

Ruimtelijke Onderbouwing Trajectaanpak N219a



Definitief

Provincie Zuid-Holland

maart 2012

Ruimtelijke Onderbouwing

Trajectaanpak N219a

Definitief

dossier : BA6360.101.100

registratienummer : GO-GR20110110

versie : 4

Provincie Zuid-Holland

maart 2012

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Ligging en begrenzing projectgebied	2
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
2	BELEIDSKADER	5
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal beleid	5
2.3	Regionaal beleid	7
2.4	Gemeentelijk beleid	7
3	PROJECTBESCHRIJVING	9
3.1	Huidige situatie	9
3.2	Beschrijving project	10
3.3	Impact van het project	13
4	MILIEUASPECTEN	18
4.1	M.e.r.-beoordeling	18
4.2	Geluid	21
4.3	Bodem	22
4.4	Luchtkwaliteit	23
4.5	Externe veiligheid	24
5	BELEMMERINGEN	27
5.1	Kabels en leidingen	27
5.2	Eigendom	27
6	CONCLUSIE	28
7	UITVOERBAARHEID	29
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
7.2	Economische uitvoerbaarheid	29
8	COLOFON	30

BIJLAGE

1	Uitgevoerde onderzoeken
---	-------------------------

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De provincie Zuid-Holland is voornemens om grootschalig onderhoud uit te voeren aan de N219a bij Nieuwerkerk aan den IJssel in de gemeente Zuidplas. Bij het grootschalig onderhoud wordt de N219a tevens op enkele plaatsen fysiek gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen vinden plaats aan de rotonde bij de Scheve Overweg en het kruispunt bij de Kerklaan. Daarnaast wordt de rijbaan over ongeveer 600 meter tussen de genoemde rotonde en het kruispunt, met zo'n 25 centimeter verbreed (zie verder H.3). Duikers welke de N219a kruisen, worden gelijktijdig aan een onderhoud onderworpen.

Doel van het project is enerzijds de onderhoudstoestand van de weg op niveau te brengen en anderzijds de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid te bevorderen.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

De N219 is opgedeeld in vier deeltrajecten (A t/m D). Traject N219A begint bij km 3,2 aan de bebouwde komgrens van Capelle aan den IJssel en loopt langs Nieuwerkerk aan den IJssel tot aan de A20. Het viaduct over de A20 is de grens met traject N219B.



Figuur 1: Ligging projectgebied traject N219a

De N219A heeft een belangrijke ontsluitende functie voor Capelle en Nieuwerkerk, richting de A20 en de A16. Daarnaast vormt de weg, samen met de N210 (het deel in gemeentelijk beheer) een verbindende, doorgaande route tussen de A16 en de A20. De weg ligt in zijn geheel binnen

de gemeentegrenzen van de gemeente Zuidplas, nabij de kern van Nieuwerkerk aan den IJssel.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De trajectaanpak voor de N219a bestaat grotendeels uit onderhoudswerkzaamheden die geen fysieke wijziging van de weg inhouden. Deze werkzaamheden zijn niet vergunningplichtig en hoeven niet te worden getoetst aan de vigerende bestemmingsplannen. Aan het deel van het traject dat loopt vanaf de gemeentegrens met Capelle aan den IJssel tot en met het kruispunt bij de Kerklaan vinden wel fysieke wijzigingen plaats, die gedeeltelijk niet passen binnen de vigerende bestemmingsplannen voor dat deel van het traject. Hieronder wordt nader ingegaan op een aantal punten waar strijdigheid met de vigerende bestemmingsplannen optreedt.

Gemeentegrens Capelle aan den IJssel - Scheve Overweg

Nabij de Scheve Overweg (westzijde Schielandweg richting Groene Zoom) ligt een deel van het werkgebied in de bestemming 'Groenvoorziening en water', van het bestemmingsplan 'Groene Zoom'. Wanneer dit deel van het werkgebied als berm wordt ingericht, ontstaat er alleen strijdigheid met de bestemming 'Water'. Voor de reconstructie is er verder geen probleem.

Rotonde Scheve Overweg

Het deel van de rotonde (meest noordelijk deel) dat is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Esse Zoom, uitwerkingsplan Esse Zoom Hoog', ligt voor een groot deel binnen de bestemmingen 'Groen en water'. Ook het werkgebied van de bypass naar de 's-Gravenweg ligt voor een deel in de bestemming 'Water'. Voor dit deel zal sprake zijn van het dempen van water ten behoeve van berm.

De oostelijke tak vanaf de 's-Gravenweg ligt voornamelijk in de bestemming 'Groendoeleinden' van het bestemmingsplan 's-Gravenweg' en ligt voor een deel over de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden'. Hier is de reconstructie geheel in strijd met het vigerende bestemmingsplan.

Bij de aansluiting van Nieuwerkerk aan den IJssel richting Capelle aan den IJssel, ligt de gehele opstelstrook binnen de bestemming 'Groen en water' van het bestemmingsplan 'Esse Zoom, uitwerkingsplan Esse Zoom Hoog'. Het omliggende gebied wordt ook binnen de eerder genoemde bestemmingen gerealiseerd. Er moet water worden gedempt en nieuw water worden aangebracht. Dit levert strijdigheid op met het vigerende bestemmingsplan.

Het stuk tussen de Scheve Overweg en de rotonde bij de Burgemeester van Heugtenlaan (de oostelijke zijde van de reconstructie) ligt deels binnen de bestemming 'Groen'. Wanneer dit deel van het werkgebied als berm wordt ingericht, ontstaat er geen strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan.

Rotonde Burg. Van Heugtenlaan

De aansluiting naar de Burgemeester van Heugtenlaan ligt binnen de bestemming 'uit te werken woongebied II' van het bestemmingsplan 'Esse Park Zoom'. Formeel moet hier een uitwerkingsplan liggen wil men werkzaamheden uitvoeren. Vooruitlopend op dit uitwerkingsplan is het toegestaan te bouwen. Dit is in het reeds verleden gebeurd.

Rotonde Burg. Van Heugtenlaan – kruising Kerklaan

Het meest westelijk deel ligt op een aantal plekken binnen de bestemming 'Water' van het bestemmingsplan 'Esse Park Zoom' en voor een deel binnen de bestemming 'Water' van het bestemmingsplan 's-Gravenweg'. Ook voor dit deel zal sprake zijn van het dempen van water ten behoeve van berm. Dit is strijdig met de geldende bestemming.

Kruispunt Kerklaan

Het oostelijk deel (naar de 's-Gravenweg) ligt voor een deel binnen de bestemmingen 'Water', 'Tuin' en 'Woon- detailhandels en kantoordoeleinden' van het bestemmingsplan 's-Gravenweg'. Het westelijk deel is deels gelegen binnen de bestemming 'Groenvoorzieningen' van het bestemmingsplan 'Kleinpolder Hoog'. Uitgaande van het feit dat dit deel voornamelijk wegberm wordt, vormt het bestemmingsplan geen beletsel.

Conclusie:

De fysieke maatregelen betreffen de aanpassing van het kruispunt bij de Kerklaan, de aanpassing van de rotonde bij de Scheve Overweg en de verbreding van een deel van het traject. Binnen de vigerende bestemmingsplannen heeft de N219a een verkeersbestemming. Binnen enkele bestemmingsplannen zijn de bermen met bestemming 'groen' vastgelegd, in andere bestemmingsplannen vallende bermen eveneens onder de verkeersbestemming. De strijdigheid zit in het feit dat met de verbreding en vooral de aanpassing van het kruispunt en de rotonde, de verkeersfunctie buiten de daarvoor aangegeven bestemmingen wordt geprojecteerd. Voor deze delen moet ontheffing worden verleend.

2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte, vastgesteld in april 2004, staan de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland gedefinieerd. Het betreft inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de Nota 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;
- borging van de veiligheid.

Meer specifiek voor steden, dorpen en netwerken – en dus ook voor wegen als de N219 - staan de volgende beleidsdoelen centraal:

- verbetering van de bereikbaarheid,
- waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

De Nota Ruimte gaat meer dan voorheen uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Een gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling, waarin alle betrokkenen participeren, wordt ondersteund. Hiermee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de provincie en gemeenten om te sturen in de ruimtelijke ordening.

Delen van de Nota Ruimte worden vervangen door de nieuwe Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeer- en vervoersplan (NVVP) dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit. Enkele voor de reconstructie van de N219 relevante speerpunten uit deze nota zijn:

- sterkere economie door bereikbaarheid te verbeteren;
- groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
- betrouwbaar en snel over de weg.

Delen van de Nota Ruimte worden vervangen door de nieuwe Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

2.2 Provinciaal beleid

Visie op Zuid-Holland

Op 2 juli 2010 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Provinciale Structuurvisie, evenals de bijbehorende Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda

vastgesteld. De visie voldoet aan de eisen uit de Wet ruimtelijke ordening en geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie.

De provinciale structuurvisie moet actueel zijn om aangesloten te blijven op ontwikkelingen bij gemeenten, regio's en de provincie zelf. Daarom actualiseert het provinciaal bestuur jaarlijks de structuurvisie, inclusief de Verordening ruimte. Provinciale Staten hebben de Actualisering 2011 op 29 februari 2012 vastgesteld. In de actualisatie zijn de hoofdlijnen, hoofdopgaven en provinciale belangen van het ruimtelijke beleid ongewijzigd gebleven.

In de visie staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. De kern van het provinciaal ruimtelijk beleid is het realiseren van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk om de economische concurrentiepositie te versterken. Hierbinnen wordt prioriteit gegeven aan het vernieuwen, verbeteren, structureren en verdichten van het stedelijk gebied, met inachtneming van eisen die aan een goed woon-, werk- en leefmilieu worden gesteld. Het op niveau brengen van de onderhoudstoestand van de N219A en het bevorderen van de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid, past binnen deze visie.

PVVP

Het PVVP bevat geen specifieke gegevens over traject N219A. In het PVVP is aangegeven dat aanpassingen in de wegenstructuur afhankelijk zijn van de uitkomsten van de verstedelijkingsstudie in de driehoek Rotterdam-Gouda-Zoetermeer. Het PVVP geeft aan dat van de vijf verbindingen tussen de A20 en A12 de N470 is gekozen als OVN+route (de belangrijkste verbinding met de hoogste capaciteit) aangezien de N470 makkelijker is aan te passen en het oplossend vermogen hiervan op de rijkswegen het grootst is.

In het provinciale netwerk maakt de N219 deel uit van het PVVP-netwerk: de wegen met een regionale verbindingfunctie.

Aan de weg is kwaliteitsniveau bereikbaarheid toegekend. Dit betekent dat de bereikbaarheidsfunctie maatgevend is. Dit vertaalt zich in maatregelen en uitgangspunten gericht op een vlotte doorstroming van het autoverkeer en een hoog comfort, zoals:

- Zo weinig mogelijk aansluitingen door deze te bundelen
- Grote kruispuntafstanden
- Ruim voldoende capaciteit op wegvakken en kruispunten
 - o *Kruispunt Kerklaan krijgt extra opstelstroken*
 - o *Rotonde 's-Gravenweg gaat van enkelstrooks naar tweestrooks*
- Terughoudend omgaan met snelheidsremmende maatregelen

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2003)

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) geeft een overzicht van cultureel erfgoed in Zuid-Holland op drie thema's: archeologie, landschap en nederzettingen. Voor elk thema zijn steeds twee zaken in kaart gebracht: kenmerken (wat is het?) en waarden (wat is het belang ervan?). De CHS is allereerst gemaakt als kennisbron voor cultureel erfgoed bij ruimtelijke planvorming en ontwerp. Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland de toepassing van deze kaart ook vastgelegd in formeel beleid. De uitgangspunten daarvan zijn te vinden in het Beleidskader CHS Zuid-Holland.

Uit de Archeologische waardenkaart blijkt dat er geen terreinen met archeologische waarden langs het traject zijn. De gehele gemeente heeft een 'redelijke tot grote kans' op het treffen van archeologische sporen.

2.3 Regionaal beleid

Waterbeheerplan 2007 – 2010 (Hoogheemraadschap)

De missie van het hoogheemraadschap luidt kortweg: 'Droge voeten en schoon water'. Deze missie heeft betrekking op de veiligheid (waterkeringen en peilbeheer) en de waterkwaliteit. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden om tot een evenwichtige ontwikkeling van de lasten voor de heffingsplichtige inwoners en bedrijven te komen. De missie 'Droge voeten en schoon water' is uitgewerkt in een missiestatement: veiligheid voor inwoners en bedrijven, voldoen aan de complexe wateropgave in stedelijk en landelijk gebied, efficiënt en doelmatig werken, oog voor het waterschap als functionele overheid en voor de wijze waarop de organisatie naar buiten treedt (klantgericht en transparant). De aandacht voor het stedelijk water is snel groeiend. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door de publieke belangstelling voor water. Mooi water in de stad draagt bij aan een positieve belevingswaarde. Ook willen burgers geen last hebben van natte voeten. Onder waterbeheer in stedelijk gebied verstaan we in deze paragraaf al het waterbeheer in steden, dorpen en losse bebouwing inclusief de toekomstige bebouwing.

Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas

Voor het uitwerken van de transformatieopgave voor de driehoek RZG, zoals uitgenomen in de Nota Ruimte, hebben de gemeenten van Zevenhuizen-Moerkapelle, Nieuwerkerk aan den IJssel, Moordrecht, Gouda en Waddinxveen de Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplas vastgesteld (in januari en februari 2006). Het structuurplan richt zich met name op de ontwikkeling van woningbouw, glastuinbouw en werken / voorzieningen in de huidige polder 'De Zuidplas'.

2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Nieuwerkerk aan den IJssel

De structuurvisie (vastgesteld door de gemeenteraad) vormt het ruimtelijk kader voor ontwikkelingen in de gemeente en is in feite een integraal masterplan voor het gehele grondgebied. De structuurvisie heeft onder andere de functie om te zorgen voor communicatie, overleg en afstemming van het beleid op verschillende schaalniveaus, tussen Rijk, provincie en gemeente. Zo wordt onder meer door middel van de structuurvisie invulling gegeven aan de rode contour rondom het te ontwikkelen gebied uit het streekplan Zuid-Holland Oost (ter plaatse van de locatie Esse Zoom).

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Op 10 januari 2006 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld door de gemeenteraad. Hiermee is er een beleidsvisie op het werkterrein Verkeer en Vervoer opgesteld, waarbij expliciet rekening gehouden wordt met ontwikkelingen op andere beleidsterreinen. Naast een visie biedt het GVVP een toetsingskader, waaraan ruimtelijke en verkeerskundige vraagstukken getoetst en afspraken ontleend kunnen worden. De wegcatégorisering, zoals opgenomen in het wegcatégoriseringsplan uit 1999, is verwerkt in het GVVP.

Gemeentelijke Beleidsnota Archeologie Zuidplas

De gemeente Zuidplas beschikt over een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor het gehele grondgebied van de gemeente. Op de verwachtingskaart staan naast de reeds bekende archeologische waarden ook de te verwachten archeologische waarden in de vorm van zones met een bepaalde trefkans. Hiermee wordt een beeld verkregen waar archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig kunnen zijn. Voor de verschillende archeologische verwachtingswaarden is een archeologiebeleid opgesteld. De archeologische beleidsadvieskaart is afgeleid uit de archeologische verwachtingskaart, waarbij de beleidsadviezen in de legenda zijn opgenomen. De archeologische verwachtingskaart kent een grotere mate van detail dan de provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur, omdat zij gebaseerd is op het Actueel Hoogtebestand Nederland en als gevectoriseerde kaart gebruikt kan worden. Ook is de voorheen niet in ARCHIS geregistreerde informatie (van bijvoorbeeld amateurs) meegenomen op de kaart.

3 PROJECTBESCHRIJVING

3.1 Huidige situatie

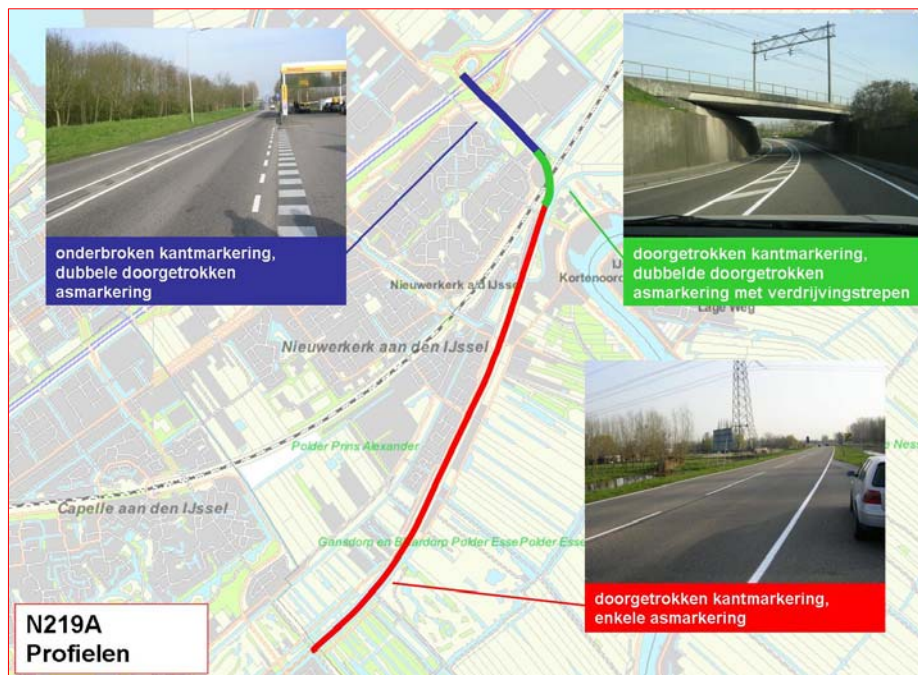
De N219a is aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg. De weg kent redelijk hoge verkeersintensiteiten voor een gebiedsontsluitingsweg met 2x1-profiel. Ter hoogte van Nieuwerkerk ligt de intensiteit lager, ten westen van Nieuwerkerk weer wat hoger, wat wordt verklaard door de verkeersstroom vanuit Nieuwerkerk richting Rotterdam en Capelle (Rivium), Rotterdam Alexander en de A16.



Figuur 2: Verkeersintensiteiten N219A

Voor de komende jaren moet een verdere groei van het verkeer worden verwacht. Enerzijds als gevolg van autonome groei (verondersteld wordt een groei van 1,7% per jaar tot 2020), anderzijds als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, vooral woningbouw in Nieuwerkerk maar ook in de regio (Nesselande, ontwikkelingen Zuidplas, etc).

Traject N219A ligt volledig buiten de bebouwde kom en heeft een maximumsnelheid van 80 km/u, behalve voor het deel tussen de Burgemeester van Heugtenlaan en de kruising met de Kerklaan, waar een maximum snelheid van 50 km/u geldt. De weg heeft hoofdzakelijk een profiel met enkele asmarkering en doorgetrokken kantmarkering.



Figuur 3: Profielen N219A

3.2 Beschrijving project

Het project betreft het groot onderhoud van de N219a tussen hm 3.2 en 7.9. De fysieke wijzigingen aan de weg omvatten de volgende onderdelen.

1. Het wijzigen van de rotonde bij de Scheve Overweg (hmp 4.25)

Het kruispunt is in de huidige situatie uitgevoerd als enkelstrooksrotonde. Vooral als gevolg van de realisatie van Essezoom en het feit dat het grootste deel van de 800 nieuwe woningen op dit kruispunt wordt ontsloten, ontstaan capaciteitsproblemen. Kruispuntberekeningen tonen aan dat de huidige rotonde het verkeer niet meer aankan en een ei-rotonde nodig is (dubbele toe- en afritten in de hoofdrichting, enkele toe/afritten zijrichtingen). De gewenste wegverbredingen zullen buiten het huidige wegprofiel vallen. Hiervoor zullen op meerdere locaties sloten (deels) gedempt worden en zal ruimte voor waterberging worden gecreëerd. Uitgangspunt is dat deze maatregelen worden meegenomen in het groot onderhoud.

2. Het vergroten van de VRI nabij de Kerklaan

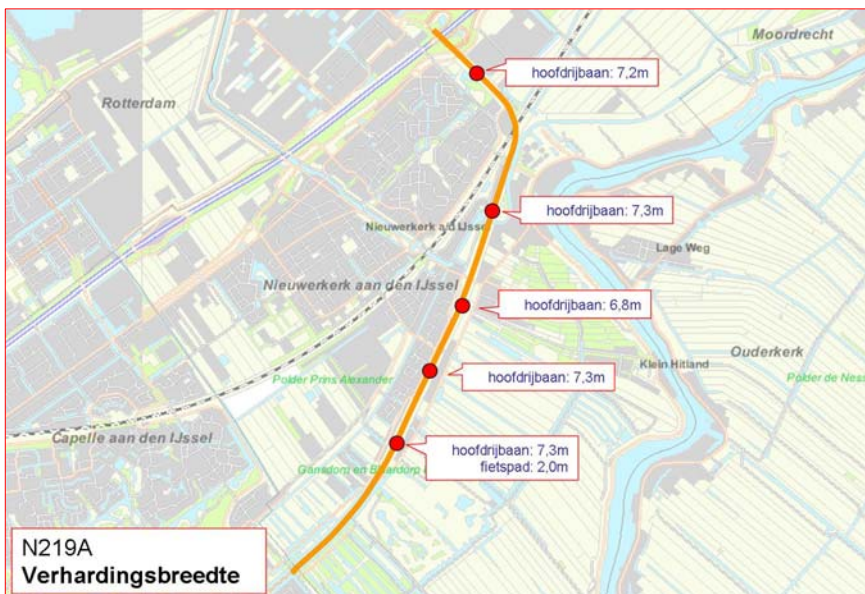
Het huidige VRI-kruispunt heeft in de beide hoofdrichtingen een linksaf- en een gecombineerd rechtdoor/rechtsafvak. In de huidige situatie kan het verkeer worden afgewikkeld met een cyclustijd van circa 1 minuut (blijkt uit zowel berekening als praktijk). In de geprognosticeerde situatie kan het verkeer niet meer worden afgewikkeld binnen een cyclustijd van 120 seconden. Doorgererekende noodzakelijke maatregel is het verdubbelen van de rechtdoorgaande stroken in beide richtingen. Het verkeer in 2020

kan hiermee worden afgewikkeld met een acceptabele cyclustijd van circa 80 s. De gewenste wegverbredingen zullen buiten het huidige wegprofiel vallen. Hiervoor zullen op meerdere locaties sloten (deels) gedempt worden. Uitgangspunt is dat deze maatregelen worden meegenomen in het groot onderhoud.



Figuur 4: Ligging rotonde Scheve Overweg en kruispunt Kerklaan

3. **Verbreden hoofdrijbaan tussen de Kerklaan en de Burgemeester van Heugtenlaan**
De N219a is over het grootste deel breder dan 7,00 meter, zoals op onderstaand figuur is te zien:



Figuur 5: Huidige verhardingsbreedte N219a

Uitgangspunt is verbreding naar 7,00 meter (profiel conform het Handboek Ontwerpcriteria) op plaatsen waar dit nog niet het geval is. Over een relatief kort gedeelte van de N219a wordt daardoor een minimale verbreding van de rijbaan gerealiseerd ten opzichte van de huidige rijbaanbreedte. De verbreding vindt zuidoostelijk van de N219a plaats ter hoogte van hectometerpaal 3.83 tot en met 3.90 (70 meter). De verbreding varieert van 0 tot 0,20m. Op tekening D0001 en op D0101 bij de omgevingsvergunningaanvraag is de verbreding in situatie en in dwarsprofiel 3 weergegeven.

Overige wijzigingen die zijn voorzien in het kader van het groot onderhoud betreffen wijzigingen die qua fysieke/ruimtelijke impact beperkt zullen zijn (vervangen armaturen, onderhoud aan wegdek, duikers, spoorviaduct en het aanbrengen markering, et cetera). Ter plaatse van de parallelweg 's-Gravenweg zal een drietal populieren uit een bossage worden verwijderd. Dit betreffen geen beeldbepalende bomen.



Figuur 6: Te verwijderen populieren uit bossage bij parallelweg 's-Gravenweg

Weergave werkzaamheden

De concrete werkzaamheden zijn op de tekeningen van het definitieve ontwerp (DO) van de wegreconstructie aangegeven. Deze tekeningen, waaronder o.a. ook de waterhuishoudkundige maatregelen op staan aangegeven, zijn als bijlage bij de omgevingsvergunningaanvraag gevoegd.

3.3 Impact van het project

3.3.1 Landschappelijk

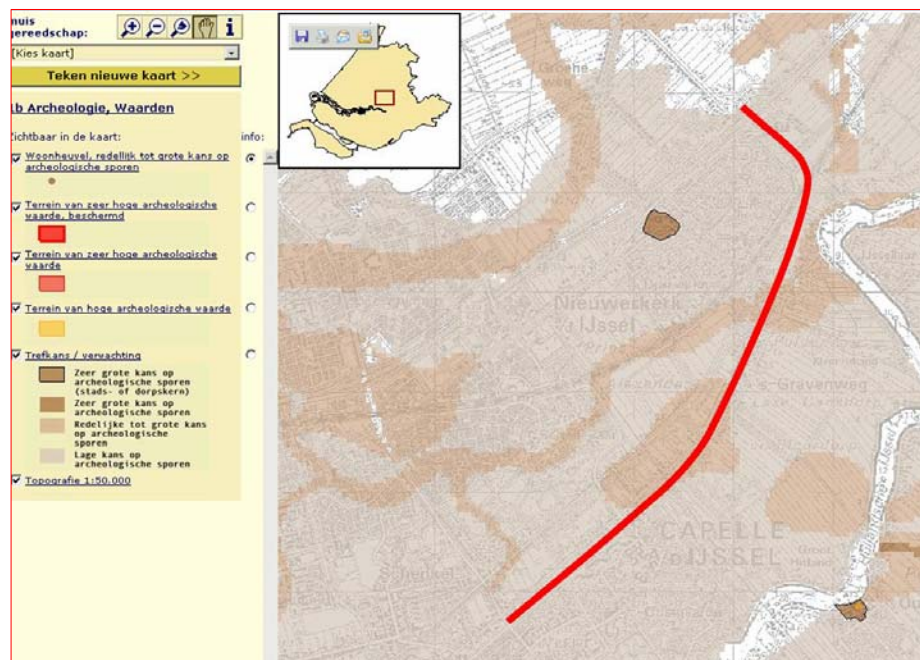
De landschappelijke impact van de voorgenomen ruimtelijke ingrepen zijn beperkt. Het betreft het wijzigen van een bestaande rotonde en een bestaande kruising en het verbreden van bestaand wegdek. Bij de verbreding van het bestaande wegdek gaat het om een verbreding van 0 tot 0,20m (op een breedte van zo'n 7 meter) over 70 meter, waarbij een stuk van de berm gebruikt wordt om de verharding aan te brengen. Hiervoor hoeven geen grote ruimtelijke ingrepen te worden doorgevoerd. Ook de aanpassing van de rotonde en het kruispunt hebben een beperkte ruimtelijke impact. Ook hier zullen stukken berm/gras worden gebruikt om verharding aan te brengen. Er wordt verder niet voorzien in de kap van beeldbepalende bomen.

3.3.2 Verkeerskundig

De gevolgen op verkeerskundig gebied zullen groot zijn, aangezien met het onderhoud en de aanpassingen een verbeterde veiligheid en betere bereikbaarheid ontstaat, waarbij de weg tevens is toegesneden op de toekomstige afwikkeling van het verkeer. De verkeerskundige impact is dus positief te noemen.

3.3.3 Archeologie

Op onderstaande kaart is de archeologische trefkans weergegeven. Het grootste deel van de weg heeft een lage trefkans op archeologische sporen. De omgeving van de Scheve Overweg en de kruising met de Kerklaan hebben een redelijk tot grote kans.



Figuur 7: Uitsnede kaart archeologische waarden

In januari 2011 is door ADC archeoprojecten archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Door de Milieudienst Midden-Holland is de kwaliteit van de rapportage geverifieerd en geaccepteerd. In de rapportage wordt geconcludeerd dat de potentiële archeologische waarden in de bovengrond in het hele plangebied geheel verstoord zijn geraakt door de aanleg van de spoorlijn Rotterdam-Utrecht. De maximale verstoringdiepte van de voorgenomen werkzaamheden bedraagt ca. 120 tot 270 cm –mv. De potentiële archeologische resten in de top van een rivierduin of in de top van de stroomgordelafzettingen van de Gouderakse meandergordel bevinden zich op een diepte die niet door de voorgenomen werkzaamheden verstoord zullen worden. Ook als de turbotonde gefundeerd wordt op een verhardingspakket van 2,70 m dik, zullen daarbij geen archeologische waarden verstoord worden.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling kan worden uitgevoerd. Er is geen aanleiding om archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren binnen het projectgebied.

3.3.4 Ecologie

Het ecologische beleidskader in ons land wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Respectievelijk hebben de wetten betrekking op de bescherming van waardevolle gebieden (gebiedsbescherming) en van waardevolle soorten (soortbescherming). De Natuurbeschermingswet gaat uit van twee typen gebieden, de Natura 2000-gebieden en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Door adviesbureau Van der Helm Milieubeheer B.V. is een ecologische quickscan uitgevoerd. De bevindingen zijn vastgelegd in de rapportage van 4 januari 2012. De conclusies zijn hieronder kort weergegeven. Voor de volledige resultaten wordt verwezen naar de genoemde rapportage:

Natuurbeschermingswet 1998

Het plangebied¹ ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied. De voorgenomen plannen hebben geen significant negatief effect op Natura 2000-gebied.

Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied ligt niet in of nabij de Ecologische Hoofdstructuur. De voorgenomen plannen tasten de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet negatief aan.

Flora en fauna

Het voorgenomen plan valt onder de noemer 'ruimtelijke ontwikkeling'. Voor de voorgenomen werkzaamheden geldt daarom een algehele vrijstelling voor het aanvragen van een ontheffing op de verboden uit de Flora- en faunawet voor Tabel 1-soorten.

Tabel 1-soorten

Tijdens het onderzoek zijn groene kikker en zwanenbloem in het plangebied waargenomen. Tevens worden soorten zoals bruine kikker, gewone pad, veldmuis, huisspitsmuis en

¹ Het plangebied zoals op kaart weergegeven in de rapportage van Van der helm is iets kleiner dan beschreven in de ruimtelijke onderbouwing. Dit heeft echter geen consequenties voor de getrokken conclusies.

bosspitsmuis ter plaatse van het plangebied verwacht, hiervoor geldt de zorgplicht. Haas en vos zullen incidenteel gebruik maken van het plangebied om zich te verplaatsen.

Tabel 2-soorten

Tijdens het onderzoek is de kleine modderkruiper ter plaatse van het plangebied waargenomen, overige Tabel 2-soorten worden niet verwacht. Voor Tabel 2-soorten geldt geen algehele vrijstelling voor het aanvragen van een ontheffing op de Flora- en faunawet; er dient gewerkt te worden óf onder een ontheffing op de Flora- en faunawet óf onder een goedgekeurde Gedragscode en een ecologisch werkprotocol. Indien onder een goedgekeurde Gedragscode en ecologisch werkprotocol wordt gewerkt, hoeft geen ontheffing op de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Tabel 3-soorten

Er zijn geen Tabel 3-soorten aangetroffen tijdens het veldbezoek en deze worden eigenlijk ook niet verwacht. De golfbaan en watergang tussen de golfbaan en de N219 worden mogelijk gebruikt door vleermuizen als vliegroute en foerageergebied. Mitigerende maatregelen ten aanzien van de verlichting zullen een eventueel negatief effect op de vleermuizen voorkomen. De verlichting op dit traject wordt dan ook uitgevoerd als dimbaar en qua kleur oranje/geel licht (Son T verlichting). De bittervoorn komt mogelijk voor in de watergang langs de golfbaan. Voor Tabel 3-soorten geldt geen algehele vrijstelling voor het aanvragen van een ontheffing op de Flora- en faunawet. Gezien de aard en omvang van de werkzaamheden bij deze watergang wordt een negatief effect op deze soort niet verwacht waardoor geen ontheffing op de Flora- en faunawet hoeft te worden aangevraagd.

Vogels

Ter plaatse van het plangebied zijn enkele vogelsoorten zoals meerkoet, wilde eend en knobbelzwaan waargenomen. De watergangen en hun oevers vormen geschikt broedgebied voor deze soorten. In de met klimop en braam overgroeide geluidschermen kunnen broedvogels verwacht worden zoals de houtduif, merel en winterkoning. Voor vogelsoorten geldt geen algehele vrijstelling voor het aanvragen van een ontheffing op de Flora- en faunawet.

Zorgplicht

Ongeacht of een ontheffing op de Flora- en faunawet wordt verkregen, de zorgplicht zoals opgenomen in de Flora- en faunawet, blijft te allen tijde van toepassing en geldt ook voor niet beschermde flora- en faunasoorten.

Conclusie

Vanuit de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora en Faunawet zijn er geen belemmeringen vanwege de voorgenomen ontwikkeling. Wel moet tijdens de uitvoering rekening worden gehouden met een aantal 'zorgmaatregelen'. Deze zijn in de ecologische onderzoeksrapportage benoemd en zullen worden meegenomen bij de uitvoering van de werkzaamheden.

3.3.5 Watertoets

Om invulling te geven aan de sturende rol van water in ruimtelijke ordeningsprocessen is de *Handreiking Watertoets* opgesteld. Hierin is aangegeven op welke wijze de betrokken partijen (initiatiefnemer, waterbeheerder en planbeoordelaar) tot een betere samenwerking kunnen komen.

De Watertoets fungeert als procesinstrument. Het doel van een watertoets is om waterhuishoudkundige aspecten vroegtijdig in de ruimtelijke planvorming te betrekken. Waterhuishoudkundige aspecten betreffen onder andere veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit, volksgezondheid, bodemdaling en betreffen alle wateren in Nederland. Met ingang van 1 november 2003 is de watertoets wettelijk verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). De watertoets is een procesinstrument waarmee alle belangen ten aanzien van waterhuishoudkundige aspecten kunnen worden afgewogen. In het kader van de Watertoets is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. Voor de planvorming heeft zij het volgende advies gegeven.

Waterberging

Het graven van vervangende waterberging moet plaatsvinden binnen hetzelfde peilgebied. De aanvullende waterberging (toename verhard oppervlak) zal moeten worden gegraven binnen het peilgebied waar de toename zal plaatsvinden. Met deze eis wordt rekening gehouden in het ontwerp.

Hoofdwatengang

Op tekeningnummer 011 zal een hoofdwatengang worden gedempt en worden gegraven. Voor deze hoofdwatengang zijn de minimale afmetingen vastgelegd in de legger. De minimale afmetingen ten opzichte van het waterpeil - 2,25 NAP zijn als volgt:

- Breedte: 5,20 meter
- Diepte: 1,00 meter
- Talud boven water: 1:3
- Talud onder water: 1:1,5

Verder ligt er aan beide zijde een onderhoudsstrook van 5,00 meter breed die vrij is van obstakels. Met deze minimale eisen wordt rekening gehouden in het ontwerp.

Waterkering

Er is aangegeven dat er ter plaatse van het Francois Viaduct extra watercompensatie gegraven kan worden. Op deze locatie is een boezemwaterkering gesitueerd, dus deze kan niet worden afgegraven.

Watercompensatie

Voor de compensatie wordt uitgegaan van 15% aanvullende waterberging ten opzichte van de netto toename verhard oppervlak.

Vergunning

Als het ontwerp wordt aangepast aan de eisen die worden gesteld kan er een watervergunning worden aangevraagd. Een aanvraagformulier is te downloaden van de website.

Conclusie

Door bij het ontwerp rekening te houden met de eisen die gesteld zijn door het Hoogheemraadschap en door hen tijdens het proces blijvend op de hoogte te houden en te betrekken, wordt aan de vereisten van de Watertoets voldaan. In het ontwerp wordt voldoende ruimte voor waterberging gereserveerd. De maatregelen (verwijderen dammen, graven watergangen en –partijen) zijn op tekening aangegeven.

4 MILIEUASPECTEN

4.1 M.e.r.-beoordeling

In het Besluit milieu-effectrapportage 1994 staat aangegeven wanneer een project m.e.r.(beoordelings) plichtig is. Hieronder worden de hiervoor genoemde criteria weergegeven.

Onderdeel C; Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieu-effectrapportage verplicht is

- 1.1 De aanleg van een hoofdweg*
- 1.2 De aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg*
- 1.3 De aanleg van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg*
 - 1.3.1 Alleen in het geval de weg een tracélengte van > 10 km heeft*
- 1.4 De wijziging of uitbreiding van een hoofdweg, indien:*
 - 1.4.1 Verbreding van een weg met 1 of meer rijstroken en het te verbreden weggedeelte 2 knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt*
 - 1.4.2 Of de ombouw van een hoofdweg tot een autosnelweg*

Onderdeel D; Activiteiten en plannen, alsmede besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.8a tot en met 7.8^e van de wet van toepassing is (m.e.r.-beoordelingsplicht)

- 1.1 De aanleg van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg*
 - 1.1.1 Alleen in het geval de weg een tracélengte van > 5 km heeft*
- 1.2 De wijziging of uitbreiding van;*
 - 1.2.1 Een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg of een weg als bedoeld in 1.3 van onderdeel C in het geval de weg een tracélengte van > 5 km heeft.*

Met de wijziging van het Besluit m.e.r. (per april 2011) zijn de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst) in feite indicatief geworden. Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud (op basis van dezelfde criteria) aansluit bij m.e.r.-beoordeling, maar waarvoor geen vormvereisten zijn. Voor deze toets wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd. Deze beoordeling geldt zowel voor kaderstellende plannen als besluiten.

Toetsing

De voorgenomen ontwikkeling valt mogelijk onder categorie D1.1 van het Besluit m.e.r.: "de wijziging van een autoweg". Indien dit het geval is, is een m.e.r. beoordeling verplicht. Omdat de omvang onder de getalsmatige grenzen van kolom 2 ligt, kan indien de activiteit onder categorie D1.1 van Besluit m.e.r. valt, worden volstaan met een vormvrije m.e.r. beoordeling waarbij dient

te worden nagegaan of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het bevoegd gezag neemt op basis van een mer-beoordeling een besluit of de procedure van de project-m.e.r. al dan niet moet worden gevolgd. Zij doet dat in het kader van de besluitvorming over een activiteit die (mogelijk) onder de m.e.r.-beoordelingsplicht valt (in dit geval de omgevingsvergunning voor de wijzigingen aan de N219a). Hierbij dient rekening te worden gehouden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling (criteria), te weten:

1. de plaats van de projecten;
2. de kenmerken van de projecten;
3. de kenmerken van de potentiële effecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

1. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

Criterion	Overweging
Het bestaande grondgebruik	Het bestaande grondgebruik verandert niet of nauwelijks. Het plangebied betreft de N219A en de bermen. Ter plaatse van het kruispunt en de rotonde wordt vanwege uitbreiding delen van bestaande bermen vergraven en een enkele watergang gedeeltelijk gedempt. Vanwege nieuwe woningbouw bij Nieuwerkerk aan den IJssel verandert een deel van het grondgebruik in de directe omgeving van het plangebied. Hier is in de uitgevoerde onderzoeken rekening mee gehouden.
De rijkdom en het regeneratievermogen van hulpbronnen van het gebied	Het plangebied betreft een provinciale weg in een bebouwde, stedelijke omgeving. Dit criterium speelt geen rol.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu met aandacht voor Wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, gebieden die in wetgeving van lidstaten worden beschermd en speciale beschermingszones, gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.	Wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken zijn hier niet aan de orde. Het plangebied ligt niet in of nabij Natura 2000-gebied of Ecologische Hoofdstructuur. Uit archeologisch onderzoek blijkt dat er geen specifieke waarden aanwezig zijn in of rondom het plangebied. De aan het plangebied grenzende woonbebouwing zorgt voor een hoge bevolkingsdichtheid. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de impact op de omgeving echter beperkt is.

2. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

Criterium	Overweging
De omvang van het project	De ligging en begrenzing van het project zijn beschreven in paragraaf 1.1 van deze ruimtelijke onderbouwing. De omvang van het project is beperkt. Het betreft het groot onderhoud van de N219a, waarbij de fysieke wijzigingen beperkt zijn tot het wijzigen van een rotonde, het vergroten van een VRI-kruispunt en het verbreden van een stuk rijbaan van 70 meter.
De cumulatie met andere projecten	In het onderzoek naar de effecten van het project op de omgeving en het milieu is rekening gehouden met geplande woningbouw bij Nieuwerkerk aan den IJssel, ten westen van het plangebied.
Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen	Dit criterium speelt geen rol.
De productie van afvalstoffen	Dit criterium speelt geen rol.
Verontreiniging en hinder	Het project leidt niet tot significante verontreiniging. Dit blijkt o.a. uit het onderzoek naar luchtkwaliteit. Op het gebied van geluid is er een lichte toename van 1 dB(A) te verwachten. De belasting blijft binnen de geldende normen en kaders en de impact is beperkt.
Risico van ongevallen	De verkeersveiligheid wordt bevorderd vanwege het project. Risico's zijn verder niet aan de orde.

3. Kenmerken van het potentiële effect

De effecten op de omgeving en het milieu van het project zijn beschreven in paragraaf 3.2 van deze ruimtelijke onderbouwing. Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

Criterium	Overweging
Het bereik van het effect	In het ecologisch onderzoek (zie bijlage 1) wordt geconcludeerd dat het plangebied niet in of nabij beschermde natuurgebieden ligt en dat externe werking geen rol speelt.
Het grensoverschrijdende karakter van het effect	Dit criterium speelt geen rol.
De orde van grootte en de complexiteit van het effect	In paragraaf 3.3 en de paragrafen 4.2 t/m 4.5 is per milieu-/omgevingsaspect getoetst aan geldende wet- en regelgeving en is aangegeven wat de impact van het project op het betreffende aspect is. Hiertoe zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling kan worden uitgevoerd en dat de impact op de omgeving beperkt is. Wel moet tijdens de uitvoering rekening worden gehouden met een aantal maatregelen (zorgplicht) om de overlast voor bepaalde diersoorten te beperken. Effecten zijn beperkt en niet complex.
De waarschijnlijkheid van het effect	De onderzochte en benoemde effecten zullen naar waarschijnlijkheid optreden, maar de impact op de omgeving is beperkt.
De duur, frequentie en de	De impact op de omgeving is beperkt. Dit criterium speelt geen

omkeerbaarheid van het effect.	rol.
--------------------------------	------

Conclusie

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkelingen geen belangrijke negatieve milieueffecten kunnen veroorzaken die een volwaardige m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Het is dan ook niet nodig een volwaardige m.e.r.-procedure te doorlopen.

4.2 Geluid

De normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder. Het betreft normen voor industrielawaai, wegverkeers- en spoorweglawaai. Er wordt uitgegaan van voorkeursgrenswaarden, waarvan met ontheffing tot een bepaalde maximale waarde mag worden afgeweken. Het doel van de Wet geluidhinder is het beschermen van de mens tegen geluidhinder. Binnen de zone van de (spoor)wegen moeten de geluidbelastingen op geluidsgevoelige gebouwen worden berekend en moet worden beoordeeld of deze aan de wettelijke normen voldoen. Er is geen wettelijke zonering langs wegen met een snelheid van 30 km/uur (de zogenaamde verblijfsgebieden).

Door adviesbureau Tauw is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de gevels van de bestaande bebouwing ten gevolge van wegverkeer. De geluideffecten ten gevolge van de reconstructie van de N219a zijn hierbij inzichtelijk gemaakt. Het doel van het akoestisch onderzoek is om de effecten op geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen als gevolg van de fysieke wijzigingen van de N219a te bepalen en te toetsen aan de Wet Geluidhinder. Hiertoe zal bij het akoestisch onderzoek inzichtelijk moeten worden gemaakt of er op grond van de Wet geluidhinder sprake is van een reconstructie.

Op basis van het onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken.

- De geluidbelasting ten gevolge van de N219a overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op woningen, maar de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden;
- De geluidbelasting ten gevolge van verkeer over de N219a neemt door de aanpassingen met maximaal 1 dB toe. Er is geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder;
- De geluidbelasting ten gevolge van de aansluitende 30 km/uur wegen bij de gewijzigde kruisingen is tevens in kaart gebracht en alleen de geluidbelasting ten gevolge van de Kerklaan is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het effect van de fysieke wijziging is hier maximaal 1 dB. Aangezien het effect kleiner is dan 2 dB (reconstructie-effect in de Wet geluidhinder) is de wijziging ruimtelijk gezien mogelijk;
- Nader onderzoek naar het treffen van maatregelen om de geluidbelasting te reduceren is niet noodzakelijk.

Conclusie

Vanuit de Wet geluidhinder zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Bodem

Het landelijke toetsingskader ten aanzien van bodem is de Wet bodembescherming en het Besluit Bodemkwaliteit. Het doel van de Wet bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Het Besluit Bodemkwaliteit kent bescherming en duurzaam beheer van de bodemkwaliteit als uitgangspunt en beschrijft beleid voor bouwstoffen, grond en baggerspecie.

Door adviesbureau Van der Helm Milieubeheer B.V. is milieukundig (water)bodemonderzoek en geotechnisch onderzoek uitgevoerd. De werkzaamheden betroffen:

- Verkennend milieukundig bodemonderzoek;
- Verkennend milieukundig waterbodemonderzoek;
- Geotechnisch onderzoek.

Doelstellingen van het onderzoek waren:

- het verkrijgen van inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem alsmede het indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden van de eventueel vrijkomende grond;
- het verkrijgen van inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem alsmede het bepalen van de toepasbaarheid van het eventueel vrijkomend slib;
- het verkrijgen van inzicht in de opbouw van de bodem middels het verrichten van sonderingen alsmede het bepalen van de geofysische kwaliteit van de bodemlagen.

De bevindingen zijn vastgelegd in de rapportage van 20 september 2011. De conclusies zijn hieronder kort weergegeven:

Wet Bodembescherming

De boven- en ondergrond ter plaatse van de onderzoekslocatie is maximaal licht verontreinigd met de geanalyseerde parameters. Het grondwater ter plaatse van peilbuis PB02 is matig verontreinigd met barium. De parameter barium is een relatief 'nieuwe' parameter waarvan nog weinig referentiewaarden bekend zijn. In de grondmonsters (PB02-A en PB02-D) is geen verhoogde concentratie van barium aangetroffen. Derhalve kan worden geconcludeerd dat het gemeten gehalte aan barium een natuurlijke oorsprong heeft en er geen aanvullend onderzoek noodzakelijk is. Het grondwater ter plaatse van PB01 is niet verontreinigd.

Besluit Bodemkwaliteit

Grond (indicatief)

De grond in grondmengmonster MM101 is na toetsing aan het Besluit Bodemkwaliteit mogelijk herbruikbaar als klasse AW2000 grond. De grond in de grondmengmonsters MM102 en MM103 is na toetsing aan het Besluit Bodemkwaliteit mogelijk herbruikbaar als klasse Wonen grond. De grond in de grondmengmonsters MM201, MM202 en MM203 is na toetsing aan het Besluit Bodemkwaliteit mogelijk herbruikbaar als klasse Industrie grond.

Waterbodem

De baggerspecie ter plaatse van de watergang nabij de rotonde Scheve Overweg is verspreidbaar op een aangrenzend perceel en toepasbaar op of in de landbodem als klasse Achtergrondwaarde. De baggerspecie is bij toepassing in oppervlaktewater eveneens ingedeeld als klasse Achtergrondwaarde. De baggerspecie ter plaatse van de watergang nabij de kruising met de Kerklaan is verspreidbaar op een aangrenzend perceel en toepasbaar op of in de

landbodem als klasse Industrie. De baggerspecie is bij toepassing in oppervlaktewater ingedeeld als klasse B.

Tijdens het uitvoeren van de veldwerkzaamheden zijn zowel op het maaiveld als in het opgeboorde (water)bodemmateriaal geen asbestverdachte materialen waargenomen.

Conclusie

Vanuit de Wet bodembescherming en het Besluit Bodemkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

Het kader ten aanzien van luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer en de Wet luchtkwaliteit. Door adviesbureau DHV BV is onderzoek gedaan naar de invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit. De bevindingen zijn vastgelegd in een rapportage (d.d. 3 januari 2012). De conclusies zijn hieronder kort weergegeven:

In de Wm zijn grenswaarden voor concentraties van stoffen in de buitenlucht opgenomen. De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ zijn in tabel 1 weergegeven. De overige stoffen zijn in Nederland niet kritisch ten aanzien van de normen (TNO, 2008a) waardoor toetsing niet relevant is.

Naast een toetsing van de jaargemiddelde toetsingswaarde is er sprake van een toetsing van een termijngemiddelde waarde die een aantal maal per jaar mag worden overschreden. Voor stikstofdioxide ligt de jaargemiddelde waarde veelal kritischer dan de uurgemiddelde waarde. De grenswaarde voor het maximum aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde van stikstofoxide wordt in de Nederlandse situatie nauwelijks overschreden, deze wordt dan ook niet expliciet getoetst. Voor PM₁₀ is de etmaalgemiddelde grenswaarde veelal kritischer dan de jaargemiddelde grenswaarde.

Tabel 1. Toetsingskader op basis van Wlk

Stof	Grenswaarde	Toetsingsperiode
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
	200 µg/m ³	Uurgemiddelden, mag max. 18x per kalenderjaar overschreden worden
PM ₁₀ (Fijn stof)	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
	50 µg/m ³	24 uurgemiddelden, mag max. 35 maal per kalenderjaar overschreden worden

Niet in betekenende mate bijdragen

Plannen die niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, kunnen in een overschrijdingssituatie conform de Wm toch gerealiseerd worden (Wm; art 5.16, lid 1 sub c). Sinds de inwerkingtreding van het NSL op 1 augustus 2009 geldt hiervoor een grens van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofoxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Dit betekent dat voor NO₂ en PM₁₀ planbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m³ in situaties waarin de jaargemiddelde concentraties de grenswaarde overschrijden.

Resultaten onderzoek

Op basis van de heersende concentratiewaarden langs de N219A kan gesteld worden dat er langs dit wegstuk geen grenswaarden uit de Wm worden overschreden. Uit de Monitoringstool 2010 blijkt dat dit ook in de toekomst niet zal gebeuren en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst zullen dalen. Wel bevat de Monitoringstool voor de toekomstige situatie lage en constante verkeersintensiteiten. Het is daarom de vraag of alle ruimtelijke ontwikkelingen hierin zijn verwerkt. Op basis van de intensiteiten uit het akoestisch onderzoek zijn de concentraties op een drietal punten opnieuw berekend. Hieruit blijkt dat de grenswaarden uit de Wm niet overschreden zullen worden.

De wijzigingen aan de N219A zullen echter geen noemenswaardige verkeersaantrekkende werking hebben en het heersende verkeersbeeld zal niet veranderen. Hierdoor kan gesteld worden dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratiewaarden en op grond van art 5.16, lid 1 sub c voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Conclusie

Gesteld kan worden dat de effecten van de wijzigingen niet in betekenende mate bij zullen dragen aan de lokale luchtkwaliteit. Vanuit de Wet milieubeheer en de Wet luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de voorgenumen ontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het kader van de externe veiligheid dient, in het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituaties.

In het kader van reconstructie van de N219a, is onderzocht of er relevante risicobronnen aanwezig zijn. Dit alleen het geval als er over de N219a vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Uit gegevens van Rijkswaterstaat² blijkt dat dit het geval is. In onderstaande tabel is het aantal wagens met gevaarlijke stoffen per stofcategorie gegeven voor het teljaar, voor 2012 en voor 2020.

stofcategorie	Aantal wagens per jaar in 2007	Aantal wagens per jaar in 2012	Aantal wagens per jaar in 2020
LF1, brandbare vloeistoffen	1215	1277	1383
LF2, zeer brandbare vloeistoffen	760	799	865
LT2, licht toxische vloeistoffen	37	42	52
GF2, brandbare vloeistoffen	24	27	34
GF3, zeer brandbare vloeistoffen	306	306	306
Totaal	2342	2451	2640

²

http://www.rijkswaterstaat.nl/kenniscentrum/veiligheid/vervoer_gevaarlijke_stoffen/methodiek_data_inwinnig_weg/documenten/index.aspx

Gezien de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die over de N219a worden vervoerd, kan worden gesteld dat de N219a relevant is uit het oogpunt van externe veiligheid. Dit betekent dat moet worden getoetst aan de risiconormen plaatsgebonden risico, groepsrisico en verantwoording groepsrisico uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het risico op een plaats buiten een inrichting of langs een buisleiding waardoor of een route waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval bij de betreffende risicobron, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

De 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde.

Groepsrisico

De cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron (inrichting, buisleiding of route waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt) en een ongewoon voorval bij een risicobron, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Met het groepsrisico wordt inzicht gegeven in de maatschappelijke ontwrichting. Op basis van deze inzichten kan bewuster worden omgegaan met de risico's van een activiteit met gevaarlijke stoffen.

Voor het groepsrisico is geen wettelijke norm waaraan getoetst wordt. In plaats daarvan wordt getoetst aan de oriënterende waarde van het groepsrisico. Een beschouwing door het bevoegd gezag ten aanzien van deze kwantitatieve waarde is een van de elementen uit de verantwoordingsplicht van het groepsrisico (zie ook hieronder). Binnen deze verantwoording kan het bevoegd gezag van deze waarde afwijken.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is een onderdeel van het externe veiligheidsbeleid. Door middel van een verantwoordingsplicht wil de rijksoverheid bevoegde overheden aanzetten tot nadenken over onder andere de omvang van het groepsrisico in relatie tot de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden.

Een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsplicht is de adviestaak van de Veiligheidsregio. De rijksoverheid heeft (wettelijk) vastgesteld dat het bevoegd gezag het bestuur van de Veiligheidsregio in de gelegenheid dient te stellen advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van een inrichting, buisleiding of transportas.

Plaatsgebonden risico

Op basis van vuistregels uit PGS 3, Guidelines for Quantitative Risk Assessment, blijkt dat er voor wegen buiten de bebouwde kom sprake is van een 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour als er 2300 wagens van stofcategorie GF3 worden vervoerd of in totaal meer dan 7500 wagens met gevaarlijke stoffen per jaar. Uit de tabel op de vorige bladzijde blijkt dat het aantal wagens met stofcategorie GF3 en het totaal aantal wagens met gevaarlijke stoffen onder respectievelijk 2300 en 7500 per jaar liggen. Dit betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen

over de N219a niet leidt niet tot het ontstaan van een 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour. Er wordt dus voldaan aan de eisen die in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden gesteld ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Op basis van de vuistregels uit PGS3, kan worden afgeleid of er mogelijk sprake kan zijn van een overschrijding van de oriëntatiewaarde op basis van het aantal transporten GF3 (zeer brandbare vloeistoffen). Bij 300 transporten en eenzijdige bebouwing, zal de oriëntatiewaarde niet worden overschreden als de dichtheid de 70 personen per hectare niet overschrijdt.

Voor de N219a geldt dat de bebouwing eenzijdig is. Voor drukke woonwijken, geldt een dichtheid van 70 personen per hectare.³ Deze dichtheid geldt voor het gehele invloedsgebied⁴ van de N219a. Daarbij kan Nieuwerkerk aan den IJssel worden gekwalificeerd als een rustige tot drukke woonwijk.⁵ Aangezien de bebouwing niet tot aan de weg ligt, zal de gemiddelde dichtheid binnen het invloedsgebied van de weg onder de 70 personen per hectare liggen, waardoor de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Verantwoording groepsrisico

Voor de trajectaanpak N219a moet van vigerende bestemmingsplannen worden afgeweken middels een omgevingvergunning. De wijziging heeft betrekking op 3 fysieke veranderingen van de weg:

- Wijzigen van de rotonde bij de Scheve Overweg;
- Vergroten van de VRI nabij de Kerklaan;
- Verbreden hoofdrijbaan tussen de Kerklaan en de Burgemeester van Heugtenlaan.

Deze wijzigingen zijn dusdanig beperkt dat niet te verwachten is dat het groepsrisico als gevolg van het besluit zal toenemen. Dit betekent ook dat het groepsrisico niet verantwoord hoeft te worden.⁶

Conclusie

Vanuit externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

³ PGS 1, Methoden voor het bepalen van mogelijke schade ("Groene boek") Ministerie van VROM 2005.

⁴ Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Over het algemeen komt dit overeen met het gebied tot aan de 1% letaliteitsgrens.

⁵ Aanname

⁶ LJN: BN2663, Raad van State, 200902071/1/M2

5 BELEMMERINGEN

5.1 Kabels en leidingen

Vanwege de aanpassing van het kruispunt bij de Kerklaan en de rotonde bij de Scheve Overweg, moeten kabels en leidingen worden omgelegd. Deze zijn reeds middels een KLIC-melding geïnventariseerd en er wordt momenteel overleg met de beheerder gevoerd om tot een verleggingsplan te komen.

5.2 Eigendom

Voor de in paragraaf 3.2 beschreven maatregelen is geen grondverwerving van particulieren nodig. Aandachtspunt is de aanpassing van een frontmuur van een duiker omdat de parallelweg 's-Gravenweg iets in noordelijke richting wordt verlegd. Deze frontmuur maakt onderdeel uit van een inrit naar een particulier. Deze frontmuur bevindt zich op gemeentelijk/provinciaal eigendom maar is door de eigenaar aangebracht. Het aanpassen van deze frontmuur is opgenomen in de uitvoeringsplannen. Bij uitvoering zal de vormgeving nader afgestemd worden met de betreffende particulier.

6 CONCLUSIE

Het groot onderhoud aan de N219a sluit aan op de nationale ruimtelijke orderingsdoelen, omdat het bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de (verkeers)veiligheid. Ook levert de reconstructie een bijdrage aan de speerpunten uit de Nota Mobiliteit. Het project past daarmee binnen het Rijksbeleid en het beleid van provincie en gemeente.

De werkzaamheden hebben landschappelijk gezien een beperkte impact en zorgen vooral voor een verbeterde veiligheid en verkeersafwikkeling, mede gelet op de verwachte toekomstige groei van het verkeer ter plekke van de N219a.

De fysieke ingrepen (verbreden van een deel van de weg, aanpassing van het kruispunt bij de Kerklaan en de rotonde bij de Scheve Overweg) zijn getoetst aan diverse toetsingskaders op het gebied van milieu. Uit de verschillende onderzoeken die aan de toetsing ten grondslag liggen, blijkt dat er vanwege de betreffende wet- en regelgeving geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het project. Er is geen vervolgonderzoek nodig en geen volwaardige m.e.r.-procedure.

Ook aan sectorale kaders op het gebied van archeologie, ecologie en water is getoetst en er zijn geen belemmeringen geconstateerd. Wel moet tijdens de uitvoering rekening worden gehouden met een aantal maatregelen (zorgplicht) om de overlast voor bepaalde diersoorten te beperken.

Voor de uitvoering van het project moet aandacht worden geschonken aan de eigendomssituatie, omdat enkele gronden in bezit van de gemeente Zuidplas zijn. Verder moeten in het kader van de aanpassing van het kruispunt bij de Kerklaan en de rotonde bij de Scheve Overweg kabels en leidingen worden verlegd. Hiertoe is reeds een KLIC-melding gedaan. Ten slotte moeten de juiste vergunningen worden geregeld.

Er zijn geen specifieke belangen aanwezig die met de uitvoering van dit project worden geschaad. Over de eigendomssituatie wordt met de gemeente Zuidplas overlegd. Er worden met dit project geen particuliere eigendommen nadelig beïnvloed of geschaad.

7 UITVOERBAARHEID

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt getoetst via de mogelijkheid om zienswijzen tegen het plan in te dienen. Ook zal het plan het wettelijke overleg traject doorlopen, waarbij o.a. het hoogheemraadschap op het plan kan reageren. Het voornemen om met toepassing van een omgevingsvergunning voor het onderhavige project afwijking van het vigerende bestemmingsplan toe te staan, wordt op gebruikelijke wijze gepubliceerd. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 3.4) dient het voornemen gedurende zes weken voor een ieder ter inzage te worden gelegd. Gedurende deze termijn is het voor een ieder mogelijk om zienswijzen tegen het plan in te dienen.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Per 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wro rust op de gemeente de verplichting tot kostenverhaal bij grondexploitatie. Dit kan door het vaststellen van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien indien kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door het sluiten van een overeenkomst. Om tot kostenverhaal te kunnen overgaan, moet er wel sprake zijn van een bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het voorliggend plan voorziet niet in de realisatie van een dergelijk bouwplan. Er is derhalve geen exploitatieplan of overeenkomst zoals bedoeld in de Wro noodzakelijk.

Over de bekostiging van de trajectaanpak voor de N219a is een anterieure overeenkomst tussen gemeente Zuidplas en de provincie Zuid-Holland gesloten, waarin is vastgesteld wat de gemeente Zuidplas maximaal bijdraagt aan de kosten van de trajectaanpak. De uitvoering van de maatregelen worden daarmee gefinancierd door de gemeente en de provincie, volgens een vastgelegde verdeelsleutel. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van het project afdoende onderbouwd.

8 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Zuid-Holland
Project	: Ruimtelijke Onderbouwing
Dossier	: BA6360.101.100
Omvang rapport	: 30 pagina's
Auteur	: Jeroen Smit
Bijdrage	: -
Interne controle	: Rob Kramer
Projectleider	: Rob Kramer
Projectmanager	: Rob Kramer
Datum	: 9 maart 2012
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

Griffeweg 97/7

9723 DV Groningen

Postbus 685

9700 AR Groningen

T (050) 369 53 00

F (050) 318 32 11

E groningen@dhv.com

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Uitgevoerde onderzoeken

In verband met de voorgenomen activiteit, zijn de volgende omgevingsonderzoeken uitgevoerd:

- Akoestisch onderzoek;
- Archeologisch onderzoek;
- Bodemonderzoek;
- Ecologisch onderzoek;
- Luchtkwaliteitsonderzoek.

De onderzoeksrapportages zijn als bijlage bij de omgevingsvergunningaanvraag gevoegd.