

Ruimtelijke onderbouwing

Reconstructie Nieuwstraat te Sluis

Aanleg rotonde



Ruimtelijke onderbouwing

Reconstructie Nieuwstraat te Sluis

Aanleg rotonde

Plantype	: Omgevingsvergunning
Rapporttype	: Ruimtelijke onderbouwing
Planidentificatie	: NL.IMRO.1714.og13nieuwstraat-VG01
Status	: Verleend
Datum	: 20 augustus 2013
Opdrachtgever	: Gemeente Sluis Afdeling: Openbare werken
Contactpersoon	: Dhr. P. Keijmel
Opgesteld door	: Gemeente Sluis Afdeling: OEV

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Omschrijving project.....	5
2.1 Bestaande situatie	5
2.2 Toekomstige situatie	6
3. Beleidskader	8
3.1 Rijksbeleid	8
3.2 Provinciaal beleid	8
3.3 Gemeentelijk beleid	10
4. Sectorale toetsing	11
4.1 Bodem	11
4.2 Water	12
4.3 Ecologie	12
4.4 Archeologie	13
4.5 Geluid	13
4.6 Luchtkwaliteit	13
4.7 Milieukwaliteit, externe veiligheid, kabels en leidingen.....	14
5. Uitvoerbaarheid	15
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	15
5.2 Economische uitvoerbaarheid	15
Bijlage	16
1. Ontwerp Nieuwstraat.....	16
2. Akoestisch onderzoek	17

1. Inleiding

De stad Sluis wordt vanaf de Provinciale rondweg N253 ontsloten via twee invalswegen, te weten vanuit het westen via de Sint Annastraat en vanuit het zuiden via de Nieuwstraat. Deze laatste dient gereconstrueerd te worden om een aantal knelpunten op te lossen en zodoende een verkeersveiliger invalsweg te creëren.

Hierbij gaat de aandacht van de gemeente in ieder geval uit naar:

- Een verkeersveilige(re) afwikkeling van fietsers en voetgangers;
- Een verkeersveilige kruispuntoplossing Nieuwstraat-Burgemeester Aernoudtsweg;
- Een verkeersveilige ontsluiting parkeerplaats Toversluis en terrein Leenhouts;
- Afwikkeling verkeer van/naar bedrijventerrein;
- het optimaliseren van de bereikbaarheid van de stad Sluis via de Nieuwstraat (gebiedsontsluitingsweg) en het afvangen van de parkerende bezoekers op de aanwezige (recentelijk uitgebreide) parkeerterreinen.

Het ontwerp voor de reconstructie van de Nieuwstraat past op één onderdeel niet binnen het geldende bestemmingsplan. Om deze strijdigheid op te heffen is het noodzakelijk om een omgevingsvergunning ex. artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te verlenen. Met deze omgevingsvergunning wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de omgevingsvergunning.

2. Omschrijving project

2.1 Bestaande situatie

Functie en gebruik

De Nieuwstraat is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van de stad Sluis met een snelheidsregime van 50 km/uur. Op de drukke (koop)zon- en feestdagen in Sluis is de ontsluitingsfunctie maatgevend. Een gemiddelde werkdag kent volgens het permanente telpunt van de provincie een intensiteit van 4700 mvt/etmaal. Een gemiddelde weekdag kent een intensiteit van 5600 mvt/etmaal en uit recente tellingen ter plaatse blijkt dat een gemiddelde dag in het weekend (zaterdag of zondag) een intensiteit kent van 7850 motorvoertuigen. Op basis van de drukke (koop)zon- en feestdagen kan gevoeglijk aangenomen worden dat de intensiteiten op deze dagen nog hoger uitvallen.

Aan de oostzijde van de Nieuwstraat is een groot (gemeentelijk) parkeerterrein gelegen naast Toversluis. Dit parkeerterrein wordt ontsloten via de Burgemeester Aernoudtsweg. Aan de westzijde van de Nieuwstraat is een bedrijventerrein gelegen, welke ontsloten wordt via een parallelweg uitkomend op de Nieuwstraat, en waarop sinds kort een (particulier) parkeerterrein is gesitueerd.

Inrichting

De huidige rijbaan is ca. 6,7 meter breed, waarbij de markering bestaat uit een onderbroken asmarkering en een kantmarkering niet aanwezig is. Aan beide zijden van de rijbaan is een haagje aanwezig en achter deze hagen bevinden zich bomen, die de Nieuwstraat een laanuitstraling geven.

Het aanwezige in twee richtingen te berijden vrijliggende fietspad loopt vanaf de rotonde tot iets voor de aansluiting met de Burgemeester Aernoudtsweg, waarna het fietspad overgaat in een parallelweg om even later weer als fietspad verder te gaan richting het centrum. Het betreffende pad varieert van 3,3 meter tot 1,8 meter breed.

Voetpaden of voorzieningen voor voetgangers ontbreken tot aan de aansluiting met de Burgemeester Aernoudtsweg. Vanaf deze kruising is aan de oostzijde een schelpenpad gelegen, waardoor de toegankelijkheid voor minder validen of mensen met kinderwagen / rollator beperkt is.

Het kruispunt met de Burgemeester Aernoudtsweg is een standaard voorrangskruispunt. Hier sluit ook de parallelweg aan op de Nieuwstraat. Voor fietsers of voetgangers zijn geen oversteekvoorzieningen getroffen. Voetgangers tussen Toversluis en centrum steken ongeregeld over. Fietsers tussen parallelweg en Burgemeester Aernoudtsweg maken gebruik van de rijbaan om over te steken.

Na het bereiken van de wallen (vesting) gaat het 50 km/uur regime over in een zone 30. Het fietspad eindigt min of meer spontaan op de rijbaan. Wel is met rood asfalt en markering een fietsoversteek gemaakt voor fietsers richting centrum. Deze maatregel wordt echter thans niet ondersteund door een snelheidsbeperkende maatregel.

De twee bestaande bushalteplaatsen ter hoogte van Toversluis kennen geen haltevoorziening, alleen een paal met haltebord, en de lijnbussen (+ 's zomers de kustbus lijn 14) halteren op de rijbaan, wat niet conform de richtlijnen is binnen een 50 km-regime.

Knelpunten / aandachtspunten

De knelpunten en aandachtspunten op basis van de huidige situatie:

- Parkeerterreinen: de aanwezigheid van 625 gemeentelijke + 400 particuliere parkeerplaatsen waarvan de aan- en afvoerroute via het kruispunt Nieuwstraat / Burg. Aernoudtsweg gaat;
- Bushaltes: beide bushaltes voldoen niet aan de criteria van toegankelijkheid en verkeersveiligheid;
- Fietspad: de onderbreking van het huidige fietspad door de parallelweg naar het bedrijventerrein is ongewenst, doordat dit voor minder comfort voor de fietsers zorgt en verkeersonveilig is in combinatie met werkverkeer;
- Fietspad op het wegvak Burg. Aernoudtsweg - centrum Sluis is onvoldoende breed;
- Overgang fietspad - fietsers op de rijbaan nabij het centrum (ter hoogte van de wallen c.q. vesting) is onveilig vormgegeven;
- Oversteekvoorzieningen voor zowel fietsers als voetgangers ontbreken op de kruising met de Smoutweg en de Burg. Aernoudtsweg;
- Rijbaan is niet voorzien van de markering behorende bij een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

2.2 Toekomstige situatie

Voor het autoverkeer wordt ingezet op een route die zowel in een normale periode als tijdens een piekperiode goed functioneert. Verkeersveiligheid is hierbij altijd de belangrijkste factor. Op drukke dagen wordt geaccepteerd dat er af en toe wachtrijen ontstaan, bij voorkeur niet op de doorgaande route Nieuwstraat. Verkeer dient immers op een vlotte wijze richting hoofdwegennet te worden afgewikkeld.

Voor de voetgangers en fietsers dient meer comfort en veiligheid te worden geboden. Men is op weg naar een toeristisch centrum en dit mag men weten ook: comfortabele route in een fraaie omgeving waarbij verkeersveiligheid vanzelfsprekend de basis vormt.

Een van de uitgangspunt van de reconstructie van de Nieuwstraat is dat er een verkeersveilige kruispuntoplossing komt voor de Nieuwstraat-Burgemeester Aernoudtsweg. Een rotonde is bij uitstek verkeersveilig door de lage snelheid en de goede oversteekmogelijkheden (2 fasen). Tevens is een rotonde een ideale locatie om de fietser veilig de weg op te leiden. Door brede fietsstroken aan te duiden wordt de weg visueel versmald en heeft de fietser toch een eigen ruimte. De bermen laten voldoende ruimte om aan beide zijden een mooi en breed voetpad vorm te geven. Ter hoogte van de omwalling gaan de maximum snelheid over naar 30 km/u en komen de fietsstroken te vervallen (fietsers gaan echt op de rijbaan zoals in het centrum).

Bovendien is de inrichting van de kruising met een rotonde optimaal afgestemd op de drukke dagen. In de normale werkdagen zal de inrichting oversized zijn, maar wel goed functioneren. Een rotonde bevordert de doorstroming van de Nieuwstraat en de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen aan deze zijde van Sluis. De Nieuwstraat kan zodoende het Walplein ontlasten bij drukke dagen.

Bovenstaande uitgangspunten hebben geleid tot een ontwerp van de Nieuwstraat. (zie bijlage 1). In het ontwerp is te zien dat een rotonde ten koste gaat van enkele parkeerplaatsen op de parking bij Toversluis. Deze parkeerplaatsen zijn reeds gecompenseerd door de aanleg van de extra parkeerplaatsen bij Toversluis. Daarnaast worden in Sluis nog twee nieuwe parkeerterreinen aangelegd (Zuiddijkstraat en Kloosterstraat).

3. Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. Deze tijdshorizon is gesteld omdat in de loop van de tijd nieuwe ontwikkelingen en opgaven kunnen vragen om bijstelling van de rijksdoelen. Voor de ambities zijn rijksinvesteringen slechts een van de instrumenten die worden ingezet. Ook kennis, bestuurlijke afspraken en kaders worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van die rijksambities.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De Structuurvisie richt zich voornamelijk op nationale belangen. De reconstructie van de Nieuwstraat is niet van nationaal belang, waardoor het voorgenomen project niet in strijd is met de Structuurvisie.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP)

Op basis van het basisbeleid, gebiedsprofielen, opgaven in de gebiedsuitwerkingen/regionale agenda en prestatie-indicatoren is aangegeven dat het project aansluit op de PVVP.

Basisbeleid

Een van de doelstellingen van het basisbeleid is dat recreatieve (dag)bestemmingen (i.c. de stad Sluis) goed bereikbaar moeten zijn en dat dit eisen stelt aan de ontsluiting van herkomsten en bestemmingen en aan de doorstroming op het hoofdwegennet (de gebiedsontsluitingswegen). Daarnaast betreft het de verkeersveiligheid waaraan hoge prioriteit moet worden gegeven, doordat het wegennet Duurzaam Veilig wordt ingericht, het verkeer zo veel mogelijk gebundeld (maar wel met gescheiden vervoersmodaliteiten) wordt op de hoofdroutes en verkeersonveilige punten worden aangepakt (i.c. kale oversteken voor fietsers en voetgangers, vermenging van fietsers met autoverkeer op parallelweg + van voetgangers met fietsers op het fietspad vanwege de beperkte

bruikbaarheid van het vrijliggende schelpenpad). Op deze wijze past het voorgenomen project binnen het basisbeleid van de PVVP.

Gebiedsprofielen

Dagrecreatie

Het project is een nadere invulling van het gebiedsprofiel 'dagrecreatie'. Dit houdt in dat de bezoekers/toeristen zo snel en goed mogelijk met de auto naar de stad Sluis worden geleid (waarvan i.c. de Nieuwstraat de één na belangrijkste invalsweg is van Sluis), alwaar ze worden afgevangen op de aanwezige parkeerterreinen om op een andere wijze (lopen of per fiets) hun weg richting het centrum (= verblijfsgebied) te vervolgen.

Wegencategorisering

Het project is een uitwerking van de wegcategorisering, omdat de doelstelling luidt: het wegennet wordt op een dusdanige manier vormgegeven dat recht wordt gedaan aan zowel de bereikbaarheid (i.c. de stad Sluis) als de verkeersveiligheid (i.c. met name voor de voetgangers en fietsers).

Openbaar vervoer

Vanuit het openbaar vervoer wordt in de recreatieve gebieden het accent gelegd op de invoering van een zomerdienstregeling alsmede het toegankelijk maken van bushaltes langs de eigen wegen. Op verzoek van dagaccommodatie Toversluis is er twee jaar geleden een haltepaal (bushalteplaats) neergezet ter hoogte van Toversluis voor zowel de buslijnen 42 en de zomerdienstregeling kustbus lijn 14. Deze halteplaatsen voldoen thans nog niet aan de eisen van toegankelijkheid en tegen alle regels in halteren deze bussen op de rijbaan, wat op een gebiedsontsluitingsweg met een regime van 50 km/uur niet gewenst is. Dagrecreanten kunnen behalve met de bus aankomen in Sluis, tevens de auto parkeren op het parkeerterrein Toversluis en hun weg vervolgen naar bijv. Brugge (buslijn 42) of naar de kust en Knokke (zomerdienstregeling kustbus lijn 14), waardoor het parkeerterrein Toversluis in dit licht gezien kan worden als P&R terrein.

Opgaven in de gebiedsuitwerkingen/regionale agenda

Het project is een nadere invulling van de opgaven zoals omschreven in de gebiedsuitwerkingen/regionale agenda. Dit blijkt het verbeteren / versterken van de bereikbaarheid van de dagrecreatieve bestemming 'stad Sluis' en mede daaronder begrepen het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Prestatie-indicatoren

De volgende prestatie-indicatoren zijn toegepast om te meten in welke mate de doelstellingen van het PVVP zijn bereikt (binnen de verkeersveiligheid):

- Vanuit Verkeersveiligheid op maat: het aanbrengen van essentiële herkenbaarheids kenmerken (EHK) op de Nieuwstraat alsmede het scheiden van verschillende verkeersdeelnemers;
- Vanuit de bereikbaarheid: het voorzien in een samenhangend wegennet van voldoende capaciteit (gelet op de gemiddelde intensiteit in het weekend van 7850 motorvoertuigen) en kwaliteit. De Nieuwstraat vormt de verbinding tussen het hoofdwegennet (Provinciale N253) en het verblijfsgebied / dagrecreatief gebied 'centrum Sluis);
- Vanuit het OV: aantal toegankelijke bushaltes (prestatie: verbeteren toegankelijkheid OV).

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 'Goed Leven'

De gemeente wil het volgende bereiken ten aanzien van mobiliteit en duurzaamheid:

- Een zo duurzaam mogelijke gemeente.
- Mobiliteit is primair eigen verantwoordelijkheid van de gebruikers.
- Verbeteren van de bereikbaarheid voor recreanten en inwoners ("bestemmingsverkeer").
- Het verder verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen.
- Het beperken van de overlast door transitoverkeer.

Het voorgenomen project sluit voornamelijk aan op het verbeteren van de bereikbaarheid voor recreanten en inwoners van de stad Sluis én het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de stad Sluis.

Bestemmingsplan 'Kom Sluis'

Van toepassing op de Nieuwstraat is de bestemming 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden' van het geldende bestemmingsplan 'Kom Sluis'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor pleinen, straten, voet- en fietspaden, rabatten, parkeerterreinen, en andere verkeersvoorzieningen, speelvoorzieningen, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Ter hoogte van de beoogde rotonde zijn de gronden deels bestemd met de subbestemming 'parkeren'. De gronden met deze subbestemming zijn de gronden expliciet bestemd voor parkeerterreinen. De aanleg van een rotonde met bijbehorende wegen en voorzieningen op deze subbestemming is in strijd met het bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan zijn geen wijzigingbevoegdheden dan wel afwijkingsbepalingen opgenomen die realisatie van het beoogde project mogelijk maken. Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is noodzakelijk, voor de aanleg van de rotonde.



Uitsnede bestemmingsplan 'Kom Sluis'

4. Sectorale toetsing

4.1 Bodem

Tijdens de reconstructie van de rondweg vindt grondverzet plaats. Dit betekent dat de kwaliteit van de grond in kaart moet zijn gebracht voor de werkzaamheden aanvangen.

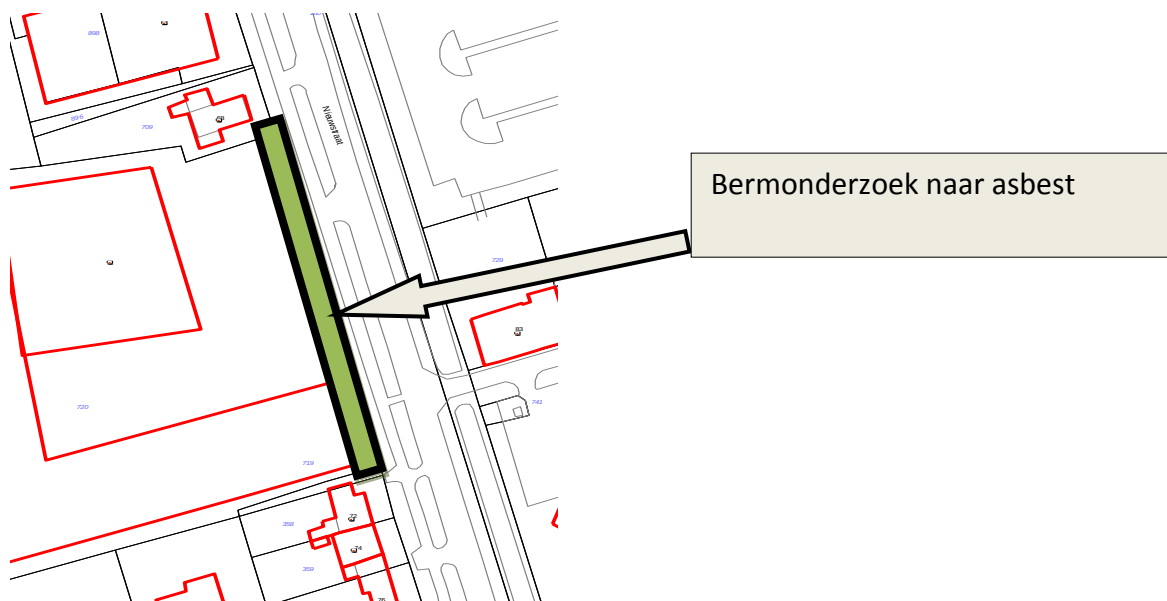
In 2009 is de bodemkwaliteitskaart en Nota bodembeheer Zeeuwsch-Vlaanderen vastgesteld door de raad. De bodemkwaliteitskaart en de Nota bodembeheer zijn gebaseerd op het Besluit bodemkwaliteit, de Regeling bodemkwaliteit en de Richtlijn bodemkwaliteitskaarten. In de bodemkwaliteitskaart zijn kwaliteitszones aangegeven. Deze kwaliteitszones geven de chemische kwaliteit van de bodem weer. Voordat gebruik wordt gemaakt van de gegevens uit de bodemkwaliteitskaart dient eerst een historisch onderzoek plaats te vinden. Dit historisch onderzoek is uitgevoerd door de gemeente.



Historisch onderzoek

Uit het historisch onderzoek en uit de onderzoeken in de directe omgeving blijkt dat de in de bodemkwaliteitskaart vastgestelde kwaliteit industrie een juiste aanname is voor het gehele traject met uitzondering van een berm ter hoogte van het Nieuwstraat 70, RIRI BV.

Ter hoogte van de Nieuwstraat 70, RIRI B.V. hebben medewerkers van Delta in het verleden asbest aangetroffen. Voordat de werkzaamheden aanvangen wordt eerst een asbestonderzoek uitgevoerd in de berm ter hoogte van Nieuwstraat 70.



Conclusie

De kwaliteit van de bodem moet als kwaliteit industrie worden gebruikt en eventueel afgevoerd met uitzondering van de berm ter hoogte van Nieuwstraat 70, RiRi B.V.

4.2 Water

Door de aanleg van de rotonde vindt er een toename van het verhard oppervlak plaats, ten opzichte van de bestaande situatie; een kruising. De toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd binnen het plangebied (van de gehele reconstructie van de Nieuwstraat), door middel van de aanleg van waterpartijen en/of wadi's. Voor het berekenen van de benodigde bergingscapaciteit wordt de netto toename van het verhard oppervlak vermenigvuldigd met 75mm.

Berekening toename/afname m² verharding

fietspad	+ 263m ²
Rijbaan rotonde	+ 320m ²
Voetpad + fietspad rotonde	+ 445m ²
Bushaltes	+ 180m ²
Parkeerterrein Toversluis	- 706m ²
Toename	+ 502m ²

De benodigde bergingscapaciteit voor de reconstructie van de Nieuwstraat bedraagt 37,65m³.

4.3 Ecologie

De reconstructie van de Nieuwstraat omvat het herinrichten van de Nieuwstraat én het aanleggen van een rotonde. Gezien de huidige inrichting zijn er geen (beschermde) dier- en plantensoorten ter plaatse te verwachten. Van aantasting, verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten zal dan ook geen sprake zijn. Derhalve is aanvraag voor ontheffing van de flora- en faunawet niet noodzakelijk.

De afstand van het plangebied tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bedraagt circa 5km tot de Zwin & Kievittepolder tussen Retranchement en Cadzand-Bad. Omdat de Nieuwstraat een bestaande weg is en slechts wordt vernieuwd, zal de voorgenomen reconstructie geen invloed hebben op verstoring van het natuurgebied.

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

4.4 Archeologie

Op basis van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is het plangebied aangeduid als terrein met lage archeologische verwachtingswaarde. Op basis van de 'Verordening interimbeleid archeologie Sluis 2012' geldt voor terreinen met een lage verwachtingswaarde een vrijstelling tot een oppervlakte, kleiner of gelijk dan 2.500m². De omvang van de rotonde bedraagt circa 2.440m². De verstoring is echter kleiner, want de verhardingen van de rotonde bedragen circa 765m². De overige gronden zijn in gebruik als onder andere berm, waar geen graafwerkzaamheden plaatsvinden. Bovendien is het maaiveld van het bestaande parkeerterrein van Toversluis lager dan het maaiveld van de Nieuwstraat. Ter hoogte van deze parkeerplaats wordt de grond niet afgegraven maar juist opgehoogd. Het uitvoeren van archeologisch (voor)onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.5 Geluid

Uit het akoestisch onderzoek "Reconstructie rotonde Nieuwstraat - Heilleweg" van d.d. 10 april 2013 (bijlage 2) blijkt het volgende. De reconstructie van het kruispunt Nieuwstraat – Heilleweg – Burgemeester Aernoudtsweg tot rotonde leidt aan de gevel van twee woningen (nog niet gerealiseerd, wel juridischplanologisch mogelijk gemaakt) tot een reconstructiesituatie. De geluidstoename bedraagt voor één woning maximaal 1,85 dB (waarneemhoogten 4,5 en 7,5 meter) en voor één woning maximaal 2,46 dB (waarneemhoogte 4,5 meter). Voor beide woningen geldt dat de maximaal toelaatbare toename van 5 dB, evenals de uiterste grenswaarde van 63 dB niet wordt overschreden.

Verder blijkt dat het nemen van maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van de beoogde ontwikkeling te reduceren stuit op bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijk of financiële aard. Voor de twee woningen dient daarom een hogere waarde aangevraagd te worden.

4.6 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer (Wm) is de basis van de Nederlandse wet- regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit vastgelegd. Aan de Wm zijn een aantal besluiten en regelingen gekoppeld met betrekking tot luchtkwaliteit. In artikel 5.16 lid 1 onder b1 wordt aangegeven dat het bevoegd gezag een bestemmingsplanwijziging kan vaststellen op het moment dat luchtkwaliteit als gevolg de betreffende ontwikkeling gelijk blijft of verbeterd. Dat wil zeggen dat de luchtkwaliteit in principe niet mag verslechteren.

De reconstructie van Nieuwstraat en de aanleg van de rotonde op het kruispunt met de Burgemeester Aernoudtsweg resulteert niet in meer verkeer. Wel is aannemelijk dat er ter

hoogte van de rotonde meer rem- en optrekbewegingen zijn. Dit wordt echter gecompenseerd door de aanpassing aan de weg en de rotonde waardoor het verkeer beter kan doorstromen en er naar verwachting minder verkeersopstoppen plaatsvinden. Een verkeersstroom met een gelijkmatige snelheid en dus een goede doorstroming stoot minder schadelijke stoffen uit dan verkeer dat regelmatig rem- en optrekbewegingen kent. Er kan dan ook gesteld worden dat als gevolg van aanpassing van de Nieuwstraat de luchtkwaliteit niet verslechterd.

Als gevolg van de aanpassing van de Nieuwstraat verbetert de doorstroming. Daar er niet meer verkeer gaat rijden als gevolg van de wegaanpassingen verslechtert de luchtkwaliteit niet. Er wordt derhalve voldaan aan titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de reconstructie van de Nieuwstraat.

4.7 Milieukwaliteit, externe veiligheid, kabels en leidingen

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid aan verschillende aspecten aandacht te worden besteed, namelijk:

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

Uit de Provinciale Risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen risicovolle bedrijven zijn gelegen en dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De Nieuwstraat wordt wel ontsloten op de N253, die op de Provinciale Risicokaart is aangeduid als (provinciale) autoweg onder 'ongeval op land'. Dit levert geen belemmeringen op voor de aanleg van de beoogde rotonde.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In artikel 3.10 Wabo is bepaald dat op de voorbereiding van een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3, Wabo afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is. In afdeling 3.4 Awb is bepaald dat het ontwerp van de omgevingsvergunning gedurende 6 weken ter inzage zal liggen. Tijdens deze periode kan een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen kenbaar maken aan burgemeester en wethouders omtrent hun voornemen om medewerking te verlenen aan de omgevingsvergunning ten behoeve van de aanleg van de rotonde.

De ontwerp-omgevingsvergunning heeft gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen in het kader van de voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 Awb. Gedurende deze termijn is de mogelijkheid geboden voor het indienen van zienswijzen.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Naast de planologische haalbaarheid van het project zoals getoetst in voorgaande hoofdstukken, dient eveneens de economische uitvoerbaarheid van het project aangetoond te worden. Op gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen dient een exploitatieplan te worden vastgesteld. De beoogde aanleg van de rotonde is geen aangewezen bouwplan op grond van artikel 6.2.1 Bro. Derhalve is het opstellen van een exploitatieplan niet verplicht.

De aanleg van de rotonde is een onderdeel van de reconstructie van de Nieuwstraat. Voor het integrale project is een begroting opgesteld. De begroting past binnen het beschikbare budget, dat is uitgetrokken voor de reconstructie van de Nieuwstraat. Voor het volgen van de uitgebreide afwijkingsprocedure zijn de legeskosten dekkend.

Bijlage

1. Ontwerp Nieuwstraat

2. Akoestisch onderzoek