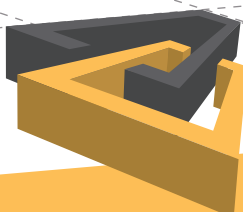


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

ROTONDE KERKWEG-OOST

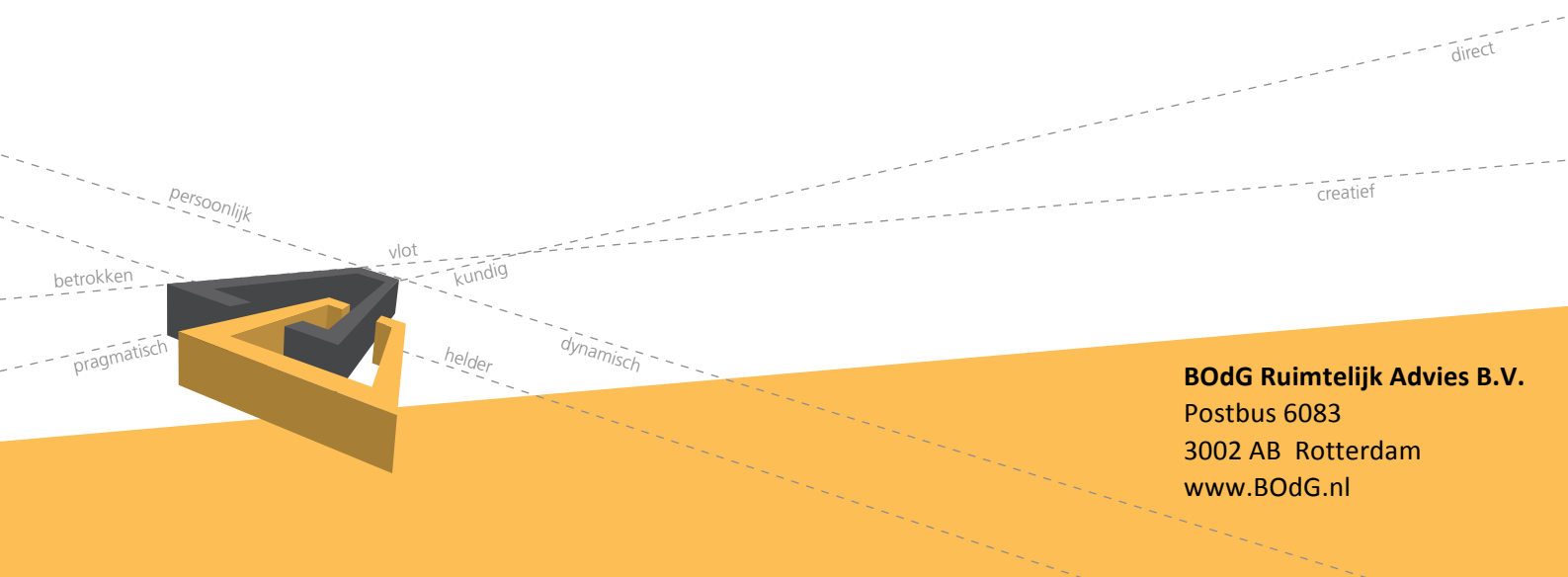


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

ROTONDE KERKWEG-OOST

datum: 1 december 2011

In opdracht van: Gemeente Waddinxveen



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Ligging van het project	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	9
2.1 Gemeentelijk beleid.....	9
2.2 Voornemen in relatie tot gemeentelijk beleid	10
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	11
3.1 Huidige situatie	11
3.2 Projectbeschrijving	12
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	15
4.1 Water	15
4.2 Milieuzonering.....	15
4.3 Geluid	16
4.4 Luchtkwaliteit	17
4.5 Externe veiligheid	18
4.6 Bodem	18
4.7 Archeologie.....	19
4.8 Flora en fauna	19
5. UITVOERBAARHEID.....	21
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	21
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	21
6. CONCLUSIE	23

BIJLAGE: Projectkaart

1. INLEIDING

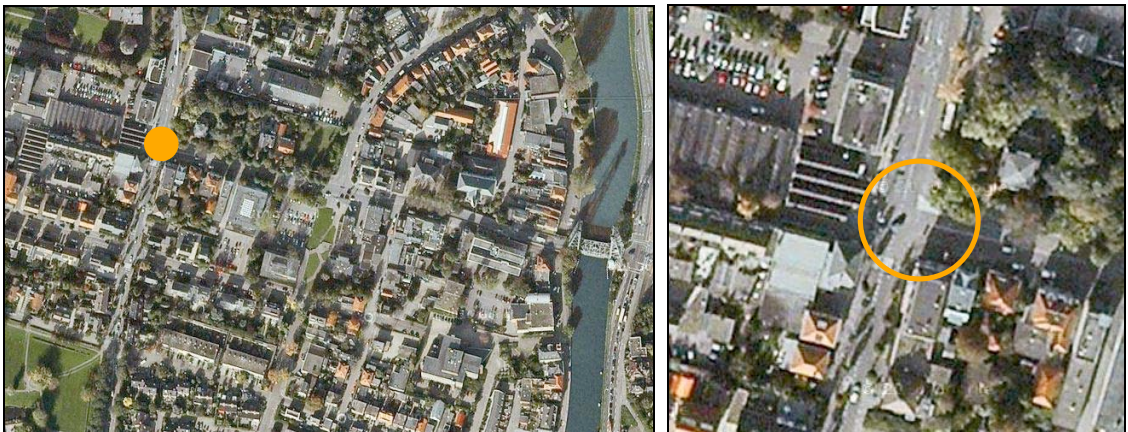
1.1 *Aanleiding*

De verkeersstructuur van Waddinxveen wordt gekenmerkt door een raster van oost-west- en noord- zuidverbindingen. De Kerkweg-Oost is één van de oost-westverbindingen en vormt tezamen met de in het verlengde van deze weg gelegen Hefbrug de enige directe verbinding vanuit Waddinxveen over de Gouwe. De weg sluit in het westen aan op de Juliana van Stolberglaan - Kanaalstraat; één van de noord- zuidverbindingen binnen de bebouwde kom. De voorrangskruising ter plaatse van deze aansluiting biedt onvoldoende capaciteit om de huidige verkeersstromen op een veilige manier af te wikkelen. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer te verbeteren, is het voornemen uitgesproken deze voorrangskruising te vervangen door een rotonde.

De aanleg van een rotonde past niet binnen het vigerende bestemmingsplan "Stationsstraat" (1967). Om van dit plan te kunnen afwijken wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Dit document dient hiertoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging van het project*

Het projectgebied wordt gevormd door de voorrangskruising Kerkweg-Oost / Kanaalstraat / Juliana van Stolberglaan en de direct daaromheen liggende gronden. Deze zijn momenteel in gebruik als voetpad en groenstrook. Aan de westzijde van het projectgebied is het winkelgebied "Passage" gelegen. De Kerkweg-Oost vormt via de verderop gelegen Hefbrug de directe verbinding met de N207.



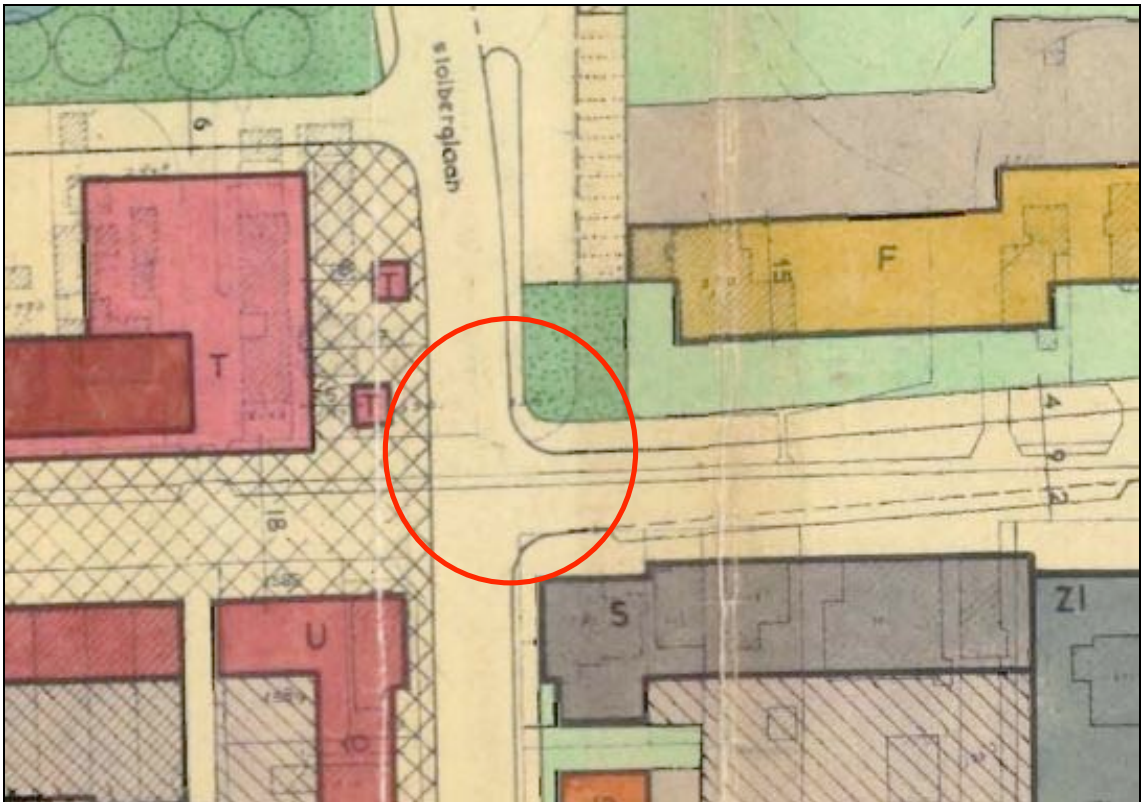
Afbeelding 1: Ligging van het projectgebied

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

De benoemde voorrangskruising en de direct daaromheen liggende gronden maken deel uit van het plangebied behorende tot het bestemmingsplan "Stationsstraat". Dit plan is door de gemeenteraad vastgesteld op 18 mei 1967 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 3 juli 1968.

Voor het projectgebied is een tweetal bestemmingen van toepassing, namelijk 'weg, verharding' en 'plantsoen, berm'. Op grond van eerstgenoemde bestemming mogen gronden gebruikt worden voor de aanleg van wegen, voetpaden, parkeerplaatsen en dergelijke. De voor 'plantsoen, berm' aangewezen gronden zijn bestemd voor de aanleg van plantsoenen, bermstroken en andere groenvoorzieningen. Na verlening van een zogenaamde 'binnenplanse'

vrijstelling (tegenwoordig omgevingsvergunning) mogen op deze gronden ook wandelpaden, kinderspeelplaatsen, parkeerhavens en dergelijke worden aangelegd. Naast deze bestemmingen is op de plankaart via een aanduiding weergegeven waar sprake is van sierbestrating.



Afbeelding 2: Uitsnede bestemmingsplan "Stationsstraat" (projectgebied is gelegen in rode cirkel).

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning. In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Waar voorheen een functiewijziging en/of bouwwerk gerealiseerd kon worden op grond van een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, is een soortgelijke afwijking - waarvan in dit geval sprake is - geïntegreerd in de (project)omgevingsvergunning. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat in dit geval wordt afgeweken van het vigerende bestemmingsplan en de ontwikkeling niet past binnen de "kruimelgevallen"- regeling, zoals deze in het Besluit omgevingsrecht (artikel 4 van Bijlage II) is opgenomen, bestaat in het onderhavige geval geen mogelijkheid om de omgevingsvergunning te verlenen met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 2 van de Wabo. Dit betekent dat medewerking alleen kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Dit document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt gelijktijdig aangevraagd met de omgevingsvergunning ten behoeve van de overige werkzaamheden.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het voor dit initiatief relevante beleidskader beschreven. Vooropgesteld wordt dat het Rijks- en provinciaal beleid, gelet op het abstractieniveau van deze stukken, geen concrete relevantie heeft voor dit plan. Wel kan in het algemeen gesteld worden, dat het voornemen in overeenstemming is met de Nota Ruimte en de ontwerp-AMvB Ruimte van het Rijk en met de provinciale Structuurvisie Visie op Zuid-Holland en de daarbij behorende verordening.

2.1 *Gemeentelijk beleid*

Structuurvisie

De gemeenteraad van Waddinxveen heeft op 20 december 2006 de gemeentelijke Structuurvisie Waddinxveen 2030 vastgesteld. In de structuurvisie wordt de toekomstige ontwikkeling van de gemeente Waddinxveen tot 2030 aangegeven. Het plan doet uitspraken over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij ook aandacht is besteed aan sociale aspecten.

In de structuurvisie komt het projectgebied ter sprake binnen het thema 'infrastructuur'. Gestreefd wordt naar een betere spreiding van het autoverkeer binnen en rond Waddinxveen, het weren van doorgaand verkeer uit de kern en daarmee het ontlasten van het gebied rond de Hefbrug en de Kanaaldijk.

Verkeersvisie en mobiliteit

De verkeersvisie Waddinxveen (gemeenteraad, februari 2006) geeft aan hoe de gemeente Waddinxveen de komende jaren het verkeersbeleid vorm gaat geven. Het belangrijkste doel van het beleid de komende jaren is het buiten Waddinxveen omleiden van verkeer dat geen herkomst of bestemming in Waddinxveen heeft. Daardoor ontstaat ruimte op de wegen in Waddinxveen om de verkeersgroei als gevolg woningbouwprojecten en het nieuwe centrum op te kunnen vangen. De maatregelen die in de verkeersvisie worden voorgesteld zijn verdeeld in korte termijn maatregelen (2006-2013), middellange termijn maatregelen (2013-2018) en lange termijn maatregelen (na 2018). De termijnen zijn gekoppeld aan belangrijke ontwikkelingen binnen en buiten Waddinxveen. De verkeersvisie zelf is geen besluit tot aanleg van wegen. Voor elk van de maatregelen in de verkeersvisie zal een separaat besluitvormings-traject gevolgd moeten worden voordat tot uitvoering kan worden overgegaan.

Voor dit projectgebied wordt gesteld, dat de huidige verkeersproblemen in Waddinxveen zich toespitsen op de verkeersafwikkeling op de binnenring en dan met name rond de voorrangskruising Kerkweg-Oost / Kanaalstraat / Juliana van Stolberglaan. Deze voorrangskruising biedt namelijk onvoldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen, waardoor sluiproutes ontstaan om dit knelpunt te omzeilen. De druk op dit kruispunt wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van de Hefbrug; de enige route om vanuit het centrum van Waddinxveen rechtstreeks op de N207 te komen. De voorgestelde maatregelen op (middel)lange termijn, dienen dit knelpunt weg te nemen.

Vrachtwagencirculatieplan Waddinxveen

Na vaststelling van bovengenoemde verkeersvisie is besloten om aanvullend onderzoek te verrichten naar verbeteringen van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarbij ging de aandacht tevens uit naar een verkeerscirculatieplan voor vrachtverkeer binnen de gemeente.

Om te komen tot een adequate vrachtwagencirculatie in en rondom Waddinxveen, is in het vrachtwagencirculatieplan een strategie voor de korte en langere termijn opgenomen. Een dergelijke aanpak heeft als voordeel dat op korte termijn de overlast door vrachtverkeer in de meest kwetsbare straten en gebieden kan worden aangepakt. Door middel van monitoring kan tussendoor steeds de effectiviteit van de maatregelen worden vastgesteld. Meer ingrijpende maatregelen op lange termijn worden dan alleen genomen als een minder ingrijpende aanpak onvoldoende effectief blijkt. De strategie is hiermee flexibel en biedt ruimte voor tussentijdse bijstelling.

Met bovenstaande strategie als uitgangspunt, is in het vrachtwagencirculatieplan een aantal te nemen maatregelen voor de korte termijn geformuleerd. Voor de omgeving van het projectgebied is besloten om de Kanaalstraat ter hoogte van de Kerkweg-Oost via een verbodsbord af te sluiten voor vrachtverkeer. Hiermee zal de hoge verkeersbelasting van deze straat niet verder toenemen. Deze afsluiting heeft tevens tot gevolg, dat bevoorrading van de winkels in het winkelgebied "Passage" plaats dient te vinden via de Juliana van Stolberglaan. Winkels die alleen via de Stationsstraat bevoorrad kunnen worden, kunnen een ontheffing van dit verbod krijgen, waarbij bevoorrading alleen plaats kan vinden via de Kanaalstraat vanuit zuidelijke richting (via Kanaaldijk). In dit circulatieplan is tevens opgemerkt, dat bij eventuele herinrichting van de kruising Kerkweg-Oost - Juliana van Stolberglaan - Kanaalstraat de situatie zo vormgegeven te worden, dat het afbuigen van het vrachtverkeer van de Juliana van Stolberglaan naar de Kerkweg-Oost de automatische rijrichting wordt.

Beeldkwaliteitsplan openbare ruimte

De gemeente Waddinxveen heeft een beeldkwaliteitsplan voor de openbare ruimte opgesteld. In dit plan zijn voorstellen opgenomen voor onder meer de woongebieden, de centra, de groengebieden en de hoofdwegen. Het beeldkwaliteitsplan dient mede als toetsingskader bij het verder uitwerken van inrichtingsplannen.

2.2 Voornemen in relatie tot gemeentelijk beleid

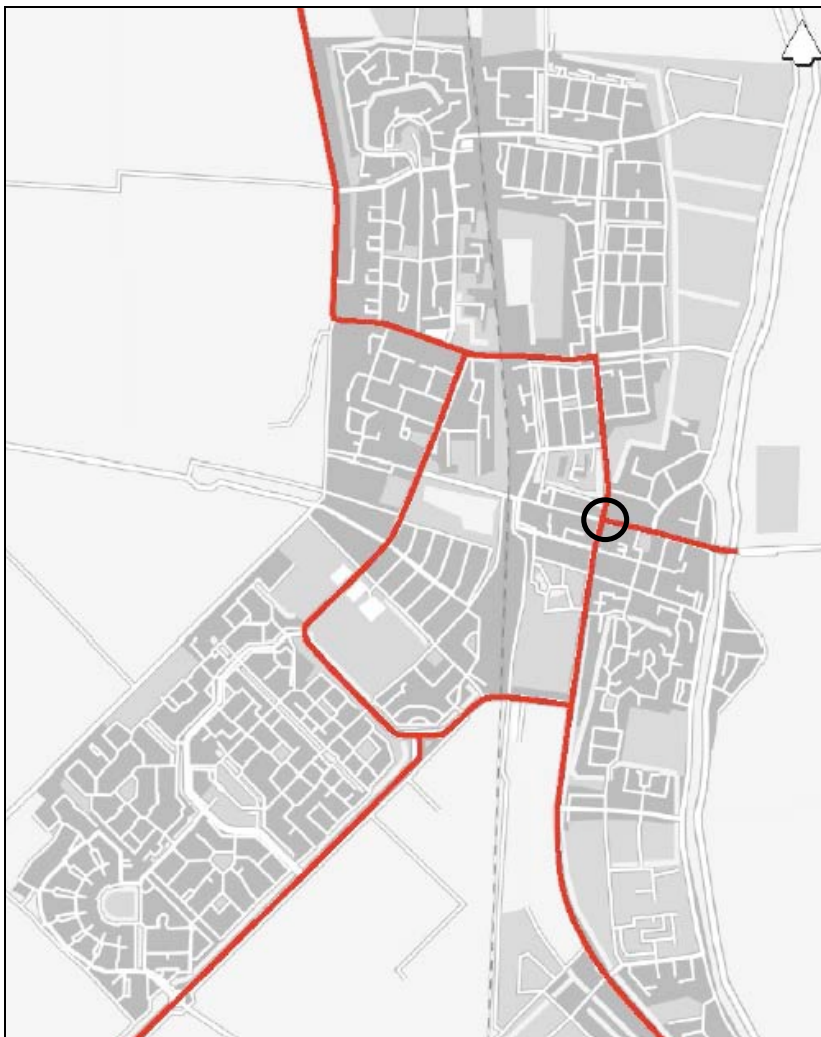
De voorgenomen herinrichting past prima binnen het gemeentelijk beleid. Immers ontstaat door de realisatie van een rotonde ter hoogte van de voorrangskruising Kerkweg-Oost / Kanaalstraat / Juliana van Stolberglaan een meer verkeersveilige situatie, terwijl ook de doorstroming sterk verbeterd. Dit sluit goed aan de doelstelling om de doorstroming van de gehele Kerkweg-Oost te verbeteren. Daartoe behoort tevens de aanpak van de Aan- en Hefbrug, alsook maatregelen aan de kruising met de Oranjelaan en de op- en afrit naar het parkeerterrein De Beukenhof.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidig gebruik en de beoogde nieuwe situatie.

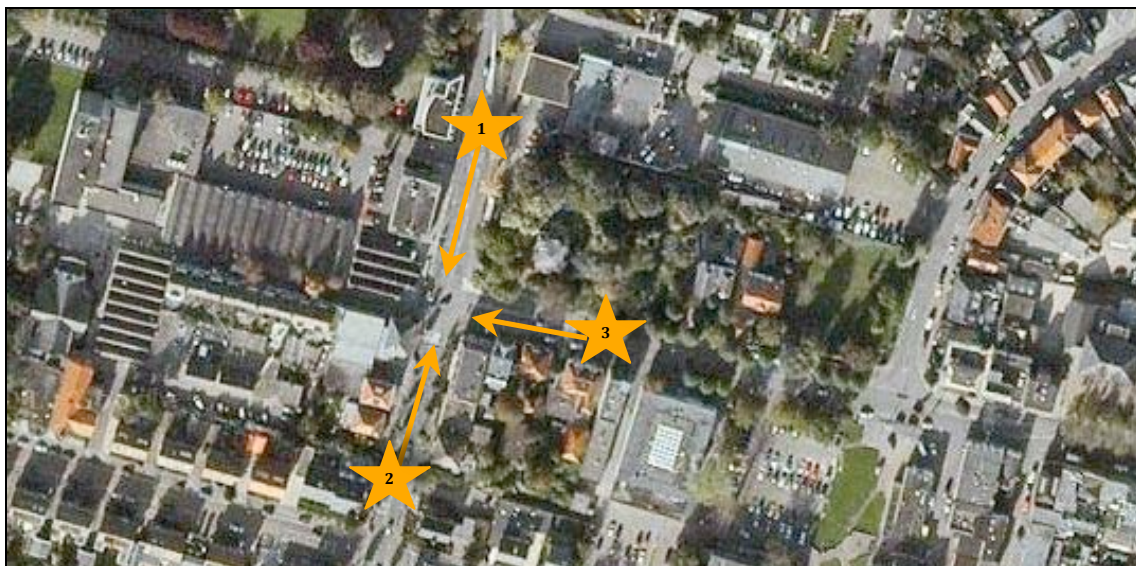
3.1 *Huidige situatie*

De huidige verkeersstructuur van Waddinxveen wordt gekenmerkt door een raster van oost-west- en noord-zuidverbindingen. Alle invalswegen komen uit op een binnenring die het verkeer verdeelt. De Juliana van Stolberglaan, de Kanaalstraat en een deel van de Kanaaldijk maken deel uit van deze ring. De Kerkweg-Oost is de directe invalsweg vanaf de N207 via de Hefbrug naar het centrum van Waddinxveen.



Afbeelding 3: Binnenring en uitvalswegen (het projectgebied is omcirkeld).

Het projectgebied wordt gevormd door de voorrangskruising ter hoogte van de Kerkweg-Oost en de Kanaalstraat / Juliana van Stolberglaan, plus de direct daaromheen liggende gronden. Deze zijn nu in gebruik als voetpad of groenvoorziening. Aan de westzijde van het projectgebied is het winkelgebied "Passage" gelegen. Aan de Kerkweg-Oost zijn naast enkele (vrijstaande) woningen diverse voorzieningen gelegen, zoals winkels, horeca, bankgebouwen, een kerk en een school. Ook de Juliana van Stolberglaan en de Kanaalstraat kennen ter hoogte van het onderhavig projectgebied een dergelijk gemengd karakter.



Afbeelding 3: Diverse aanzichten op onderhavig projectgebied.

Uit de verkeersvisie blijkt dat de voorrangskruising ter plaatse van het projectgebied over onvoldoende capaciteit beschikt om het verkeer af te kunnen wikkelen. Met name in de ochtend- en avondspits leidt dit tot lange wachttijden, waarbij de meest beperkende bewegingen de linksafbewegingen van de Juliana van Stolberglaan naar de Kerkweg-Oost en van de Kerkweg-Oost naar de Kanaalstraat zijn. In de avondspits kan de wachtrij op de Kerkweg-Oost zelfs oplopen tot 75 personenauto-eenheden¹, met als gevolg dat zowel de zijstraten als het kruispunt met de N207 ter hoogte van de Hefbrug hiervan hinder ondervinden. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, met name ook voor langzaam verkeer. Daarnaast gaan mensen het knelpunt omzeilen door op zoek te gaan naar sluiproutes, met als gevolg dat de verkeersveiligheid op deze plaatsen ook te wensen overlaat.

De Aan- en Hefbrug

De drukte ter plaatse van de voorrangskruising is mede te verklaren door de aanwezigheid van de Hefbrug. Deze brug vormt namelijk de enige rechtstreekse route om vanuit het centrum van Waddinxveen op de N207 te komen, waarvandaan de N11 (Alphen aan den Rijn) in noordelijke richting en de A12 (Gouda) in zuidelijke richting eenvoudig te bereiken zijn. Om een meer verkeersveilige situatie te bereiken en bovendien de doorstroming te verbeteren, is momenteel een algehele renovatie en verbreding van de Aan- en Hefbrug in voorbereiding.

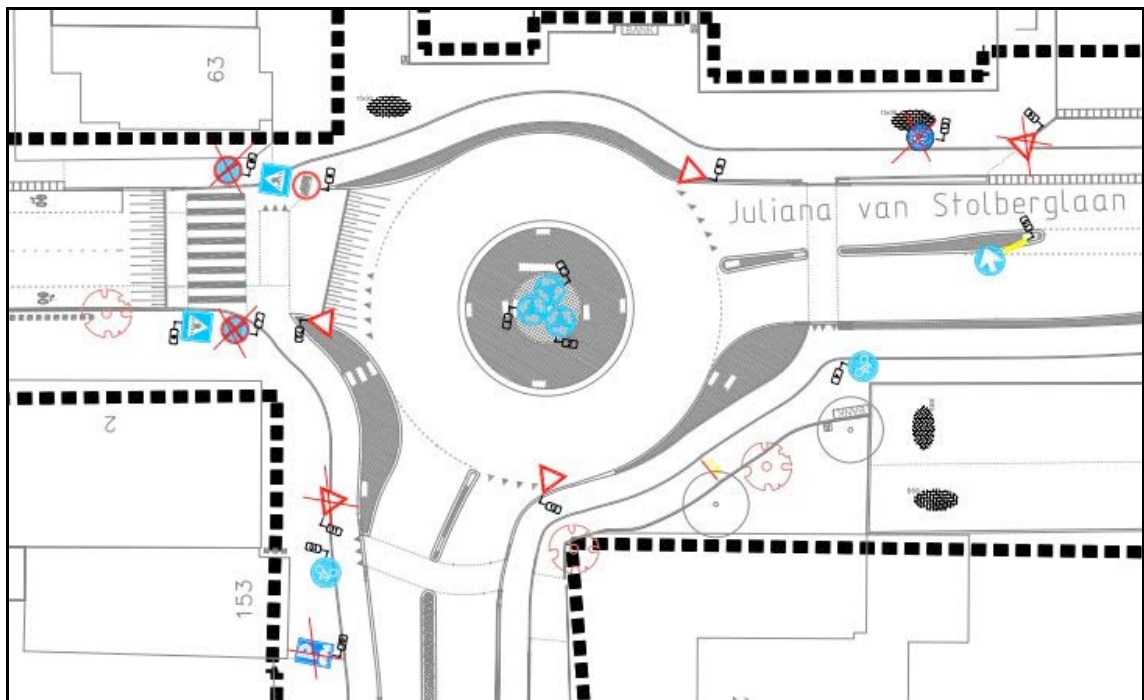
3.2 Projectbeschrijving

De beoogde realisatie van de rotonde heeft tot doel om de verkeersdoorstroming te vergroten. Hierdoor ontstaan kortere wachttijden voor de belangrijke richtingen, een rustiger en gelijkmatiger verkeersdoorstroming en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Om

¹ Kruispuntberekeningen Kruising Kerkweg-Oost – Juliana van Stolberglaan – Kanaalstraat (Nebest adviesgroep, 7 juni 2011)

de rotonde in te passen binnen de huidige beschikbare ruimte zal sprake zijn van een zogenaamde Hoogkarspelse rotonde. De straal van een dergelijke rotonde is beperkt en het middeneiland is overrijdbaar, zodat ook grote voertuigen van de rotonde gebruik kunnen maken.

De rotonde zal zijn voorzien van een aparte fietsvoorziening met rijbaanscheiding, waardoor de veiligheid van het langzaam verkeer wordt vergroot. Zo hebben (vracht)wagens bij het op- en afrijden van de rotonde geen 'last' van fietsers in hun dode hoek.



Afbeelding 4: Voorgestelde inrichting rotonde.

Vanwege de kleine boogstralen zal de doorrijdsnelheid lager liggen dan 50 km/h. De rijbanen hebben een breedte van ongeveer drie meter en de vrijliggende fietspaden zijn circa 1,8 meter breed. Omdat het profiel van de Kanaalstraat minder breed is dan bij de overige wegen worden hier suggestiestroken aangelegd. De voetgangersoversteek ligt in het verlengde van de looproute over de Kerkweg-Oost / Passage.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 **Water**

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het beheer van het watersysteem in Waddinxveen is in handen van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot regionaal niveau (Deelstroomgebiedsvisie Midden-Holland). Ook het hoogheemraadschap heeft zijn eigen beleid; dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan. De drie hoofddoelen uit dit beleid zijn 'veiligheid tegen overstromingen', 'voldoende water' en 'gezond water'. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing.

Het onderhavig projectgebied is in de huidige situatie al grotendeels verhard met klinker- of asfaltverharding. Uitzondering hierop vormt een groenstrook in de oksel van de kruising Kerkweg-Oost - Juliana van Stolberglaan. De aanleg van de rotonde leidt dus tot een toename van het verhard oppervlak. Omdat deze toename minder dan 500 m² bedraagt², wordt deze door het hoogheemraadschap gehanteerde ondergrens niet overschreden. Het voornemen heeft dan ook geen negatieve invloed op het watersysteem, waardoor het treffen van compenserende maatregelen niet noodzakelijk is.

Overleg met de waterbeheerder(s)

Bij aanvang van de procedure zal deze ruimtelijke onderbouwing ter toetsing worden aangeboden aan het Hoogheemraadschap van Rijnland.

4.2 **Milieuzonering**

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (maart 2009) een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van "het groene boekje".

² De groenstrook heeft op grond van het vigerend bestemmingsplan een omvang van circa 13 bij 18 meter. Dit leidt tot een oppervlak van circa 234 m²; uit afbeelding 4 blijkt dat een deel van deze groenstrook behouden blijft.

De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten plaatsvinden.

De aanleg van een rotonde leidt niet tot de oprichting van een milieubelastende activiteit als bedoeld in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering", omdat het hier geen bedrijfsactiviteit betreft. Dit aspect is dan ook niet aan de orde.

4.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Door de realisatie van een rotonde ter plaatse van het onderhavig projectgebied, komt een geluidsbron dicht bij geluidsgevoelige objecten of gebouwen te liggen. In het kader van de Wet geluidhinder dient onderzocht te worden of sprake is van een reconstructie; dit is het geval als door de fysieke wijziging van de weg de geluidsbelasting ter plaatse van de aanwezige geluidsgevoelige objecten of gebouwen met 2 dB of meer toeneemt.

Door het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH)³ is conform de Standaard Rekenmethode II bepaald wat de geluidsbelasting is een jaar vóór aanleg van de rotonde. Deze is in het onderzoek vergeleken met de toekomstige geluidbelasting; 10 jaar na aanleg van de rotonde. Uit de berekeningen blijkt, dat de toename van de geluidsbelasting op de gevels van alle onderzochte woningen minder dan 1,5 dB bedraagt. Het ISMH concludeert in zijn rapport dat geen sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het onderzoek ook aandacht besteed aan de effecten van de cumulatieve geluidbelasting. Door de aanleg van de rotonde zal deze belasting op de gevels van bijna alle woningen afnemen. Deze afname is toe te schrijven aan de toepassing van fijn asfalt op de Kerkweg-Oost; in de huidige situatie is sprake van een klinkerverharding. Daarnaast neemt de verkeerintensiteit op de Kanaalstraat af als gevolg van de toekomstige wijzigingen in de verkeersstructuur. Alleen ter plaatse van de woning aan Kerkweg-Oost 214 is sprake van een toename van de cumulatieve geluidbelasting van 0,7 dB (van 61,2 dB in de huidige situatie naar 61,9 dB in de toekomstige situatie)⁴. Deze toename wordt veroorzaakt, doordat de rotonde dichterbij komt te liggen dan de huidige wegen. Het heeft echter geen effect op de milieukwaliteit ter plaatse; voor beide situaties geldt dat op grond van de Milieukwaliteitsmaat van Miedema sprake is van een tamelijk slechte milieukwaliteit.

De cumulatieve geluidbelasting op de gevels van de woningen in de huidige situatie varieert van 61 dB tot 71 dB. Op grond van de Milieukwaliteitsmaat van Miedema wordt deze situatie aangemerkt als slecht tot zeer slecht. In de toekomstige situatie treedt hierin een lichte

³ ISMH, Milieukundig advies rotonde Kerkweg-Oost - Juliana van Stolberghlaan - Kanaaldijk, november 2011, productnummer: 201131935.

⁴ Een dergelijke toename is niet voor het menselijk oor waarneembaar.

verbetering op; de cumulatieve geluidbelasting is gelegen tussen 61 en 70 dB. Ondanks deze minimale verlaging is nog steeds sprake van een tamelijk slechte tot zeer slechte milieukwaliteit.

De meeste woningen langs de Kanaalstraat en de Kerkweg-Oost die zich binnen het onderzoeksgebied bevinden, zijn reeds als saneringswoningen aangemeld bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het kader van de geluidssaneringsoperatie zijn voor deze woningen echter nog geen hogere waarden vastgesteld. Daar in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie, is een versnelde afhandeling van de saneringswoningen in het kader van een reconstructieonderzoek niet noodzakelijk.

Gesteld kan worden dat de aanleg van de rotonde zonder verdere verplichtingen op grond van de Wet geluidhinder kan plaatsvinden. Omdat door de aanleg van de rotonde de milieukwaliteit ter hoogte van de bestaande woningen niet verslechtert, is de realisatie van de rotonde ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening mogelijk.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden die zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

De realisatie van een rotonde wordt niet als een van de uitzonderingsprojecten in de regeling NIBM genoemd. Dit betekent dat op andere wijze moet worden aangetoond, wat de gevolgen van het voornemen zijn op de luchtkwaliteit. In de eerder aangehaalde door het ISMH opgestelde milieuscan is dan ook een luchtkwaliteitsonderzoek opgenomen.

Met behulp van het rekenprogramma GeoMilieu versie 1.9 zijn conform Standaardrekenmethode 2 luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Omdat het rekenpunt ter hoogte van het perceel Kerkweg-Oost 214 het dichtstbijzijnde punt bedraagt, zijn hier de hoogste concentraties berekend. De jaargemiddelde concentratie NO₂ blijft zowel voor het jaar 2014 (29,9 µg/m³) als voor 2022 (20,8 µg/m³) ruim onder de grenswaarde (40,0 µg/m³). Voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ geldt hetzelfde. De berekende waarden voor de jaren 2014 (25,0 µg/m³) en 2022 (22,7 µg/m³) blijven ruim onder de grenswaarde van 40,0 µg/m³. De 24-uursgemiddelde voor PM₁₀ wordt in 2014 maximaal 15 keer overschreden en in 2022 is sprake van 11 overschrijdingen. Dit blijft ook ruim onder de grenswaarde van 35 overschrijdingen.

Omdat voldaan wordt aan de grenswaarden, wordt de realisatie van de rotonde conform de Wet luchtkwaliteit toelaatbaar geacht. Tevens kan gesteld worden dat ter plaatse van het onderzoeksgebied sprake is van een relatief goede luchtkwaliteit.

4.5 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

Uit de door ISMH opgestelde milieuscan blijkt dat het projectgebied niet wordt gebruikt voor relevant transport van gevaarlijke stoffen, omdat dit transport niet van de betreffende wegen gebruik maakt. Omdat het realiseren van een rotonde ook geen invloed heeft op andere risicobronnen is een nadere beschouwing van het aspect 'externe veiligheid' niet noodzakelijk.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient binnen vier jaar gestart te worden met de sanering. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan sanering worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Het ISMH⁵ stelt dat op/nabij het onderhavig projectgebied geen bronnen bekend zijn, die een bodemverontreiniging hebben kunnen veroorzaken. Wel is in de nabijheid een Globis-locatie⁶ bekend, maar de bijbehorende verontreinigingscontour is niet binnen onderhavig projectgebied gelegen. Daarnaast blijkt uit in het verleden uitgevoerde onderzoeken, dat ten hoogste lichte verontreinigingen met kwik, lood en PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen) in de ondergrond aanwezig zijn. De aanwezige zandlaag onder het asfalt wordt ingedeeld als klasse 'wonen' op basis van de parameters cadmium, zink en PAK. Het ISMH concludeert dan ook, dat geen bodemhygiënische redenen aanwezig zijn die een beletsel of een beperking vormen voor de realisatie van de geplande rotonde. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dan ook geschikt voor het beoogde gebruik.

⁵ ISMH, beoordeling bodemonderzoeken aan de rotonde Kerkweg-Oost - Kanaalstraat - J. van Stolberglaan te Waddinxveen, oktober 2011, kenmerk: 201133322.

⁶ Globis staat voor Geografisch Landelijk Overheids Bodem Informatiesysteem. Globis is ontwikkeld voor het ondersteunen van de dagelijkse werkzaamheden rondom bodemtaken van provincies en een aantal gemeenten, de zogenaamde "bevoegde overheden Wet bodembescherming".

4.7 Archeologie

Om het archeologische erfgoed beter te beschermen, is in 1992 het Verdrag van Malta opgesteld. Het verdrag stelt dat behoud van archeologisch erfgoed in de bodem, in iedere fase van planontwikkeling moet worden meegewogen. Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan dient te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

De aanleg van de rotonde brengt geen diepe bodemversturende activiteiten met zich mee. Na verwijdering van de huidige verhardingen, vindt een verdieping van maximaal 10 centimeter plaats ten behoeve van de nieuwe fundering. Gezien het feit dat over bijna de gehele lengte van de Kerkweg-Oost een recent zandpakket met een minimumdikte van 1 meter is gelegen, concludeert het ISMH⁷ dat het onwaarschijnlijk is dat de voorgenomen ontwikkelingen de eventuele onderliggende archeologische interessante lagen raakt. Het uitvoeren van een nader onderzoek is dan ook niet nodig.

4.8 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming. Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden deels uitmakende van de Ecologische Hoofdstructuur, welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit de door ISMH opgestelde milieuscan blijkt, dat het onderhavig projectgebied om grote afstand is gelegen van zowel Natura2000-gebieden als EHS-zones. Gezien het lokale karakter van het voornemen, kan gesteld worden dat geen nadelige effecten op deze gebieden optreden.

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen.

Uit de door ISMH opgestelde milieuscan blijkt dat beschermde soorten uit de soortgroepen vaatplanten, reptielen, vlinders en ongewervelden (kevers) niet in het projectgebied voorkomen, vanwege het ontbreken van een geschikt habitat. Omdat in (de directe nabijheid van) het projectgebied geen oppervlaktewater is gelegen, komen beschermde vissen, amfibieën, libellen en ongewervelden (platte schijfhoren & waterkervers) niet voor. Met uitzondering van vleermuizen is het plangebied ongeschikt voor zoogdieren, of het is gelegen buiten het verspreidingsgebied.

Vleermuizen maken in sommige gevallen gebruik van bomen. De in het projectgebied aanwezige bomen zijn echter ongeschikt als verblijfplaats, vanwege het ontbreken van spleten en holten.

⁷ ISMH, Advisering inzake archeologie nieuwe rotonde Kerkweg-Oost, oktober 2011, kenmerk: 201133796.

Doordat binnen het projectgebied geen grotere bomen met holten aanwezig zijn, wordt de aanwezigheid van jaarrond beschermde nestplaatsen van vogels (zoals huismus en gierzwaluw) niet verwacht. Wel gebruiken algemene broedvogels het projectgebied; nesten van deze vogels zijn alleen beschermd tijdens het broedseizoen. Door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren worden geen verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet overtreden.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat zowel de Natuurbeschermingswet als de Flora- en faunawet de realisatie van de rotonde niet in de weg staat.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien de gemeente geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij). Uit deze lijst is te concluderen dat de aanleg van een verkeersrotonde geen bouwplan is in het kader van 6.12 Wro. Hieruit kan worden geconcludeerd dat voor dit plan geen exploitatieovereenkomst of exploitatieplan hoeft te worden opgesteld.

Voor de financiering van de rotonde is budget beschikbaar vanuit de voorziening voor het beheer van de openbare ruimte. Dit is geregeld via vastgestelde beheerplannen waarbij het project wordt bekostigd vanuit de subvoorzieningen 'groot onderhoud' en 'investeringen'. Het project is daarmee financieel uitvoerbaar.

5.2 *Maatschappelijke uitvoerbaarheid*

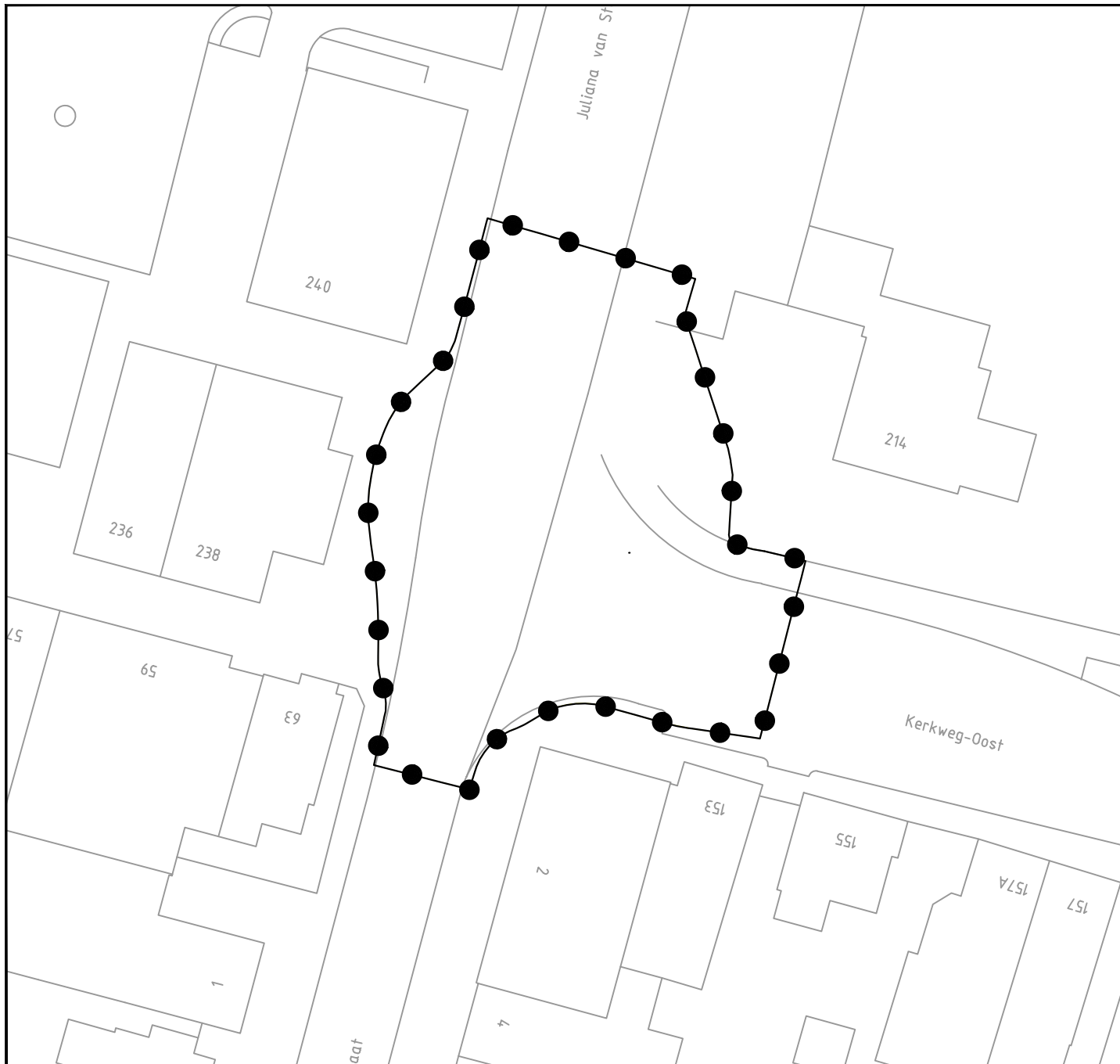
Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo is, conform het bepaalde in de Wabo (paragraaf 3.3) de uitgebreide procedure van toepassing, met dien verstande dat het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage ligt. Binnen zes maanden dient op de aanvraag omgevingsvergunning te zijn beslist waarbij de eenmalige mogelijkheid geboden wordt deze termijn met zes weken te verlengen.

Eventuele binnengekomen overlegreacties en/of zienswijzen worden hier samengevat en voorzien van een beantwoording.

6. CONCLUSIE

De beoogde realisatie van een rotonde ter plaatse van de voorrangskruising Kerkweg-Oost en de Kanaalstraat / Juliana van Stolberglaan leidt tot verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming ter plaatse. Het voornemen sluit daarmee goed aan op de doelstelling die mede wordt beoogd met de in voorbereiding zijnde aanpak van de Kerkweg-Oost en de Aan- en Hefbrug. De realisatie van de rotonde zal tevens bijdragen aan de gewenste hogere kwaliteit van de openbare ruimte. De ontwikkeling levert dan ook in meerdere opzichten een positieve bijdrage aan de leefbaarheid in het centrum van Waddinxveen. Mede gezien deze kwalitatieve doelstelling past de ontwikkeling binnen het bestaand beleid en vertoont het evenmin strijdigheid met de beleidsvelden, als ook wet- en regelgeving van de hogere overheden.

De in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven ontwikkeling wordt in ruimtelijk en planologisch opzicht tevens aanvaardbaar geacht omdat vanuit oogpunt van milieuaspecten geen onoverkomelijke belemmeringen bestaan. Resumerend kan worden gesteld dat het in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven plan in ruimtelijk opzicht aanvaardbaar is.

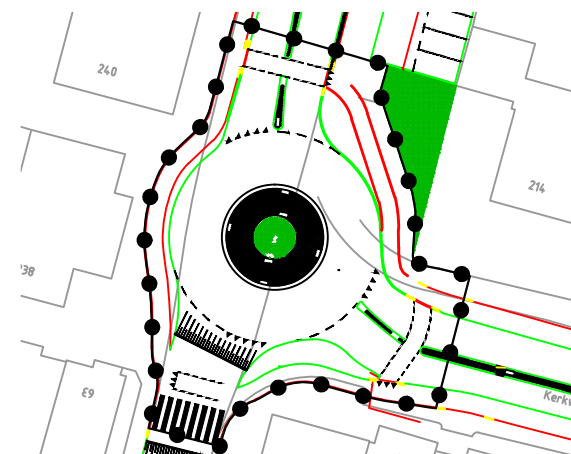


VERKLARING

Projectgebied



Projectgrens



project:

Rotonde Kerkweg-Oost

gemeente:

Waddinxveen

betreft:

**Projectkaart t.b.v. ruimtelijke
onderbouwing omgevingsvergunning**

opdrachtgever:

Gemeente Waddinxveen

datum : 8 november 2011

schaal : 1 : 500



BODG
ruimtelijk advies

Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
email: info@bodg.nl
tel: 06-48384580