

Strijen

Randweg



bestemmingsplan

Strijen

Randweg

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0167.0000-0001

projectnummer:

211.13713.00

opdrachtleider:

mw. I. de Feijter

planstatus

datum:

14-08-2009

27-11-2009

30-03-2010

status:

voorontwerp

ontwerp

vastgesteld



toelichting

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding en doel	3
1.2. Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3. Vigerende regeling	3
1.4. Leeswijzer	4
2. Beleidskader	5
2.1. Inleiding	5
2.2. Rijksbeleid	5
2.3. Provinciaal en regionaal	6
2.4. Gemeentelijk	9
2.5. Conclusie	9
3. Huidige situatie en ontwikkelingen	11
3.1. Huidige situatie	11
3.2. Probleemanalyse	12
3.3. Doelstelling	13
3.4. Opzet	13
4. Toetsing en onderzoek	17
4.1. Milieueffectrapportage	17
4.2. Landschap	17
4.3. Verkeer	18
4.4. Wegverkeerslawaaï	22
4.5. Bodemkwaliteit	28
4.6. Luchtkwaliteit	28
4.7. Externe veiligheid	30
4.8. Kabels en leidingen	30
4.9. Ecologie	30
4.10. Stiltegebieden	35
4.11. Waterhuishouding	36
4.12. Archeologie	39
5. Juridische planbeschrijving	41
5.1. Inleiding	41
5.2. Wijze van bestemmen	41
5.3. Planregels	41
5.3.1. Inleidende regels	41
5.3.2. Bestemmingsregels	41
5.3.3. Algemene regels	42
5.3.4. Overgangs- en slotregels	42
6. Uitvoerbaarheid	45
6.1. Economische uitvoerbaarheid	45
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45

Bijlage:

1. Voortoets Natuurbeschermingswet.

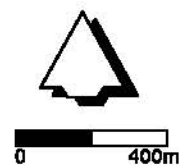


0QR2-fg1

Figuur 1.1: Ligging plangebied

legenda

ligging plangebied



1.1. Aanleiding en doel

De gemeente Strijen wil om de kern Strijen een nieuwe randweg realiseren om zo een structurele oplossing te bieden voor de verkeersproblemen in Strijen. De aanleg van deze randweg is niet in overeenstemming met de vigerende bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan is noodzakelijk om de aanleg van de randweg juridisch-planologisch mogelijk te maken.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied betreft uitsluitend het beoogde wegtracé, inclusief de aansluitingen op de bestaande infrastructuur en bijbehorende groenstroken en waterpartijen. Het gaat hierbij voornamelijk om de gronden gelegen in het landelijk gebied, ten zuiden van Land van Essche (het woongebied aan de zuidkant van de kern tussen de Schenkeldijk en de Weelsedijk) en ten oosten van de dorpskern Strijen. Het tracé loopt van de Weelsedijk naar de Edisonweg. In figuur 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven.

In de omgeving van en in aansluiting op het plangebied wordt thans een aantal andere bestemmingsplannen opgesteld. Zo worden momenteel de bestemmingsplannen voor de wijk Land van Essche geactualiseerd. Ook wordt voor de afronding van de wijk Land van Essche het bestemmingsplan Land van Essche III voorbereid en wordt voor het buitengebied eveneens een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.3. Vigerende regeling

Binnen het plangebied vigeert grotendeels het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied' (na 6^e herziening). Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 27 november 1979 en is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 26 mei 1981. De 6^e herziening is door de gemeenteraad vastgesteld op 29 maart 1994 en is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 15 november 1994. De 6^e herziening is onherroepelijk geworden op 4 september 1997.

Ter plaatse van de aansluiting op het bedrijventerrein vigeert voorts het bestemmingsplan Langs de Trambaan uit 1999.

Tot slot vigeert ter plaatse van de aantakking op de oostzijde van de kern (Sportlaan) het bestemmingsplan Dorp III uit 2000.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komt allereerst het beleidskader aan bod. In hoofdstuk 3 is de ruimtelijke analyse van het plangebied opgenomen. Voorts worden de sectorale aspecten beschreven in hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk wordt ingegaan de milieueffecten en het landschap. Daarnaast komen de aspecten verkeer, wegverkeerslawaaï, bodemonderzoek, luchtkwaliteit, externe veiligheid, kabels en leidingen, ecologie, stiltegebieden, water en archeologie aan bod. In hoofdstuk 5 is de juridische planbeschrijving weergegeven waarin de wijze van bestemmen uiteen wordt gezet. Tevens wordt artikelsgewijs een beschrijving gegeven van de planregels en de bestemmingen. Hoofdstuk 6 behandelt tot slot de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

2.1. Inleiding

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Deze gaat uit van een scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid wordt opgenomen in structuurvisies. Normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of in algemene regels die overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen.

Streekplannen en planologische kernbeslissingen zijn vanaf 1 juli 2008 gelijkgesteld aan structuurvisies. Het overgangsrecht van de Wro regelt dat concrete beleidsbeslissingen van rijk en provincie overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. De Nota Ruimte bevat geen concrete beleidsbeslissingen. De inhoud van het bestemmingsplan moet echter nog steeds in overeenstemming zijn met de Nota Ruimte en het provinciale ruimtelijke beleid. In dit hoofdstuk wordt hierop nader ingegaan. De provincie Zuid-Holland is overigens bezig met het opstellen van een structuurvisie.

Het Rijk werkt momenteel aan een vertaling van hun beleid in algemene regels: de AMvB Ruimte. Hiermee wordt in dit bestemmingsplan geen rekening gehouden. De provincie Zuid-Holland is bezig met het opstellen van een provinciale ruimtelijke verordening. Die regels moeten vervolgens worden doorvertaald in bestemmingsplannen.

Verder dient het bestemmingsplan ook getoetst te worden aan datgene wat in de Nota Ruimte en het streekplan is opgenomen, aangezien hiervoor nog geen structuurvisies zijn opgesteld.

2.2. Rijksbeleid

Nota Ruimte

In deze rijksnota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

De Hoeksche Waard is aangewezen als nationaal landschap. Binnen nationale landschappen zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt.

Binnen nationale landschappen is ruimte voor ten hoogste de eigen bevolkingsgroei (migratiesaldo-nul) en ruimte voor de aanwezige regionale en lokale bedrijvigheid. Provincies en gemeenten maken afspraken over aard en omvang van locaties. Grootschalige verstedelijking, bedrijventerreinen, glastuinbouwlocaties en infrastructuur zijn in beginsel niet toegestaan.

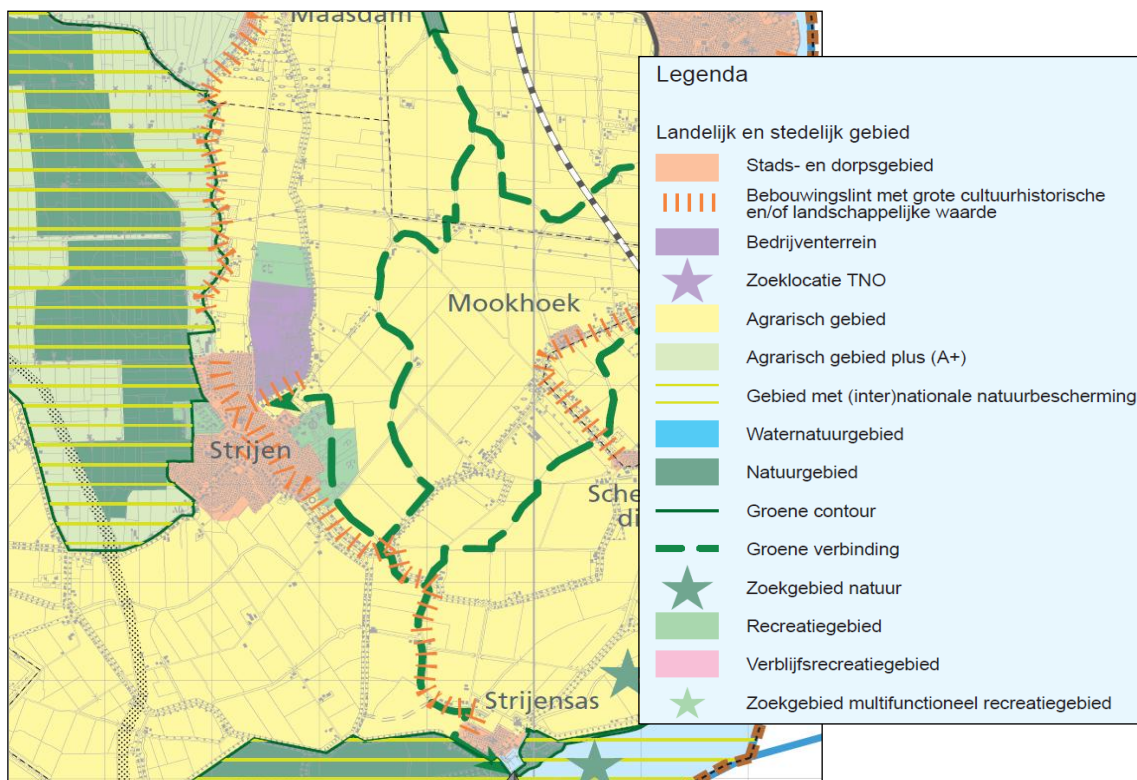
2.3. Provinciaal en regionaal

Streekplan Zuid-Holland Zuid, Hoeksche Waard (2007)

Op 31 januari 2007 is de herziening streekplan Zuid-Holland Zuid, Hoeksche Waard, vastgesteld door Provinciale Staten. Met deze herziening is voor de gehele Hoeksche Waard het Streekplan Zuid-Holland Zuid uit 2000 vervangen. De aanleiding om het streekplan Zuid-Holland Zuid van 2000 voor het deelgebied Hoeksche Waard te herzien, ligt in het afsprakenkader Ontwikkelingsperspectief Hoeksche Waard uit 2004 en de veranderingen daarin als gevolg van de planologische kernbeslissing Nota Ruimte. Door het Rijk is de Nota Ruimte vastgesteld waarin de Hoeksche waard is aangewezen als nationaal landschap, welke door de provincie Zuid-Holland als zodanig definitief begrensd moet worden in een streekplan. Met de streekplanherziening Zuid-Holland Zuid, Hoeksche Waard, wordt hieraan voldaan. In dit streekplan is de gehele Hoeksche Waard aangeduid als nationaal landschap, met uitzondering van het tracé voor A4-zuid.

Als gevolg van de streekplanherziening wordt het werend huisvestingsbeleid voor de Hoeksche Waard uit het streekplan Zuid-Holland Zuid vervangen door het voor het nationaal landschap geldende woningbouwbeleid van binnenlands migratiesaldo-nul. Dit betekent dat er sprake is van een terughoudend verstedelijkingsbeleid en de wens tot concentratie in of aan bestaand stedelijk gebied. Binnen nationale landschappen zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt.

In figuur 2.1 is een uitsnede opgenomen van de herziening van het streekplan. Het plangebied is in het streekplan grotendeels aangeduid als agrarisch gebied. Het plangebied doorkruist een bebouwingslint met grote cultuurhistorische en/of landschappelijke waarde. Het gaat hier om de Schenkeldijk. Daarnaast wordt ook een groene verbinding gekruist. Het plangebied raakt aan het gebied dat is aangeduid als recreatiegebied (bos van Staatsbosbeheer) en komt uit in het gebied dat staat aangegeven als bedrijventerrein.



Figuur 2.1 Uitsnede streekplan

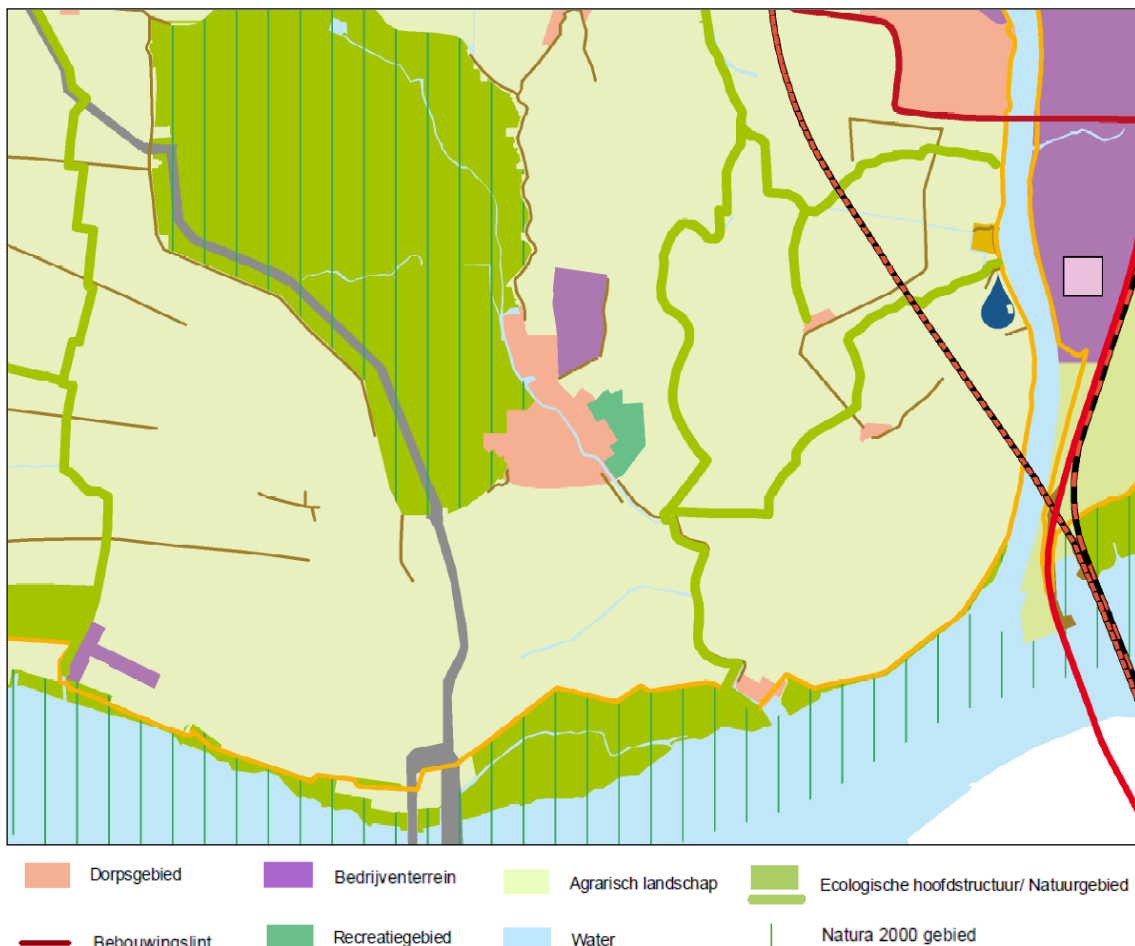
Provinciale structuurvisie

Per 1 juli 2008 geldt de Wet ruimtelijke ordening. Deze wet verplicht de provincie, ten behoeve van een goede provinciale ruimtelijke ordening, voor haar totale grondgebied een structuurvisie op te stellen.

De provinciale structuurvisie bevat de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen die op provinciaal niveau van belang zijn en de hoofdzaken van het door de provincie te voeren ruimtelijk beleid. De provincie heeft het ontwerp van de provinciale structuurvisie genaamd 'Visie op Zuid-Holland' bekend gemaakt. De Visie op Zuid-Holland heeft vijf integrale hoofdpunten:

- een concurrerend en aantrekkelijk internationaal profiel;
- een duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- een divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- stad en land verbonden en een vitaal;
- een divers en aantrekkelijk landschap.

In figuur 2.2 is een kaartfragment opgenomen van de functiekaart van de structuurvisie. Uit dit fragment blijkt dat een deel van het landelijk gebied aan de oostzijde wordt aangemerkt als recreatieterrain (donkergroen gebied). Het betreft het bos van Staatsbosbeheer. De randweg komt om dit gebied heen te liggen.



Figuur 2.2 Fragment functiekaart provinciale structuurvisie

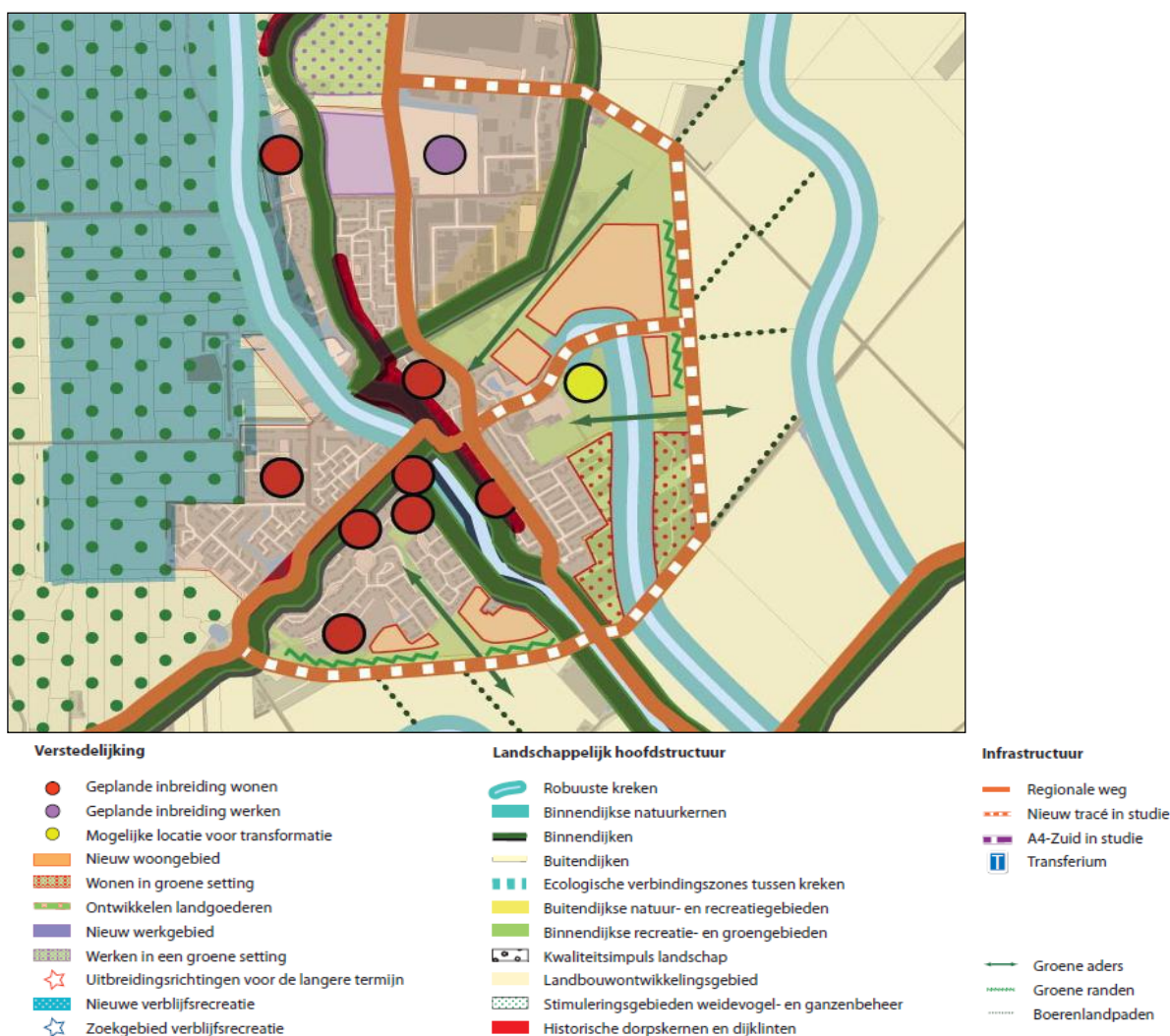
In de structuurvisie wordt aangegeven dat bij het inrichten van het stedelijk en landschappelijk netwerk (zoals infrastructuur) rekening wordt gehouden met de mogelijkheden die ondergrond, bodem en water op de lange termijn bieden. Bij de planontwikkeling van de randweg is hiermee rekening gehouden. Hierop wordt in de toelichting nader ingegaan.

Verder wordt aangegeven dat de bereikbaarheid moet worden verbeterd. Hiervoor is een aantal concrete infrastructurele projecten genoemd die in het algemeen van provinciaal belang zijn. De randweg om Strijen komt hierbij niet voor. De realisering van de randweg is echter van lokaal belang, waardoor de provinciale structuurvisie deze niet in de weg staat.

Structuurvisie Hoeksche Waard

Met de Structuurvisie Hoeksche Waard laat de regio (bestaande uit vijf gemeenten) zien wat haar visie is op de toekomst. In de Structuurvisie wordt een visie gegeven op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio tot 2030. Doel is de gelijktijdige versterking van de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de economische vitaliteit van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard. De Structuurvisie is in het voorjaar van 2009 definitief vastgesteld door de vijf gemeenteraden.

De beoogde randweg is in deze structuurvisie opgenomen.



Figuur 2.3 Ontwikkelingsbeeld Strijen (ontwerp Structuurvisie Hoeksche Waard)

2.4. Gemeentelijk

Verkeersplan

Voor de kern Strijen is een actualisatie van het verkeerscirculatieplan en wegcategoriseringsplan opgesteld door Grontmij: 'Verkeersplan Strijen 2008' (vastgesteld 21 april 2009). In dit verkeersplan wordt de huidige situatie beschreven van de wegen- en ontsluitingsstructuur en wordt ingegaan op de nieuwe verkeerscirculatie en wegcategorisering, rekening houdend met de beoogde randweg. Dit verkeersplan vormt een belangrijke bron voor deze toelichting van het bestemmingsplan. Inhoudelijk wordt hier daarom niet verder ingegaan op het verkeersplan.

2.5. Conclusie

In diverse beleidsstukken is de randweg opgenomen, waardoor het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente de realisering niet in de weg staan. Wel is relevant dat de randweg komt te liggen in het Nationale Landschap Hoeksche Waard. In paragraaf 4.1 wordt nader gemotiveerd dat de randweg de kernkwaliteiten van dit Nationale Landschap niet aantast.

3. Huidige situatie en ontwikkelingen

11

3.1. Huidige situatie

Ontsluitingsstructuur

De ontsluitingstructuur van de kern Strijen kenmerkt zich als een radiaal gerichte structuur met drie belangrijke ontsluitingswegen. In figuur 3.1 zijn de doorgaande routes in de kern aangegeven.

Het zwaartepunt van de ontsluiting wordt gevormd door de Provinciale weg N491 (Trambaan) vanuit het noorden. In het zuidwesten vormt de Weelsedijk de ontsluiting vanuit het buitengebied. Deze weg dient ook als verbinding van en naar Numansdorp en de A29. In het zuidoosten vormen de Schelpweg en de Schenkeldijk de belangrijkste verbinding van en naar Mookhoek en Strijensas.

Door deze ontsluitingsstructuur wordt de kern Strijen belast met doorgaand verkeer op de routes van noord naar zuidwest en noord naar zuidoost (en vice versa). Dit doorgaande verkeer legt een claim op de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit op en langs deze routes die beide door het centrum van Strijen lopen.



Figuur 3.1 Huidige doorgaande routes

Bron: Grontmij 2008

De situatie in het centrum is zodanig dat een deel van het verkeer van en naar het zuidwesten niet via de Boompjesstraat, Oranjestraat en Trambaan rijdt, maar via de Leeuwerikstraat en Oude Bonaventurasedijk (de gestippelde route in figuur 3.1). Het smalle straatprofiel van de Boompjesstraat, het parkeren op de rijbaan en de genomen verkeersmaatregelen belemmeren de doorstroming. Hierdoor is een verschuiving ontstaan naar de route door de woonwijk.

Kenschets plangebied en omgeving

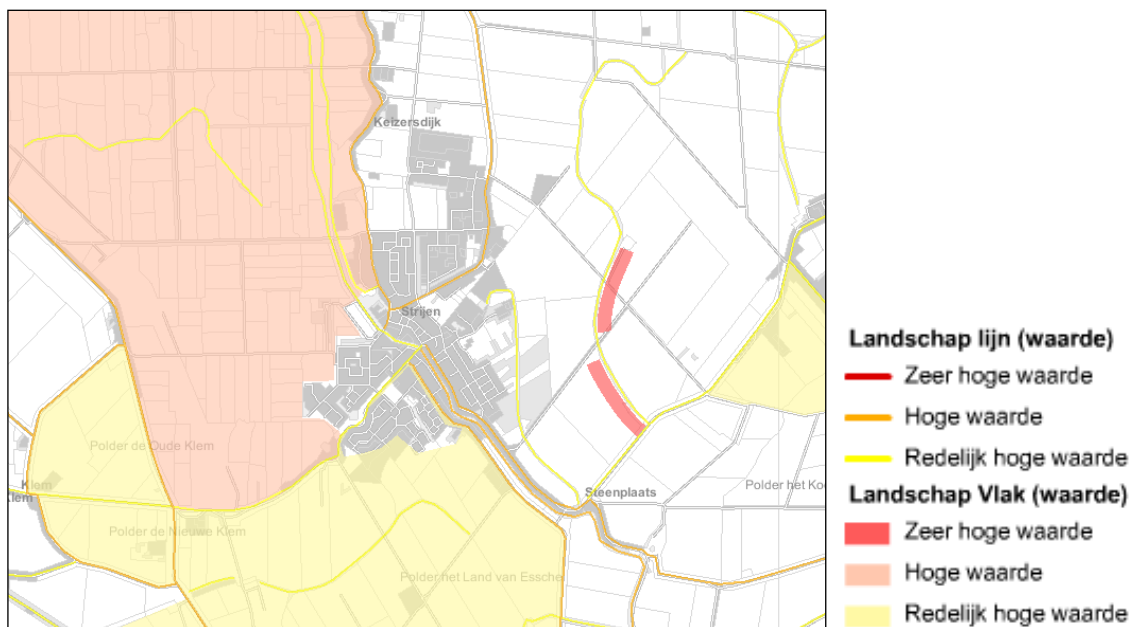
Het plangebied ligt aan de oostzijde op de grens van het bos van Staatsbosbeheer en het landelijk gebied en aan de zuidzijde op de overgang van de bebouwde kom (de wijk Land van Essche) naar landelijk gebied.

Het bos van Staatsbosbeheer wordt met name gebruikt voor extensieve recreatie (wandelen en fietsen).

De wijk Land van Essche is ontwikkeld in de jaren '90 en is de meest recente uitbreiding van de kern Strijen. Aan de zuidoostelijke zijde van deze wijk is de uitbreiding Land van Essche III in voorbereiding.

Het landelijk gebied van Strijen bestaat overwegend uit kleigronden, die hoofdzakelijk in gebruik zijn door de grondgebonden landbouw, met name akkerbouw. In en in de omgeving van het plangebied is een aantal landschappelijke waarden (openheid) en landschapselementen (dijken) aanwezig. In figuur 3.2 zijn de landschapswaarden volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland aangegeven.

Voor het gehele landelijk gebied van Strijen geldt dat sprake is van een kenmerkend landschappelijk contrast tussen het open agrarisch gebied en de meer verdichte dijken (laanbeplanting, lintbebouwing). De herkenbaarheid van het landschap wordt bepaald door de bochtige dijken met bebouwing/beplanting en de rationele, rechte verkaveling hierbinnen. Ook de situering van de bebouwing ten opzichte van de weg is beeldbepalend. De cultuurhistorische waarde komt tot uitdrukking in de historische (lintvormige) bebouwing en het ontginningspatroon.



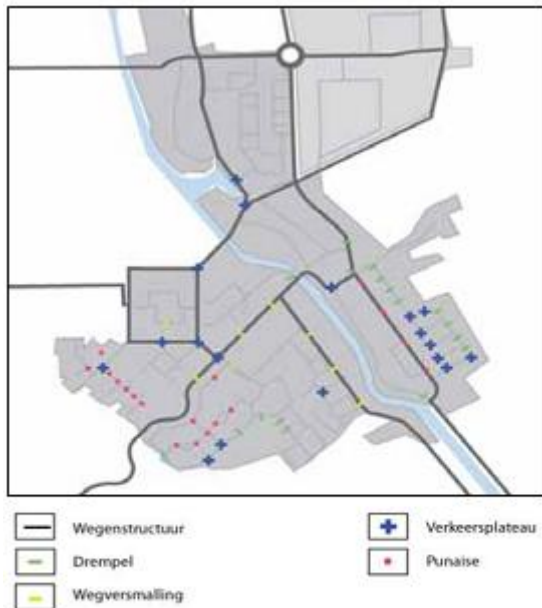
Figuur 3.2 Landschapswaarden

3.2. Probleemanalyse

In de kern Strijen is een aantal verkeersproblemen, te weten:

- hinder doorgaand verkeer door (het centrum van) de kern van Strijen;
- matige ontsluiting Land van Essche;
- sluiproutes in buitengebied.

Het doorgaand verkeer wordt als problematisch ervaren. In de kern zijn diverse aanpassingen gedaan in de verkeerscirculatie en er zijn verschillende verkeersmaatregelen getroffen (zie figuur 3.3). Deze aanpassingen bleken niet afdoende te zijn. Voor het centrum van Strijen wordt een centrumplan opgesteld om te komen tot een integrale stedenbouwkundige visie voor dit gebied. Voor de ontwikkeling van het centrumplan wordt de randweg als een stevig pluspunt gezien, aangezien de verkeersstromen aanzienlijk zullen verminderen.



Figuur 3.3 Overzicht verkeersmaatregelen

Bron: Grontmij 2008

De wijken Land van Essche I en II zijn op dit moment matig ontsloten. Ten zuiden van Land van Essche II wordt de kern van Strijen afgerond met een nieuwe woonwijk Land van Essche III. Het gaat hier om de bouw van circa 140 woningen. Voor een goede ontsluiting van de bestaande wijken en de nieuwe wijk, is een ontsluiting aan de zuidkant van de kern noodzakelijk.

Na het realiseren van de A. Voordendagbrug ten zuiden van Strijen, werd de route Wielweg-Land van Esscheweg-Schenkeldijk in toenemende mate door doorgaand landbouw- en vrachtverkeer gebruikt. Als gevolg daarvan ontstond overmatige slijtage van de Wielweg. Het waterschap Hollandse Delta overwoog om de Wielweg om die reden af te sluiten. Afsluiting van de Wielweg zou betekenen dat het vrachtverkeer weer de 'oude'

route Weelsedijk-Boompjesstraat-Molenstraat-Oranjestraat-Julianastraat zou moeten gaan gebruiken. In overleg met het waterschap werd destijds de mogelijkheid van de aanleg van een randweg als structurele oplossing voor de verkeersproblemen in het dorp geopperd. Hierbij speelde een belangrijke rol dat vanwege de ruilverkaveling zich een unieke mogelijkheid voordeed om het eigendom te verkrijgen van een deel van het tracé.

3.3. Doelstelling

Na verschillende onderzoeken heeft de gemeenteraad op 11 februari 1999 besloten dat de mogelijkheden voor de aanleg van de randweg verder uitgewerkt moeten worden. Met de aanleg van de randweg wordt beoogd:

- de verkeersveiligheid in met name de Boompjesstraat-Molenstraat-Oranjestraat te verbeteren door het verminderen van de verkeersintensiteit (onder andere vrachtverkeer);
- het mede daardoor aantrekkelijker maken van genoemde straten als woon-/winkelstraten;
- het realiseren van een (vervangende) ontsluiting voor de gerealiseerde woonwijken Land van Essche I en II en de nog te realiseren woonwijk Land van Essche III;
- het realiseren van een ontsluiting voor de in de toekomst ten oosten van de kern te realiseren nieuwe woonwijken.

3.4. Opzet

Voor de randweg is in 1998 onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Onderdeel van dit onderzoek was het uitwerken van een aantal knooppunten. Naar aanleiding van dit onderzoek is een tracé gekozen. In figuur 3.4 is het tracé van de beoogde randweg weergegeven. Het tracé komt te liggen aan de oostkant van Strijen en loopt van de Edisonweg naar de Weelsedijk. De randweg is niet alleen bedoeld voor doorgaand verkeer. Ook het herkomst- en bestemmingsverkeer gaan gebruikmaken van de randweg.



Figuur 3.4: Tracé

legenda
 — Tracé



Om die reden worden op diverse plaatsen ontsluitingen vanuit bestaande en nieuwe woongebieden gerealiseerd.

In figuur 3.4 zijn de belangrijkste aansluitingen weergegeven. Op het merendeel van deze aansluitingen worden voorzieningen getroffen in de vorm van rotondes. Daarnaast is een aantal aansluitingen op aanliggende erven en landbouwpercelen voorzien zonder nadere maatregelen.

Het tracé volgt grotendeels de bestaande landschapslijnen en daarmee de verkavelingsrichting van het landschap. Aan de zuidkant is dit mogelijk door de herverkaveling die hier heeft plaatsgevonden. Aan de zuidkant is één aansluiting richting de (toekomstige) wijk Land van Essche geprojecteerd.

Het tracé kruist de Strijense Haven haaks. Aan de oostkant hiervan komt een aansluiting op de Schelpweg. Het tracé volgt het tracé van de Moricaanseweg. Vanaf de Moricaanseweg buigt de beoogde randweg af naar het noorden, aan de rand van het bos van Staatsbosbeheer. Ten noorden hiervan komt een nieuwe aansluiting op de Sportlaan.

De randweg gaat verder naar het noorden, snijdt hier een aantal agrarische percelen en komt uit op de Broekseweg. De randweg eindigt op de Edisonweg in het bedrijventerrein.

Het oostelijke gedeelte van de randweg is niet toegankelijk voor landbouwverkeer en fietsverkeer. Landbouwverkeer en fietsverkeer wordt afgewikkeld over de Broekseweg en Moricaanseweg. Op het gedeelte net ten oosten van kruising van de Oud Bonaventurasedijk wordt de nieuwe randweg op de bestaande rijbaan geprojecteerd en komt er aan de noordzijde een parallelweg als verbinding tussen de Oud Bonaventurasedijk en de Broekseweg. Op deze wijze blijft de rijbaan zo ver mogelijk van de bebouwing langs de zuidzijde van de Broekseweg. Op het gedeelte net ten oosten van de kruising met de Schelpweg wordt de nieuwe randweg langs de noordzijde van de bestaande rijbaan van de Moricaanseweg geprojecteerd. De Moricaanseweg wordt dan als parallelweg gebruikt door landbouwverkeer en fietsverkeer.

Om het gebruik van de randweg te stimuleren en het doorgaande verkeer zoveel mogelijk uit de kern te weren, is het wenselijk dat niet alle bestaande 'invalswegen' van de kern aansluiten op de randweg. Het autoverkeer van en naar het buitengebied wordt zoveel mogelijk via de randweg afgewikkeld. Uit oogpunt van verkeersafwikkeling van het autoverkeer en de veiligheid voor overstekend fietsverkeer wordt uitgegaan van de volgende maatregelen:

- de Oud Bonaventurasedijk (zuidelijk van de randweg) wordt afgesloten voor autoverkeer; verkeer vanaf het noordelijke gelegen wegvak kan via de Edisonweg de kern inrijden;
- de Schenkeldijk (noordelijk van de randweg) wordt niet volledig aangesloten op de randweg. Het gedeelte noordelijk van de randweg biedt de mogelijkheid van 'rechtsaf in/uit'; het zuidelijk gedeelte biedt de mogelijkheid van rechtsaf de randweg op;
- de Weelsedijk (zuidelijk van de randweg) wordt afgebogen naar de zuidelijke randweg; autoverkeer vanaf de Weelsedijk wordt zoveel mogelijk via de randweg afgewikkeld.

4.1. Milieueffectrapportage

Beleid en normstelling

De Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994 maken onderscheid in:

- een mer-plicht voor plannen (planMER);
- een mer-(beoordelings)plicht voor projecten (projectMER).

Het doel van de milieueffectrapportages (planMER en projectMER) is ervoor te zorgen dat milieuaspecten volwaardig worden meegenomen in de besluitvorming.

Een milieueffectrapportage staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van de overheid over een plan of een project. Daarom is de planMER gekoppeld aan de besluiten van de overheid die het kader scheppen voor een mer-(beoordelings)plichtige activiteit en is de projectMER gekoppeld aan de besluiten van de overheid die de realisatie een mer-(beoordelings)plichtige activiteit direct mogelijk maken.

In bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage 1994 is aangegeven voor welk type activiteiten een planMER of projectMER moet worden opgesteld en in het kader van welk besluit deze verplichting geldt.

Onderzoek en conclusie

Op de vaststelling van een bestemmingsplan waarmee de aanleg van een randweg mogelijk wordt gemaakt kan de MER-plicht van toepassing zijn mits de activiteit, de aanleg van een weg, overeenkomt met de definities zoals die zijn opgenomen in bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage 1994. In dit geval wordt een randweg aangelegd met twee rijstroken over een lengte van circa 4,5 km. Op het zuidelijk deel geldt een maximumsnelheid van 60 km/h, op het oostelijke deel is dat 80 km/h. De bestaande infrastructuur wordt op de randweg aangesloten met gelijkvloerse kruisingen en rotondes. Het oostelijke deel is verboden voor langzaam verkeer, maar er kan een ontheffing worden verleend voor landbouwvoertuigen vanwege aanwezige aansluitingen op landbouwpercelen.

Gezien de kenmerken van de randweg hoeft voor het bestemmingsplan geen MER te worden opgesteld, omdat de activiteit die met het plan mogelijk wordt gemaakt niet overeenkomt met de definities uit het Besluit milieueffectrapportage.

4.2. Landschap

Kader

Het tracé van de nieuwe randweg loopt door het Nationale Landschap Hoeksche Waard. De kwaliteiten van dit Nationale Landschap mogen niet worden aangetast door de aanleg van de randweg. Deze kwaliteiten zijn aangeduid als:

- grote mate van openheid;
- polderpatroon;

- reliëf in de vorm van dijken en kreekruggen.

Het open zeekleilandschap wordt enerzijds gekenmerkt door het patroon van open polders omzoomd door smalle dijken met beplanting en soms lintbebouwing en anderzijds door de restanten van kreken met kreekruggen en veenresten met een onregelmatige strokenverdeling in het Oudeland van Strijen.

Motivering

Hoewel het besluit voor de aanleg van de randweg is genomen voordat het Nationaal Landschap was benoemd, is bij het ontwerp rekening gehouden met de kwaliteiten van het landschap om deze niet te verstoren. Zo wordt de randweg op het niveau van maaiveld aangelegd (geen ongelijkvloerse kruisingen), waardoor het landschap niet wordt aangetast. Aan de zuidzijde van de kern sluit de randweg aan om de kern, waardoor het een goede afronding hiervan vormt. De randweg kruist de Strijense Haven en daarmee een dijk met bijbehorende lintbebouwing haaks. Door de haakse kruising is het aantal woningen dat zal moeten verdwijnen beperkt tot één en wordt het karakter van het lint niet aangetast. De landschapslijn van de dijk wordt hiermee eveneens gerespecteerd.

Ten oosten van de kern Strijen komt de randweg op de grens van het bos van Staatsbosbeheer met het landelijk gebied. Door deze grens aan te houden, ondervindt het landschap hiervan geen schade. Verder naar het noorden, tot de aansluiting op de Broekseweg, doorsnijdt het tracé een aantal percelen, waardoor de verkaveling hier anders wordt. Uit de cultuurhistorische waardenkaart (zie figuur 3.2) blijkt echter dat dit gebied niet is aangeduid met een (hoge) waarde. Aangezien de infrastructuur niet verhoogd komt te liggen, wordt het landschap hierdoor niet aangetast. Verder naar het noorden volgt de randweg het tracé van de Broekseweg.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de randweg de waarden van het landschap niet aantast. Het Nationaal Landschap staat de realisering hiervan niet in de weg.

4.3. Verkeer

Autoverkeer

De randweg Strijen vormt een alternatieve verbinding voor zowel doorgaand verkeer binnen de kern Strijen als verkeer van en naar delen van de kern Strijen en de kernen Mookhoek en Strijensas. Zoals eerder reeds beschreven, voert in de huidige situatie de doorgaande route vanuit Numansdorp naar de N491 ten noorden van Strijen en het bedrijventerrein van Strijen door de kern en het centrum van Strijen. De Weelsedijk, Boompjesstraat, Molenstraat, Oranjestraat en Trambaan vormen in de huidige situatie de route door de kern Strijen, waarbij de route via de Leeuwerikstraat en de Oud Bonaventurasedijk (west) gebruikt wordt als sluiproute. De Oud Bonaventurasedijk sluit aan op de Trambaan. De Trambaan gaat over in de provinciale weg N491 en is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. De overige genoemde wegen binnen de kern zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h en hebben daardoor een verblijfsfunctie. Mede met het oog op de toename van verkeer als gevolg van diverse ontwikkeling en de te verwachten verkeersgroei (zoals Land van Essche III) neemt de verkeersdruk op de route door de kern steeds verder toe.

In 1999 besloot de gemeenteraad tot verdere uitwerking van de randweg als mogelijke oplossing voor bovengenoemde problematiek.

De randweg Strijen in de definitieve vormgeving is deels als erftoegangsweg en deels als gebiedsontsluitingsweg ontworpen. Het zuidelijk deel (tussen de Weelsedijk en de Schenkeldijk) wordt vormgegeven als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. Dit deel kent relatief veel aansluitingen en is nabij woonbebouwing gelegen. Bovendien wordt langs dit deel van de randweg de woonwijk Land van Essche III gerealiseerd.

Het oostelijk deel van de randweg is ontworpen als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h. Hier is slechts één aansluiting gepland (Sportlaan) en is geen woonbebouwing in de directe nabijheid gelegen. Bovendien zijn de verkeersintensiteiten op dit deel van de randweg het hoogst, omdat het meeste verkeer vanuit Strijen georiënteerd is op de noordelijk gelegen N491. De N491 sluit ter hoogte van Puttershoek aan op de N217 welke in westelijke richting aansluiting biedt op de A29 richting Rotterdam en in oostelijke richting aansluiting biedt op de A16 richting Rotterdam en Breda en richting Dordrecht.

De randweg Strijen verbetert de bereikbaarheid van de kern Strijen en zal de verkeersdruk binnen de kern verminderen. Hierdoor zal de leefbaarheid binnen de kern toenemen. Bovendien heeft de randweg een belangrijke functie in de verkeersontsluiting van bestaande en nieuwe woongebieden, zoals Land van Essche II en III en het bedrijventerrein van Strijen.

Langzaam verkeer

De randweg faciliteert in principe alleen een verbinding voor autoverkeer. De randweg ligt als een schil om de kern Strijen heen en is niet relevant voor doorgaand fietsverkeer vanwege de relatief grote omweg ten opzichte van de route door de kern. Bovendien zal verkeer vanuit Strijen of vanuit het buitengebied ten zuidoosten van Strijen en de kernen Mookhoek en Strijensas het bestaande fietsroutenetwerk blijven volgen en via de bestaande routes blijven rijden. Om deze reden worden geen fietsvoorzieningen langs de randweg gerealiseerd.

Het zuidelijk deel van de randweg wordt ontworpen als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. Ook dit deel van de randweg is niet relevant voor fietsverkeer, gezien de beschikbare alternatieve routes. De voorkeur wordt derhalve uitgesproken om dit deel van de randweg niet open te stellen voor fietsverkeer. Ter hoogte van de brug over de Strijense Haven wordt wel een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde gerealiseerd. Dit deel van de zuidelijke randweg is relevant voor fietsverkeer tussen de Schenkeldijk en de Schelpweg. Via de brug ontstaat een nieuwe fietsverbinding tussen beide wegen.

Het oostelijke deel van de randweg zal gesloten worden verklaard voor fietsverkeer. Wel lopen de Moricaanseweg en de Broekseweg deels als parallelroutes langs de randweg, waardoor fietsers deze routes kunnen blijven gebruiken. De randweg sluit aan op de bestaande Edisonweg. De Edisonweg beschikt over een vrijliggend fietspad.

Als gevolg van de randweg zal de verkeersintensiteit binnen de kern van Strijen afnemen. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor het verkeersveilig faciliteren van langzaam verkeer. Binnen de kern Strijen zijn geen vrijliggende fietspaden aanwezig, met uitzondering van het noordelijke deel van de Trambaan. Afname van de verkeersdruk is voor een verkeersveilige afwikkeling van fietsverkeer zeer wenselijk.

In verband met de verkeersveiligheid rondom het kruispunt Oud-Bonaventurasedijk/randweg en de omliggende percelen wordt de grens van de bebouwde kom zo'n 200 m ten oosten van dit kruispunt gesitueerd. Hierdoor bedraagt op dit deel van de randweg de maximumsnelheid 50 km/h.

Openbaar vervoer

Er zal geen openbaar vervoer via de randweg gaan rijden. Openbaar vervoer wordt binnen de kern Strijen afgewikkeld, om een zo goed mogelijke dekkingsgraad te kunnen bieden voor de woongebieden. Na aanleg van de randweg – bijvoorbeeld bij de aanbesteding van een nieuwe concessieovereenkomst – zal worden gezien of openbaar vervoer van de randweg gebruik kan maken.

Verkeerskundige analyse ontwerp randweg

De Grontmij heeft het Verkeersplan Strijen opgesteld, dat in 2009 is vastgesteld¹⁾. In dit Verkeersplan wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van de randweg binnen de kern en de verkeerstechnische uitwerking van de randweg. Verder worden de kruispuntontwerpen toegelicht en uitgewerkt. Hieronder wordt een korte samenvatting gegeven.

Varianten

Om de randweg aantrekkelijk te maken voor verkeer, zijn flankerende maatregelen binnen de kern Strijen noodzakelijk. Aangetoond is dat de route anders niet aantrekkelijk genoeg is voor met name doorgaand verkeer. In het Verkeersplan zijn diverse flankerende maatregelen onderzocht, van snelheidsbeperkende maatregelen tot het instellen van eenrichtingsverkeer of het afsluiten van wegvakken. Op basis van het Verkeersplan Strijen wordt variant 1 als basisvariant beschouwd. Variant 1 gaat uit van aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen binnen de kern Strijen. De verkeersintensiteiten bij de varianten 2, 3, 4 en 5 zijn gebaseerd op variant 1. De gemeente heeft gekozen voor variant 5, waarbij maatregelen worden voorgestaan om vracht- en landbouwverkeer op de doorgaande routes binnen de kern Strijen te weren, zoals inrijverboden voor doorgaand vracht- en landbouwverkeer. In tabel 4.1 is derhalve aangesloten bij de verkeersintensiteiten van variant 5, die gebaseerd zijn op variant 1. De verkeersintensiteiten op de randweg en de omliggende wegen worden in onderstaande tabel toegelicht voor de situatie zonder randweg, de referentiesituatie (met randweg, zonder flankerende maatregelen) en voor de gekozen variant 5.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten (werkdag) randweg

2020	zonder randweg	referentiesituatie	variant 5
Weelsedijk Zuid	3.800	2.800	2.400
Weelsedijk Noord/Boompjesstraat	4.400	3.700	3.100
Leeuwerikstraat	3.700	2.500	1.900
Oud Bonaventurasedijk (West)	6.800	5.500	3.400
Julianastraat	3.700	2.000	1.500
Schelpweg	3.400	1.900	1.800
Trambaan (zuid)	6.400	4.800	3.500
Trambaan (midden)	10.200	7.800	4.600
Trambaan (noord)	11.600	9.100	5.900
Edisonweg	2.600	5.400	8.200
N491	13.300	13.300	13.300
randweg Oost			
Oud Bonaventurasedijk - Sportlaan	-	3.900	7.100
Sportlaan - Schelpweg	-	3.800	6.800
randweg Zuid			
Schelpweg - Land van Esche III	-	2.800	5.400

1) Verkeersplan Strijen 2008, actualisatie verkeerscirculatieplan en wegencategoriseringsplan voor de kern Strijen, Grontmij, 21 april 2009.

2020	zonder randweg	referentiesituatie	variant 5
Land van Essche III - Wielweg	-	1.800	4.400
Wielweg - Weelsedijk	-	1.900	3.700

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de verkeersintensiteit in de referentiesituatie op alle wegen binnen de kern Strijen afneemt ten opzichte van de situatie zonder randweg. Toepassen van flankerende maatregelen en het weren van doorgaand vracht- en landbouwverkeer (variant 5) leidt tot een verdere (significante) verlaging van de verkeersintensiteit op de routes door de kern, met name op de Trambaan en tot een significante toename van het gebruik van de randweg.

De verkeersintensiteit op de Edisonweg neemt toe tot maximaal 8.200 mvt/etmaal. Dit leidt niet tot afwikkelings- of doorstromingsproblemen. Het voorrangregime op de Edisonweg wijzigt, waarbij verkeer op de Edisonweg voorrang heeft op verkeer vanaf de zijstraten. Verder beschikt de Edisonweg over een vrijliggend fietspad.

Weginrichting

De randweg wordt conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. Zoals eerder beschreven, wordt het zuidelijk deel als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/h vormgegeven. Het oostelijk deel wordt als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h vormgegeven. Een klein deel van de oostelijke randweg ligt binnen de bebouwde kom en heeft een maximumsnelheid van 50 km/h.

Kruispuntvormen oostelijke randweg

De oostelijke randweg sluit aan op de bestaande Edisonweg. De Edisonweg sluit middels een rotonde aan op de N491/Trambaan, waardoor de verkeersafwikkeling gewaarborgd is.

De kruispunten van de randweg zijn ontworpen op basis van het Handboek Wegontwerp (CROW). Op gebiedsontsluitingswegen verdienen rotondes de voorkeur. Het kruispunt met de Oud Bonaventurasedijk wordt vormgegeven als fietsoversteek. Het is niet mogelijk van de randweg direct de Oud Bonaventurasedijk te bereiken. De aansluiting Sportlaan wordt als rotonde vormgegeven, vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Ter hoogte van de Schelpweg en de Strijense Haven wijzigt de categorisering van de weg van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg. Het kruispunt Schelpweg/randweg wordt vormgegeven door middel van een rotonde. Hiermee wordt ook de functieovergang (gebiedsontsluitingsweg/erftoegangsweg) benadrukt. Middels de rotonde sluit het zuidelijk deel van de Schelpweg aan op de randweg. Het noordelijk deel sluit middels een T-aansluiting aan op het zuidelijk deel van de randweg, waarbij een voorrangskruispunt wordt toegepast. Fietzers steken ter hoogte van dit kruispunt de randweg over.

De zuidelijke randweg voert middels een brug over de Strijense Haven. Deze brug zal worden voorzien van een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde. Ter hoogte van de Schenkeldijk kunnen fietsers de randweg oversteken. De Schenkeldijk is slechts beperkt voor autoverkeer bereikbaar vanaf de randweg, waarbij de linksafbeweging vanaf de randweg en de Schenkeldijk niet mogelijk is.

Het kruispunt met de Hilsondusstraat (ter hoogte van Land van Essche III) wordt vormgegeven door middel van een rotonde. Dit kruispunt is van belang in de verkeersontsluiting van de bestaande woonwijk Land van Essche en de nieuw te realiseren woonwijk Land van Essche III. Vanuit verkeersveiligheids- en afwikkelingsoogpunt is gekozen voor een rotonde. Voor de aansluiting van de Hilsondusstraat (ter hoogte van Land van Essche II) op de rand-

weg is eveneens gekozen voor een rotonde. Via deze rotonde wordt ook verbinding geboden naar de Wielweg.

De Weelsedijk krijgt een beperkte aansluiting op de randweg, waarbij de linksafbeweging vanuit de richting Numansdorp naar de Weelsedijk niet mogelijk is. Hiertoe wordt het verkeer ontmoedigd via de kern Strijen te rijden. Bestemmingsverkeer kan gebruikmaken van andere aansluitingen op de zuidelijke randweg. Het kruispunt wordt als T-kruispunt vormgegeven.

Samenvatting en conclusie

Door de randweg wordt een verbinding buiten de kern Strijen om gerealiseerd, waardoor doorgaand verkeer niet meer door de kern rijdt en de verkeersdruk in de kern zal afnemen. De randweg is primair een verbinding voor autoverkeer. Faciliteiten voor fietsverkeer worden minimaal getroffen. Fietsverkeer zal in de nieuwe situatie de infrastructuur binnen de kern Strijen blijven gebruiken, waar als gevolg van de randweg, meer verkeersruimte zal ontstaan voor de fiets. Wel wordt in combinatie met de brug over de Strijense Haven een tweerichtingsfietspad voorzien, waardoor een verbinding ontstaat tussen de Schenkeldijk en de Schelpweg. Verder zal na aanleg van de randweg – bijvoorbeeld bij de aanbesteding van een nieuwe concessieovereenkomst – worden gezien of openbaar vervoer van de randweg gebruik kan maken.

Geconcludeerd wordt dat de ontsluiting en verkeerssituatie voor autoverkeer verbeterd als gevolg van de randweg. Binnen de kern zal de verkeersdruk afnemen, waardoor er meer verkeersruimte ontstaat voor langzaam verkeer.

De randweg zal worden vormgegeven op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de daarbij horende essentiële herkenbaarheidskenmerken. Kruispunten zullen zoveel mogelijk worden vormgegeven door middel van rotondes. Waar de geprognosticeerde verkeersbelasting laag is, volstaat een andere kruispuntvorm (Schelpweg, Schenkeldijk, Weelsedijk). Verder worden op diverse plaatsen fietsoversteeklocaties gerealiseerd, waarbij aandacht zal zijn voor verkeersveiligheid. Zo wordt op verschillende plaatsen een middeneiland toegepast. Door middel van de configuratie van de kruispunten zal autoverkeer zoveel mogelijk via de randweg worden geleid.

Geconcludeerd wordt dat de verkeersveiligheid voor de verschillende modaliteiten en de verkeersafwikkeling gewaarborgd is en op verschillende punten zal verbeteren.

4.4. Wegverkeerslawaaï

Beleid en normstelling

Langs alle wegen bevinden zich ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. In onderhavig plan is sprake van realisatie van de randweg. De randweg is grotendeels buitenstedelijk gelegen en is op basis van de Wgh gezoneerd.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg. Onder stedelijk gebied wordt verstaan: 'het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens' (artikel 1 Wgh).

De randweg heeft maximaal twee rijstroken en een buitenstedelijke ligging. De geluidszone bedraagt derhalve 250 m. Een klein deel van de randweg is binnenstedelijk gelegen en heeft een geluidszone van 200 m.

In de benadering van de noodzakelijke akoestische toetsing in het kader van een ruimtelijk plan, maakt de Wet geluidhinder onderscheid tussen verschillende situaties. In dit ruimtelijke plan is de volgende akoestisch relevante situaties aan de orde:

Nieuwe situatieonderzoek

Dit onderzoek heeft betrekking op de aanleg van de randweg Strijen.

Reconstructieonderzoek

Dit onderzoek richt zich op de realisatie van de aansluiting van de randweg Strijen op de Weelsedijk en de Edisonweg, alsmede op de aansluitingen op de randweg.

1. Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde. Voor nieuwe situaties (nieuwe wegen of nieuwe woningen) bedraagt deze 48 dB. Voor bestaande woningen kan dit anders liggen. In onderstaande tabel is een overzicht hiervan opgenomen.

Tabel 4.2 Geluidsnormen voor woningen

situatie	artikel Wet geluidhinder	voorkeursgrenswaarde	uiterste grenswaarde	hoogst toelaatbaar binnenniveau
nieuwe weg versus bestaande woning				
- buitenstedelijk	artikel 82 en artikel 83, lid 3	48 dB	58 dB	33 dB
- stedelijk	artikel 82 en artikel 83, lid 3	48 dB	63 dB	33 dB

In onderhavig plan wordt de randweg als nieuwe gezoneerde weg mogelijk gemaakt. De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de nieuwe randweg mag in principe niet worden overschreden. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt) en maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen, vliesgevels of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger).

Zijn deze maatregelen onvoldoende doeltreffend, dan wel ontmoeten deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Strijen hogere waarden vaststellen. Deze hogere grenswaarde mag, afhankelijk van de situatie, een bepaalde waarde niet te boven gaan (uiterste grenswaarde). Indien de uiterste grenswaarde wordt overschreden en maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting aan de bron of in het overdrachtsgebied niet mogelijk of doeltreffend zijn, dienen maatregelen aan de zijde van de geluidsontvanger te worden genomen, zoals het toepassen van een dove gevel. De grenswaarden zijn opgenomen in tabel 4.2.

2. Reconstructieonderzoek

Volgens de Wgh is er sprake van een reconstructie indien als gevolg van fysieke wijzigingen aan een weg de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen met 1,5 dB of meer toeneemt (afgerond 2 dB). Daarbij geldt dat, wanneer de feitelijke heersende geluidsbelasting voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de verhoging moet worden berekend vanaf 48 dB. Onder een fysieke wijziging aan of op de weg wordt onder meer verstaan een wijziging van het profiel of het wegdek, wijziging van de maximumsnelheid of verschuiving van de wegas waarbij de bestaande weg wordt opgeheven. Ook een nieuwe aansluiting op een bestaande weg wordt als reconstructie van die bestaande weg gezien. Een wijziging van alleen de verkeersintensiteiten of de samenstelling van het verkeer is niet aan te merken als reconstructie.

De periode waarover de geluidsbelasting moet worden berekend, is die tussen het jaar vóór de reconstructie en 10 jaar na reconstructie. Het gaat dus niet per definitie om iedere weg waar een aanpassing plaatsvindt. Alleen indien in deze periode de geluidsbelasting met meer dan 2 dB is toegenomen én indien de geluidsbelasting na reconstructie 48 dB of meer bedraagt, is er sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh.

De geluidsbelasting aan de gevels van bestaande woningen mag in principe niet met meer dan maximaal 5 dB toenemen. Ook hierbij geldt dat, wanneer de feitelijke heersende geluidsbelasting voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de verhoging berekend moet worden vanaf 48 dB. Een toename met meer dan 5 dB is in uitzonderingsgevallen mogelijk, onder meer in de situatie wanneer als gevolg van de reconstructie de geluidsbelasting van een ten minste gelijk aantal woningen langs andere wegen met een ten minste gelijke waarde daalt.

De voorwaarden die verder aan de hogere waarde is verbonden, is dat de vast te stellen hogere waarde niet hoger zijn dan bepaalde plafondwaarden, zie tabel 4.3.

Tabel 4.3 Geluidsnormen voor woningen bij reconstructie

situatie	voorkeursgrenswaarde	plafondwaarde
- heersende geluidsbelasting < 48 dB	- 48 dB	- max. + 5 dB tenzij - o elders vermindering gelijk aantal woningen - o financiële middelen voor terugbrengen gewaarborgd - < 68 dB; maar als eerder hogere waarde > 68 dB vastgesteld, die waarde
eerder hogere waarde vastgesteld > 48 dB - buitenstedelijk - stedelijk	laagste van: - heersende waarde vóór reconstructie - eerder vastgestelde waarde	- 58 dB - 63 dB
- weg aanwezig, aanleg of geprojecteerd op 1-1-2007, niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting > 48 dB	- heersende waarde voor reconstructie	- max. + 5 dB tenzij - o elders vermindering gelijk aantal woningen - o financiële middelen voor terugbrengen gewaarborgd - < 68 dB; maar als eerder hogere waarde > 68 dB vastgesteld, die waarde

situatie	voorkeursgrenswaarde	plafondwaarde
niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting < 53 dB	- heersende waarde vóór recon- structie	
- buitenstedelijk		- 58 dB
- stedelijk		- 63 dB

Het wettelijk onderzoeksgebied strekt zich uit aan weerszijden van het te reconstrueren wegvak over het deel waarop de feitelijke reconstructie betrekking heeft. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en de ligging van de weg (binnenstedelijk of stedelijk). In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient ook het effect op de geluidsbelasting van geluidsgevoelige functies langs die wegdelen te worden onderzocht, waar ten gevolge van de reconstructie een wijziging in de omvang van het verkeer of in de verkeerssamenstelling optreedt (uitstralingseffect). Vervolgens dient aannemelijk te worden gemaakt dat deze geluidstoename aanvaardbaar is.

In onderhavig plan is er sprake van reconstructie waar bestaande wegen aansluiten op de randweg of wijzigen ten gevolge van de randweg. Er is sprake van noodzakelijk onderzoek naar reconstructie op de volgende als gevolg van de randweg te wijzigen wegvakken:

- Oud Bonaventurasedijk;
- Broekseweg;
- Schelpweg;
- Schenkeldijk;
- Moricaanseweg;
- Weelsedijk;
- Wielweg;
- Sportlaan.

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd door Grontmij op basis van de Standaard Rekenmethode II (SRM II) uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 en vastgelegd in de rapportage 'Nieuwe aanleg randweg te Strijen, akoestisch onderzoek, Grontmij, 6 juli 2009'. Aanvullend op dit akoestisch onderzoek is er een notitie van Grontmij verschenen, waarin het onderzoek voor de locatie Strienemonde verfijnd is met een detaillering van het omgevingsmodel. Hierin zijn de waterpartijen ter plaatse van Land van Essche III meegenomen en is de voorgestane planologische situatie ter plaatse van Land van Essche III opgenomen¹⁾. In deze aanvullende notitie zijn ook de verkeersintensiteiten van de randweg aangepast en is gerekend met de wettelijk toegestane weekdagintensiteiten. Deze intensiteiten liggen lager dan de in het oorspronkelijk onderzoek gebruikte werkdagintensiteiten. Bij de bepaling van de hogere waarden door de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, is echter voor een worstcasebenadering gekozen. Voor alle bestaande woningen wordt daarom aangesloten bij de oorspronkelijke rapportage 'Nieuwe aanleg randweg te Strijen, akoestisch onderzoek, Grontmij, 6 juli 2009'. Voor Strienemonde wordt, in verband met de verfijning van het akoestisch onderzoek, aangesloten bij het aanvullend onderzoek 'Aanvullende notitie Randweg Strijen, Grontmij, 22 oktober 2009'. Vanwege de toevoeging van de waterpartijen, komt uit het aanvullend onderzoek een hogere geluidsbelasting aan de gevel dan uit het oorspronkelijke onderzoek. In onderhavige paragraaf worden de ruimtelijke relevante aspecten van het akoestisch onderzoek samengevat en toegelicht.

Voor de berekeningsuitgangspunten en uitgebreide weergave van de berekeningsresultaten wordt verwezen naar bovengenoemde rapportages.

1) Het plan Land van Essche III loopt in een aparte procedure en zal in dit kader niet worden betrokken.

Resultaten nieuwe situatie

Ten gevolge van de aanleg van de randweg is er sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB aan de gevels van een aantal bestaande woningen. In onderstaande tabel is hiervan een overzicht opgenomen.

Tabel 4.4 Overschrijding voorkeursgrenswaarde

hogere waarde	aantal woningen
<i>bestaande woningen</i>	
49 dB	3
50 dB	1
51 dB	2
53 dB	1
54 dB	1
55 dB	2
56 dB	1
57 dB	2
58 dB	1
<i>nog te realiseren woningen</i>	
51 dB	Strienemonde (maximaal 19 woningen)

De maximale overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bedraagt 10 dB. De uiterste grenswaarde van 58 dB voor buitenstedelijk gelegen woningen en 63 dB voor binnenstedelijk gelegen woningen wordt niet overschreden. Onderzocht moet worden of maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting mogelijk of doelmatig zijn. Indien dit niet het geval is, dient het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Strijen hogere waarden vast te stellen.

Reconstructieonderzoek

In het akoestisch onderzoek is het reconstructieonderzoek en onderzoek naar het uitstralingseffect beschreven naar alle bovengenoemde locaties. Geconcludeerd wordt dat er nergens sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 1,5 dB of meer. De toename van de geluidsbelasting (ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde) blijft beperkt tot 1,37 dB. In het kader van reconstructieonderzoek zijn geen nadere procedures noodzakelijk.

Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren

In het akoestisch onderzoek van Grontmij is in het kader van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde als gevolg van de nieuwe wegaanleg een maatregelenonderzoek uitgevoerd. In onderhavige paragraaf wordt dit onderzoek beknopt samengevat.

Maatregelen oostelijk deel van de randweg

In het akoestisch onderzoek is reeds uitgegaan van geluidsreducerende wegdekverharding in de vorm van dunne deklagen 1 op wegvakken. Op kruispunten is toepassing van dit asfalt niet doelmatig en onderhoudsintensief, vanwege de wrijving van verkeer op kruispunten. Verdere geluidsreductie door middel van geluidsreducerend asfalt stuit derhalve op bezwaren van technische aard.

Verder is onderzoek gedaan naar de effecten van een geluidsscherm langs de randweg. Uit berekeningen blijkt dat toepassing niet op alle woningen leidt tot een reductie tot de voorkeursgrenswaarde. Bovendien is een geluidsscherm gezien de wegligging in het kader van verkeersveiligheid niet wenselijk.

Maatregelen zuidelijk deel van de randweg

In het akoestisch onderzoek is reeds uitgegaan van geluidsreducerende wegdekverharding in de vorm van dunne deklagen 1 op wegvakken. Toepassing van dergelijke wegdekverharding

op kruispunt stuit, zoals boven genoemd, op bezwaren van technische aard. Verder blijkt uit berekeningen dat het toepassen van geluidsschermen niet voor alle woningen tot het gewenste effect leidt.

Conclusie

Op basis van het akoestisch onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- ten gevolge van de nieuwe randweg bedraagt de geluidsbelasting maximaal 58 dB aan de gevels van bestaande woningen; 51 dB aan de gevels van de woningen Strienemonde; omdat maatregelen onvoldoende doelmatig of ongewenst zijn dient een verzoek hogere waarde te worden ingediend bij burgemeester en wethouders van de gemeente Strijen;
- ten gevolge van het reconstructie- en uitstralingsonderzoek wordt gesteld dat er nergens sprake is van een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer; er is geen sprake van reconstructie op grond van de Wgh.

Hogere waarden

Omdat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van nieuwe wegaanleg op sommige woningen overschrijdt, dient het college van burgemeester en wethouders hogere waarden vast te stellen, zoals vermeld in onderstaande tabel 4.5. De woningen Strienemonde worden in het besluit hogere waarde betrokken.

Er kan worden overgegaan tot het vaststellen van hogere waarden omdat maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk zijn of op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard stuiten. Bovendien wordt de uiterste grenswaarde van 58 dB voor buitenstedelijk gelegen woningen en 63 dB voor binnenstedelijk gelegen woningen niet overschreden.

Tabel 4.5 Vast te stellen hogere waarden ten gevolge van nieuwe wegaanleg

	aantal woningen	vast te stellen hogere waarde
<i>bestaande woningen</i>		
Broekseweg 1	1	57 dB
Broekseweg 3	1	53 dB
Christiaan Huygensstraat 19	1	57 dB
Christiaan Huygensstraat 27	1	55 dB
Oud Bonaventurasedijk 102	1	49 dB
Schelpweg 52	1	58 dB
Schelpweg 54	1	55 dB
Schelpweg 56	1	54 dB
Schelpweg 58	1	49 dB
Schenkeldijk 56	1	50 dB
Schenkeldijk 63	1	51 dB
Schenkeldijk 67	1	56 dB
Hilsondusstraat 32	1	51 dB
Hilsondusstraat 34	1	49 dB
<i>nog te realiseren woningen</i>		
Strienemonde	maximaal 19	51 dB
totaal	33	

Bovenstaande hogere waarden moeten in het kadaster worden vastgelegd.

4.5. Bodemkwaliteit

Normstelling en beleid

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening is bij beoogde ontwikkelingen een onderzoek noodzakelijk naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek en conclusie

Onderhavig bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een randweg mogelijk. In het verleden hebben ter plaatse van het plangebied enkel agrarische activiteiten plaatsgevonden (akkerland zonder bebouwing). Er hebben geen activiteiten plaatsgevonden met een verhoogd risico op verontreiniging. Ten behoeve van de aanleg is een bodemonderzoek uitgevoerd (Grontmij, d.d. 15 januari 2008) met de hypothese 'grootschalig onverdachte locatie'. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat deze hypothese strikt genomen niet juist is. Gezien de beperkte mate van de verontreiniging, de relatief lage gehalten (met uitzondering van de aangetroffen PAK-verontreiniging) en de toekomstige bestemming van de gronden, is er echter geen aanleiding voor vervolgonderzoek met een aangepaste hypothese.

4.6. Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.6 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.6. Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbeterd of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);

- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Besluit niet in betekenende mate (NIBM)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere:
 - woningbouw met niet meer dan 500 woningen bij een ontsluitingsweg of 1.000 bij twee ontsluitingswegen met gelijkmatige verkeersverdeling;
 - kantorenlocaties met niet meer dan 33.333 m² brutovloeroppervlak bij een ontsluitingsweg of 66.667 m² bij 2 ontsluitingswegen met gelijkmatige verkeersverdeling.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Onderzoek en conclusie

Het voorliggende plan voorziet in de realisatie van een randweg. Op grond van de Wet luchtkwaliteit dient te worden aangetoond dat deze ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient tevens te worden aangetoond dat de luchtkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie.

Door Grontmij is een luchtkwaliteitonderzoek¹⁾ uitgevoerd waarin concentraties van luchtverontreinigende stoffen zijn berekend voor twee scenario's: een scenario voor de autonome situatie en een scenario inclusief ontwikkeling van het plan. Deze scenario's zijn met het rekenprogramma Geomilieu (V1.21) doorgerekend voor de jaren 2009, 2010 en 2020. De onderzochte wegen met bijbehorende snelheden zijn de Edisonweg, de randweg (te verdelen in 4 wegvakken) en de Weelsedijk. De gebruikte verkeersgegevens zijn afkomstig uit het verkeersplan Strijen 2008.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er in de jaren 2009, 2010 en 2020 in beide scenario's geen overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ plaatsvindt. Ook de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof wordt niet overschreden. De concentraties voor NO₂ en PM₁₀ liggen ruimschoots onder de grenswaarden, derhalve wordt geconcludeerd wordt dat de Wet luchtkwaliteit de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

1) Luchtkwaliteitonderzoek randweg te Strijen, luchttoets conform de Wet milieubeheer (5.2 luchtkwaliteitseisen), I&M-1007458_FO, revisie D, 6 juli 2009.

4.7. Externe veiligheid

Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Onderzoek en conclusie

Binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan zijn geen bedrijven gevestigd die vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn. In de omgeving van het plangebied is een leidingenstraat gelegen. Gelet op de ruime afstand van circa 750 m is er geen sprake van een gevolg voor het externe veiligheidsrisico.

Over de N491 vindt enkel vervoer van lpg plaats in verband met de aanwezigheid van een lpg-tankstation. Deze transporten zorgen echter niet voor de aanwezigheid van een PR contour buiten het wegvak, ook is er geen GR aanwezig. Aangezien de randweg een nieuwe schakel vormt in de N491, vindt ook over de randweg geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats met een aard en frequentie die zouden leiden tot de aanwezigheid van externe veiligheidsrisico's. Op basis van het verrichte onderzoek wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

4.8. Kabels en leidingen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen gelegen. Er wordt derhalve geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering oplevert voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.9. Ecologie

In deze paragraaf is de bestaande situatie vanuit ecologisch oogpunt beschreven en is vermeld welke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Vervolgens is aangegeven waaraan deze ontwikkelingen – wat ecologie betreft – moeten worden getoetst. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen het toetsingskader dat door wettelijke regelingen wordt bepaald en het toetsingskader dat wordt gevormd door het beleid van Rijk, provincie en gemeente.

Beoogde ontwikkelingen

De beoogde ontwikkeling betreft de aanleg van een randweg langs de zuid- en oostkant van de kern van Strijen. De benodigde werkzaamheden zijn:

- sloop gebouwen (Schelpweg 54 een garage, Schenkeldijk 65 een woning met schuur, Christiaan Huijgenstraat 21 tot en met 25 een bedrijfspand);
- kappen bomen;

1) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

- bouwrijp maken;
- bouwwerkzaamheden;
- aanleggen duikers.

Bestaande situatie

Het plangebied bestaat overwegend uit kleigronden, die hoofdzakelijk in gebruik zijn door de grondgebonden landbouw, met name akkerbouw. Het plangebied wordt doorsneden door twee kreken en een aantal sloten. Langs de Schelpweg en Schenkeldijk staan woningen met bijbehorende tuinen. Langs de Schelpweg en in de tuinen staan bomen.

Toetsingskader

Beleid

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt, de PEHS.

Normstelling

Flora- en faunawet

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en dwingende reden van groot openbaar belang);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient in het geval van zwaar beschermde soorten of broedende vogels overtreding van de Flora- en faunawet voorkomen te worden door het treffen van maatregelen, aangezien voor dergelijke situaties geen ontheffing kan worden verleend.

Met betrekking tot vogels hanteert LNV de volgende interpretatie van artikel 11:

De verbodsbepalingen van artikel 11 beperken zich bij vogels tot alleen de plaatsen waar gebroed wordt, inclusief de functionele omgeving om het broeden succesvol te doen zijn, én slechts gedurende de periode dat er gebroed wordt. Er zijn hierop echter verschillende uitzonderingen:

- nesten van blauwe reiger, spechten, uilen en kraaiachtigen zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd;
- nesten van in bomen broedende roofvogelsoorten zijn jaarrond beschermd. Deze soorten zijn niet in staat een geheel eigen nest te bouwen en maken gebruik van oude kraaiennesten of nesten waar zij eerder gebroed hebben. Hier geldt dat er voldoende nestgelegenheid aanwezig moet blijven en dat niet elk kraaiennest in een territorium gespaard behoeft te worden bij een ingreep;

- nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten (zoals ooievaar, torenvalk, kerkuil, steenuil, zwaluwen) zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

De Flora- en faunawet is voor dit bestemmingsplan van belang, omdat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van LNV). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen.

Rode Lijsten

Diverse soorten planten en dieren zijn in Nederland bedreigd in hun voorkomen. Deze soorten zijn opgenomen op zogenaamde Rode Lijsten. Per soortengroep (onder andere hogere planten, zoogdieren, vogels, amfibieën, paddenstoelen, libellen en dagvlinders) zijn aparte Rode Lijsten opgesteld. Criteria die gehanteerd zijn bij het opnemen van soorten op Rode Lijsten zijn:

- de soort komt in Nederland slechts op weinig plaatsen voor;
- de soort vertoont wat betreft verspreiding of mate van voorkomen (aantallen) een sterke achteruitgang.

Opname op de Rode Lijst betekent niet automatisch wettelijke bescherming op grond van de Flora- en faunawet (zie hierboven). Zo zijn van de 130 plantensoorten van de Rode Lijst er slechts 16 (= 12%) wettelijk beschermd. Bij de vlinders is slechts 53% van de Rode Lijstsoorten beschermd, maar van de 26 beschermde soorten zijn er maar liefst 17 (65%) in Nederland uitgestorven.

Rode Lijsten zijn grotendeels herleidbaar tot de vergaande intensivering van het agrarisch grondgebruik van de afgelopen decennia. Stedelijke of infrastructurele ontwikkelingen hebben vrijwel nooit geleid tot opname van een soort op de Rode Lijst.

De provincie Zuid-Holland kent een compensatieplicht bij het aantasten van leefgebieden van Rode Lijstsoorten.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Door het plangebied lopen twee ecologische verbindingzones die onderdeel uitmaken van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Beide zijn onderdeel van de verbindingzone Kreeken Hoeksche Waard (Kreekverbinding Keen-Strijensas). Aan de westkant van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen.

De verbindingzones zijn bedoeld voor soorten als noordse woelmuis, hermelijn, dwergmuis, dwergspitsmuis, kleine vuurvlieder en bruin blauwtje (bron: Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland 1996).



Figuur 4.1 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (roze en groene lijnen) en Natura 2000 (groen vlak)

Bron: provincie Zuid-Holland

Soortenbescherming

De huidige ecologische waarden zijn vastgesteld aan de hand van algemene ecologische kennis en verspreidingsatlassen/gegevens (Broekhuizen, 1992; Limpens, 1997, www.ravon.nl, FLORON, 2002 en www.waarneming.nl) waarin de waarnemingen zijn aangegeven.

Tevens zijn de gegevens uit de Quickscan Natuur Strijen van de Grontmij (2009) en de gegevens uit het aanvullende veldonderzoek 2009 (Grontmij) verwerkt.

Vaatplanten

In de bospercelen kunnen brede wespenorchis en kleine maagdenpalm worden aangetroffen. Op de agrarische percelen worden geen bijzondere soorten verwacht. Langs de slootkanten komt de zwanenbloem voor. Op de ruigere gronden is de grote kaardenbol aangetroffen bij het veldonderzoek van 2009.

Vogels

De akkerbouwpercelen zijn niet erg geschikt voor weidevogels. Toch zijn ook deze gebieden van belang voor soorten als gele kwikstaart en patrijs (RL) (Strucker en Luitwieler, 1997). De bospercelen zijn rijk aan soorten struweelvogels. De bebouwingslinten worden gebruikt als onderdeel van het leefgebied van vogels als witte kwikstaart, merel, huismus, tjiftjaf, heggemus, winterkoning, roodborst, spreeuw, koolmees, pimpelmees en kauw. De bebouwing biedt mogelijk ook nestgelegenheid aan vogelsoorten als huismus en spreeuw. De bomen bieden mogelijk nestgelegenheid aan de kraai.

Zoogdieren

De Atlas van de Nederlandse zoogdieren (Broekhuizen, 1992) laat zien dat in de omgeving van het plangebied soorten als mol, egel, gewone bosspitsmuis, dwergspitsmuis, huisspitsmuis, veldmuis, bosmuis, hermelijn, wezel, haas en konijn voorkomen. Gezien de voorkomende biotopen, kunnen alle genoemde soorten een verblijfplaats in het plangebied hebben. Tijdens het veldonderzoek in 2009 zijn de veldmuis, rosse woelmuis, huisspitsmuis en bosmuis aangetroffen. De waterspitsmuis is niet waargenomen tijdens het veldonderzoek.

De bebouwing in het plangebied kan mogelijk plaats bieden aan vleermuiskolonies en/of het plangebied kan foerageergebied vormen en/of onderdeel zijn van migratieroutes van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, grootoorvleermuis en laatvlieger. Tijdens het veldonderzoek in 2009 zijn waarnemingen gedaan van foeragerende en overvliegende gewone dwergvleermuizen.

Amfibieën

Mogelijk hebben algemene soorten als kleine watersalamander, gewone pad, bruine en groene kikker vaste verblijfplaatsen binnen het plangebied.

Vissen

Vissen zijn eveneens niet onderzocht binnen de betreffende kilometerhokken. De quickscan van de Grontmij geeft aan dat vanwege het ontbreken van een geschikt habitat, niet verwacht wordt dat beschermde zoetwatervissen voorkomen.

Overige soorten

In het plangebied leven naar verwachting geen beschermde insecten of andere soorten. Dergelijke soorten stellen hoge eisen aan hun leefgebied; het plangebied voldoet hier niet aan.

In de onderstaande tabel staat aangegeven welke beschermde soorten in het plangebied naar verwachting voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

Tabel 4.7 Beschermde soorten in het plangebied en het beschermingsregime

vrijstellingsregeling		ontheffingsregeling Ffw			
tabel 1	tabel 2	tabel 3		vogels	
		bijlage 1 AMvB	bijlage IV HR	cat. 1 t/m 4	cat. 5
brede wespenorchis, kleine maagdenpalm, zwanenbloem	geen	geen	alle vleermuizen	geen	zwarte kraai, spechten, koolmees en pimpelmees etc.
mol, egel, gewone bosspitsmuis, dwergspitsmuis, huisspitsmuis, veldmuis, bosmuis, rosse woelmuis, hermelijn, haas en konijn.					
bruine kikker, groene kikker en gewone pad					

Toetsing en conclusie

Gebiedsbescherming

In het plangebied liggen gebieden die onderdeel uitmaken van de PEHS. Binnen de PEHS geldt het 'nee, tenzij'-regime, hetgeen inhoudt dat nieuwe plannen, projecten of handelingen niet zijn toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van reden van groot openbaar belang. De geplande weg zal de verbindingzone Strijensche Haven verhoogd pas-

seren, zodat de verbindingzone niet in oppervlakte en in functioneren wordt aangetast. De verbindingzone Kreeken Argusvlinder (= kreek Oude Haven) passeert nu reeds door een duiker de Moricaanseweg. Het tracé van de nieuwe weg loopt ter hoogte van de kreek over de Moricaanseweg, waarbij de weg wordt verbreed. Hierbij wordt naast de duiker voor de hoofdwatgang een ecoduiker aangelegd. De PEHS wordt hierdoor slechts beperkt aangetast. De aantasting betreft de feitelijke aantasting van oppervlakte PEHS, maar door de ecoduiker kunnen straks alle doelsoorten de weg op een veilige manier passeren. Dit laatste draagt bij aan het functioneren van de verbindingzone, waardoor de situatie verbeterd.

De randweg is vlakbij het Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen gelegen. De randweg heeft tot doel het verkeer dat nu door de kern van Strijen gaat, langs de oostkant van de kern te leiden. Dit betekent dat het doorgaande verkeer op grotere afstand van het Oudeland van Strijen komt te rijden. De verkeersintensiteiten op de bestaande wegen nemen, zoals uit de Voortoets (bijlage 1) blijkt, niet toe als gevolg van de aanleg van de randweg. De aanleg van de randweg heeft derhalve geen negatief effect op het Natura 2000-gebied.

De Natuurbeschermingswet staat de uitvoering van het bestemmingsplan derhalve niet in de weg.

Soortenbescherming

Voor de voorgestelde ingrepen zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit de eerste kolom van tabel 1 (categorie 1, algemene soorten), aangezien hiervoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt.

Mogelijk zijn zwaar beschermde vleermuizen (tabel 3, bijlage IV HR), dan wel vogels met een vaste nestplaats (categorie 5) binnen het plangebied aanwezig. Indien vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen en/of primaire vliegroutes of primaire foerageergebieden van deze soorten aanwezig blijken (hetgeen aan de hand van veldonderzoek moet worden vastgesteld) en aangetast worden door toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, dan dient overtreding van de Flora- en faunawet voorkomen te worden door het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal de Flora- en faunawet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staan. Indien de vereiste maatregelen niet mogelijk zijn, dient in nader overleg met de Dienst Regelingen van het Ministerie van LNV bepaald te worden of het plan in zijn huidige vorm uitvoerbaar is.

4.10. Stiltegebieden

Normstelling en beleid

De provincie Zuid-Holland heeft enkele milieubeschermingsgebieden voor stilte ('stiltegebieden') aangewezen. Deze gebieden zijn opgenomen in de provinciale Milieuverordening. Het provinciale beleid omtrent stiltegebieden is erop gericht om de plaatsen waar geen of weinig geluidsbelasting, als gevolg van menselijke activiteiten is te beschermen tegen verstoring van de (bijna) natuurlijke akoestische situatie. Dit komt overeen met het stand still-principe. Binnen het stiltegebied dient geluidshinder zoveel mogelijk voorkomen/beperkt te worden. Activiteiten die in dit verband moeten worden geweerd, zijn met name niet-agrarische bedrijvigheid, intensieve toeristisch-recreatieve voorzieningen als jachthavens, permanente en geluidshinderlijke tijdelijke verblijfsrecreatieve voorzieningen, dagrecreatieve voorzieningen met grote verkeers- of publiekaantrekkende werking, lawaaisportterreinen en militaire activiteiten. Het ruimtelijk beleid richt zich ook op het voorkomen van de toename en bij voorkeur het verminderen van gemotoriseerd verkeer door stiltegebieden. Daarnaast wordt er naar gestreefd om situaties met een hoge geluidsbelasting te verbeteren.

Onderzoek

Ten oosten van de kern van Strijen is het stiltegebied Hoeksche Waard gelegen. Het gebied strekt zicht uit van de gemeente Binnenmaas in het noorden tot het Hollandsch Diep in het zuiden en wordt ruwweg begrensd door de kernen Klaaswaal, Numansdorp en Strijen. De grens van dit stiltegebied ligt aan de oostzijde van de kern Strijen op korte afstand van de woonbebouwing. Ten zuiden van de Weelsedijk wordt het stiltegebied begrensd door de Wielweg.

Het plangebied, dat bestaat uit het tracé van de randweg, is op korte afstand van dit stiltegebied gelegen. De randweg takt namelijk aan op de Weelsedijk (N491) ter hoogte van de Wielweg. Omdat de N491 het stiltegebied reeds doorkruist is er ter hoogte van de aantakking van de randweg op de N491 reeds sprake van invloed van wegverkeerslawaaï op het stiltegebied. De randweg zelf ligt verder geheel buiten het stiltegebied.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan geen functies mogelijk maakt die leiden tot een toename van geluidshinder binnen het stiltegebied. Daarmee wordt aan het stand-still beginsel voldaan.

4.11. Waterhuishouding

Watertoets

In het Besluit ruimtelijke ordening is de 'watertoets' opgenomen. Deze heeft tot doel om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen aan het vigerende waterbeleid en de wateraspecten volwaardig mee te laten wegen bij de besluitvorming omtrent een goede ruimtelijke ordening. Dit proces komt in samenwerking tussen de gemeente en waterbeheerder tot stand.

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het waterschap Hollandse Delta. In het kader van de watertoets is over onderhavig bestemmingsplan en de uitgangspunten overleg gevoerd met het waterschap Hollandse Delta. Vervolgens zijn de aandachtspunten en opmerkingen van het waterschap verwerkt in het plan.

Beleidskader duurzaam waterbeheer

Rijks- en Europees beleid

De hoofddoelstelling binnen de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4, 1998) is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. Van belang zijn het doen van onderzoek naar de knelpunten in het stedelijk waterbeheer, het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders en meer aandacht voor het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie in de bodem.

Het Rijk heeft met het kabinetsstandpunt Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21^e eeuw, (WB21, 2000) het advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw overgenomen. Men deelt de zorg dat het huidige watersysteem niet in staat is om klimaatverandering, bevolkingsgroei en economische groei goed op te vangen. Het waterbeheer moet veranderen om Nederland in de toekomst, wat water betreft, veilig, leefbaar en aantrekkelijk te houden. Belangrijk in de nieuwe aanpak is het realiseren van veerkrachtige watersystemen die weer de ruimte krijgen, het niet afwentelen van knelpunten in tijd of plaats, de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren', en de ruimte die nodig is voor de wateropgave te reserveren.

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW, 2000) schrijft voor dat in 2015 alle waterlichamen een 'goede ecologische toestand' (GET), en voor sterk veranderde/kunstmatige wateren een

'goed ecologisch potentieel' (GEP) moeten hebben bereikt. De chemische toestand moet voor alle waterlichamen (natuurlijk en kunstmatig) in 2015 goed zijn.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water-aktueel (NBW, 2008) is een overeenkomst tussen het Rijk, de provincies, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Het beleid van WB21 en KRW zijn belangrijke peilers van het akkoord. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Een en ander is een logisch vervolg en nadere uitwerking van het vigerende beleid uit de Vierde Nota Waterhuishouding (1998). Het oude NBW uit 2003 is volledig geïntegreerd in het NBW-aktueel en kan daarom komen te vervallen. In de laatste, geactualiseerde versie ligt de nadruk op de gezamenlijke uitvoering en realisatie van waterplannen.

Provinciaal beleid

In het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 is het provinciale beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. Rekening is gehouden met het beleid vanuit de KRW en het NBW. De provincie wil met het beleidsplan een leef- en investeringsklimaat realiseren dat gezond, groen en veilig is. Een duurzame ontwikkeling van stedelijk en landelijke gebied wordt voorgestaan door het toepassen van de lagenbenadering. Het beleidsplan bevat de randvoorwaarden vanuit onder meer de ruimtelijke wateropgave en aspecten van veiligheid (risico's van wateroverlast en overstroming). Momenteel werkt de provincie aan een nieuw Provinciaal Waterplan.

Beleid waterbeheerder

In het Waterbeheerplan 2009 - 2015 (2008) staat hoe Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Voor het afkoppelen van hemelwater afkomstig van verhard oppervlak met een totaal aangesloten oppervlak van 250 m² of meer naar het oppervlaktewater, dient een vergunning te worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als de toename aan verhard oppervlak groter is dan 250 m², is het beleid van het waterschap erop gericht om in principe 10% van de toename te compenseren door middel van open water.

In het Beleidsplan Waterkeringen, Kijk op dijk en duin (december 2006) is het beleid, visie en richting met betrekking tot het beheer van de waterkeringen beschreven. In het beleidsplan staat beschreven welke aspecten met betrekking tot waterkeringen in bestemmingsplannen een nadere verankering behoeven. Hierbij is het uitgangspunt dat de kern- en beschermingszones, zoals opgenomen in de legger, opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan. In de toekomst geldt dit ook voor het profiel van vrije ruimte ten behoeve van eventuele toekomstige dijkversterkingen.

Beleid gemeente

Op 25 november 2008 heeft de raad van de gemeente Strijen het Gemeentelijke Waterplan voor het gehele grondgebied vastgesteld. Hierin is een inventarisatie gemaakt van knelpunten, kansen, een waterstructuurvisie wordt uitgewerkt waarin een ideaalbeeld wordt geschetst voor het jaar 2027 en maatregelen worden geselecteerd voor de komende vijf jaar. De maatregelen worden voorgesteld om het watersysteem op orde te brengen en duurzamer

te maken. Bij de beschrijving van de 'huidige situatie' zijn de bestaande knelpunten binnen het plangebied kort beschreven.

Huidige situatie

Bodem en grondwater

Het plangebied bestaat uit het tracé van de randweg langs de oost- en zuidzijde van de kern Strijen. Het tracé van de nieuwe weg is momenteel in gebruik als akkerland. De maaiveldhoogte van het plangebied ligt op circa NAP -0,5m en de bodem bestaat uit lichte klei. Volgens de Bodemkaart van Nederland is in vrijwel het gehele plangebied sprake van grondwatertrap VI. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand hier van nature tussen 0,4 m en 0,8m beneden het maaiveld ligt, terwijl de gemiddeld laagste grondwaterstand meer dan 1,2 m beneden het maaiveld ligt. In het gehele plangebied treedt kwel op, het grondwater stroomt globaal in noordelijke richting.

Waterkwantiteit

Het tracé ligt ten oosten van de kern Strijen in peilvak 18-3 van bemalingsgebied Puttershoek, waar een vast peil van NAP -1,94 m geldt. De Oude haven vormt een apart peilgebied (18-2) met een vast peil van NAP -1,4 m. De Strijense Haven wordt aangemerkt als boezemwater met een vast peil van NAP -0,8 m. Ten westen van de Strijense Haven ligt het plangebied in peilvak 15-2 van het bemalingsgebied Land van Essche, waar een vast peil van NAP -2 m wordt gehandhaafd. Binnen het plangebied bevinden zich een aantal hoofdwatgangen. De Strijense Haven is een boezemwatergang, langs de Strijense Haven bevinden zich boezemwaterkeringen. De Weelse Dijk en de Oud Bonaventurasedijk worden aangemerkt als secundaire waterkeringen.

Waterkwaliteit

In algemene zin bevat het oppervlaktewater veel nutriënten en bestrijdingsmiddelen afkomstig van agrarische activiteiten in het buitengebied. Ook de chloridegehalten zijn behoorlijk hoog als gevolg van brakke kwel.

De Strijense Haven is een KRW-waterlichaam (met code NL19_6), dat getypeerd is als een kunstmatig waterlichaam van de cluster regionale wateren (karakterisering deelstroomgebied Rijn-West, RAO, 2004). Dit betekent dat de ecologische KRW-doelen één op één van toepassing zijn op.

Met betrekking tot de waterkwaliteit valt op te merken dat in het algemeen voldaan wordt aan de doelwaarde voor wat betreft zware metalen. De toelaatbare waarde voor chloor en de nutriënten stikstof en fosfor worden echter overschreden. Het gevolg is dat weinig diversiteit aanwezig is van oever- en waterplanten en het doorzicht beperkt is door de aanwezigheid van teveel algen.

Toekomstige situatie

In het plangebied en langs de oost- en zuidzijde van de kern Strijen wordt een nieuwe weg gerealiseerd; de randweg. Als gevolg van de aanleg van de weg neemt het verhard oppervlak toe:

- ten oosten van de Strijense Haven neemt het verhard oppervlak toe met circa 32.000 m²;
- ten westen van de Strijense Haven neemt het verhard oppervlak toe met circa 11.600 m².

Ten behoeve van drainage en compensatie voor de toename aan verharding, worden aan weerszijden van de weg wegsloten aangelegd, alsmede een waterpartij langs het zuidwestelijke deel van de randweg. Per saldo wordt:

- ten oosten van de Strijense Haven circa 3.000 m² nieuwe bermsloot gerealiseerd, te zamen met circa 800 m² natte natuur (natuurvriendelijke oevers);

- ten westen van de Strijense Haven circa 2.000 m² nieuw water aangelegd, tezamen met circa 5.500 m² natte natuur (natuurvriendelijke oevers).

Deze toename in de hoeveelheid open water is voldoende om de toename aan verharding te compenseren volgens het beleid van waterschap Hollandse Delta. Afstromend wegwater wordt via wegbermen naar het oppervlaktewater afgevoerd. De natuurvriendelijke oevers dragen zowel bij aan waterberging als aan een verbetering van de waterkwaliteit. Waar de randweg bestaande watergangen kruist, worden deze verbonden door een duiker. De randweg passeert de Strijense Haven door middel van een brug. De randweg kruist de Oude Haven over de bestaande duiker onder de Moricaanseweg. Overigens wordt deze duiker ter plaatse verlengd om de nieuwe weg mogelijk te maken.

Alle handelingen of werkzaamheden aan waterstaatswerken zoals waterkeringen, watersystemen en waterschapswegen vallen onder de reikwijdte van de Keur. Hiervoor moet een ontheffing worden verleend door waterschap Hollandse Delta. De Keurzones staan als dubbelbestemming aangegeven op de plankaart. Dit is de zone waarbinnen de daadwerkelijke waterkering is gelegen. Aan weerszijdes van de Keurzones liggen de beschermingszones. Binnen deze zones kunnen niet zonder meer werkzaamheden worden uitgevoerd. Hiervoor moet ontheffing van de Keur worden verleend.

Overigens wordt de randweg in de toekomst mogelijk overgedragen aan het waterschap Hollandse Delta.

Plankaart

Het oppervlaktewater is bestemd als 'Water'. Keurzones van waterkeringen hebben een dubbelbestemming, namelijk 'Waterstaat - Waterkering'.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de waterhuishoudkundige situatie. De aanpassingen van de waterhuishouding voldoen aan de doelstellingen van duurzaam waterbeheer.

4.12. Archeologie

Regelgeving en beleid: verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta is in 1992 ondertekend en in 1995 in werking getreden. Doelstelling van het Verdrag van Malta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg 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. De inhoud van het Verdrag van Malta is neergelegd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg die op 1 september 2007 van kracht is geworden en een wijziging van de Monumentenwet 1988 tot gevolg heeft gehad. Op grond van deze aangescherpte regelgeving stellen Rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Het Rijk heeft deze beleidsuitgangspunten neergelegd in onder meer de Cultuurnota 2005 - 2008, de Nota Belvédère, het Structuurschema Groene Ruimte 2, de Nota Ruimte, de Wijziging van de Monumentenwet 1988 en diverse publicaties van het Ministerie van OC&W.

Onderzoek

De cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland (figuur 4.2) laat zien dat voor bijna het gehele plangebied een kleine kans bestaat op het aantreffen van archeologische sporen. Alleen in het zuiden ligt een klein gebied met een redelijke tot grote kans op het aantreffen van archeologische sporen. Op basis van deze gegevens is een verkennend bureauonderzoek uitgevoerd door de Grontmij (2009). Uit dit bureauonderzoek is gebleken dat er binnen het plangebied randweg Strijen een lage kans bestaat op het aantreffen van archeologische waarden. Dit wordt veroorzaakt door de relatief recente ontstaansgeschiedenis van de ondergrond, namelijk uit een zogenaamde bedijkte opwas die pas vanaf het eind van de late middeleeuwen gevormd werd en pas in de nieuwe tijd bedijkt en bewoond werd.



Figuur 4.2 Indicatieve archeologische waarden

Bron: provincie Zuid-Holland

Conclusie

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt geadviseerd geen vervolgonderzoek uit te voeren binnen het onderhavige plangebied. Mochten tijdens de grondwerkzaamheden echter toch archeologische of cultuurhistorische waarden, vondsten en/of sporen worden aangetroffen, dan dient direct contact te worden opgenomen met het bevoegd gezag in het kader van de wettelijke meldingsplicht (Monumentenwet 1988, artikel 53 en 54).

Dit advies dient te worden voorgelegd aan het bevoegd gezag, in deze de provincie Zuid-Holland.

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de bestemmingsregeling bestaande uit de plankaart en de planregels nader toegelicht. Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel de beoogde randweg om Strijen juridisch planologisch mogelijk te maken. Op welke wijze een en ander in de bestemmingsregeling concreet is verwerkt, wordt in de volgende paragraaf beschreven. In paragraaf 5.2 en 5.3 is een beschrijving gegeven van de wijze van bestemmen en is een toelichting gegeven op de regeling.

5.2. Wijze van bestemmen

De bestemmingen zijn op de plankaart aangegeven in overeenstemming met de beoogde functies. De belangrijkste bestemming is Verkeer. Het beoogde tracé van de randweg is binnen de bestemming opgenomen, evenals daarbij behorende voorzieningen, zoals groen en water. De gronden die bestemd zijn tot Water, zijn van belang voor de waterhuishouding. De waterkeringen binnen het plangebied is bestemd met de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering.

5.3. Planregels

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hoofdstuk 2 geeft de planregels behorende bij de in het plangebied voorkomende bestemmingen, waaronder de hierboven genoemde bestemmingen. Hoofdstuk 3 bevat de algemene, voor het gehele plangebied geldende, regels en hoofdstuk 4 bevat tot slot de overgangsregels en slotregel. In deze paragraaf worden alle planregels kort nader toegelicht.

5.3.1. Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

5.3.2. Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

De beoogde weg krijgt de bestemming Verkeer. De nieuwe ontsluitingen zijn eveneens opgenomen binnen deze bestemming. Bijbehorend groen, water, parkeervoorzieningen, nuts-

voorzieningen en geluidswerende voorzieningen zijn eveneens mogelijk binnen deze bestemming. Gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen mogen een oppervlakte hebben van 15 m² en ten hoogste 3 m hoog zijn. Verder zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogelijk. De hoogte van deze bouwwerken, anders dan bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting, mag maximaal 3 m bedragen.

Artikel 4 Water

De hoofdwatertangen die van belang zijn voor de waterhuishouding zijn bestemd tot Water. Binnen deze bestemming mogen slecht bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd tot een hoogte van 3 m.

Artikel 5 Waterstaat - Waterkering

De waterkering heeft deze bestemming gekregen om het waterkeringsbelang te beschermen. Ten behoeve van andere bestemmingen mag alleen worden gebouwd na een ontheffing van burgemeester en wethouders, waarbij is aangetoond dat het waterkeringsbelang niet in het geding is.

5.3.3. Algemene regels

Artikel 6 Antidubbelregel

Deze regel dient om te voorkomen dat indien in het bestemmingsplan bij een bepaald gebouw een zeker open terrein is geëist, dat terrein nog eens meetelt bij het beoordelen van een aanvraag voor een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 7 Algemene ontheffingsregels

Voor ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan is een algemene ontheffingsbevoegdheid opgenomen. De onderhavige regeling voorziet in verband met de gewenste duidelijkheid, in een objectieve begrenzing van het toepassingsbereik van de ontheffing.

Artikel 8 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van kleine overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen.

5.3.4. Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overangsrecht

Bouwwerken

In het eerste lid van dit artikel is het overangsrecht ten aanzien van bouwen neergelegd. Uitbreiding van de bebouwing is slechts mogelijk met ontheffing van burgemeester en wethouders.

Gebruik

De eerste drie regels van het tweede lid betreffen de (reducerende) overangsregels met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken voor zover dat gebruik afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Hiervan is uitgezonderd strijdig gebruik dat al in strijd was met het voorheen tot dat tijdstip geldende plan en waartegen wordt of alsnog kan worden opgetreden. Dit sluit aan bij de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waaruit blijkt dat, indien de gemeente strijdig gebruik gewraakt heeft, er geen beroep op het overangsrecht mogelijk is.

Artikel 10 Slotregel

Het laatste artikel van de planregels betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een nieuwe randweg. De gemeenteraad heeft op 26 mei 2009 krediet beschikbaar gesteld voor de te verwachten kosten gemoeid met de aanleg van de weg. Het betreft hier zowel de verwervingskosten, de te verwachten plan-schaderisico's als de civieltechnische kosten. De economische uitvoerbaarheid is hiermee verzekerd. Het vaststellen van een exploitatieplan zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening is voor deze ontwikkeling niet nodig.

Het gebied van de randweg is deels reeds in eigendom bij de gemeente Strijen. Met betrekking tot de overige benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van de voor de aanleg benodigde gronden. Op voorhand wordt de mogelijkheid van versnelde onteigening echter niet uitgesloten. Mocht versnelde onteigening nodig zijn dan zullen de desbetreffende gronden in het ontwerpbestemmingsplan daartoe worden aangewezen. Het op 26 mei 2009 gevoteerde krediet (zie hierboven) is voor wat betreft de verwervingskosten gebaseerd op een volledige schadeloosstelling in de zin van de Onteigeningswet.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de inspraakverordening van de gemeente Strijen heeft het voorontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn ingezetenen en andere belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om zijn of haar reactie aan het college van burgemeester en wethouders bekend te maken. In totaal zijn 21 inspraakreacties ingediend. Voorts hebben 13 overleginstanties gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. Deze inspraak- en overlegreacties zijn in een aparte notitie inspraak en overleg behandeld. De aanpassingen naar aanleiding van de inspraak- en overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 7 december 2009 tot 18 januari 2010 ter inzage gelegen. In deze periode zijn 10 schriftelijke zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn in een aparte Nota zienswijzen behandeld. Het bestemmingsplan is inhoudelijk niet gewijzigd naar aanleiding van de zienswijzen.

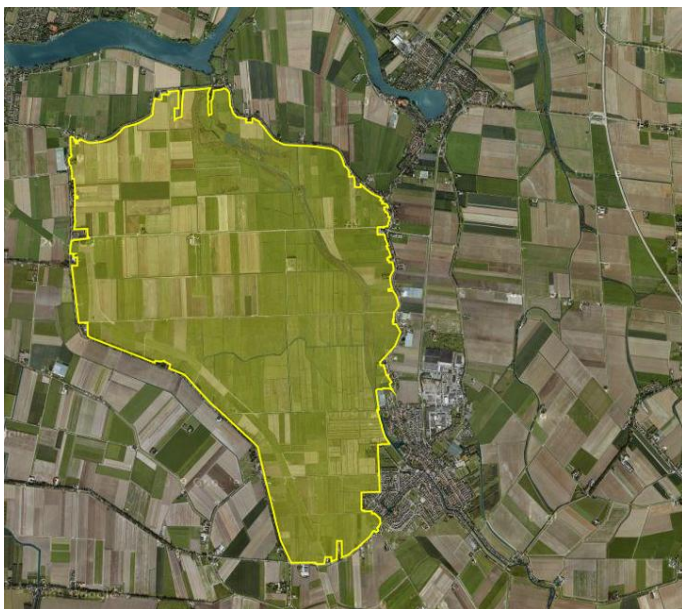


bijlagen
bij de toelichting

Bijlage 1 Voortoets Natuurbeschermingswet

B1.1. Inleiding

Voorliggend rapport doet verslag van een Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet. Getoetst is of de aanleg van een randweg in Strijen significante effecten kan hebben op de beschermde natuurwaarden in het nog definitief aan te wijzen Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen.



Figuur B1.1 Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen

B1.2. Methode

In deze paragraaf wordt de methode van het bronnenonderzoek uiteengezet. Ook wordt het ruimtelijk plan beschreven.

B1.2.1. Aanpak

Getoetst wordt of er een kans is op een significant negatief effect van het plan op het beschermde Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen. Op deze vraag is één van de onderstaande drie antwoorden mogelijk:

1. er is zeker geen negatief effect. Dit betekent dat er geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet nodig is;
2. er is wel een mogelijk negatief effect, maar dit is zeker geen significant negatief effect. Of effecten zijn eenvoudig op te lossen door een kleine planaanpassing of een verzach-

- tende maatregel. Er is wel vergunningverlening aan de orde. Omdat het effect zeker niet significant is, volstaat daarvoor een verslechterings- en verstoringstoets;
3. er is een kans op een significant negatief effect. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat er een kans op een significant negatief effect bestaat, is een Passende Beoordeling vereist. Voor dergelijke projecten is ook een planMER nodig.

In deze Voortoets wordt het effect bepaald op die storingsfactoren waarvoor de aangewezen soorten in het Natura 2000-gebied gevoelig voor zijn. De verstoringfactoren zijn in paragraaf B3.2 beschreven. De effectbeschrijving is zoveel mogelijk gekwantificeerd, indien dit niet mogelijk was, heeft een kwalitatieve effectbeschrijving plaatsgevonden op basis van expert judgement.

B1.2.2. Ruimtelijk plan

De Voortoets is uitgevoerd voor het Bestemmingsplan Randweg Strijen. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van een randweg langs de oostkant van Strijen mogelijk. Het doel is om de bestaande route door het centrum van Strijen te ontlasten.



Figuur B1.2 Ligging randweg Strijen

B1.3. Natura 2000-doelen en storingsfactoren

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van het Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen. De informatie is ontleend aan de website van het Ministerie van LNV (<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase>).

B1.3.1. Huidige situatie

Het Oudeland van Strijen is een uitgestrekt en desolaat poldergebied in de Hoeksche Waard, dat nog voor een belangrijk deel uit oude graslanden bestaat. Het is een van de belangrijkste

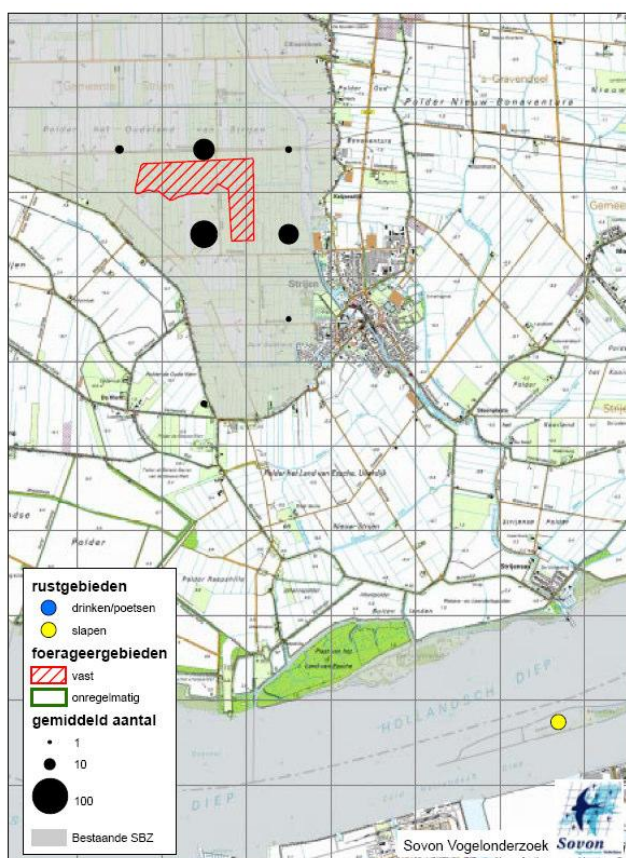
zig. Roofvogels die graag in open gebieden bij watervogelconcentraties jagen, in het bijzonder slechtvalk en af en toe een zeearend, weten het gebied dan ook te vinden. In de trektijd zijn geregeld duizenden goudplevieren en kieviten aanwezig. De graslanden in het gebied bestaan uit meest algemene graslandsoorten, ook in de sloten komen geen bijzondere soorten voor.

B1.3.2. Beschermde soorten

Dit Natura 2000-gebied kwalificeert zich als Vogelrichtlijngebied vanwege de relatief grote aantallen overwinterende exemplaren van de soorten kolgans, brandgans, dwerggans en smient.

Belangrijke randvoorwaarden voor de instandhoudingsdoelstellingen van de genoemde soorten zijn: reliëf, plasdras-situaties, rust, openheid, vegetatiestructuur en voedselkwaliteit.

De doelsoorten voor het Natura 2000-gebied houden zich voornamelijk op in de reservaatsoorten (= eigendommen van Staatsbosbeheer, zie figuur B1.3). Het Oudeland van Strijen heeft voor de kolganzen, brandganzen, dwergganzen en smienten vooral betekenis als foerageergebied. Met name gras fungeert als voedsel en voor de smienten ook wintertarwe. De ganzen zijn hoofdzakelijk overdag in het gebied aanwezig, de nacht brengen ze elders door, zoals in de Hoogezandsche Gorzen en de Sasseplaat. Tegenwoordig overnachten er wel steeds meer brandganzen in Oudeland van Strijen. Ook broeden er enkele paren in het noordelijk deel van het Oudeland van Strijen. Smienten gebruiken het gebied zowel om te slapen (overdag, op of bij het water) als om te foerageren (voornamelijk 's avonds en 's nachts op graslanden en op met wintergraan ingezaaide akkers).



De dwergganzen foerageren voornamelijk in een strook van circa 250 m vanaf de Dwarze Vliet (zie figuur B1.4). Het hier aanwezige reliëf in het grasland biedt de dwergganzen de gewenste dekking. Daarnaast zijn de lage delen van het hobbelige grasland de natste delen van de omgeving. Ook smienten, eveneens een soort met een voorkeur voor nat (plasdras) grasland foerageren hier.

Langs de randen van het Natura 2000-gebied komen de beschermde soorten in relatief lage dichtheden voor. Dit komt waarschijnlijk doordat aan de randen meer verstoring optreedt en de vogels de minder verstoorde centrale delen van het gebied opzoeken.

Figuur B1.4 Terreingebruik van Dwergganzen in het zuidelijk deel van het Oudeland van Strijen. In de vaste foerageergebieden zijn de ganzen >70% van de tijd aanwezig. Met stippen is de verspreiding (in het midden) per kilometerhok aangegeven (bron: Koffijberg et al., 2005).

Uit het conceptbeheerplan voor Oudeland van Strijen (zie tabel B1.3) blijkt dat in de huidige situatie (ruim) wordt voldaan aan de instandhoudingsdoelen van de kolgans, dwerggans, brandgans en smient.

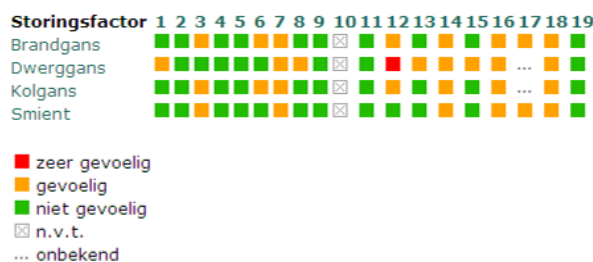
Tabel B1.3 Instandhoudingsdoelen en actuele aantallen voor kwalificerende soorten van het Oudeland van Strijen.

soort	instandhoudingsdoel	gemiddeld seizoensgemiddelde (2001/2002-2006/2007)
A041 Kolgans	1.500 (seizoensgemiddelde)	2.937
A042 Dwerggans	30 (seizoensmaximum)	40
A045 Brandgans	1.500 (seizoensgemiddelde)	4.035
A050 Smient	1.100 (seizoensgemiddelde)	2.812

B1.3.3. Storingsfactoren

De effectenindicator van het Ministerie van LNV laat zien waar de kwalificerende soorten gevoelig voor zijn. De soorten zijn met name gevoelig voor verstoring door licht, geluid, beweging en door verzuring, verontreiniging en verzilting.

Tabel B1.2 Verstoringfactoren kwalificerende soorten Oudeland van Strijen



De belangrijkste verstoringfactoren van de aanleg van een weg zijn met name verstoring en verzuring (stikstofdepositie).

B1.4. Toetsing

Voor de toetsing zijn de verkeerscijfers op de N491-noord (ten noorden van de Edisonweg) en de Weelsedijk ten zuiden van de aansluiting met de randweg van belang. Op basis van de verkeerscijfers van Grontmij kan geconstateerd worden dat, zowel in de referentiesituatie als bij realisatie van de randweg, de verkeersintensiteit op de N491-noord 13.300 mvt/etmaal bedraagt. Dit betekent dus dat de randweg geen verkeersaantrekkende werking heeft. Voor de Weelsedijk zijn geen verkeerscijfers beschikbaar. Op basis van de gegevens voor de N491-noord kan echter logischerwijs geconcludeerd worden dat ook op de Weelsedijk de verkeersintensiteiten gelijk zullen blijven.

Uitgaande van gelijkblijvende verkeersintensiteiten kunnen negatieve effecten op verstoring en verzuring voor de aangewezen soorten in het Oudeland van Strijen worden uitgesloten.

B1.5. Conclusie

De randweg heeft geen verkeersaantrekkende werking. De verkeersintensiteiten blijven na realisatie van de randweg gelijk aan de referentiesituatie. De ontwikkeling van de randweg leidt dan ook niet tot negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen.