



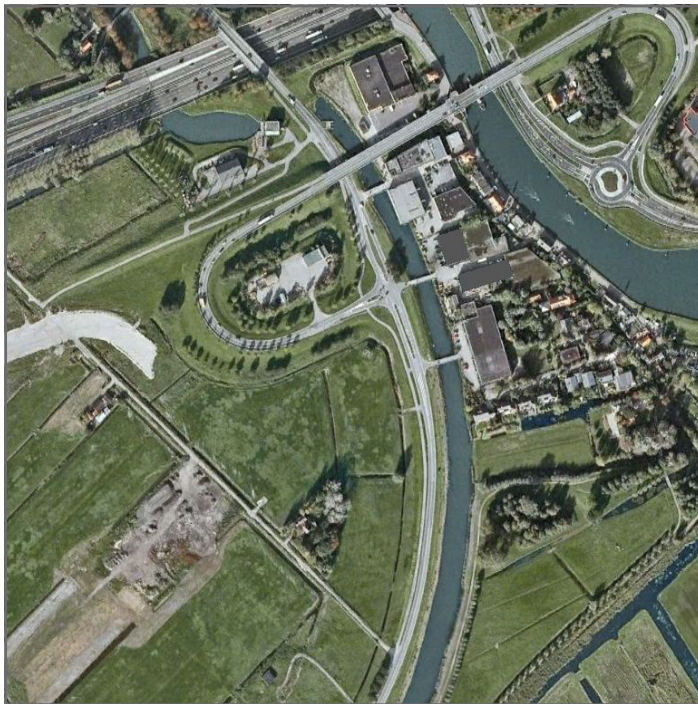
Gemeente Zuidplas



Ruimtelijke onderbouwing
“Kruising N207-N454 Gouwe Park”



vaststelling

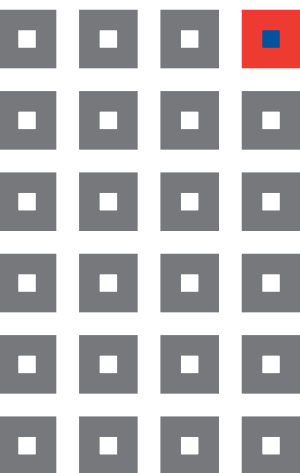


6 maart 2013

Gemeente Zuidplas

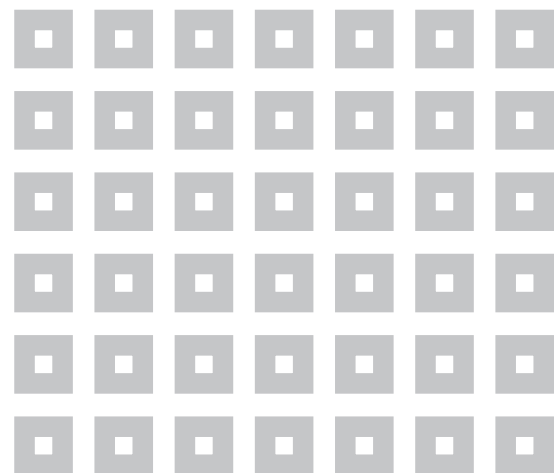
Ruimtelijke onderbouwing
Kruising N207-N454 Gouwe Park

vaststelling



Inhoud:

- Toelichting
- Besluitgebied



werknummer: 827.302.00
datum: 6 maart 2013
bestand: J:\827\302\00\3.Projectresultaat
NL.IMRO.1982.OvKruisingGpark-VA01

KuiperCompagnons BV
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

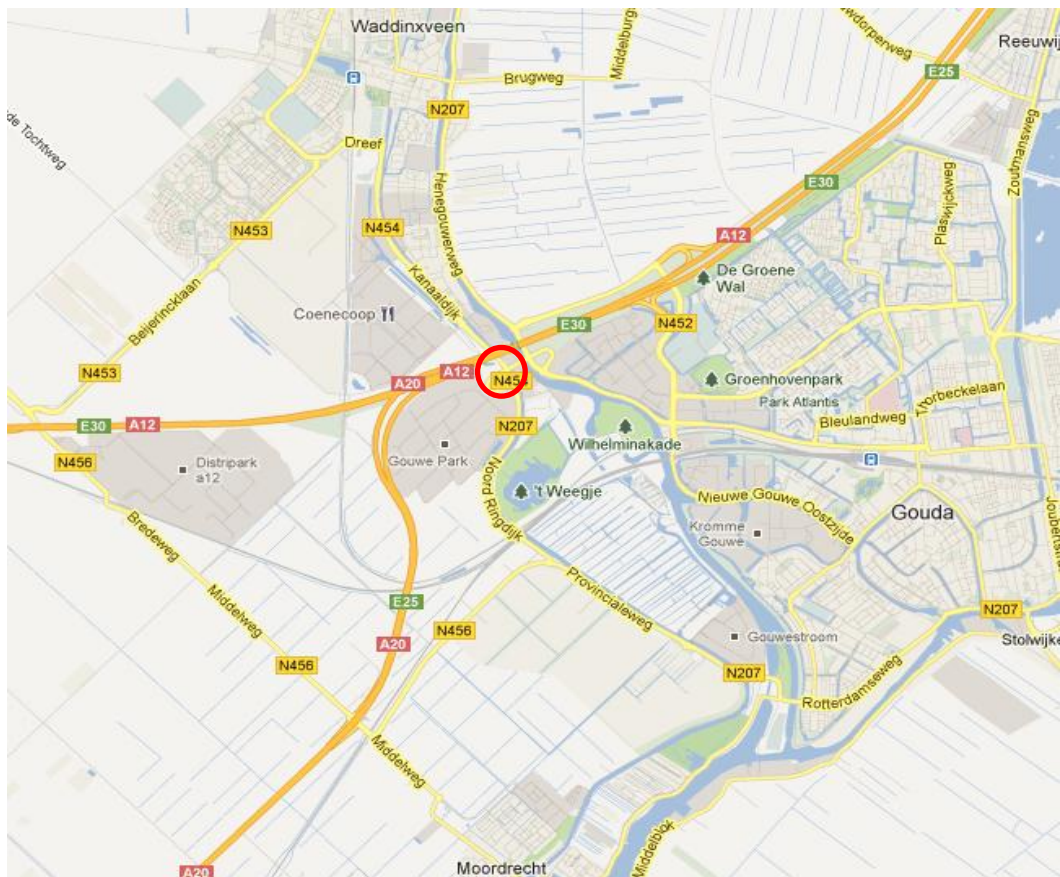
INHOUDSOPGAVE VAN DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Ligging projectgebied	1
1.3.	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4.	Leeswijzer	2
2.	PROJECTBESCHRIJVING	7
2.1.	Projectgebied en omgeving	7
2.2.	Het initiatief	7
3.	BELEIDSKADER	10
3.1.	Rijksbeleid	12
3.2.	Provinciaal beleid	13
3.3.	Regionaal beleid	16
3.4.	Conclusie	17
4.	ONDERZOEK	18
4.1.	Akoestisch onderzoek	18
4.2.	Luchtkwaliteit	19
4.3.	Mobiliteit	20
4.4.	Externe veiligheid	23
4.5.	Bodemkwaliteit	25
4.6.	Waterhuishouding	26
4.7.	Ecologie	29
4.8.	Archeologie en cultuurhistorie	33
4.9.	Bedrijven en milieuzonering	37
4.10.	Overige belemmeringen	37
4.11.	M.e.r.-beoordeling	36
5.	UITVOERBAARHEID	42
5.1.	Economische uitvoerbaarheid	42
5.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
6.	PROCEDURE	44
6.1.	Vorbereidingsfase	44
6.2.	Ontwerpfase	44
6.3.	Vaststellingsfase	44

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek, Reconstructie van de N207 en N454, 15 oktober 2012
Bijlage 2: Luchtkwaliteitsonderzoek Reconstructie Kruispunt N207-N454, 22 november 2011
Bijlage 3: Kruispunttellingen N207 Gouda, 4 juni 2009
Bijlage 4: Verkennend bodem- en waterbodemonderzoek, 22 januari 2010
Bijlage 5: Nader bodemonderzoek, Aanleg kruising N207-N454 9 april 2010
Bijlage 6: Eco-effectscan, Kruising N207-N454, 10 oktober 2012
Bijlage 7: Inventariserend veldonderzoek, Kruising N454-N207, 7 september 2012

DEEL A
INLEIDING



Afbeelding: globale ligging projectgebied in omgeving



Afbeelding: ligging projectgebied ingezoomd

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De N207 en de N454 zijn provinciale wegen in de provincie Zuid-Holland, die elkaar kruisen ten zuiden van de Rijksweg A12 op het grensgebied van de gemeenten Zuidplas en Waddinxveen. De huidige T-kruising nabij de Coenecoopbrug heeft niet de capaciteit om enerzijds de toekomstige verkeersstromen goed te kunnen verwerken en anderzijds het bedrijventerrein Gouwe Park te ontsluiten. Toekomstige verkeersstromen worden verwacht door de ontwikkeling van de Zuidplaspolder, nieuwbouw in Waddinxveen en aanleg van de zuidwestelijke randweg Gouda. Daarom bestaat de behoefte de kruising N207-N454 aan te passen.

Uit berekeningen voor een aangepaste kruising is gebleken dat een (turbo)rotonde onvoldoende capaciteit biedt om deze toekomstige intensiteiten te verwerken. Daarom wordt deze kruising gereconstrueerd tot een viertaks kruising met verkeerslichten ten behoeve van de doorstroming op de N207 en de ontsluiting van het bedrijventerrein Gouwe Park. Om de doorstroming op de N207 te waarborgen wordt de kruising in de nieuwe situatie uitgebogen, zodat de N207 de doorgaande richting op de kruising wordt.

De aan te leggen kruising met verbindingswegen is gelegen op het grondgebied van zowel de gemeente Zuidplas als Waddinxveen. Deze ruimtelijke onderbouwing beschrijft wel de gehele ontwikkeling, omdat deze niet als twee zelfstandige onderdelen te zien is, maar biedt alleen het juridisch-planologisch kader voor het grondgebied van de gemeente Zuidplas.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan “Bedrijventerrein Gouwe Park e.o., herziening ex artikel 30, lid 1 WRO”, dat is vastgesteld op 2 december 2003, is de aanleg van de nieuwe kruising niet toegestaan. De gemeente Zuidplas is bereid medewerking te verlenen aan het initiatief. Daarom wordt voor dit plan een afzonderlijke procedure voor een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan gevolgd. Deze mogelijkheid is gegeven in artikel 2.1, eerste lid onder c juncto artikel 2.12 lid 1 onder a sub c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

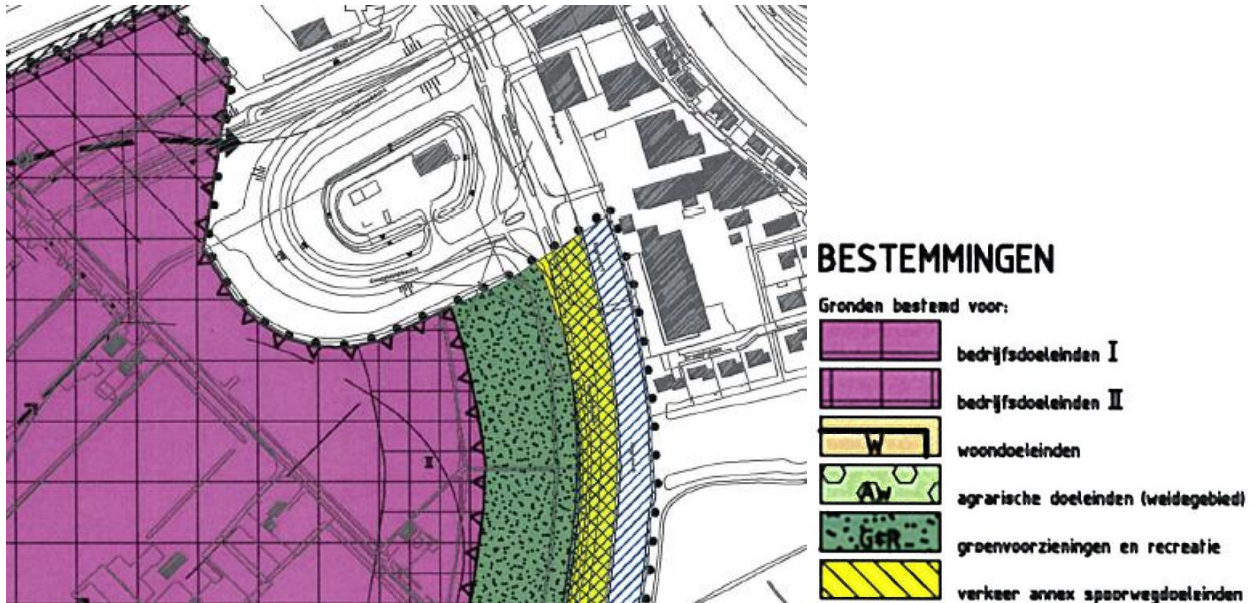
Bij deze zogenaamde uitgebreide Wabo-procedure dient een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld, waarin het plan wordt toegelicht en wordt aangetoond dat geen sprake is van onoverkomelijke belemmeringen. Ten aanzien van de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing, dient op grond van artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) te worden voldaan aan het bepaalde in de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In voorliggend stuk, de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning, wordt aan deze eisen invulling gegeven.

1.2. Ligging projectgebied

Het projectgebied is gelegen ten noordoosten van het bedrijventerrein Gouwe Park. In de huidige situatie is het perceel onbebouwd. De afbeeldingen ‘globale ligging projectgebied’ en ‘ligging projectgebied ingezoomd’ geven de locatie van het projectgebied weer. Het projectgebied is het gebied waarvoor middels de uitgebreide Wabo-procedure een besluit wordt genomen. In juridische termen wordt daarom ook gesproken van ‘besluitgebied’.

1.3. Vigerend bestemmingsplan

De geldende bestemming ter plaatse van het projectgebied wordt gegeven door het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Gouwe Park e.o., herziening ex artikel 30, lid 1 WRO” van de gemeente Zuidplas, vastgesteld op 2 december 2003. Binnen dit plan heeft het besluitgebied de bestemmingen “Bedrijfsdoeleinden I”, “Bedrijfsdoeleinden II”, “Groenvoorzieningen en recreatie” en “Verkeer annex spoorwegdoeleinden”.



Afbeelding: uitsnede plankaart vigerend bestemmingsplan

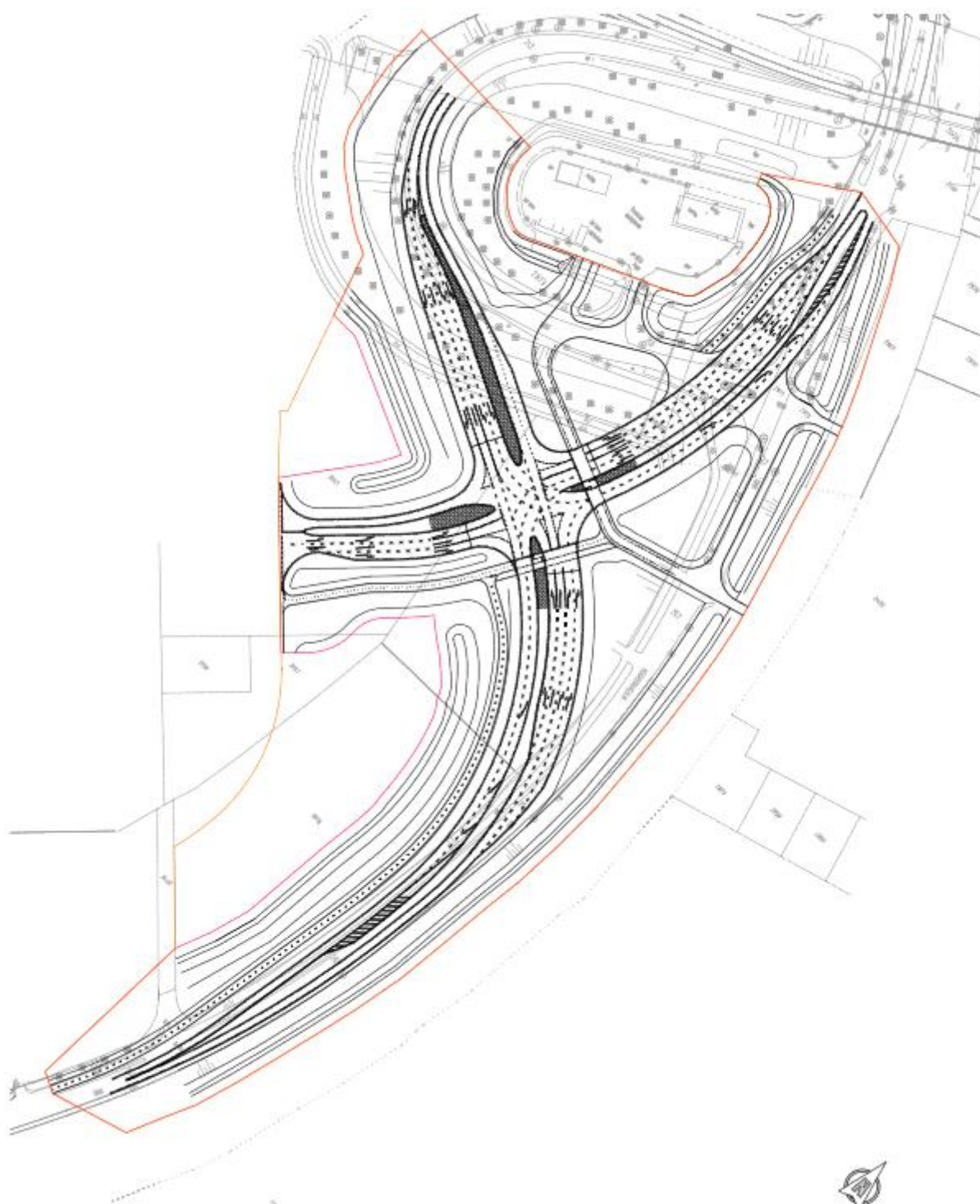
Binnen de bestemmingen “Bedrijfsdoeleinden I” en “Bedrijfsdoeleinden II” zijn de gronden bestemd voor bedrijventerrein en laat het bestemmingsplan alleen een hoofdontsluitingsroute toe ter plaatse van de aanduiding “hoofdontsluitingsroute”. Het projectgebied is niet als zodanig aangeduid. Binnen de bestemming “groenvoorzieningen en recreatie” is geen autoweg toegelaten. Daar waar het projectgebied gelegen is binnen de bestemming “Verkeer annex spoorwegdoeleinden” is de nieuwe functie niet strijdig met de vigerende bestemming.

Het voorliggende initiatief past functioneel niet binnen de vigerende planologische regeling. Met het doorlopen van de uitgebreide Wabo-procedure voor het afwijken van het bestemmingsplan worden de gewenste ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

1.4. Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit vijf delen. Dit deel, deel A, bevat een aantal algemene projectaspecten. In deel B vindt de projectbeschrijving plaats. Deel C vormt de achterliggende onderbouwing voor de keuzes die in deel B worden gemaakt ten aanzien van ruimtelijke ordening, mobiliteit, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. In deel D wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project aangetoond en wordt ook ingegaan op de procedure. In deel E tenslotte wordt het besluitgebied aangegeven.

DEEL B
PROJECTBESCHRIJVING



Afbeelding: Situatietekening N207 en N454 nabij Gouwe Park

2. PROJECTBESCHRIJVING

2.1. Projectgebied en omgeving

Het projectgebied is gelegen op de grens van de gemeente Zuidplas en Waddinxveen. Het zuidelijk gedeelte van het initiatief ligt binnen de gemeente Zuidplas. Ten noorden van het plangebied is een provinciaal opslagterrein in de gemeente Waddinxveen gelegen. Verder noordwaarts zijn de Coenecoopbrug en de A12 gelegen. Ten oosten bevinden zich de Ringvaart van de Zuidplaspolder, meerdere bedrijven en de gekanaliseerde rivier de Gouwe. Aan de zuidzijde bevindt zich grasland, de Ringvaart en op grotere afstand 't Weegje, een veenweidegebied. Ten westen van het projectgebied is het Gouwe Park gelegen. Het Gouwe Park is een kwalitatief hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein.

De N207 en de N454 zijn gebiedsontsluitingswegen type II (1x2 rijstroken). De N207 en de N454 liggen in de bestaande situatie op de Noordringdijk en in elkaars verlengde. De huidige trajecten van de N207 en N454 komen samen in een T-splitsing. Er bevinden zich geen verkeerslichten op de splitsing en er is een vrijliggend fietspad aanwezig. Het traject van de N207 loopt in de huidige situatie in een bocht van 180 graden.



Afbeeldingen: Huidige situatie N207 en N454 (bron: google maps)

Het projectgebied is momenteel onbebouwd. In het projectgebied is voor een gedeelte het bestaande wegtracé aanwezig. Het overige gedeelte bestaat uit grasland met watergangen en enkele bomen.

2.2. Het initiatief

De kruising van de N207 en N454 wordt gereconstrueerd tot een viertaks kruising met verkeerslichten. In de afbeelding “*Situatietekening N207 en N454 nabij Gouwe Park*” is de nieuwe situatie ten opzichte van de oorspronkelijke situatie weergegeven. Het ontwerp wordt gekenmerkt door 4 opstelstroken voor de hoofdrichtingen (N207 en N454) en 3 stroken voor het verkeer vanaf Gouwe Park. De huidige ontsluiting van Gouwe Park op de N207 zal worden afgesloten en is alleen voor hulpdiensten bij calamiteiten toegankelijk.

De N207 wordt verder uitgebogen, waardoor het nieuwe tracé meer zuidelijk gelegen is. De N207 wordt een doorgaande weg en de N454 takt hierop aan. De vierde poot van de kruising is de nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijvenpark Gouwe Park. De N207 zuid en de N454 buigen ruim 150 meter voor de kruising af.

De kruising bevat ook een erftoegangsweg ten behoeve van de bedrijven aan de oostzijde van de Ringvaart. Deze bedrijven zijn op dit moment direct bereikbaar vanaf de N207 middels twee in- en uitritten. Omdat dergelijke aansluitingen niet passen binnen het beleid van de provincie om het aantal aansluitingen op een gebiedsontsluitingsweg te beperken tot maximaal 1 per kilometer, is het ontwerp zo opgesteld dat deze aansluitingen vervallen en verkeer t.b.v. de bedrijven via de aansluiting Gouwe Park de erftoegangsweg op kan rijden en zo de oostzijde van de N207 kan bereiken.

De breedte van de rijstroken is 2.75 meter tussen de markering. Op de N454 moet ter plaatse van de aansluiting op de bestaande weg over een lengte van circa 115 meter 35 centimeter extra verharding worden aangebracht. Dit kan gerealiseerd worden door in de vervolgfase de middenberm iets smaller te maken. Het verharde oppervlak neemt ten opzichte van de bestaande situatie door de aanleg van de kruising toe, van 8.740 m² naar 16.100 m².

DEEL C
VERANTWOORDING

3. BELEIDSKADER

3.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 inwerking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden.

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 ruimtelijke 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.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd.

De ontwikkeling van de kruising draagt bij aan een goede bereikbaarheid van het gebied. Het plan is daarmee in lijn met de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 voor wat betreft de eerstgenoemde onderwerpen in werking getreden.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op Rijkswaagen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur (hoofdwegen en hoofdspoorwegen), de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. De ladder voor duurzame verstedelijking wordt in 2012 in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen.

In algemene zin kan worden opgemerkt dat met de aanleg van de kruising wordt geanticipeerd op de aanvulling van het Barro, die in 2012 gaat plaatsvinden, namelijk toekomstige uitbreiding van de infrastructuur. Concreet geldt voor het gebied geen specifiek beleid.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is feitelijk het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en daarmee de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). De nota is op 21 februari 2006 in werking getreden. In de Nota Mobiliteit worden de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van beleid is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Het plan is in lijn met de Nota Mobiliteit. Het plan stimuleert een goed functionerend systeem van vervoer, doordat de doorstroming wordt verbeterd.

3.2. Provinciaal beleid

Provinciale structuurvisie; Visie op Zuid-Holland, ontwikkelen met schaarse ruimte

Op basis van de Wro moeten gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen.

Provinciale Staten stelden op 2 juli 2010 de provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte (de realisatie van de structuurvisie, zie ook hierna) en de Uitvoeringsagenda definitief vast. Inmiddels zijn een herziening en meerdere actualiseringen vastgesteld. De laatste actualisering dateert van 29 februari 2012.

De structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Het accent ligt op sturing vooraf en sturing op kwaliteit.



	Bedrijventerrein Mainport		Stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer
	Bedrijventerrein		Stedelijk groen
	Zoeklocatie bedrijventerrein		Stedelijk groen buiten de contour

Afbeelding: uitsnede functiekaart provinciale structuurvisie

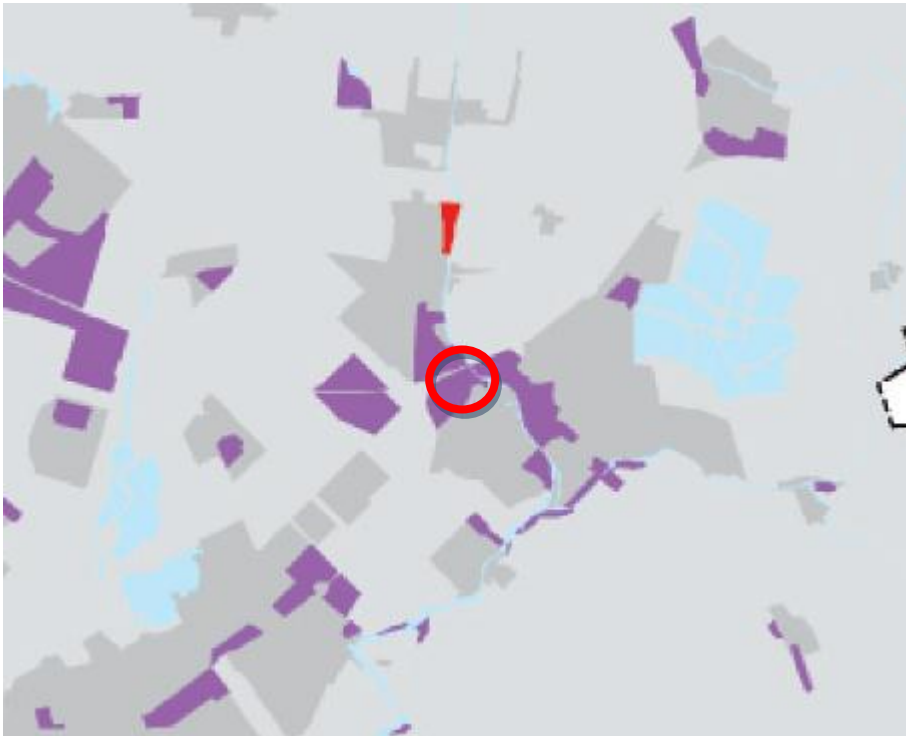
Op de functiekaart van de provinciale structuurvisie is de omgeving aangeduid als 'bedrijventerrein'/'stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer'.

Het provinciale beleidsuitgangspunt voor de leef-, werk- en woonomgeving in 2020 is bundeling van verstedelijking. Dit is meer dan het concentreren van wonen in steden. De provincie richt zich op een betere relatie tussen infrastructuur en verstedelijking, het onderling afstemmen van de verschillende voorzieningen en intensivering van het stedelijk gebied, vooral in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.

Het initiatief draagt bij aan een betere infrastructuur en past daarmee binnen het provinciale beleid.

Provinciale Verordening Ruimte; ontwikkelen met schaarse ruimte

Om het provinciale ruimtelijke belang, zoals beschreven in de provinciale structuurvisie, te kunnen uitvoeren is, onder meer, de provinciale verordening opgesteld. In de provinciale verordening zijn de zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben vastgelegd. De provincie acht de borging hiervan van groot belang. Tevens zijn de nationale belangen zoals vastgelegd in de AMvB Ruimte ook in de provinciale verordening opgenomen ten behoeve van een doorwerking in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving.



Afbeelding: Kaart 6 Bedrijventerreinen uit Provinciale verordening

Het projectgebied maakt deel uit van de gebieden die in de Provinciale verordening zijn aangeduid als “bedrijventerrein”. Artikel 8 bevat aanvullende bepalingen voor bedrijventerreinen. Geen van die bepalingen legt voorwaarden op voor infrastructuur. Het initiatief is daarmee in lijn met de Provinciale verordening.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP)

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren.

Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist. Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot

van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

Het initiatief draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid en een vermindering van de congestie. Daarnaast wordt met het project een nieuw knelpunt voorkomen, gezien vanuit de toenemende verkeersdruk die te verwachten is als gevolg van ontwikkelingen in de omgeving.

3.3. Regionaal beleid

Interregionale Structuurvisie driehoek Rotterdam - Zoetermeer - Gouda (ISV)

De Interregionale Structuurvisie driehoek Rotterdam - Zoetermeer - Gouda (driehoek RZG) betreft de lange termijn visie op de transformatieopgave die het Rijk voor dit gebied heeft geformuleerd.

Vergroting van de capaciteit van de infrastructuur kan meerwaarde hebben voor het programma van de driehoek RZG wanneer creatieve combinaties gemaakt worden van hoofden regionale weginfrastructuur en van raillijnen en regioliijnen. Naast de vergroting van de capaciteit op de oost-west gerichte hoofdwegen- en spoorlijnenstructuur zal ook gezorgd moeten worden voor aanvullende wegcapaciteit om de toenemende verkeersdruk op het in noord-zuidrichting lopende regionale wegnennet op te vangen (richting Leiden/Alphen/Noordvleugel). In alle gevallen is er een wisselwerking tussen infrastructuur en programma's in het gebied: infrastructuur is zowel leidend (want infrastructuur bepaalt bereikbaarheid, bereikbaarheid beïnvloedt vervolgens programmamogelijkheden) als volgend (als bepaalde programma's om welke reden dan ook ergens een plek krijgen, moet de infrastructuur volgen en het functioneren van programma's op die plaats mogelijk maken).

In het ISV wordt geconcludeerd dat de hoofdinfrastructuur in de driehoek vol raakt. Dat geldt voor zowel de A12, waar plusstroken worden aangelegd, als de A20. Ook beide spoorlijnen bereiken gedurende de planperiode hun capaciteit. Het effect van bebouwing van de Zuidplaspolder op de belasting van het hoofdwegennet (A12 en A20) is relatief gering. Vergroting van de capaciteit op het hoofdwegennet is reeds om andere redenen nodig, anders komt vanwege de autonome groei de doorstroomfunctie in gevaar. Het onderliggend wegnennet moet niet alleen aansluiten op het hoofdwegennet maar ook zelf een aaneensluitend netwerk vormen.

Het verbeteren van de capaciteit op de kruising N207-N454 is conform het gedachtegoed van de Interregionale Structuurvisie driehoek Rotterdam – Zoetermeer – Gouda.

Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP)

Het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas, dat begin 2006 is vastgesteld, is een gemeenschappelijk plan van de vijf betrokken grondgemeenten, de provincie Zuid- Holland, het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en de gemeente Rotterdam. Het ISP heeft betrekking op ontwikkelingen in de periode tot 2030. Binnen deze periode zal het plan gefaseerd worden uitgewerkt.

In het ISP is aangegeven dat de infrastructuur bepalend zal zijn voor de capaciteit van het gebied om stedelijke programma's op te vangen. In de huidige situatie en bij de autonome ontwikkeling heeft de Zuidplasomgeving te kampen met groeiende verkeersvraagstukken op:

- het hoofdwegennet, met als gevolg een forse aantasting van de bereikbaarheid van steden en dorpen;
- regionaal niveau, waar heel moeizaam oplossingen worden gevonden (omleidingswegen Gouda en Zevenhuizen);

- lokaal niveau, bij de afwikkeling van verkeer in en om de kernen.

De groeiende mobiliteit in de Randstad zorgt voor een toename van de congestie op de hoofdwegen, waardoor ook de Zuidplas meer sluipverkeer en congestie te verwerken krijgt (o.a. N219, N207, N456). Bij de autonome ontwikkeling, waarin nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en glastuinbouw tot ontwikkeling komen, nemen deze problemen al sterk toe. De overlast van het noord-zuidverkeer door het gebied wordt ook veroorzaakt door de gebrekkige wegenstructuur ten westen van de Rotte. Ingezet wordt op een verbetering van de structuur (N470), waardoor ook de druk van het noord-zuidverkeer door de Zuidplas zal worden verminderd.

De uitgangspunten zijn samengevat

- Integrale ontwikkeling van hoofdwegen en onderliggend wegennet;
- Accommoderen van de verstedelijking en oplossen van bestaande verkeersproblemen;
- Grote concurrentiekracht van openbaar vervoer door afstemming verstedelijking en vervoersassen.

Het initiatief is conform het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas. De aanpassing van de kruising draagt bij aan het anticiperen op een groeiende mobiliteit in het gebied en oplossen van verkeersproblemen.

3.4. Conclusie

Vanuit zowel Rijks-, provinciaal als regionaal beleid bestaan er geen strijdigheden bij de aanleg van de kruising.

4. ONDERZOEK

4.1. Akoestisch onderzoek

4.1.1. Kader

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat als het planologisch mogelijk wordt gemaakt om nieuwe geluidgevoelige objecten te realiseren, of een wijziging aan een weg wordt gefaciliteerd, de van belang zijnde geluidhinderaspecten moeten worden onderzocht.

4.1.2. Onderzoek

Omdat dit plan voorziet in de verlegging van een weg en nieuwe kruising en dit dus een verandering aan de geluidsbron teweegbrengt, dient bepaald te worden of sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Onder een 'reconstructiesituatie' wordt volgens de Wet geluidhinder één of meer wijzigingen op of aan een weg verstaan, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege die weg met 2 dB of meer wordt verhoogd. Bij het akoestisch onderzoek worden daarvoor de toekomstige situatie (10 jaar na afronding van de reconstructie) en de bestaande situatie met elkaar vergeleken. Om het akoestisch effect aan de gevels van de omliggende geluidgevoelige bestemming te bepalen, is dan ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de eventuele geluidstoename aan de gevels conform de normen van de Wet geluidhinder.

Het onderzoek heeft tot doel te bepalen of voor de gevoelige bestemmingen (onder andere woonbestemmingen) ten aanzien van het wegverkeerslawaai voldaan wordt aan de normen van de Wet geluidhinder. De bevindingen zijn vastgelegd in het akoestisch rapport¹ met kenmerk AV.0635W-5, dat is opgenomen in bijlage 1.

Door de Milieudienst Midden Holland zijn voor de N207, de N454 en de in-/uitrit van het Gouwepark de etmaalintensiteiten bekend en gegeven voor het jaar 2011 en voor het jaar 2021. Voor het jaar 2011 is gebruik gemaakt van versie 2.0 van het RVMH model en voor het jaar 2021 is gebruik gemaakt van versie 2.0c. Met een autonome groei van 1,5 % per jaar zijn voor het jaar 2022 de etmaalintensiteiten bepaald. De toegestane snelheid van de voertuigen bedraagt 80 km/u. Ter plaatse van de kruising geldt een snelheidsverlaging. De snelheid ter plaatse van de kruising zal 50 km/uur bedragen. Ook op de ontsluiting van het Gouwepark zal een maximum snelheid van 50 km/uur gelden.

De geluidbelasting van het wegverkeer op de N207, de N454 en de aansluiting Gouwe Park is berekend voor 2011 en 2022. Indien de wegen met de voorgeschreven asfalttypes uitgevoerd zouden worden (SMA en ZOAB-slurry) dan zou dat betekenen dat er geen toename van 2 dB(A) of meer plaatsvindt ten gevolge van de N207. Ten gevolge van de N454 vindt er na reconstructie wel een toename van meer dan 2 dB plaats ter plaatse van twee woningen, maar de geluidsbelasting blijft hier lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook de geluidsbelasting vanwege de nieuwe in- en

¹ AV-Consulting, Reconstructie van de N207 en N454, 15 oktober 2012
*Ruimtelijke onderbouwing Kruising N207-N454 Gouwe Park
 t.b.v. een omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-procedure*

uitrit van het Gouwepark blijft onder de 48 dB. Er kan dus geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

4.1.3. Conclusie

Er vindt geen toename van 2 dB(A) of meer plaats vindt ten gevolge van de N207. Ten gevolge van de N454 vindt er na reconstructie wel een toename van meer dan 2 dB plaats ter plaats van twee woningen, maar de geluidsbelasting blijft hier lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook de geluidsbelasting vanwege de nieuwe in- en uitrit van het Gouwepark blijft onder de 48 dB.

Er is daarmee geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

4.2. Luchtkwaliteit

4.2.1. Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit is uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit. In dit onderzoek is berekend of aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast zijn daarin alle ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling kan volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden als aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling wordt aangemerkt als een NIBM-ontwikkeling;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden;
- projectsaldering wordt toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de normen van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

4.2.2. Onderzoek

De aanpassing aan het kruispunt N454-N207 kan gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit ofwel de uitstoot van fijnstof en / of andere luchtverontreiniging als gevolg van het verkeer. De luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (Wm). In de Wm zijn grenswaarden opgenomen voor onder andere stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze twee stoffen zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen in Nederland, want alleen voor deze twee stoffen komen regelmatig en / of op ruime schaal normoverschrijdingen voor.

In het kader van de reconstructie is door AV-consulting een onderzoek² met kenmerk AV.0635L-3 uitgevoerd naar de invloed van de voorgenomen reconstructie op de lokale luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer op de te reconstrueren wegen. De berekeningen zijn uitgevoerd met het Geomilieuomodel STACKS+, versie 1.91

Om een goed beeld te krijgen van de luchtkwaliteit in de autonome situatie en de situatie na reconstructie zijn met het STACKS+-model de volgende situaties doorgerekend:

- jaar 2012 (voor reconstructie);
- jaar 2015 (na reconstructie);
- jaar 2020 (na reconstructie).

De planontwikkeling vindt plaats in de nabijheid van de snelwegen A12 en A20 (Knooppunt Gouwe). In het onderhavige onderzoek is de bijdrage van deze snelwegen meegenomen. In het rapport zijn de uitgangspunten en resultaten van de berekeningen weergegeven. De berekende waarden zijn getoetst aan de normen conform de Wet luchtkwaliteit.

4.2.3. Conclusie

Op basis van de uitgevoerde berekeningen kan geconcludeerd worden dat in de situatie voor reconstructie en de situatie na reconstructie wordt voldaan aan de normen conform de Wet luchtkwaliteit. Er zijn geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor fijnstof en stikstof geconstateerd. Dit geldt tevens voor de grenswaarden van het 24-uursgemiddelde. Vanwege de luchtkwaliteit bestaat er dus geen bezwaar tegen de voorgenomen planontwikkeling.

4.3. Mobiliteit

Voor het ontwerp van de kruising en aansluitende wegen zijn de hieronder genoemde (technische) richtlijnen van toepassing:

- CROW Publicatie 164, Handboek Wegontwerp
 - Basiscriteria
 - Erftoegangswegen
 - Gebiedsontsluitingswegen
- Handboek Ontwerpcriteria Wegen van PZH versie 3.0, maart 2009 (hierna Handboek PZH genoemd)
- Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2004).
- Publicatie 96a en 96b, werk in uitvoering.

² AV-Consulting Luchtkwaliteitsonderzoek Reconstructie Kruispunt N207-N454, 22 november 2011
*Ruimtelijke onderbouwing Kruising N207-N454 Gouwe Park
 t.b.v. een omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-procedure*

Voor de ruimtelijke procedure is het relevant om het snelheidsregime, capaciteit, en veiligheid te beoordelen. Het aspect parkeren speelt geen bepalende rol in onderstaand initiatief. In deze onderbouwing wordt bovendien niet ingegaan op de technische eisen.

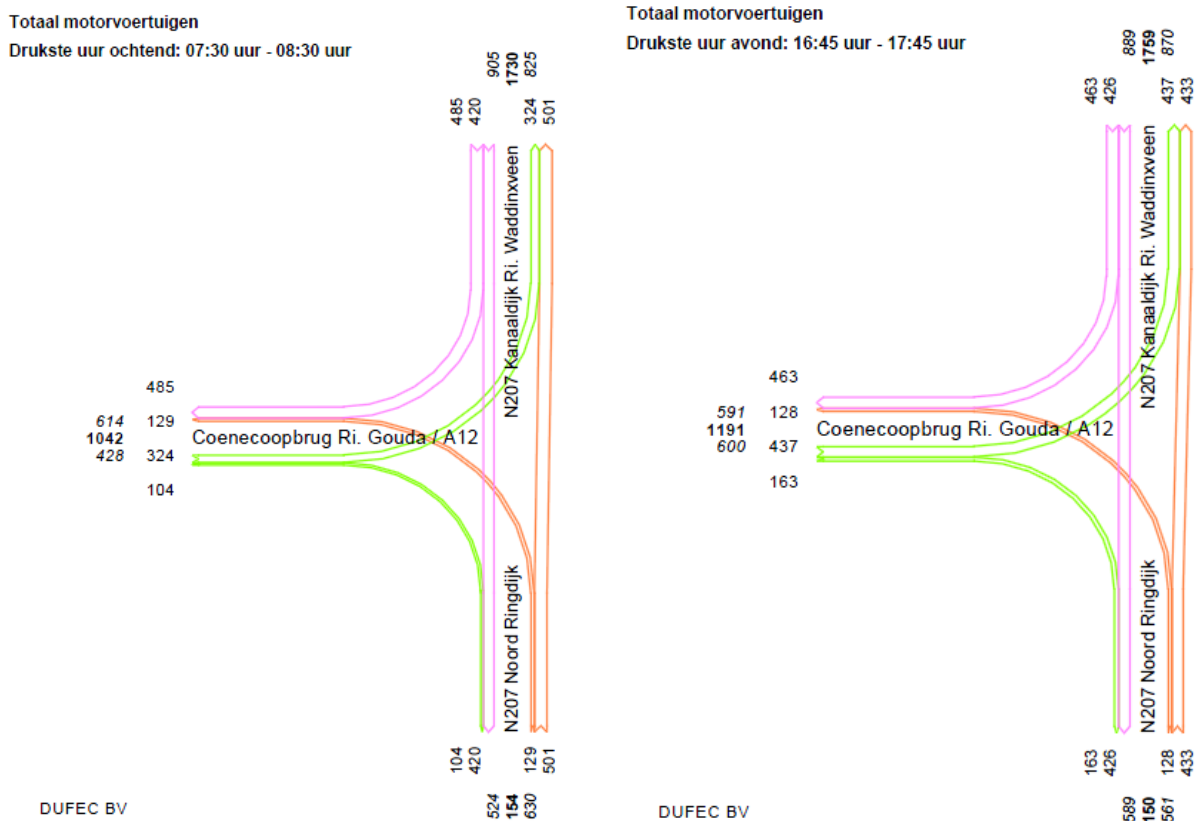
Snelheidsregime

De snelheid op de N207 en de N454 is in de huidige situatie 80 km/uur. Dit geldt ook ter plaatse van de huidige kruising, waar dus geen lagere maximumsnelheid is ingesteld. De N207 heeft richting de Coenecoopbrug een krappe boog met een straal van circa 50 meter, waardoor in de praktijk een snelheid van meer dan 50 km/uur niet haalbaar is.

In het ontwerp is uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/uur ter plaatse van de kruising. Dit is conform het beleid van de provincie zoals dit is verwoord in de richtlijnen voor VRI-kruisingen.

Intensiteit en capaciteit

De verkeersintensiteit is in 2009 voor de ochtendperiode en avondperiode in beeld gebracht middels tellingen. De resultaten zijn weergegeven in de rapportage “kruispunttellingen N207 Gouda”³. Onderstaande afbeelding geeft weer van welke intensiteit sprake is in het teljaar 2009. Het totale rapport is opgenomen in bijlage 3.



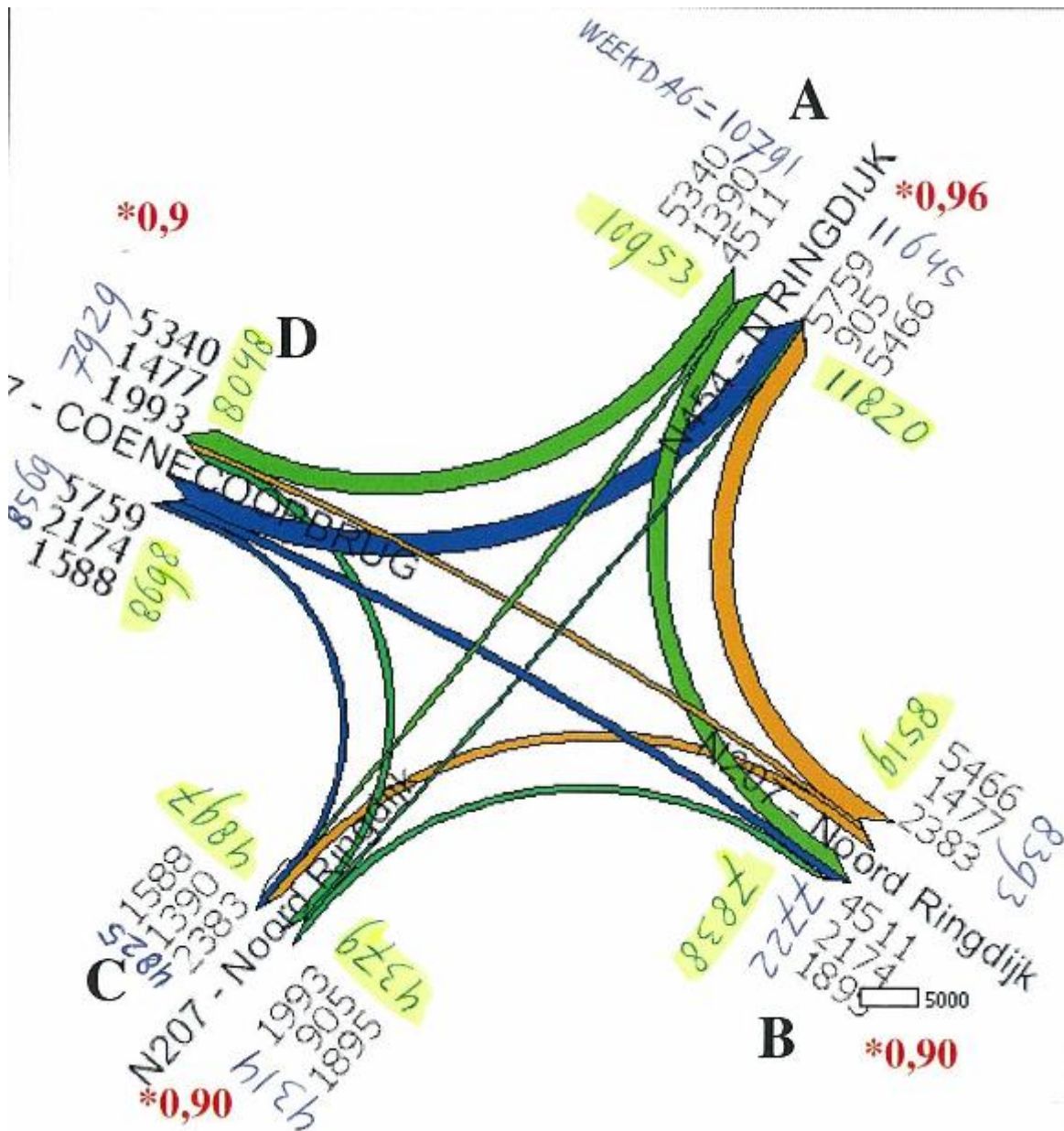
Afbeelding: Intensiteit motorvoertuigen 2009

De toekomstige verkeersintensiteit op de N207, de N454 en de aansluiting Gouwe Park zijn voor de avondspits in 2021 weergegeven in onderstaande figuur (bron: Milieudienst Midden Holland).

³ Dufec, kruispunttellingen N207 Gouda, donderdag 4 juni 2009

*Ruimtelijke onderbouwing Kruising N207-N454 Gouwe Park
t.b.v. een omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-procedure*

Hieruit blijkt dat er in 2021 sprake zal zijn van relatief hoge intensiteiten. De maximaal (theoretisch) haalbare capaciteit van een 2x1 gebiedsontsluitingsweg is circa 1.800 motorvoertuigen per uur per richting. In de praktijk zit een dergelijke weg aan de maximumcapaciteit bij een intensiteit van circa 1500 personenauto-equivalenten (pae) per uur per rijstrook. Nabij de kruising neemt de capaciteit wel toe door het grote aantal opstelvakken. Na de kruising worden de wegen weer teruggebracht naar één rijstrook per richting. Uit de intensiteiten wordt verwacht dat op de N454 richting Waddinxveen een zekere mate van congestie zal gaan optreden in de avondspits.



Afbeelding: Overzicht toekomstige intensiteiten (2021) per rijrichting

Op alle wegdelen wordt voldaan aan de maximaal haalbare capaciteit van 1.800 motorvoertuigen. In de avondspits zal de N454 richting Waddinxveen congestieverschijnselen kunnen vertonen. De intensiteit ligt echter onder de maximaal haalbare capaciteit en bovendien is sprake van incidentele congestieverschijnselen. Daarom worden vanuit het aspect capaciteit geen onevenredige

belemmeringen verwacht. Het initiatief anticipeert op de toename van het aantal verkeersbewegingen in de omgeving en lost daarmee een mogelijk toekomstig knelpunt op.

Veiligheid

In het ontwerp is rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Het initiatief komt tegemoet aan de verkeersveiligheid omdat bij een toenemende intensiteit tevens nadelige effecten ontstaan voor verkeersveiligheid. Door de capaciteit te vergroten en aanvullend gebruik te maken van verkeerslichten wordt tegemoet gekomen aan de verkeersveiligheid. Het vrijliggend fietspad blijft bovendien behouden.

4.4. Externe veiligheid

4.4.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

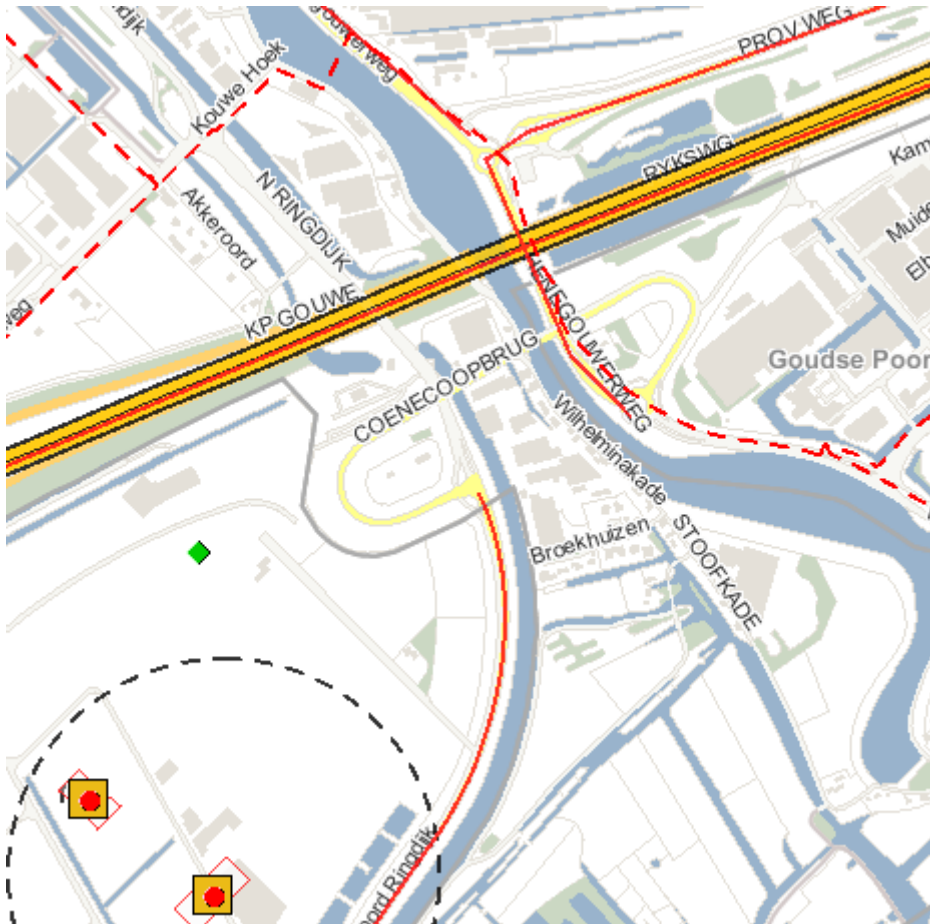
Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRNVGS). Deze circulaire kan worden beschouwd als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen en is geldig tot uiterlijk 31 juli 2012. In 2012 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Btev zijn de Basisnetten Weg en Water als bijlage bij de cRNVGS opgenomen.

4.4.2 Onderzoek

In het projectgebied worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. De N207 is een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Over deze route vindt een relatief kleine hoeveelheid transporten met gevaarlijke stoffen plaats. Het gaat specifiek om een jaarintensiteit van 658 transporten uit stofcategorie LF1 (brandbare vloeistoffen), 236 transporten uit stofcategorie LF2 (zeer brandbare vloeistoffen) en 94 transporten uit stofcategorie GF3 (brandbare gassen).



Afbeelding: Uitsnede risicokaart provincie Zuid-Holland

In de Eindrapportage Basisnet Weg is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, waaruit gebleken is dat brandbare vloeistoffen (LF1 en LF2) weinig invloed hebben op het groepsrisico. Het transport van LPG (behorende tot GF3) is maatgevend voor de waarde van het groepsrisico.

De jaarintensiteit op de N207 bedraagt 94 transporten met LPG (stofcategorie GF3). Een vuistregel stelt dat bij minder dan 500 transporten GF3 de drempelwaarde 100 personen per hectare bedraagt, wil er formeel sprake zijn van een groepsrisico. De aanleg van de kruising en het verplaatsen van de N207 over enkele meters zal geen zichtbaar effect hebben op het groepsrisico, uitgaande van 94 transporten uit de stofgroep GF3. Omdat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden en het groepsrisico niet stijgt is voor dit initiatief geen verantwoording van het groepsrisico benodigd. Deze gedachte wordt gesterkt door de genoemde vuistregel die impliceert dat er formeel zelfs geen sprake is van een groepsrisico.

*Ruimtelijke onderbouwing Kruising N207-N454 Gouwe Park
t.b.v. een omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-procedure*

Vanuit externe veiligheid gelden er geen belemmeringen voor het project.

4.5. Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

4.5.2 Onderzoek

Het bodemonderzoek dient op plaatsen te worden uitgevoerd waar de bodem geroerd wordt. Met name ter plaatse van het uitgebogen kruispunt is bodemonderzoek noodzakelijk omdat de bodem hier geroerd wordt. Een bodemonderzoek is uitgevoerd. De resultaten zijn vastgelegd in de rapportage⁴ met kenmerk MA-3678, dat is opgenomen in bijlage 4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

De resultaten van het verkennend bodemonderzoek zijn aanleiding om de hypothese “onverdacht” te verwerpen. Met uitzondering van lokaal aangetoonde matige verontreinigingen met PAK en lood wordt het criterium voor nader onderzoek echter niet overschreden.

Conform het vigerende beleid is aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd om vast te stellen of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De resultaten zijn weergegeven in de rapportage⁵ die is opgenomen in bijlage 5. Van de verontreiniging met lood is de omvang vastgesteld en blijkt er geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Op de locatie met de PAK-verontreiniging zijn aanvullende boringen uitgevoerd. De analyseresultaten hebben uitgewezen dat de verontreiniging een groter gebied betreft zodat sprake is van een saneringslocatie (meer dan 25 m³ sterk verontreinigde grond). Nader onderzoek is uitgevoerd om de verontreiniging in te kaderen. Een strook van ongeveer 180 m lang en maximaal 15 m breed bevat matig tot sterk verhoogde gehalten aan PAK, tot op een diepte van 1.0 m. Een eerste inschatting van de hoeveelheid is dus 3000 m³.

⁴ Inpijn-Blokpoel, verkennend bodemonderzoek en verkennend waterbodemonderzoek, 22 jan. 2010

⁵ Inpijn-Blokpoel, nader bodemonderzoek aanleg kruising N207-N454, 9 april 2010

*Ruimtelijke onderbouwing Kruising N207-N454 Gouwe Park
t.b.v. een omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-procedure*

Saneringsopties zijn afgraven, isoleren of een combinatie hiervan, afhankelijk van de voor de nieuwe weg noodzakelijke ingraving of ophoging ter plaatse.

De saneringslocatie ligt parallel aan de Noordringdijk (N207) tussen hectometerpaal 2.5 en 2.7, westelijk van de weg. De verontreiniging zit in de bovenste meter grond en juist die moet voor een groot deel worden afgegraven om het weglichaam aan te kunnen leggen. Voor het noordelijkste deel van de verontreiniging, naast de nieuwe weg, zijn er wel mogelijkheden om de verontreiniging te isoleren, omdat hier in principe geen ontgraving plaats hoeft te vinden. Dit betreft echter maar ca. 25% van de saneringslocatie.

Er dient een saneringsplan te worden opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag. De aanvraag voor een beschikking volgens de reguliere procedure kan tot 16 weken duren. Afhankelijk van het gewenste einddoel kan een vereenvoudigde procedure worden gevolgd die circa 6 weken in beslag neemt.

De situatie voldoet aan de voorwaarden om de bodemsanering te laten plaatsvinden middels een BUS-melding (Besluit Uniforme Saneringen). Het werk wordt uitgevoerd als D&C contract. De toekomstige aannemer heeft de contractverplichting, de benodigde vergunningen, ontheffingen, meldingen etc. te regelen, met enkele uitzonderingen. Het ontwerp moet nog in detail door de aannemer uitgewerkt worden en de aanpak en omvang van de sanering wordt in deze ontwerpfase vastgesteld.

De onderzoeken worden bij de contractstukken gevoegd. Daarmee staan alle gegevens dus ter beschikking van de aannemer. Ook wordt in de contractstukken aangegeven dat vanwege de ligging nabij de dijk de wijze en omvang van de sanering afstemming moet plaatsvinden met het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK).

4.5.3 Conclusie

De locatie wordt gesaneerd middels een BUS-melding. Gezien de locatie zal afstemming plaatsvinden met het Hoogheemraadschap.

4.6 Waterhuishouding

4.6.1 Kader

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000) heeft als doel, een kader te bieden voor de bescherming van land oppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater in de Gemeenschap, waarmee aquatische ecosystemen en, en wat de waterbehoeften ervan betreft, terrestrische ecosystemen en wetlands die rechtstreeks afhankelijk zijn van aquatische ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed, en beschermd en verbeterd worden.

De richtlijn biedt dus een kader voor het beschermen van de waterkwaliteit. Daarbij wordt van de lidstaten vereist dat zij het waterkwaliteitsniveau organiseren per stroomgebied. Voor Nederland houdt dit een indeling in naar de stroomgebieden van de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems. Binnen negen jaar na het inwerkingtreden van de richtlijn moet voor ieder internationaal stroomgebied een beheersplan zijn opgesteld.

Rijksbeleid

Water wordt, in aansluiting op de Vierde Nota Waterhuishouding, gezien als ordenend principe. Het waterbeleid voor de 21^e eeuw is geformuleerd in het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' en is voortgekomen uit het 'Advies Waterbeheer 21^e eeuw van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw' (cie-Tielrooy, 2000). Het gaat hierin alleen om de aanpak voor veiligheid en wateroverlast en niet om watertekort, kwaliteit of verdroging. Voor stedelijke gebieden bestaat momenteel geen specifiek Rijksbeleid.

Provinciaal beleid

Het provinciaal waterbeleid is vastgelegd in de Structuurvisie die op 2 juli 2010 is vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland. Dit waterbeleid is verder uitgewerkt in het Provinciaal waterplan. De provincie zet in op een robuust en veerkrachtig watersysteem met de volgende ambities:

- Zoetwatervoorziening veilig stellen;
- Gebiedsspecifiek omgaan met verzilting;
- Innovatief omgaan met waterbeheer en veiligheid;
- Voldoende (grond)water voor de bereiding van drinkwater veilig stellen;
- Voldoende wateropvang voor de stad realiseren;
- Een klimaatbestendige leefomgeving realiseren;
- Realiseren en behouden van een goede ecologische toestand van oppervlaktewater-lichamen;
- Realiseren en behouden van een goede kwaliteit van grondwaterlichamen;
- Realiseren van de vereiste (grond)watercondities voor de Natura2000-gebieden;
- In de verziltingsgevoelige gebieden zijn in principe geen functies of uitbreidingen toegestaan die leiden tot een toename van de vraag naar zoet water, tenzij zoetwatervoorziening en/of zelfvoorzienendheid is geregeld;
- Ontwikkelen van duurzame greenports;
- Realiseren en behouden van een maatschappelijk haalbaar en betaalbaar beschermings-niveau tegen wateroverlast;
- Duurzaam peilbeheer.

Beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan 2010-2015

De waterbeheerder ter plaatse van het plangebied is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). Het Waterbeheerplan 2010-2015 is het eerste Waterbeheerplan waarin het beleid voor alle taken van het HHSK is opgenomen.

Accenten voor de komende jaren liggen op het op orde krijgen en houden van de basisbeheerstaken, kosteneffectiviteit en kostenbeheersing. Hierbij wordt voorrang gegeven aan de waterveiligheid. HHSK speelt proactief in op ruimtelijke ontwikkelingen (adviseren, kansen benutten, randvoorwaarden stellen). Samenwerking met partijen binnen en buiten het gebied is belangrijk. In de taakuitoefening houdt het HHSK rekening met landschappelijke waarden, natuur, cultuurhistorie en (recreatief) medegebruik, voor zover dat niet ten koste gaat van een doelmatige behartiging van de waterschapstaken.

Stedelijke waterplannen zijn een belangrijk instrument om de samenwerking en afstemming met gemeenten te bevorderen en gezamenlijk tot een uitgebalanceerde aanpak te komen, dit overigens met behoud van de wederzijdse taken en verantwoordelijkheden. De prioriteit binnen het stedelijke gebied ligt voor het HHSK, naast de rioleringsinspanningen van de gemeenten, bij de maatregelen om

te voldoen aan de KRW en het NBW. Daarnaast wil het HHSK in de waterplannen meer aandacht besteden aan het operationele beheer en onderhoud van het watersysteem, zoals baggerwerk in stedelijk gebied. Zowel voor de waterkwaliteit (schoon en aantrekkelijk water) als voor waterkwantiteit (wateraanvoer en -afvoer; het voorkomen van wateroverlast) is het belangrijk dat dit goed wordt geregeld.

Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen

In de nota "Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen" (Nota waterkwantiteitsbeheer, vastgesteld op 26 juni 2007 en aangevuld op 7 september 2007) is het beleid geformuleerd over de waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het hoogheemraadschap werkt aan een herziening van de berekeningsmethode waarmee de benodigde hoeveelheid waterberging wordt bepaald. Deze nieuwe methode gaat meer uit van de gebiedskarakteristieken dan de oude methode. Tot de formele vaststelling van het nieuwe beleid (verwacht 2012) geldt een standaard werkwijze, die neerkomt op het volgende: dempen is graven (1) en compenserende waterberging vanwege versnelde afvoer (2).

4.6.2 Onderzoek

Het verharde oppervlak neemt ten opzichte van de bestaande situatie door de aanleg van de kruising toe, van 8.740 m² naar 16.100 m². Deze toename in verharding levert een extra belasting voor het waterhuishoudingsstelsel dat de run-off van deze extra verharding snel moet kunnen verwerken. Als uitgegaan wordt van 15% compensatie in de vorm van extra wateroppervlak, betekent dit dat er 1.100 m² extra watergang moet worden gegraven. Extra berging is ontworpen nabij het steunpunt Coenecoop, aan de noordzijde van de kruising. Zonodig kan de nieuwe watergang ten zuiden van de nieuwe kruising extra breed gegraven worden, aansluitend op de reeds verbrede watergangen langs de N207 van hectometerpaal 20.4 tot 20.6. In het huidige ontwerp is ten opzichte van de bestaande situatie circa 1.400 m² extra wateroppervlak opgenomen. Uitgangspunt is dat dit voldoende extra bergingscapaciteit oplevert. Tevens is ervan uitgegaan dat de watergangen die ten behoeve van Gouwe Park zijn gedempt en de toename van verharding op Gouwe Park voldoende gecompenseerd zijn met de reeds nieuw gegraven watergangen.

De afwatering van hemelwater die op de verharding valt, geschiedt in de huidige situatie deels met kolken die op een rioleringssysteem zijn aangesloten. Deze riolering mondt vermoedelijk uit in de watergangen rond de huidige kruising. Bij de kabel- en leidinginformatie zijn geen gegevens aangetroffen van een rioleringssysteem dat op een (pers)leiding naar een rioolwaterzuivering is aangesloten.

Waterbodemonderzoek is vereist als in de waterbodem gewerkt wordt en als hierbij slib vrij zal komen. Het onderzoek is uitgevoerd om vast te stellen of het slib van de waterbodem verspreidbaar is of dermate verontreinigd dat de waterbodem gesaneerd dient te worden. Ten behoeve van het uitbuigen van het tracé van de N207 en verplaatsing en uitbreiding van het kruispunt N454-N207 dienen verschillende watergangen te worden gedempt en worden nieuwe watergangen gegraven. Het dempen van de watergangen maakt het uitvoeren van waterbodemonderzoek noodzakelijk.

Een waterbodemonderzoek is uitgevoerd⁶, gelijktijdig met het verkennend bodemonderzoek. De resultaten zijn vastgelegd in rapport MA-3678 en zijn opgenomen in bijlage 4.

⁶ Inpijn-Blokpoel, verkennend bodemonderzoek en verkennend waterbodemonderzoek, 22 jan. 2010

*Ruimtelijke onderbouwing Kruising N207-N454 Gouwe Park
t.b.v. een omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-procedure*

De resultaten van het waterbodemonderzoek zijn formeel aanleiding om de hypothese “niet verontreinigde locatie” voor de waterbodem te verwerpen. De gemeten gehalten geven echter geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Indicatieve toetsing van de analyseresultaten aan het Besluit bodemkwaliteit geeft aan dat de onderzochte waterbodem op basis van het kwikgehalte waarschijnlijk kan worden ingedeeld in de klasse wonen. Bij toepassing onder water wordt het slib ingedeeld in klasse A. De waterbodem van de sloot mag alleen worden toegepast in gebieden met een gelijkwaardige bodemkwaliteit, maar niet op een bodem met een betere bodemkwaliteit.

De waterbodemmonsters zijn getoetst aan het in het Besluit bodemkwaliteit opgenomen toetsingskader “Verspreiding baggerspecie over aangrenzende percelen en in oppervlaktewater” en de waterbodem mag verspreid worden over de aangrenzende percelen.

De waterparagraaf zal worden voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

4.7 Ecologie

4.7.1 Kader

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het “nee, tenzij”-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en/of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat “voldoende zorg” in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebiedsbescherming

Het voormalige ministerie van LNV heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. De EHS bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

Bescherming van (natuur)gebieden heeft daarnaast ook plaats middels de Natuurbeschermingswet. Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Wetlands.

Binnen beschermde natuurgebieden gelden (strengere) restricties voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

4.7.2 Onderzoek

Soortenbescherming

In september 2012 is middels een flora- en faunaonderzoek⁷ het plangebied aan de hand van een systematische analyse in kaart gebracht. Daarbij is gekeken of de ontwikkeling niet ten koste gaat van kostbare flora en fauna. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport met kenmerk 212186/AQT301a FF/TG, dat is opgenomen in bijlage 6.

Wilde planten

Het locatiebezoek is uitgevoerd tijdens de groeiperiode van potentieel voorkomende beschermde planten. In het projectgebied zijn geen beschermde planten aanwezig. Een nadere toetsing is niet van toepassing voor beschermde planten.

Vogels

In het projectgebied zijn algemeen voorkomende vogels aanwezig. De aanwezigheid van nesten kan niet uitgesloten worden in bomen, in watergangen en in overige vegetatie. In de solitaire wilg langs de N454 is een eksternest waargenomen. Sporen die duiden op het gebruik van het nest door een soort met jaarrond beschermde nesten zijn niet op of rond het eksternest waargenomen. In de omgeving zijn voldoende alternatieve broedlocaties aanwezig voor ekster. Jaarrond beschermde nesten zijn niet aanwezig in het projectgebied.

Met het uitvoeren van werkzaamheden in het projectgebied tijdens de broedperiode (maart – juli) kunnen nesten van vogels verstoord worden of verloren gaan. Alle nesten van vogels zijn beschermd tijdens het broeden en mogen tijdens de broedperiode niet verstoord of verwijderd worden.

De nesten van alle vogels in het projectgebied zijn beschermd tijdens het broeden. Om verstoring van broedvogels te voorkomen, wordt geadviseerd de werkzaamheden buiten het broedseizoen (grootweg van 15 maart t/m 15 juli) uit te voeren. Indien de werkzaamheden in de periode februari t/m augustus worden uitgevoerd, wordt geadviseerd om:

- het projectgebied voor aanvang van het broedseizoen ongeschikt te maken voor broedvogels door de aanwezige vegetatie te verwijderen en kort te houden;
- de aanwezigheid van vogelnesten voorafgaand aan de werkzaamheden te controleren.

Indien vogelnesten aangetroffen worden, dienen de werkzaamheden nabij het nest uitgesteld te worden totdat de jongen uitgevlogen zijn of dient een niet-verstoringszone rond het nest opgesteld te worden.

Grondgebonden zoogdieren

⁷ Aqua-Terra Nova, Eco-effectscan N207-N454, 10 oktober 2012

*Ruimtelijke onderbouwing Kruising N207-N454 Gouwe Park
t.b.v. een omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-procedure*

In het projectgebied zijn de mol, haas en huisspitsmuis aanwezig. De aanwezigheid van overige algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren kan tevens niet uitgesloten worden, vanwege de geschikte verruigde biotoop. Het projectgebied vormt geen geschikt biotoop voor waterspitsmuis, vanwege de afwezigheid van drassige delen.

Met het verwijderen van het aanwezige groen en het vergraven van grond kunnen verblijfplaatsen van algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren verloren gaan en kunnen dieren gedood worden. Voor het verwijderen van verblijfplaatsen en het verwonden van algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren geldt een vrijstelling in het kader van de Flora- en faunawet. De zorgplicht blijft echter wel van toepassing.

Voor het verwijderen van verblijfplaatsen en het verwonden van de potentieel aanwezige algemeen voorkomende zoogdieren geldt een vrijstelling. In het kader van de zorgplicht wordt geadviseerd om voorafgaand aan het verwijderen van vegetaties hoger dan 20 cm deze te maaien en na minimaal 1 dag af te voeren.

Vissen

Tijdens het locatiebezoek zijn de watergangen in het projectgebied geïnventariseerd. De potentieel voorkomende soorten bittervoorn en kleine modderkruiper zijn niet in het projectgebied waargenomen. Buiten het projectgebied, in de recent aangelegde waterpartij aan de zuidzijde van het projectgebied, is een kleine modderkruiper waargenomen. De waterpartij staat niet in verbinding met watergangen in het projectgebied welke vergraven worden.

Amfibieën en reptielen

In het projectgebied is de gewone pad aanwezig. In de watergangen zijn hoge dichtheden groene kikkers aanwezig. Tevens kan de aanwezigheid van overige algemeen voorkomende amfibieën niet uitgesloten worden, vanwege de geschikte verruigde biotoop.

De rugstreeppad is waargenomen vanaf circa 3 km van het projectgebied aan de overzijde van de A12. Rugstreeppadden kunnen per dag maximaal 5 km afleggen op zoek naar geschikt leefgebied. Geschikte leefgebieden betreffen hoogwatervrije gebieden, waarin de rugstreeppad bestaande (muizen)holen gebruikt of zelf holen graaft in zachte (zand)gronden en onder materiaal/materieel schuilt. Daarnaast worden visvrije snel opwarmende watergangen of regenplassen gebruikt als voortplantingswater. Tijdens het afvissen zijn geen juveniele rugstreeppadden waargenomen.

In het projectgebied wordt de aanwezigheid van de rugstreeppad uitgesloten, vanwege enerzijds het ontbreken van materiaal en materieel, vergraafbare of recente omgewoelde (zand)gronden en juvenielen in de watergangen en anderzijds de aanwezigheid van de A12 als barrière in de verspreiding van rugstreeppad.

In het projectgebied wordt de aanwezigheid van ringslang uitgesloten, vanwege het ontbreken van broedhoppen en geschikt biotoop in de watergangen.

Met het verwijderen van onverharde delen kunnen verblijfplaatsen van algemeen voorkomende amfibieën verloren gaan en kunnen dieren gedood worden. Voor het verwijderen van verblijfplaatsen van algemeen voorkomende amfibieën en het verwonden van algemeen voorkomende amfibieën is geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig, maar de Zorgplicht is wel van toepassing.

Voor het verwijderen van verblijfplaatsen en het verwonden van de potentieel aanwezige algemeen voorkomende amfibieën geldt een vrijstelling. In het kader van de zorgplicht wordt geadviseerd om:

- watergangen in de periode juli t/m februari te dempen (buiten de voortplantingsperiode van amfibieën)
- voorafgaand aan het verwijderen van vegetaties hoger dan 20 cm deze te maaien en na minimaal 1 dag af te voeren.

Meervleermuis

De meervleermuis is een Europees beschermde soort (rode lijst). Vanaf circa 75 meter van het projectgebied is een kolonie meervleermuizen aanwezig, waarvan het gebruik van de Ringdijk Noord en Gouwe als vaste vliegroute is waargenomen. Vanwege het ontbreken van geschikte alternatieven wordt vastgesteld dat dit essentiële vliegroutes betreffen. In het projectgebied kan de aanwezigheid van overige soorten vleermuizen niet uitgesloten worden. Verblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet aanwezig vanwege het ontbreken van geschikte holten in gebouwen en bomen. De aanwezigheid van essentiële vliegroutes of essentieel foerageergebied voor overige soorten vleermuizen wordt tevens uitgesloten, vanwege de aanwezigheid van geschikte alternatieven in de omgeving.

Met het herinrichten van het kruispunt kan de nieuwe verlichting een negatief effect hebben op de functionaliteit van de essentiële vliegroute. Tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden langs de Ringdijk Noord buiten de daglichtperiode in de periode maart t/m oktober kan de essentiële vliegroute verstoord worden. Negatieve effecten op essentiële vliegroutes dienen te allen tijde voorkomen te worden. Essentiële vliegroutes van vleermuizen zijn strikt beschermd en de functionaliteit van de vliegroute mag niet aangetast worden. Voor het verstoren van vleermuizen op niet essentieel functionele gebieden is de zorgplicht van toepassing.

Het aantasten van de functionele leefomgeving van vleermuizen is in strijd met de Flora- en Faunawet. Als functionele leefomgeving wordt onderscheid gemaakt tussen verblijfplaatsen, essentiële vliegroutes en essentieel foerageergebied. Het project kan een effect hebben op de functionaliteit van de essentiële vliegroute langs de Ringdijk Noord.

Om overtreding van de Flora- en Faunawet te voorkomen is het mogelijk om de functionaliteit van essentiële vliegroute te allen tijde te waarborgen. Ingevolge de beleidslijn van Dienst Regelingen is dan geen ontheffing van de Flora- en Faunawet noodzakelijk. Hiertoe dienen de volgende maatregelen getroffen te worden:

- Indien de werkzaamheden in de periode maart t/m oktober buiten de daglichtperiode worden uitgevoerd, dient uitstraling van gevoerde verlichting richting de watergang langs de Ringdijk Noord voorkomen te worden. Dit is mogelijk door afscherming van verlichting.
- Bij het plaatsen van nieuwe verlichting dient uitstraling van verlichting op de watergang langs Ringdijk Noord voorkomen te worden. Dit is mogelijk door de afscherming van verlichting, vleermuisvriendelijk licht(21) en/of het dempen van verlichting.
- De maatregelen dienen gecontroleerd en onder toezicht van een ecologisch deskundige op het gebied van vleermuizen uitgevoerd te worden.

Indien deze maatregelen niet getroffen kunnen worden, is een ontheffingaanvraag voor de Flora- en Faunawet noodzakelijk.

Gebiedsbescherming

De dichtstbijzijnde beschermde gebieden in de Natuurbeschermingswet zijn gelegen op een afstand van meer dan 1 km van het projectgebied. Vanaf circa 350 meter van het projectgebied is een natuurgebied in de EHS gelegen. Het betreft het gebied NGP Veenweiden Midden-Zuidplas in de

polder Bloemendaal. Natuurdoelstellingen voor het gebied zijn niet vastgelegd in een bestemmingsplan. Op circa 1 km afstand van het projectgebied is een ecologische verbindingszone in de EHS gelegen. Het betreft de Verbindingszone bij Vijfde Tocht in de Zuidplaspolder. In het bestemmingsplan Tweenmanspolder en Polder de Witte Veenen zijn geen specifieke natuurdoelstellingen opgenomen voor de ecologische zone. Effecten op gebieden in de EHS worden niet verwacht, vanwege het ontbreken van vastgelegde natuurdoelstellingen en de beperkte reikwijdte van de voorgenomen activiteiten. De effecten van het plan zijn beperkt en zullen naar verwachting niet leiden tot verslechtering van de natuurwaarden op een dergelijke grote afstand.

Het project ligt buiten de invloedssfeer van beschermde natuurgebieden of ecologische verbindingszones. Een nadere toetsing aan de Natuurbeschermingswet of de Ecologische Hoofdstructuur is niet nodig.

4.7.3 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmeringen voor het plan, mits in lijn wordt gehandeld met de genoemde voorwaarden en maatregelen.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

4.8.1 Kader Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, waarbij in beginsel geldt: “de veroorzaker betaalt”. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief “in situ” (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht.

4.8.2 Onderzoek

Beleidskaarten

Op de archeologische beleids- en advieskaart van de gemeente Zuidplas is de archeologische verwachtingswaarde aangegeven. Het gebied heeft een gemiddelde verwachtingswaarde. Een archeologisch onderzoek is daarom benodigd vanaf 250 m² én een verstoringsdiepte van 30 cm –Mv.

Voor het plangebied geldt daarom een verplichting tot archeologisch onderzoek bij grondwerkzaamheden. De werkzaamheden van het inventariserend archeologisch onderzoek zijn erop gericht vast te stellen of archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn of kunnen zijn. Daartoe zijn gegevens verzameld tijdens een historisch onderzoek en een veldonderzoek.

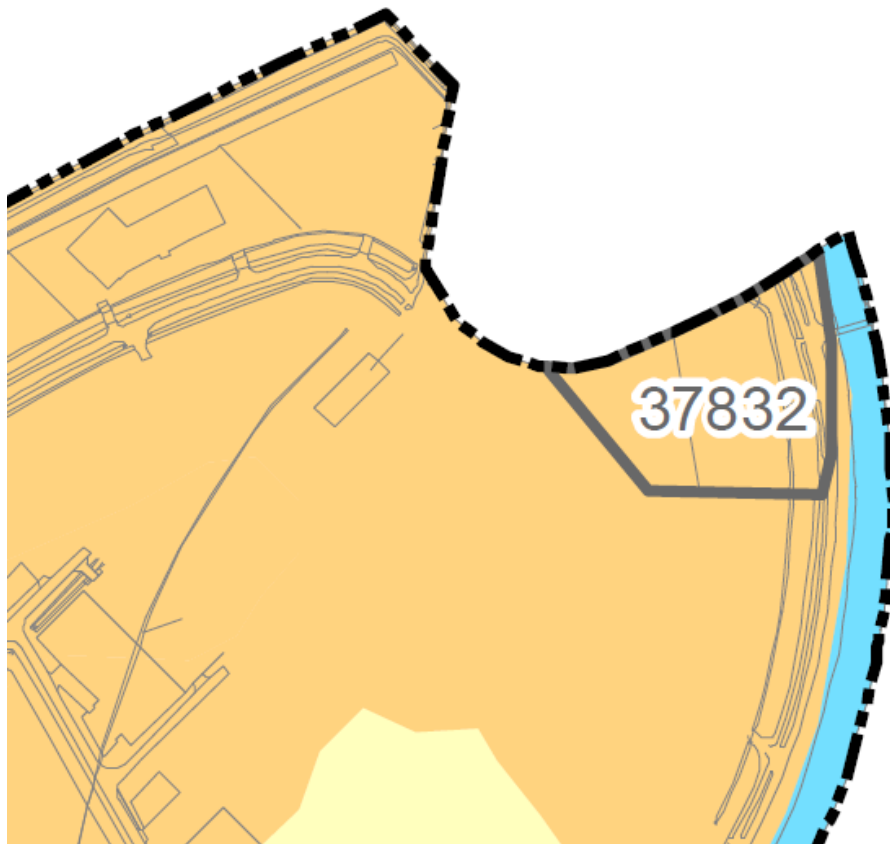
Een archeologisch bureau- en veldonderzoek is uitgevoerd⁸. In het rapport met kenmerk 35110812/53455 zijn aanpak en bevindingen weergegeven. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 7.

In 2009 is reeds een bureauonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek komt naar voren dat de kans klein is dat er archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn. De kans op het aantreffen van prehistorische resten in de bodemlagen onder het veen is echter anders ingeschat. Omdat het plangebied bovendien een middelhoge verwachting heeft gekregen op de gemeentelijke verwachtingenkaart, dient een Inventariserend Veldonderzoek, karterende fase, uitgevoerd te worden.

Het veldonderzoek heeft uitgewezen dat het plangebied is gelegen in een gebied dat tot de Bronstijd (regelmatig) onder water stond en daarmee een lage verwachting heeft voor resten van menselijke bewoning en activiteiten uit die periode. Het veenpakket dat vervolgens is ontstaan, was mogelijk bewoond in de Bronstijd tot Late Middeleeuwen indien het veen ontwaterd werd. Omdat dit pakket vrijwel volledig is weg gegraven in de Late Middeleeuwen en/of Nieuwe Tijd, zijn deze eventuele resten verdwenen. Ter plaatse van het afgegraven veen ontstond een grote plas, de Zuiderplas, en bewoning was nog uitsluitend mogelijk op de veenrestdijk onder de huidige N207, waarvoor echter een lage verwachting geldt op basis van het bureauonderzoek. De (resten van de) natuurlijke afzettingen in het plangebied zijn bedekt met een recent opgebracht pakket bouwzand. Hierin worden geen archeologische resten verwacht.

⁸ IDDS Archeologie, Kruising N454-N207, 7 september 2012

*Ruimtelijke onderbouwing Kruising N207-N454 Gouwe Park
t.b.v. een omgevingsvergunning uitgebreide Wabo-procedure*



Archeologische verwachting

- zeer hoge archeologische verwachting
- hoge archeologische verwachting
- middelhoge archeologische verwachting
- lage archeologische verwachting

Archeologisch onderzoek noodzakelijk bij geplande bodemverstoringen met:

- oppervlakten gelijk aan of groter dan 50 m² en verstoringen vanaf 30 cm beneden maaiveld
- oppervlakten gelijk aan of groter dan 100 m² en verstoringen vanaf 30 cm beneden maaiveld
- oppervlakten gelijk aan of groter dan 250 m² en verstoringen vanaf 30 cm beneden maaiveld
- oppervlakten gelijk aan of groter dan 0,5 ha en verstoringen vanaf 30 cm beneden maaiveld

Afbeelding: Uitsnede archeologische beleids- en advieskaart gemeente Zuidplas.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig plan. Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied geen bewoonbare lagen bevat. Het karterend onderzoek heeft dit bevestigd omdat geen resten van menselijke aanwezigheid zijn aangetroffen. Op basis van deze resultaten wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te laten voeren.

In geval bij de werkzaamheden toch archeologische resten worden aangetroffen dient dit op grond van artikel 53 van de Monumentenwet onmiddellijk te worden gemeld aan de Minister van OC&W. De vondst dient gedurende 6 maanden, te rekenen vanaf de datum van de melding, ter beschikking te worden gesteld of gehouden voor wetenschappelijk onderzoek.

4.8.3 Kader Cultuurhistorie

Nota Belvedere

In de "Nota Belvedere; Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting" (1999) is door het Rijk een visie gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van

gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan. Het behoud en de benutting van het cultureel erfgoed is van grote betekenis omdat het kwaliteit toevoegt aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. De voornaamste opgave is dan ook het vinden van een verantwoord evenwicht tussen de diverse ruimtelijke opgaven en de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten.

Cultuurplan 2009 – 2012 (2008)

De provincie Zuid-Holland heeft zichzelf de opgave gesteld om de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting te bewaken en ervoor te zorgen dat de provinciale identiteit bewaard blijft. Ze wil bevorderen dat gemeenten cultuur betrekken bij hun beleidsvorming en de vertaling daarvan in ruimtelijke plannen.

De ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van een gebied kunnen worden versterkt door de cultuur te betrekken bij de planologie. De inbreng vanuit architectuur, vormgeving, cultuurhistorie en kunsten kan ontwerpogaven verrijken. Het is van belang om vanaf het begin de culturele waarden in Zuid-Holland in de ruimtelijke plannen mee te nemen: boerderijlinten, stads- en dorpsgezichten, molens, verkavelingspatronen, archeologische monumenten, forten, zandwallen enzovoorts.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

In de CHS heeft de provincie in het “Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland” per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

4.8.4 Onderzoek

Ter plaatse van het projectgebied zijn geen cultuurhistorische waarden of lijnen aanwezig die beschermens- en/of behoudenswaardig zijn. Binnen of in de directe nabijheid van het projectgebied bevinden zich verder geen gemeentelijke of Rijksmonumenten.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig plan.

4.9. Bedrijven en milieuzonering

4.9.1.Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de aanwezige functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

4.9.2.Onderzoek

Met onderhavige ontwikkeling wordt geen inrichting of woonfunctie mogelijk gemaakt. Toetsing aan de richtafstanden van de VNG is daarom niet aan de orde.

4.9.3.Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het onderhavige project.

4.10 Overige belemmeringen

Een aantal bestaande kabels en leidingen binnen het projectgebied moet verlegd worden om het ontwerp mogelijk te maken. Deze kabels en leidingen betreffen laag- en middenspanning, openbare verlichting, telecommunicatie, gas en water. Voor deze kabels en leidingen is een verleggingsplan opgesteld. Een deel van de kabels en leidingen is reeds verlegd en de procedure voor de verlegging van de overige kabels en leidingen is opgestart.

Voor de ruimtelijke procedure vormen deze leidingen geen belemmeringen voor de haalbaarheid. Voor de technische uitvoering zal een KLIC-melding worden gedaan.

4.11 M.e.r-beoordeling

Per 1 april 2011 is het Besluit milieu-effectrapportage 1994 gewijzigd. Met deze wijziging kan niet langer worden volstaan met toetsing van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten aan de drempelwaarden. Indien een activiteit onder de drempelwaarde ligt zal alsnog moeten worden getoetst aan de Europese richtlijn.

De reconstructie van een nieuwe kruising wordt in het algemeen niet gezien als een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. In bijlage C en D van het Besluit m.e.r worden de volgende activiteiten m.e.r-(beoordelings)plichting beschouwd:

- de aanleg van een hoofdweg of auto(snel)weg;
- de wijziging of uitbreiding van een hoofdweg;
- de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg, voorzover het een tracé van 5 kilometer of meer betreft;
- de aanleg van een weg met vier of meer rijstroken, voor zover het een tracé van 5 kilometer of meer betreft.

De N207 en N454 zijn, volgens de begripsbepaling van het Besluit milieu-effectrapportage autowegen. Een autoweg wordt gedefinieerd als een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerlichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen of parkeren. De ruimtelijke onderbouwing voorziet niet in de aanleg van een nieuwe weg. De autoweg is reeds aanwezig en wordt gewijzigd. Het tracé van beide wegen dat gewijzigd wordt, heeft een lengte van minder dan 500 meter.

In het kader van de voorbereiding is geconstateerd dat het plan niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied is gelegen en geen significante negatieve milieueffecten heeft. Dit is bekrachtigd in de uitgevoerde onderzoeken, waaronder het uitgevoerde flora- en faunaonderzoek, de waterparagraaf en de milieuonderzoeken. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het milieubelang in voldoende mate is afgewogen en dat er geen nadelige effecten zijn te verwachten. Gezien de locatie en de ontwikkeling is een m.e.r.-(beoordelings)plicht niet van toepassing.

DEEL D
UITVOERBAARHEID EN PROCEDURE

5. UITVOERBAARHEID

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Artikel 6.12 van de Wro meldt het volgende: *“De gemeenteraad stelt een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen”*. Het project is geen bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. Het opstellen van een exploitatieplan - of het verhalen van de kosten op een andere wijze - is hierdoor niet verplicht.

Financiering

De beoogde realisatie van de kruising is een ontwikkeling waarvan de kosten geheel worden gedragen door de provincie Zuid-Holland.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het maatschappelijk draagvlak voor realisatie van de nieuwe kruising wordt groot geacht. Het initiatief bevordert de doorstroming en bereikbaarheid in het gebied.

In het kader van de uitgebreide Wabo-procedure wordt de mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen. Hiervan wordt in deze paragraaf te zijner tijd verslag gedaan.

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

6. PROCEDURE

6.1. Voorbereidingsfase

Overleg artikel 3.1.1. Bro

Volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het ontwerpbesluit en de ontwerpvergunning toegezonden aan een aantal overlegpartijen.

6.2. Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele Wabo-procedure gestart. De aanpassingen die volgen uit de overlegreacties zijn verwerkt in de ontwerpstukken.

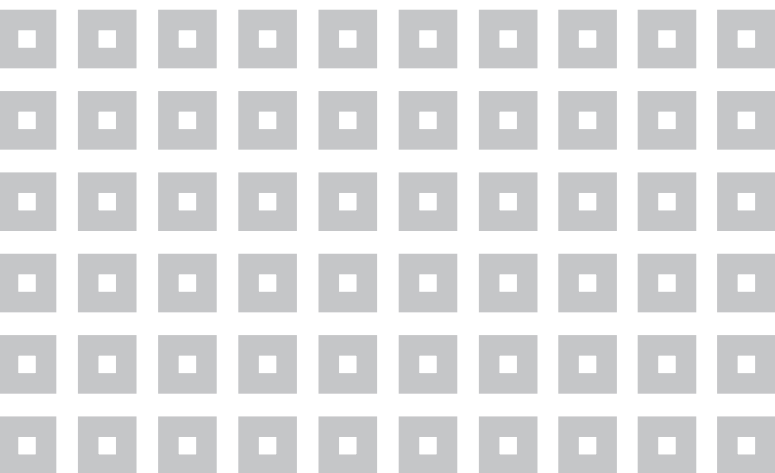
Op een uitgebreide Wabo-procedure is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit en de ontwerp-omgevingsvergunning moet in de Staatscourant worden geplaatst en moet ook via elektronische weg worden gepubliceerd.

Het ontwerpbesluit en de ontwerpvergunning zijn gedurende zes weken (van 17 januari tot en met 27 februari 2013) ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid een zienswijze in te dienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

6.3. Vaststellingsfase

Na de termijn van terinzagelegging dient het college van burgemeester en wethouders te besluiten omtrent het definitieve besluit om af te wijken van het bestemmingsplan en om de omgevingsvergunning te verlenen. Hierna staat voor belanghebbenden de mogelijkheid open tot het instellen van beroep.

DEEL E
BESLUITGEBIED



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Schiegebouw

Van Nelleweg 6060

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69

