPLandelijkgebi-va01). Binnen het plangebied liggen de volgende bestemmingen:

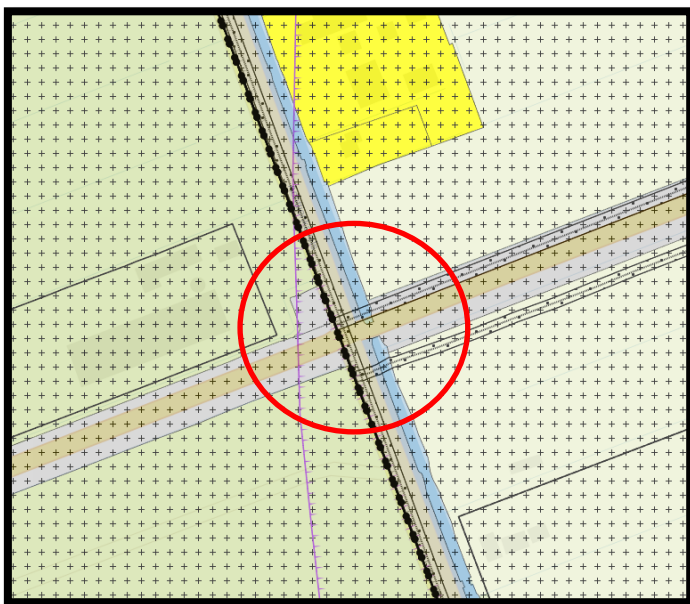
Buitengebied Aarlanderveen:

- Verkeer
- Verkeer – verblijfsgebied
- Agrarisch met waarden – landschap 1 (Polder Nieuwkoop)
- Dubbelbestemming Waarde – Archeologie – 4
- Waarde – Archeologie - 4

Landelijke gebied Nieuwkoop:

- Verkeer
- Water
- Agrarisch
- Dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2
- Dubbelbestemming Leiding – Riool
- Dubbelbestemming Leiding – Water
- Dubbelbestemming Leiding – Hoogspanning
- Gebiedsaanduiding luchtvaartverkeerzone - 20ke
- Gebiedsaanduiding overige zone – landschapstype droogmakerij

Naast bovengenoemde bestemmingsplannen, is het paraplubestemmingsplan Parkeren (identificatie: NL.IMRO.0484.B167parkeren-VA01) op 21 september 2017 vastgesteld. Ook heeft er een eerste herziening plaatsgevonden op het bestemmingsplan 'Buitengebied Aardlanderveen', te weten bestemmingsplan 'Buitengebied Aarlanderveen – eerste herziening' (NL.IMRO.0484.B125buiengeboost1her-VA01). Deze hebben verder geen invloed op de uitvoering van dit plan.



Figuur 3 Uitsnede bestemmingsplan rond projectlocatie - ruimtelijkeplannen.nl

Strijdigheid met het bestemmingsplan

De aanleg van de rotonde is op diverse plekken binnen het plangebied in strijd met de regels zoals deze zijn vastgesteld in de vigerende bestemmingsplannen. Doordat de rotonde niet binnen het bestaande wegvlak kan vallen, wordt de directe omgeving aangepast. Hierdoor zullen onder andere de bestaande watergangen verlegd moeten worden. Derhalve kan het planvoornemen niet met behulp van een binnenplanse afwijking noch een kruimelvergunning planologisch gerealiseerd worden, maar is de uitgebreide procedure in het kader van de Wabo van toepassing.

Dubbelbestemming Leiding

In het bestemmingsplan 'Landelijke gebied Nieuwkoop' kent het plangebied op enkele plekken de volgende dubbelbestemmingen:

- Dubbelbestemming Leiding – Riool
- Dubbelbestemming Leiding – Water
- Dubbelbestemming Leiding – Hoogspanning

De dubbelbestemming riool loopt door het plangebied aan de zuidzijde van de N231a. De dubbelbestemming water loopt van noord naar zuid onder de huidige weg (Achtienkavels). De dubbelbestemming hoogspanning loopt ten noorden van de N231a door het hele plangebied.

Daarmee is het op die plaatsen verboden om te bouwen. Er kan afgeweken worden van de verboden, mits aangetoond kan worden dat dit verenigbaar is met de belangen van de betreffende dubbelbestemmingen, dat de veiligheid van de leidingen niet wordt geschaad en dat er advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder. Voorafgaand aan de bouw zal er overleg plaatsvinden tussen de initiatiefnemer en de leidingbeheerders.

2. Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied. Eerst komt de beschrijving van de huidige situatie aan bod, daarna wordt ingegaan op de aanleiding voor de ontwikkeling, het planconcept en de verkeersinrichting.

2.1 Huidige situatie

De kruising Achttienkavels/N231 is momenteel een voorrangskruising waarbij de N231 voorrang heeft op de Achttienkavels. De snelheid van het verkeer op de N231 wordt ter hoogte van de kruising teruggebracht naar 50 km/uur met verkeersborden en verkeersdrempels. De provincie Zuid-Holland heeft echter te kennen gegeven dat deze snelheid wel overschreden wordt.

Het verkeer vanaf Achttienkavels mag elke richting afslaan. Vanuit Alphen aan den Rijn geldt er een afslagverbod richting Achttienkavels, zowel links- als rechtsaf. Vanuit Nieuwkoop geldt een afslagverbod linksaf naar Achttienkavels. De reden van deze afslagverboden is de hoeveelheid kopstaartbotsingen die ontstond door afslaand verkeer en achteropkomend verkeer dat dit niet tijdig opmerkte.

De kruising is niet goed overzichtelijk. Het zicht wordt belemmerd door de aanwezige vangrail en bomen. Het is vanaf de Achttienkavels gezien moeilijk in te schatten met welke snelheid verkeer aan komt rijden en of oversteken mogelijk is. Verkeer dat de N231 oversteekt moet in één keer twee rijstroken oversteken, wat gezien de hoeveelheid verkeer op de N231 en de snelheid van het verkeer als erg lastig wordt ervaren. Er gebeuren regelmatig ongelukken op de kruising.

De Achttienkavels is een erftoegangsweg type II (zonder markering) met een snelheidsregime van 60 km/uur. De grens tussen de gemeenten Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop ligt ten hoogte van de watergang ten westen van deze weg. De weg zelf ligt dan ook in de gemeente Nieuwkoop.

Trajectstudie PZH Februari 2014, verkeersveiligheid

De N231a is beoordeeld op de inrichtingscriteria van een gebied ontsluitende weg. Het traject kreeg een lage kwaliteitsscore. De aspecten waar dit traject niet goed op scoort zijn de obstakelvrije afstand door met name bomen en smalle kunstwerken. Voor een deel van het traject is landbouwverkeer toegestaan op de rijbaan, zijn er enkele erfontsluitingen en de verhardingsbreedte van het fietspad en parallelweg is te smal. Het kruispunt Achttienkavels is door meerdere aspecten een knelpunt.

Wegbelevingsonderzoek

Door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland is een wegbelevingsonderzoek gehouden naar de N231a. De 67 deelnemers aan dit onderzoek gaven destijds aan dit traject te waarderen met een gemiddeld rapportcijfer van 7,6. Van de 67 deelnemers zijn 51 bestuurder van een motorvoertuig en geven de hoofdrijbaan een gemiddeld rapportcijfer van 7,6. Van de 67 deelnemers deden 14 (brom)fietsers mee en 2 bestuurders van een landbouwvoertuig. Zij geven de parallelvoorzieningen een gemiddeld rapportcijfer van 7,4. Het meest voorkomende en terugkerend onderwerp was het kruispunt Achttienkavels. Herhaaldelijk wordt aangegeven dat het afslaande en overstekende verkeer op het kruispunt onvoorspelbaar is.

2.2 Toekomstige situatie

Als onderdeel van het groot onderhoud van de N231 tussen Alphen en Nieuwkoop wordt het aanpakken van de kruising Achttienkavels/N231 meegenomen. Het is een sterke wens van de gemeente Nieuwkoop deze kruising veiliger in te richten, mede gelet op de uitkomst van het wegbelevingsonderzoek en de verkeersveiligheid. Diverse opties zijn overwogen, zoals het verbeteren van het zicht en behouden van de voorrangskruising, het maken van een slinger in de weg zoals in Aarlanderveen en aanleg van een rotonde. Uiteindelijk is besloten een rotonde aan te leggen, omdat hierbij de snelheid van het verkeer het beste wordt geremd vanuit alle richtingen, verkeer op een veilige manier kan afslaan en oversteken, de voorrangssituatie duidelijk is en de situatie heel overzichtelijk is. De keuze, welke draagvlak geniet van de ambtelijke stakeholders, voor een rotonde op basis van verkeersveiligheid (o.a. vanwege de aanwezigheid van een school(fiets)route) geniet hierbij de logische voorkeur.

2.3 Verkeerskundige effecten

Wanneer de huidige voorrangskruising wordt omgebouwd tot een (enkelstrooks)rotonde, heeft dit effecten op de routing van het verkeer op de N231a en de onderliggende wegen. De vanuit verkeersveiligheid ingestelde afslagverboden (alleen vanuit Nieuwkoop mag men rechtsaf richting de Achttienkavels-Noord afslaan) vervallen immers in de (voorgenomen) nieuwe situatie. Hierdoor kan verkeer weer van alle richtingen gebruik maken op de rotonde.

Door het aanleggen van een rotonde wordt het nemen van de afslag Achttienkavels vanaf de N231 weer mogelijk. Door adviesbureau Goudappel Coffeng is met een verkeersmodel onderzocht wat dat zou betekenen voor de verkeersstromen op de wegen in de omgeving van de nieuw aan te leggen rotonde. Zo wordt het bijvoorbeeld mogelijk om vanaf de N231 via de Achttienkavels en Aarlanderveenseweg Nieuwkoop in te rijden. Ook kan men vanaf de N231 via de Achttienkavels en Zierendeweg naar Zwammerdam en de N11 rijden.

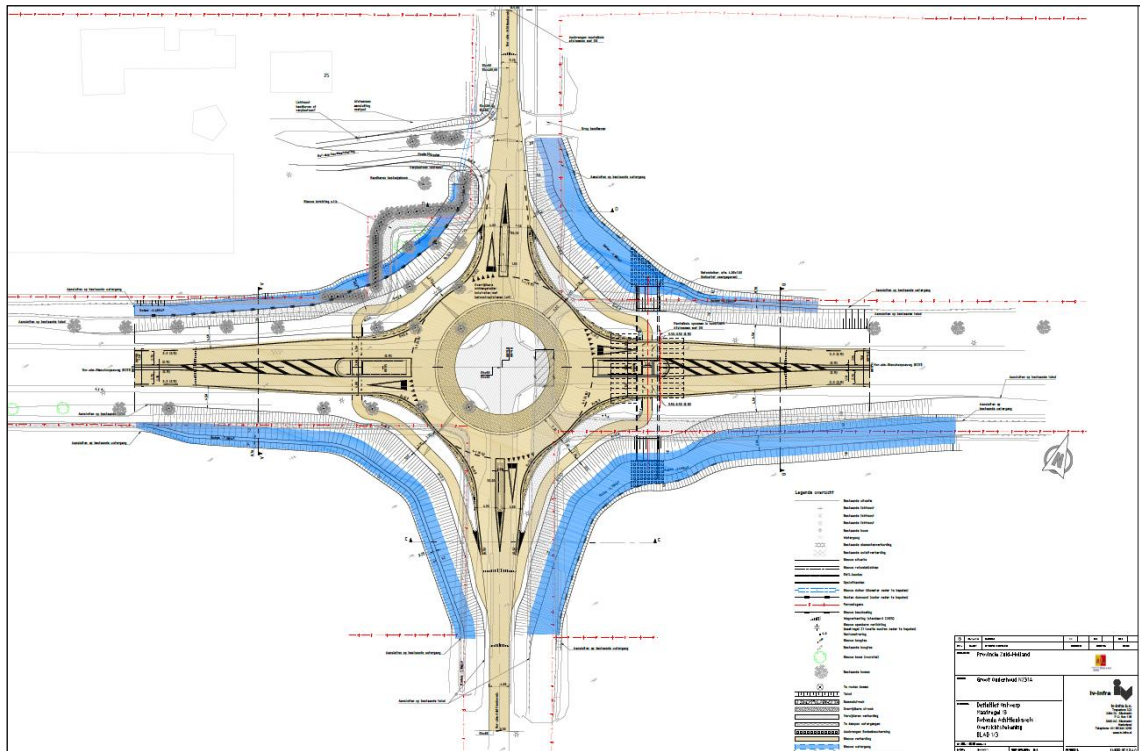
Ook is er een notitie opgesteld door Iv-Infra genaamd 'Verkeerskundige effecten rotonde Achttienkavels'. Deze notitie is als bijlage toegevoegd. De belangrijkste bevindingen worden hier kort aangehaald.

Resultaten onderzoek

De verkeersprognose voorspelt een toename van verkeer op deze route. Met name de Achttienkavels-Zuid, de Aarlanderveenseweg en het Zuideinde richting de Zieme zullen naar verwachting een relatieve hoge stijging kennen. Voorspeld wordt een verkeersintensiteit van 1600 tot 2000 motorvoertuigen per etmaal op de Achttienkavels in 2025. De Achttienkavels kan dit aan, maar een forsere toename zou een aandachtspunt zijn.

Aan de hand van de CROW-richtlijnen is berekend hoeveel de Achttienkavels in theorie aan zou kunnen en hieruit blijkt dat de maximumcapaciteit rond de 2800 motorvoertuigen per etmaal ligt. Ook de Aarlanderveenseweg is een aandachtspunt, omdat dit een veelgebruikte schoolthuisroute is met een beperkte wegbreedte.

De effecten van de rotonde zijn bij de gemeente in beeld. Er is al een verkenning gaande naar de mogelijke gevaren en effecten van de aanleg van de rotonde. Bekeken wordt welke maatregelen getroffen gaan worden om de verkeersveiligheid te bevorderen. De uitvoering van maatregelen wordt zo veel mogelijk gecombineerd met het groot onderhoud aan de Achttienkavels en de realisatie van de rotonde. Onderstaande verbeeldingen geven een impressie hoe de inrichting er uit gaat zien.



Figuur 4: Impressie van de toekomstige inrichting van de rotonde - Iv-Infra

3. Beleidskader

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening kan een omgevingsvergunning alleen worden verleend wanneer het getuigt van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hiertoe behoren onder andere door de wet vastgestelde kaders op het gebied van wateropvang, geluidshinder, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en externe veiligheid. Daarnaast komt de gemeente als bevoegd gezag een bepaalde mate van beleidsvrijheid toe bij het formuleren van ruimtelijk beleid voor aspecten waarvoor geen wettelijke kaders van hogere overheden geldt.

In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes gemotiveerd. Per onderwerp is een paragraaf opgenomen, waarin eerst kort het toetsingskader, bijvoorbeeld een wet of beleidsstuk, wordt aangegeven. Daarna worden de voor dit plan uitgevoerde onderzoeken verder belicht. Aangegeven zal worden hoe dit plan past binnen de beleidskaders die momenteel gelden.

Het plan betreft een redelijk kleinschalig plan dat geen raakvlakken heeft met het ruimtelijk beleid op Europees of nationaal niveau, doordat het op hogere schaal geen invloed heeft. Vandaar dat de nadruk binnen dit hoofdstuk ligt op beleidskaders die van toepassing zijn op de ruimtelijk relevante aspecten van dit bestemmingsplan. Op overige, minder van toepassing zijnde beleidskaders, wordt hooguit kort op ingegaan. De rotonde ligt precies op de gemeentegrens tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop. Voor beide gemeenten is er een aparte paragraaf opgenomen.

3.1. Rijksbeleid

Gezien de geringe omvang van de planlocatie is vigerend rijksbeleid hier niet bijzonder van toepassing. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte benoemt weliswaar de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor het land, maar het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten; decentralisatie is het sleutelwoord. Dit geldt ook voor het verstedelijkings- en landschapsbeleid. Ook het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) doet geen specifieke uitspraken ten aanzien van het voorliggende projectgebied.

Archeologie

In 1998 is het Verdrag van Malta tot stand gekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Ter uitvloeisel van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. Dit verdrag is hiermee van toepassing op de ontwikkelingslocaties in het plangebied. De paragraaf over Archeologie zal hier nader op ingaan.

Flora en Fauna

Flora en Fauna worden per 1 januari 2017 beschermd door de Wet natuurbescherming. Net als onder de voormalige Flora en faunawet zijn ongeveer 500 van de 36.000 soorten in Nederland aangewezen als beschermde dier- of plantensoort. Daarnaast is een aantal uitheemse dier- en plantensoorten als beschermde soort aangewezen. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van de planten- en diersoorten die in het wild leven. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten (bijvoorbeeld het verstoren, beschadigen of vernielen van nesten, voortplantings- en vaste rust- en verblijfplaatsen) in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is thans de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten van de provincies.

Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Hieruit blijkt dat dit aspect geen belemmering vormt voor de realisatie van de rotonde. In de paragraaf Flora en Fauna is meer informatie over dit onderwerp te vinden.

3.2. Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit

De provincie Zuid-Holland heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Aan deze structuurvisie is een programma Ruimte en een programma Mobiliteit gekoppeld, waarin beschreven wordt welke instrumenten de provincie inzet om de doelen en ambities uit de Visie Ruimte en Mobiliteit te realiseren. De regels die voortkomen uit de visie en de beide programma's, zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen. Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit (en bijbehorende documenten) vastgesteld. Per 19 januari 2018 is de geactualiseerde 5^e versie van de Visie Ruimte en Mobiliteit in werking getreden.

De voorgenomen herstructurering is niet in strijd met de ambities en doelen uit de Visie Ruimte en Mobiliteit. Uit de Verordening Ruimte 2014 volgen geen verdere verplichtingen ten aanzien van het voorliggende projectgebied.

3.3. Gemeentelijk beleid Alphen aan den Rijn

Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031

In 2013 heeft de gemeente Alphen aan den Rijn de structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031 vastgesteld. Deze structuurvisie beschrijft in hoofdlijnen de kansen en uitdagingen voor de gemeente Alphen aan den Rijn en wat de visie van de stad is. De Spontane Stad is daarbij een belangrijk begrip. In deze visie geeft de gemeente aan welke ambities zij met het gemeentelijk grondgebied heeft. Bij de realisatie van die ambities zal de gemeente in sommige gevallen als trekker optreden. Dat is met name het geval bij projecten die voor alle inwoners, bedrijven en gebruikers van de stad, de dorpen en het landschap van belang zijn. De zogenaamde "collectieve waarden", zoals de wegenstructuur, de groenstructuur. Op die collectieve waarden zal de gemeente strak regisseren. De aanpassing van het kruispunt valt onder deze collectieve waarden. De aanpassingen bevorderen de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de stad.

Structuurvisie Verkeer en Vervoer

In 2013 heeft de gemeente Alphen aan den Rijn ook een structuurvisie Verkeer en Vervoer vastgesteld. Dit is gedaan in het kader van de actualisatie van het Gemeentelijke Verkeers- en VervoerPlan. De structuurvisie is een integrale visie op de eerder door de raad gekozen ontwikkelingsrichting van de interne en externe bereikbaarheid van Alphen aan den Rijn tot 2025. Eén van de punten uit de structuurvisie is de verkeersveiligheid van fietsroutes. Juist de voorgenomen aanpassing sluit goed aan bij deze beleidsopvatting doordat de aanpassing ruimte maakt voor een veiligere overstek voor fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer.

3.4 Gemeentelijk beleid Nieuwkoop

Structuurvisie Nieuwkoop 2040 (deel 1)

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is elke gemeente verplicht om voor het gehele grondgebied een structuurvisie op te stellen. In dit kader heeft de gemeenteraad van Nieuwkoop op 16 juli 2009 de 'Structuurvisie Nieuwkoop 2040' vastgesteld. De structuurvisie vormt het toekomstbeeld voor Nieuwkoop, waarin is aangegeven welke ambities de gemeente heeft en hoe die gewenste situatie kan worden bereikt. Dit toekomstbeeld bestaat uit het creëren van een groene, dynamische en op duurzaam gerichte gemeenschap met sterke contrasten tussen de kernen, het agrarisch landschap en het natuurgebied.

Herijking Structuurvisie Nieuwkoop 2040

In de structuurvisie zijn 'Doelen voor 2040' benoemd. De doelen zijn per thema beschreven. Het gaat om de volgende thema's:

- Duurzaamheid;
- Bereikbaarheid voor auto, fiets en over water;
- Toekomst voor agrarische sector, kassen, natuur en landschap;
- Robuust en duurzaam watersysteem;
- Ontwikkeling recreatie en toerisme;
- Bouwen voor de toekomst.

In de herijking van de structuurvisie (d.d. 23 juni 2016) worden per thema de ontwikkelingen van 2009-2015 besproken. Ook wordt per thema kort vooruitgekeken en wordt de vraag beantwoord of we onze doelen moeten bijstellen of dat deze gelijk blijven. Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet, zijn inmiddels de voorbereidingen gestart voor het opstellen van een omgevingsvisie voor de gemeente Nieuwkoop.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

De gemeenteraad heeft op 18 februari 2010 het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan geeft de gemeente haar visie op het verkeer en vervoer in de gemeente Nieuwkoop voor de komende tien jaar met een doorkijk naar 2040. Daarnaast beschrijft het GVVP:

- welke beleidsuitgangspunten gehanteerd worden om de visie te realiseren;
- welke veranderingen dit tot gevolg hebben voor onder andere de wegenstructuur, het openbaar vervoer en recreatief verkeer;
- welke knelpunten voorzien worden;
- waar maatregelen genomen moeten worden om gesignaleerde knelpunten op te lossen.

Gestreefd wordt naar een verkeerssysteem dat intern is afgestemd op de eigen identiteit, ontwikkelingen en (gebieds-)kenmerken van de gemeente en extern, aan de randen van de gemeentegrenzen, aansluiting heeft op de belangrijke Randstedelijke verkeersaders. Vanuit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan wordt in de periode tot 2020 ingezet op:

- Benutten van de N207 als hoofdader voor regionale verkeersstromen en de N231 niet zwaarder belasten.
- Gebiedsvreemd verkeer wordt uit de gemeente geweerd en in dat kader wordt niet voorzien in opwaardering van polderwegen;
- Ruimte voor recreatieverkeer door verbetering en uitbreiding van recreatieroutes, routeaanduiding en het realiseren van transferpunten;
- Versterken en uitbreiden van zowel utilitair als recreatief fietsnetwerk en zorgen voor goede routeaanduiding. Nadruk ligt hierbij op het realiseren van verkeersveilige routes van en naar scholen en sportcomplexen;

In het verkeers- en vervoersplan is een maatregelenoverzicht opgenomen met een onderscheid naar prioriteit. De hoog geprioriteerde maatregelen betreffen een mix van lokale ingrepen (verbeteren oversteekbaarheid van een specifiek kruispunt) en aanpassing van bestaande verbindingen of realisatie van nieuwe verbindingen.

Conclusie beleid:

De herinrichting van het kruispunt naar een verkeersveiligere kruising, draagt bij aan de beleidsopvattingen van beide gemeenten. Ook is de aanpassing in lijn met het provinciaal en landelijk beleid.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de belangrijkste milieu- en omgevingsaspecten.

4. Milieuaspecten

4.1. M.e.r.-beoordeling

In de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten en besluiten aangewezen bij de voorbereiding waarvan in ieder geval een milieueffectrapport moet worden gemaakt (m.e.r.-plicht) of bij de voorbereiding waarvan in ieder geval moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt (m.e.r.-beoordelingsplicht).

Op grond van de in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage genoemde activiteiten en drempelwaarden is voorliggend plan niet m.e.r.(beoordelings)plichtig. De activiteit die deze omgevingsvergunning mogelijk maakt (de wijziging van gronden ten behoeve van een weg bestaande uit een rotonde, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg) blijft ver onder de drempelwaarde van 5 kilometer tracélengte voor een m.e.r. (beoordeling) op die grond.

Ook bestaat er geen aanleiding een m.e.r. op te stellen, of de (formele) m.e.r.-beoordelingsprocedure te doorlopen. Op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese MER-richtlijn kan worden uitgesloten dat de activiteiten uit het plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In dit verband wordt opgemerkt dat de voorliggende bestemmingswijziging (slechts) tot gevolg heeft dat de gronden binnen het plangebied. De aanpassing van het kruispunt leidt niet tot extra wegverkeer of anderszins relevante nadelige milieueffecten en zorgt slechts voor een betere afwikkeling van dat verkeer. Gelet op de zeer beperkte aard en omvang van de wijziging en de relatief grote afstanden tot Natura 2000 gebieden, kan op voorhand worden uitgesloten dat realisering van dit plan significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000 gebieden. Dit betekent dat een passende beoordeling ten behoeve van dit plan niet nodig is en dat het voorliggende omgevingsvergunningaanvraag daarom ook niet m.e.r.-plichtig is op grond van artikel 7.2a, eerste lid, van de Wet milieubeheer.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Uit die afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd hoeft te worden. Op grond van voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten en is het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling hier niet zinvol.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Gelet op de overige in dit hoofdstuk te behandelen milieuaspecten kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de planontwikkeling in voldoende mate is afgewogen. Op basis van de kenmerken van het project (in relatie tot de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Gelet op de vormvrije m.e.r.-beoordeling zoals opgenomen in deze paragraaf wordt er geen MER opgesteld..

4.2. Bedrijven en milieuzonering

De Wet milieubeheer beoogt milieuhinder ten gevolge van bedrijfsmatige activiteiten in de woonomgeving of ten opzichte van gevoelige functies zoals woningen zoveel mogelijk te voorkomen.

De bedrijven en milieuzonering is niet relevant voor de toevoeging van de rotonde. Derhalve hoeft hier niet verder naar gekeken te worden.

Conclusie Bedrijven en milieuzonering

Gelet op het bovenstaande vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

4.3. Geluidhinder

Wet geluidhinder

Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van “reconstructie” van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 1,50 (afgerond 2 dB) of meer wordt verhoogd ten opzichte van hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijziging. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wgh. In dit artikel wordt onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen waarvoor al een hogere waarde is vastgesteld en de bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Indien al een hogere waarde is vastgesteld, geldt als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- De heersende waarde (1 jaar voor de wijzigingen aan de weg) of;
- De eerder vastgestelde waarde.

Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde bedraagt meer dan 48 dB, dan geldt de heersende geluidsbelasting (1 jaar voor de wijzigingen aan de weg) als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. In alle situatie geldt dat 48 dB de ondergrens is van de maximaal te ontheffen geluidsbelasting. De toename van de geluidsbelasting mag niet meer dan 5 dB bedragen, tenzij de geluidsbelasting van een gelijk aantal woningen elders, met een ten minste gelijke waarde vermindert.

Gemeentelijk geluidbeleid

De provincie Zuid-Holland en de Omgevingsdienst West-Holland en de Omgevingsdienst Midden-Holland hebben geen specifiek beleid opgesteld voor het toestaan van hogere grenswaarden als er sprake is van reconstructie.

Beoordeling planvoornemen

Wegverkeerslawaaï

In opdracht van de IDDS milieu b.v. is door Het GeluidBuro een akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische effecten van de voorgenomen wijzigingen aan de kruising Provinciale weg N231a en de Achttienkavels gelegen tussen Alphen aan de Rijn en Nieuwkoop. Onderzocht is of de fysieke wijziging leidt tot een reconstructie situatie in de zin van de Wet geluidhinder en of er hogere waarden dienen te worden vastgesteld vanwege de geluidbelasting van de twee afzonderlijke wegen op de gevels van de nabijgelegen woningen.

Op basis van de onderzoeksresultaten worden de volgende conclusies getrokken:

- De voorgenomen wijzigingen aan de Achttienkavels vormt geen belemmering voor de gewenste planvorming;
- Er is geen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder;
- De voorgenomen wijzigingen aan de N231a zijn voor de geluidbelastingen van de huidige situatie (2019) ten opzichte van de toekomstige situatie (2030) op twee woningen, namelijk Achttienkavels 1B en Achttienkavels 25 toenames van meer dan 1,50 (afgerond 2 dB) bepaald. Er is daarom op deze twee woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor deze woningen is onderzocht of geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn om de reconstructiesituatie teniet te doen;
- Geconcludeerd is dat geluid reducerende maatregelen stuiten op bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige aard. Ook is benodigde combinatie van geluidschermen aan weerszijde van de rotonde vanuit akoestisch oogpunt niet doelmatig.
- Om deze redenen zal voor de woningen Achttienkavels 1B en 25 een hogere grenswaarde aangevraagd worden van respectievelijk 51 en 53 dB.
- De voorkeursgrenswaarden voor de woningen op de Achttienkavels 1b en 25 wordt overschreden. De aan te vragen hogere waarden ligt echter onder de maximale ontheffingswaarden (grenswaarden + 5 dB wordt echter niet overschreden).

Het akoestisch rapport met als kenmerk '2445 NA - xx WO 002 09.11.2018 V1.0' is als losse bijlage toegevoegd aan dit document.

Industrielawaai

Het voorliggende bestemmingswijziging leidt niet tot een toename van Industrielawaai.

Railverkeerslawaai

De omgevingsvergunning heeft geen invloed op spoorverkeer in de nabije omgeving.

Conclusie geluidhinder

Als gevolg van de aanleg van de rotonde wordt de voorkeursgrenswaarde voor de woningen op de Achttienkavels 1b en 25 overschreden. Omdat maatregelen aan de bron en overdrachtsmaatregelen hier niet haalbaar worden geacht, zal voor de woningen een procedure voor de hogere waarden Wet geluidhinder worden doorlopen. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Deze procedure loopt simultaan aan de aanvraag voor de omgevingsvergunning. Het besluit hogere waarden Wet geluidhinder wordt genomen voordat de omgevingsvergunning wordt afgegeven, maar beide gaan gelijktijdig ter visie.

4.4. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Aan hoofdstuk 5 is een titel toegevoegd: titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) opgenomen. Dit zijn in ons land de meest kritische luchtverontreinigende componenten met de hoogste kans op overschrijdingen van de grenswaarden. De normen zijn op basis van gezondheidskundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijnstof geen gezondheidskundige grenswaarde vast te stellen. In onderstaande tabel staan de grenswaarden zoals vermeld in de wet weergegeven.

Tabel 2 Grenswaarden NO₂ en PM₁₀ overeenkomstig bijlage 2 Wet milieubeheer

Stof	Concentratie [µg/m ³]	Omschrijving
NO ₂	40	Jaargemiddelde concentratie
	200	Uurgemiddelde waarde die max. 18 keer per jaar mag worden overschreden
PM ₁₀	40	Jaargemiddelde concentratie
	50	24-uursgemiddelde waarde die max. 35 keer per jaar mag worden overschreden

Ter correctie van natuurlijk in de lucht voorkomend fijnstof mag een aantal dagen in mindering gebracht worden bij de toetsing van de daggemiddelde grenswaarde: de zogenaamde zeezoutcorrectie. Dit houdt in dat in het geval van overschrijding van de 24-uursgemiddelde grenswaarde van PM₁₀ gecorrigeerd mag worden met een vastgesteld aantal dagen. Het RIVM heeft dit aantal per provincie vastgesteld, vanzelfsprekend mogen voor de kustprovincies meer dagen in mindering worden gebracht dan voor verder inlandse provincies.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma is de onderbouwing van het derogatieverzoek van het Rijk aan de EU. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke maatregelen die de luchtkwaliteit in betekende mate verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2011 (fijnstof) respectievelijk 2015 (stikstofdioxide) overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert het programma. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder AMvB en mr niet in betekende mate (NIBM).

AMvB en mr niet in betekende mate

De Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit, maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. De AMvB en Regeling "Niet in betekende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als 'in betekende mate' moet worden beschouwd. De AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. Er mag rekening worden gehouden met een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarde (= 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide en fijnstof). NIBM-projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In aanvulling op de Regeling NIBM hebben het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en het Kenniscentrum InfoMil de NIBM-rekentool ontwikkeld voor het vaststellen van de bijdrage aan de luchtkwaliteit van samengestelde kleinere ruimtelijke en verkeersplannen. Hiermee kan op eenvoudige en snelle wijze bepaald worden of een dergelijk weinig invloedrijk plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan, bijvoorbeeld om de bewoners en/of kinderen in een school/kinderdagverblijf aan de gebied ontsluitende wegen.

Beoordeling planvoornemen

In opdracht van IDDS heeft Buro Blauw luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd inzake de beoogde vervanging van een kruispunt met een rotonde aan de N231a te Nieuwkoop.

Met de aanleg van de rotonde veranderen onder andere de mogelijkheden van te nemen routes ten opzichte van de huidige situatie. Met behulp van verkeerstellingen en verkeersmodellen zijn de verkeersaantallen op verschillende segmenten voor en na de realisatie van de rotonde in kaart gebracht. De totale emissies in de beoogde situatie van alle segmenten waarop de verkeersaantallen wijzigen als gevolg van de komst van de rotonde, zijn geschat op 8.293 kg/jaar NO_x, 434 kg/jaar PM₁₀ en 184 kg/jaar PM_{2,5}. Met betrekking tot de toetsing aan de grenswaarden worden de volgende conclusies getrokken:

- De bijdrage van de verkeersemissies aan de achtergrondconcentratie NO₂ is ter hoogte van de toetsingslocaties lager dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ (40 µg/m³). De verkeersemissies in de beoogde situatie dragen dus niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de achtergrondconcentratie NO₂. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ van 40 µg/m³ wordt in de aangevraagde situatie niet overschreden. Ook de grenswaarde van NO₂ als uurgemiddelde van 200 µg/m³ wordt niet vaker dan 18 keer overschreden.
- De bijdrage van de verkeersemissies aan de achtergrondconcentratie is ter hoogte van de toetsingslocaties lager dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ (40 µg/m³). De verkeersemissies in de beoogde situatie dragen dus niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de achtergrondconcentratie PM₁₀. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van 40 µg/m³ wordt tevens niet overschreden. Ook de grenswaarde van PM₁₀ als 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³ wordt niet vaker dan 35 keer overschreden.
- De jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{2,5} wordt niet overschreden.

Het rapport 'Toets luchtkwaliteitseisen wet Milieubeheer N231a Nieuwkoop' met het rapportnummer BL2018.8949.01-V01 is als bijlage toegevoegd.

Conclusie Luchtkwaliteit

De voorziene wijzigingen als gevolg van de komst van een rotonde leiden niet tot een overschrijding van luchtkwaliteitseisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

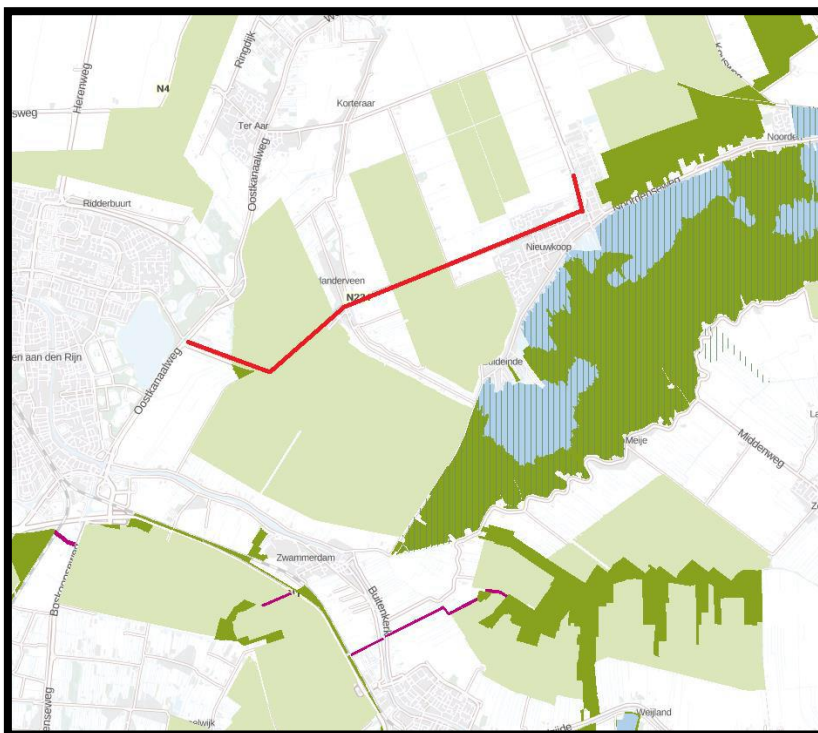
4.5. Stikstofdepositie

Conform het Programma Aanpak Stikstof (PAS) dient de stikstofdepositie als gevolg van alle activiteiten waarin een wijziging plaats vindt in de beoogde situatie te worden berekend. Dit betreffen alle wegsegmenten waarop de verkeersaantallen wijzigen als gevolg van de komst van de rotonde. Indien de stikstofdepositie van de beoogde situatie ter hoogte van natuurgebieden lager is dan 0,05 mol/ha/jaar, dan hoeft de berekening niet ingediend te worden. Wanneer de stikstofdepositie tussen de 0,05 en een vastgestelde grenswaarde is, dient er een melding gemaakt te worden, met behulp van een verschilberekening tussen de beoogde situatie en de referentiesituatie. Wanneer de depositie hoger is dan de grenswaarde, dient een vergunningaanvraag Wet natuurbescherming te worden gedaan met de verschilberekening. De vergunning dient te worden aangevraagd bij de provincie waarin de activiteit is gelegen, dat is in dit geval de provincie Zuid-Holland.

Beoordeling planvoornemen

In opdracht van IDDS heeft Buro Blauw stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd inzake de beoogde vervanging van een kruispunt door een rotonde aan de N231a te Nieuwkoop. Het onderzoek is conform het Programma Aanpak Stikstof (PAS) uitgevoerd met de AERIUS Calculator. Deze berekeningen worden getoond in het AERIUS-uitvoerbestand onder de naam BL2018.8949.02A.

Onder het Programma Aanpak Stikstof (PAS) worden in relatie tot de ontwikkeling van de rotonde twee situaties onderscheiden, te weten de beoogde situatie en de referentiesituatie. De beoogde situatie is de situatie na de realisatie van de rotonde. De referentiesituatie is de situatie zonder rotonde, maar met autonome ontwikkeling van verkeersstromen. Een toename in stikstofdepositie als gevolg van autonome ontwikkeling is reeds verdisconteerd in de achtergronddepositie, en hoeft zodoende niet te worden toegerekend aan de beoogde situatie. De eventueel benodigde ontwikkelingsruimte is het verschil in stikstofdepositie tussen de beoogde situatie en de referentiesituatie.



Figuur 5 Ligging tracé ten opzichte van Natura 2000 gebieden - http://pzh.b3p.nl/viewer/app/Natura_2000

Gezien de beperkte grootte van de ingreep, zijn geen significante effecten op het nabij gelegen Natura 2000-gebieden Nieuwkoopse Plassen & De Haeck te verwachten.

Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Er wordt een stikstofdepositie berekend ter hoogte van Natura-2000 gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. De hoogst berekende depositie in de referentiesituatie op enig punt in het natuurgebied bedraagt 9,04 mol/ha/jaar. De hoogst berekende depositie op enig punt in het natuurgebied in de beoogde situatie bedraagt 7,54 mol/ha/jaar;
- De grenswaarde voor bepaling van de noodzaak van een vergunningaanvraag is voor Natura-2000 gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck verlaagd naar 0,05 mol/ha/jaar. De hoogst berekende depositie in de beoogde situatie is met 7,54 mol/ha/jaar hoger dan deze grenswaarde. Er dient een vergunning te worden aangevraagd voor de Wet natuurbescherming bij de provincie Zuid-Holland op basis van de verschilberekening met de vergunde en de beoogde situatie;
- Op de sommige locaties wordt in de beoogde situatie een afname van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie berekend, en op sommige locaties wordt een toename van stikstofdepositie berekend. De hoogst berekende toename op enig punt in het natuurgebied bedraagt 0,45 mol/ha/jaar. Op het moment van berekenen is deze depositie als ontwikkelingsruimte nog beschikbaar.

Het rapport 'Stikstofdepositie toekomstige rotonde N231a Nieuwkoop' met het rapportnummer BL2018.8949.02-V01 is als bijlage toegevoegd. Ook de AERIUS-berekening met kenmerk 'RZcR8HZQNUZ' is als bijlage toegevoegd.

Conclusie Stikstofdepositie:

Er is een vergunning aangevraagd voor de Wet natuurbescherming bij de provincie Zuid-Holland op basis van de verschilberekening met de vergunde en de beoogde situatie. Gelet op de uitgevoerde AERIUS-berekening en de rapportage Stikstofdepositie, is er nog voldoende ontwikkelingsruimte om de vergunning te verlenen.

4.6. Externe Veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om situaties waarbij een ongeval kan plaatsvinden met gevaarlijke stoffen of als gevolg van luchtvaartverkeer nabij luchthavens, waardoor mensen die verder niets met de betreffende activiteit te maken hebben, om het leven kunnen komen. Er wordt gekeken naar de risico's verbonden aan risicovolle inrichtingen, waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en vervoer van gevaarlijke stoffen via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen. Het belangrijkste instrument om de externe veiligheid te waarborgen is ruimtelijke scheiding aan de hand van veiligheidsafstanden tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicobronnen. Bij (beperkt) kwetsbare objecten dient gedacht te worden aan ruimten waar personen gedurende langere tijd verblijven (woning, recreatieterrein), gebouwen met grote aantallen personen (winkelcomplex, grote supermarkt, warenhuis) of personen met beperkte zelfredzaamheid (ziekenhuis, school, kinderopvang).

Naast maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld Best Beschikbare Technieken voor inrichtingen), dienen afdoende maatregelen in de omgeving te worden genomen door middel van zonering: hoe minder mensen binnen de risicocontouren van een risicovolle activiteit vallen, hoe beter de veiligheidssituatie.

De wettelijke kaders voor externe veiligheid worden gevormd door de volgende wet- en regelgeving:

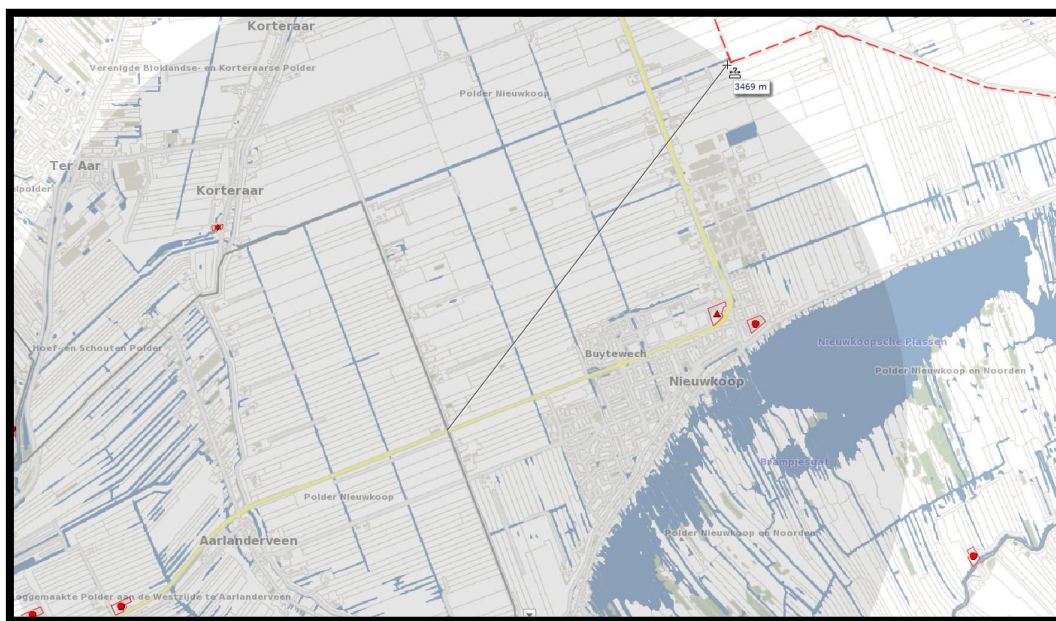
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Besluit externe veiligheid transport van gevaarlijke stoffen (Bevt)
- Wet luchtvaart (obstakelvrije vlakken en veiligheidszones; voor Schiphol gelden ook het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB).

Als centrale maatstaf voor het in beeld brengen van de externe veiligheidsrisico's worden de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) gehanteerd. Deze begrippen zijn in de wet eenduidig gedefinieerd, en in de wetgeving zijn normen opgenomen (grenswaarden en richtwaarden voor het PR, en een oriëntatiewaarde voor het GR) die bepalen welke omvang van een extern veiligheidsrisico als onacceptabel moet worden geacht. Zo beoogt de wetgeving te voorkomen dat er (beperkt) kwetsbare objecten (kunnen) worden gerealiseerd op locaties waar het PR als gevolg van risicobronnen in de omgeving hoger is dan 10^{-6} /jaar (één op een miljoen). Verder beoogt de wetgeving het bevoegd gezag een afwegingskader te bieden voor het omgaan met risicobronnen die bij een ongewoon voorval kunnen leiden tot grotere hoeveelheden dodelijke slachtoffers (maatschappelijke ontwrichting). Indien het bevoegd gezag een ruimtelijk besluit wil nemen, moet daaraan een analyse van het groepsrisico vooraf gaan. Indien het GR door het (te nemen) ruimtelijke besluit toe zal nemen, dient bij het ruimtelijke besluit een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

De methodiek waarmee het GR moet worden bepaald, is wettelijk vastgelegd. De uitkomsten daarvan zijn afhankelijk van de hoeveelheid aanwezige personen in de omgeving van de risicobron. Tot hoever die omgeving strekt voor zover dat relevant is binnen de methodiek van het GR, is wettelijk gedefinieerd als het invloedsgebied. Doorgaans wordt dit gebied begrensd door de 1% letaliteitsgrens (de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen komt te overlijden als gevolg van de risicovolle activiteit). Gesteld kan worden dat aanwezigheid van personen buiten het invloedsgebied van een risicobron niet meetelt voor de hoogte van het GR dat door die risicobron wordt veroorzaakt.

Beoordeling planvoornemen

Met behulp van de Risicokaart is onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied gelegen zijn. Hierbij is zowel gekeken naar de plaatsgebonden risico-contouren groter dan 10^{-6} /jaar als individuele risico-elementen, te weten risicovolle inrichtingen (bedrijfsactiviteiten), transport van gevaarlijke stoffen en luchtvaart. Zie onderstaande figuur.



Figuur 6 Relevante risicobronnen bevinden zich niet binnen een straal van 2 kilometer - risicokaart.nl

Risicovolle inrichtingen

Uit de risico-inventarisatie blijkt dat er binnen een straal van meer dan 2000 meter zich geen relevante risicobronnen bevinden.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

De planlocatie ligt niet binnen het groepsrisico-aandachtsgebied (oftewel, binnen een afstand van 200 meter) van een A- of N-weg zoals benoemd in het Basisnet. Binnen de directe omgeving van het planvoornemen vindt geen transport van gevaarlijke stoffen over de weg plaats.

Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

In de directe omgeving van het planvoornemen zijn geen spoorlijnen gelegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Nadere toetsing is dan ook niet noodzakelijk.

Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

In de directe omgeving van het planvoornemen zijn geen buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. De dichtstbijzijnde hogedrukaardgasleiding ligt op meer dan 3000 meter van de ontwikkeling.

Plaatsgebonden risico

Er is in het verleden een risicoberekening uitgevoerd voor de hogedrukaardgasleiding. Uit de berekeningen blijkt dat er geen $PR10^{-6}$ contour is. Dit is beschreven in het rapport 'Risicoberekening Hogedrukaardgasleiding Noorden, gemeente Nieuwkoop', d.d. 12 oktober 2012, kenmerk 2012013917, opgesteld door Omgevingsdienst West-Holland.

Verantwoording groepsrisico

Bij een hogedrukaardgasleiding wordt het maatgevend scenario veroorzaakt door leidingbreuk en ontsteking van het uitstromende gas met een fakkelbrandscenario tot gevolg. Op grond van de 'Handboek buisleiding in bestemmingsplannen' (Ministerie IenM, 2010) bedraagt het invloedsgebied/inventarisatieafstand (de afstand tot de leiding waar nog 1% van de aanwezigen kan overlijden, de zogenaamde 1% letaliteitgrens) van deze leiding 140 meter aan beide zijden van de leiding. Het GR is in de bovengenoemde rapportage berekend en ligt op 0,021 maal de

oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Het maximaal berekende aantal dodelijke slachtoffers bedraagt ongeveer 57. De personendichtheid in de omgeving van de gasleidingen zullen door de beoogde bestemmingswijziging niet of nauwelijks toenemen. Daarnaast ligt deze ver van de hogedrukaardgasleiding. Hierdoor neemt ook de hoogte van het groepsrisico niet toe. Een nadere risicoanalyse wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

Conclusie Externe Veiligheid

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7. Bodemgeschiktheid

Er is door IDDS een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Deze beoogt het verkrijgen van inzicht in aard, plaats van voorkomen en concentraties van eventueel aanwezige verontreinigende stoffen in de bodem.

Ter bepaling van de milieuhygiënische bodemkwaliteit binnen de begrenzing van de onderzoekslocatie, is de norm NEN 5740 (onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek, NNI, januari 2009) gehanteerd. Deze norm beschrijft de werkwijze voor het opstellen van de onderzoeksstrategie bij een verkennend bodemonderzoek naar de (mogelijke) aanwezigheid van bodemverontreiniging en de werkwijze voor het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en eventueel vrijkomende grond.

Beoordeling planvoornemen

Aan de hand van de resultaten van het onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- In de grond zijn zintuiglijk plaatselijk lichte bijmengingen met bodemvreemde materialen (baksteen, beton, kolen, slakken, metselpuin) waargenomen.
- Op het maaiveld en in het opgeboorde bodemmateriaal zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen waargenomen.
- De grond is plaatselijk licht verontreinigd met kwik, lood, zink, PAK, PCB's en minerale olie.
- Het grondwater is over het algemeen licht verontreinigd met barium en is plaatselijk licht verontreinigd met nikkel, naftaleen en xylenen.

Gelet op de onderzoeksresultaten, te weten de aangetoonde overschrijdingen van de betreffende achtergrondwaarden en de aangetoonde overschrijdingen van de betreffende streefwaarden, dient de hypothese onverdacht voor de onderzoekslocatie formeel te worden verworpen. Echter, de gemeten waarden zijn dermate gering dat aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze stoffen in de bodem op het perceel, ingevolge de Wet bodembescherming, niet noodzakelijk is. Beperkingen inzake de uitvoering van de werkzaamheden op de onderzoekslocaties worden op basis van de onderzoeksresultaten uit milieuhygiënisch oogpunt niet voorzien.

De "Rapportage betreffende een verkennend bodemonderzoek N231 te Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop" met als kenmerk R&O17031264/JHA/rap1 is als losse bijlage aan dit document toegevoegd.

Conclusie Bodemgeschiktheid

Op basis van het uitgevoerde verkennende bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat er vanuit milieukundig oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de voortzetting van het huidige bodemgebruik op de locatie. Dit milieuaspect vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.8. Flora en Fauna

Op 17 juni 2017 is een biotooptoets uitgevoerd door een erkend ecooloog en tezamen met een bronnen- en literatuuronderzoek zijn de bevindingen hiervan verwerkt in een flora- en faunaonderzoek, ook wel genoemd een ecologische quickscan.

Beoordeling planvoornemen

Uit deze ecologische quickscan komt naar voren dat het niet waarschijnlijk is dat met de plannen vaste rust- en verblijfplaatsen of een belangrijk leef- dan wel foerageergebied van beschermde soorten wordt aangetast. Dit geldt voor zowel grondgebonden zoogdieren als voor vleermuizen. Wel is de zorgplicht conform de Wet natuurbescherming (Wnb), artikel 1.11 te allen tijde van toepassing. Ook andersoortige beschermde flora en fauna is niet aangetroffen.

Specifiek wordt hier ook genoemd de zorgplicht voor vogels ingevolge artikel 3.1 Wnb: de werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden, of men dient te starten voor het broedseizoen en door te werken in het broedseizoen indien continue verstoring plaatsvindt (waarbij geadviseerd wordt het gebied voor het broedseizoen ongeschikt voor broedvogels te maken door, indien noodzakelijk, het groen te verwijderen). Indien de werkzaamheden starten binnen het broedseizoen, mogen deze pas uitgevoerd worden indien vooraf door een deskundig ecooloog is vastgesteld dat geen verstoring van broedvogels zal plaatsvinden. Voor het broedseizoen geldt geen vaste periode, maar globaal wordt uitgegaan van de periode half maart tot half augustus. Omdat het gebied in de omgeving onverlicht is, wordt geadviseerd met vleermuisvriendelijke verlichting te werken, het liefst verlichting die pas aangaat wanneer een verkeersdeelnemer nadert.

Weidevogels

In de nabijheid van het plangebied ligt een belangrijk weidevogelgebied. Gekeken is of het planvoornemen van dusdanige omvang is dat hiervoor compenserende maatregelen getroffen dienen te worden. Gebleken is echter dat er geen sprake is van een significante aantasting door het planvoornemen. Er is dan ook geen ontheffing nodig op basis van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland. Dit is op 23 juli 2018 afgestemd met de afdeling Natuur van de provincie Zuid-Holland.

In verband met de effecten op omliggende beschermde gebieden, is er een onderzoek naar de stikstofdepositie uitgevoerd. Meer over dit onderwerp valt te lezen in de notitie Stikstofdepositie in paragraaf 4.5 van deze onderbouwing.

Het 'Ecologisch rapport N231A te Alphen aan den Rijn tot Nieuwkoop' met als kenmerk: R&O17031264/DBI/rap3 is als separate bijlage aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Conclusie Flora en fauna

Met inachtneming van de algemene zorgplicht en de specifieke zorgplicht voor vogels overeenkomstig de Wet natuurbescherming, kunnen de werkzaamheden uitgevoerd worden zonder dat vaste rust- en verblijfplaatsen of belangrijk leefgebied van beschermde soorten wordt aangetast.

5. Watertoets

Door extremere neerslagintensiteiten en hogere neerslaghoeveelheden als gevolg van klimaatverandering, neemt de kans op wateroverlast toe. Voldoende ruimte voor waterberging is (zeker in ons land) dan ook cruciaal. Derhalve dient bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan aandacht besteed te worden aan de gevolgen ervan voor de waterhuishoudkundige situatie. Zo zorgen ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt, voor een snellere afstroming van hemelwater naar het oppervlaktewater.

Om in dat geval voldoende waterberging te waarborgen, hanteren Waterschappen normen ter compensatie van de aanleg van extra verhard oppervlak. Bijvoorbeeld dat een toename van zoveel m² verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden door een toename van zoveel m³ waterberging. Naast de kwantitatieve aspecten, dient er in het geval van een ruimtelijk plan ook aandacht besteed te worden aan de kwalitatieve effecten op het watersysteem. Het instrument dat hiervoor ontwikkeld is, is de Watertoets. De Watertoets komt voort uit het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water en berust op twee cruciale uitgangspunten:

1. *Standstill beginsel*: negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen. Uitgangspunt is dat ieder gebied moet voldoen aan de inundatienorm: de wettelijke veiligheidsnorm aangegeven als de gemiddelde kans per jaar op wateroverlast door hevige neerslag. Ook mag een verandering niet tot grotere afvoer naar andere gebieden leiden (afwentelen). Daarnaast moet worden tegengegaan dat de nog beschikbare ruimte in het watersysteem door ruimtelijke ontwikkelingen geleidelijk aan steeds kleiner wordt (normopvulling).
2. *Verbetering*: in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen, die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

5.1. Beleid

Op verschillende bestuursniveaus zijn beleidsnota's verschenen die zich richten op een (zowel kwalitatief als kwantitatief) duurzaam waterbeheer. Op het hoogste niveau zijn de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Nationaal Waterplan (NW) richtinggevend. Op een lager schaalniveau zijn het beleid van het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Noordwijk met name relevant voor het plangebied. Dit beleid is in lijn met, en in aanvulling op, de plannen die Rijk en provincies hebben op het gebied van waterbeheer. Derhalve wordt hier alleen kort ingegaan op de hoofdpunten uit het beleid van het Hoogheemraadschap en de gemeente.

Waterbeheerplan 5: Waardevol Water

Voor de planperiode 2016-2021 zal het Waterbeheerplan 5 (WBP5) van het Hoogheemraadschap van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft het Hoogheemraadschap aan wat de ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. In het WBP5 staat samenwerken met de omgeving aan water centraal. Het Hoogheemraadschap van Rijnland wil samen met de omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer. De vier hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water, gezond water en de waterketen.

Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen.

Bij voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil het hoogheemraadschap van Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer

lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen. Gezond water is de zorgplicht om het water schoon zoals past bij de functie van het water te houden. Wat betreft de waterketen, zijnde afvalwater, wordt dit optimaal gezuiverd en onttrokken grondstoffen worden hergebruikt.

Keur Hoogheemraadschap van Rijnland

Per 1 juli 2015 is een nieuwe Keur en de daarbij horende uitvoeringsregels in werking getreden. De Keur is benodigd vanuit de Waterwet. Daarin zijn vastgelegd de bevoegdheden en taken van het hoogheemraadschap, zijnde de zorg voor het watersysteem, de zorg voor het zuiveren van afvalwater, de zorg voor andere waterstaatsaangelegenheden en waterbeheer. De Keur dient tevens ter invulling van deze doelstellingen, te weten: voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen, en vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Samengevat maakt de Keur en uitvoeringsregels het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor: waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden), watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat ge- en verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunning plichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Uitvoeringsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van het Hoogheemraadschap van Rijnland nader uitgewerkt.

Handreiking Watertoets

Om te kunnen borgen dat gemeenten bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen of het verlenen van omgevingsvergunningen ter afwijking van een bestemmingsplan worden gehouden aan de regels uit de Keur, is in artikel 3.1.1 Bro de verplichting opgenomen voor gemeenten om nieuwe bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en omgevingsvergunningen ter toetsing aan het waterschap voor te leggen. Deze toets wordt ook wel de 'Watertoets' genoemd. De Handreiking Watertoets, die in december 2011 door het Hoogheemraadschap is vastgesteld, bevat richtlijnen over de waterparagraaf in ruimtelijke besluiten en de manier waarop deze wordt getoetst door het waterschap.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland biedt gemeenten de gelegenheid de planeigenschappen op een digitaal formulier in te vullen, waarna een digitale watertoets moet uitwijzen of het bestemmingsplan, het wijzigingsplan of de omgevingsvergunning een 'groot waterbelang' omvat en ook feitelijk contact met de afdeling plantoetsing van het hoogheemraadschap dient te worden opgenomen.

Riolering en afkoppelen

Overeenkomstig het rijksbeleid geeft Rijnland de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. De voorkeursvolgorde voor de omgang met afvalwater houdt in dat het belang van de bescherming van het milieu vereist dat:

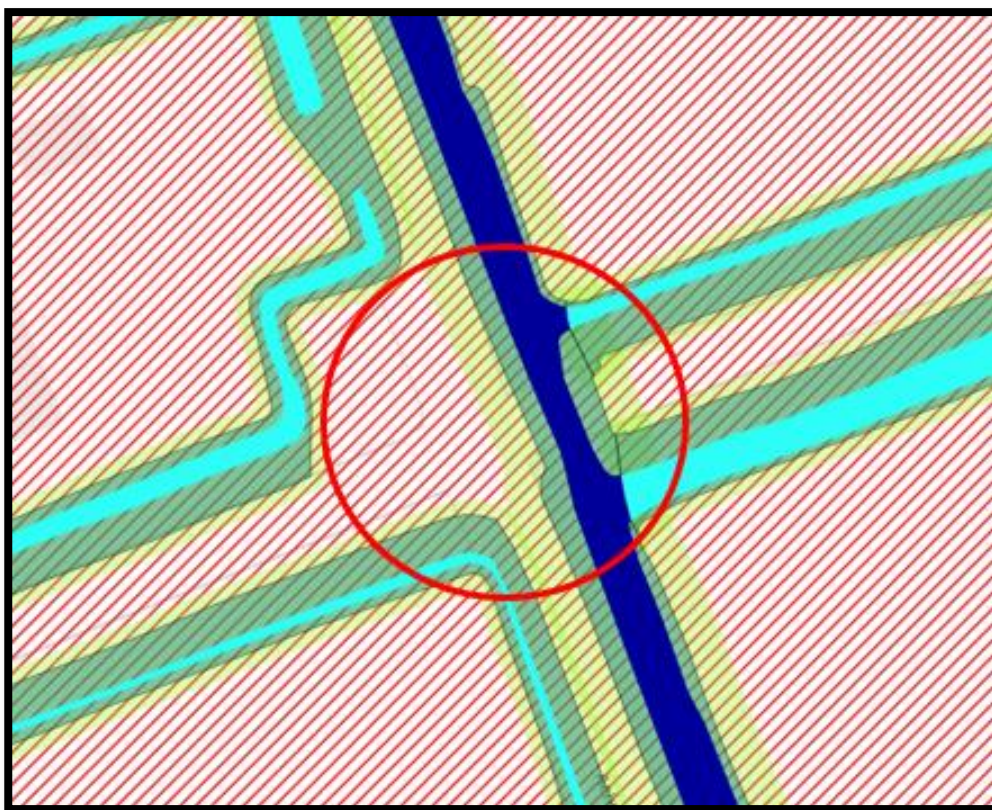
- a) het ontstaan van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- b) verontreiniging van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- c) afvalwaterstromen gescheiden worden gehouden, tenzij het niet gescheiden houden geen nadelige gevolgen heeft voor een doelmatig beheer van afvalwater;

- d) huishoudelijk afvalwater en afvalwater dat daarmee wat biologische afbreekbaarheid betreft overeenkomt, worden ingezameld en naar een afvalwaterzuiveringsinrichting getransporteerd;
- e) ander afvalwater dan bedoeld in onderdeel d:
 - zo nodig na zuivering bij de bron, wordt hergebruikt;
 - lokaal, zo nodig na retentie of zuivering bij de bron, in het milieu wordt gebracht.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal moet staan.

5.2 Beoordeling planvoornemen

In verband met de aanpassingen, is er reeds contact geweest met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Uit de vergunningscheck van het hoogheemraadschap blijkt dat er voor de activiteit bouwen en verharding aanbrengen, geen juridische verplichting voortvloeien. Het plan ligt niet in een gebied met een kern- of beschermingszone en/of kwetsbaar gebied zoals blijkt uit onderstaande figuur. Uit de legger oppervlakte water volgen ook geen strijdigheden.



Figuur 7 Legger primaire kering kust - Hoogheemraadschap van Rijnland

Tabel 3 Berekening watercompensatie

<i>Watercompensatie N231a Achttienkavels</i>		
<i>Verwijderen verharding</i>	1515	m2
<i>Nieuwe verharding</i>	2936	m2
<i>Vershil (nieuw - verwijderen)</i>	1421	m2
<i>Watercompensatie 15% van verschil</i>	213	m2
<i>Dempen watergangen</i>	1392	m2
<i>Nieuwe watergangen</i>	1606	m2
<i>Compensatie maatregel wateroppervlak</i>	214	m2
<i>Positief saldo</i>	1	m2

Als gevolg van het planvoornemen zal er per saldo 1421 m² verharde oppervlakte worden toegevoegd. Uit de bovenstaande berekening blijkt dat er 213 m² oppervlaktewater gecompenseerd dient te worden volgens de regels van het Hoogheemraadschap. Om tot een compensatie te komen zijn er afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap van Rijnland Binnen het ontwerp is ruimte voor 214 m² oppervlaktewater. Dit komt doordat er in de nabijheid van het plangebied een nieuwe watergang wordt gerealiseerd. Hiermee is er per saldo een toename van het wateroppervlakte. Hiermee wordt voldaan aan de regels van het Hoogheemraadschap van Rijnland. In de bijlage is het ontwerp van de rotonde opgenomen. Daarin is te zien waar de watergangen worden toegevoegd.

Conclusie Watertoets

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. Door de onderlinge afspraken met het Hoogheemraadschap van Rijnland wordt er voldoende water binnen het plangebied gecompenseerd.

6. Archeologie, cultuurhistorie

6.1. Archeologie

Nederland heeft zich in 1992 in Europees verband gecommitteerd aan het Verdrag van Valetta (Malta). Dit verdrag heeft als doel de bescherming van het archeologisch erfgoed van Europa te bevorderen. In aansluiting op dit verdrag is in Nederland op 1 september 2007 de nieuwe Wet op de archeologische monumentenzorg van kracht geworden. Deze is per 1 juli 2016 met grote delen van de Monumentenwet opgegaan in de Erfgoedwet. Dit is sindsdien de wet voor behoud en beheer van cultureel erfgoed.

De belangrijkste artikelen uit het Verdrag van Malta zijn in de Nederlandse wetgeving overgenomen, te weten:

- het archeologisch erfgoed dient zo veel mogelijk ter plaatse te worden behouden;
- het archeologisch erfgoed dient in de ruimtelijke belangenafweging te worden betrokken;
- de verstoorder (lees: de initiatiefnemer) is verantwoordelijk voor het vroegtijdig uitvoeren van archeologisch onderzoek alsmede de financiering van dit onderzoek.

In opdracht van Provincie Zuid-Holland heeft IDDS Archeologie in mei 2017 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de N231. De aanleiding voor dit onderzoek is onderhoud aan de N231a tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop. Bij dit grootschalig onderhoud worden langs het gehele tracé onder meer een fietspad verbreed, een fietsbrug, bruggen en een duiker vervangen, alsmede een nieuwe rotonde aangelegd. Deze werkzaamheden hebben plaats in verschillende deelgebieden van het tracé.

Het plangebied van de rotonde ligt in een deel van Alphen aan den Rijn/Nieuwkoop dat op basis van de bestemmingsplannen een dubbelbestemming Waarde-Archeologie (Waarde 2-4) heeft gekregen. Het archeologisch rapport geeft de archeologische verwachting van het totale gebied. Omdat de precieze diepte van de bodemverstoring die per ingreep binnen het plangebied optreedt onbekend is, wordt er in dit rapport gerekend met de grootte van de kans dat er bij de ingreep verstoring van archeologische resten optreedt. Ingrenen waarvan van te voren wordt verwacht dat de ingreep niet tot een verstoringsdiepte zal plaatsvinden waarbij archeologie in gevaar komt worden met een lage kans aangegeven in de tabel. Ingrenen met een hoge kans worden getoetst aan het verwachtingsmodel, waarbij er per ingreep zal worden geëvalueerd of er (vervolg)onderzoek noodzakelijk is.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied is gelegen op meerdere geomorfologische eenheden te weten van west naar oost een rivier-inversierug, een rivierkomvlakte, een ontgonnen veenvlakte en een vlakte van getij-afzettingen met daarin (resten van) een getij-inversierug, een lage veenrest-dijk en bebouwing. Op basis hiervan kunnen in het plangebied verschillende archeologische niveaus voorkomen, daterend, afhankelijk van de locatie binnen het plangebied, tot het Neolithicum-Nieuwe Tijd. Eventuele verstoringen die kunnen voorkomen in het plangebied zijn onder andere vroegere activiteiten als veenontginning, spoorbaan- en wegaanleg en bijkomende verstoringen, en in de dorps- en stadcentra de vroegere en huidige bebouwing.

Met uitzondering van één ingreep bleek geen van de ingrenen met hoge verstoringsverwachting de vrijstellingsgrenzen te overschrijden. De enige ingreep die dus wel vervolgonderzoek zou kunnen krijgen (verwijdering van een pechhaven) vindt echter plaats op een plek waar al verstoring in de ondergrond aanwezig is.

Gelet op de verwachting ter plekke van de nieuwe rotonde, geldt een lage archeologische verwachting, zo blijkt uit tabel 2 uit de bijlage Archeologie. Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt derhalve geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te laten voeren.

De “Rapportage betreffende een verkennend bodemonderzoek N231a, Aarlanderveen Gemeente Alphen aan den Rijn” met als projectnummer 51050317 is als losse bijlage aan dit document toegevoegd.

6.2. Cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6, lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht om in het proces tijdig rekening te houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. Op de planlocatie is geen dubbelbestemming aangaande een cultuurhistorische vrijwaringszone (bijvoorbeeld van een molenbiotop) van toepassing.

Conclusie Archeologie en Cultuurhistorie

Gelet op bovenstaande bevindingen gelden er vanuit archeologisch en cultuurhistorisch oogpunt geen belemmeringen voor het planvoornemen.

7. Conventionele Explosieven

Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn als gevolg van oorlogshandelingen grote hoeveelheden aan conventionele explosieven op of in de bodem geraakt. Het betreft hier blindgangers, weigeraars en munitie hetgeen door het Duitse leger of de geallieerde strijdkrachten is achtergelaten, afgeworpen dan wel gedumpt. Ondanks het feit dat de Tweede Wereldoorlog meer dan 70 jaar geleden is beëindigd, worden jaarlijks nog steeds relatief grote hoeveelheden aan conventionele explosieven uit de bodem verwijderd en vernietigd.

Artikel 4.10 van het Arbeidsomstandighedenwet heeft betrekking op werkzaamheden in relatie tot conventionele explosieven, zoals het opsporen, detecteren, lokaliseren, identificeren, tijdelijk veiligstellen en het overdragen. In het tweede lid van artikel 4.10, wordt gesteld dat een bedrijf dat zich bezighoudt met de voorgenoemde werkzaamheden in het bezit moet zijn van een procescertificaat 'Opsporen Conventionele Explosieven' (WSCS-OCE).

Om te bepalen of er zich mogelijk conventionele explosieven in de bodem van het percelen rondom de nieuwe rotonde bevinden, heeft een inventarisatie plaatsgevonden van oorlogshandelingen rondom het gehele traject van de provinciale weg waar het onderhoud plaats zal vinden. Het onderzoek is uitgevoerd door T&A Survey in opdracht van de provincie Zuid-Holland.

De inventarisatie heeft feiten opgeleverd die de aanwezigheid van explosieven deed vermoeden. Analyse van deze feiten heeft echter tot de conclusie geleid dat ze niet (meer) in het onderzoeksgebied te verwachten zijn. Het onderzoeksgebied is daarmee onverdacht gebied. Grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied kunnen op reguliere wijze worden uitgevoerd.

De rapportage 'Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven ter plaatse van de N231a tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop' is als bijlage opgenomen bij deze toelichting.

Conclusie Archeologie, Cultuurhistorie en Conventionele explosieven

Geconcludeerd wordt dat het aspect conventionele explosieven geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

8. Uitvoerbaarheid

8.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning, die op grond van de afwijking van het bestemmingsplan de uitgebreide procedure kent. Op grond van artikel 2.12 van de Wabo is op de voorgenomen planontwikkeling afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit houdt in dat het ontwerpbesluit zes weken ter inzage wordt gelegd. Iedereen kan mondeling of schriftelijk een zienswijze indienen betreffende het ontwerpbesluit. Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging wordt beslist over de vaststelling.

De omgevingsvergunning wordt door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nieuwkoop behandeld. Zij zullen dit ook doen voor de gronden die in de gemeente Alphen aan den Rijn liggen. Dit is besloten in goed overleg tussen de beide gemeenten.

Participatie

Er is door de initiatiefnemers uitgebreid de tijd genomen om tot een ontwerp te komen welke door de omgeving gedragen wordt. De direct aanwonenden en grondeigenaren zijn middels keukentafelgesprekken betrokken geweest bij het ontwerp. Dit heeft geleid tot aanpassingen van het eerste schetsontwerp. Conform de afspraak wordt de groeninrichting nog vormgegeven.

Daarnaast zullen de hierboven beschreven wettelijke termijnen voor inspraak gehanteerd worden, waardoor eenieder de mogelijkheid krijgt om de plannen in te zien en een zienswijze kan indienen.

8.2. Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat overeenkomstig Hoofdstuk 6 in de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken (bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut) en de plankosten, deze verhaald moeten kunnen worden op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. De kosten voor de hiervoor beschreven gewenste ontwikkeling en eventuele daaruit voortvloeiende planschadeclaims komen in zijn geheel voor rekening van de initiatiefnemer. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

8.3. Eindconclusie

Geconcludeerd kan worden dat het project, in overeenstemming met de in de voorgaande hoofdstukken gegeven omschrijving van het project en projectgebied, zowel ruimtelijk als milieuhygiënisch inpasbaar is en geen onaanvaardbare negatieve effecten heeft op de in de omgeving aanwezige waarden en belangen.

Er zijn naar onze mening geen zwaarwegende bezwaren aan te voeren tegen de realisatie van het plan.

IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
Noordwijk (ZH)

8. Bijlagen

Bijlage 1:	Notitie Verkeerskundige effecten rotonde Achttienkavels
Bijlage 2:	Akoestisch onderzoek
Bijlage 3:	Luchtkwaliteit
Bijlage 4:	Stikstofdepositie rapport
Bijlage 5:	AERIUS-berekening
Bijlage 6:	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 7:	Ecologisch rapport
Bijlage 8:	Ontwerp rotonde
Bijlage 9:	Archeologisch rapport
Bijlage 10:	Historisch vooronderzoek explosieven