

Zaaknummer : 1992ESUITE46522023
OLO nummer : 6513459

**Behoort bij mandaat - besluit
namens burgemeester en
wethouders van Voorne aan Zee**

datum besluit: 28-06-2023



Digitaal ondertekend door:

R. de Wolff
Teammanager Vergunningen,
Toezicht en Handhaving

Knierotonde N218/N496

Ruimtelijke onderbouwing



Sweco Nederland B.V.	30129769
Onderwerp	Knierotonde N218 / N496
Projectnummer	51007617
Klant	Provincie Zuid-Holland
Auteur	Maurits Moes
Gecontroleerd door	Luuk Vranken
Datum	09-03-2023
Vrijgegeven door	Lourens Hogenbirk
Document referentie	ruimtelijke onderbouwing knierotonde n218 n496

.....
.....

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doel.....	5
1.2	Vigerend bestemmingsplan.....	6
1.3	Planologische procedure.....	9
1.4	Leeswijzer	9
2	Projectbeschrijving	10
2.1	Huidige situatie.....	10
2.1.1	Historie.....	10
2.2	Planbeschrijving	11
2.2.1	Bestaande situatie	11
2.2.2	Toekomstige situatie kruispunt	12
2.2.3	Overige activiteiten	14
3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie	15
3.1.2	Besluit Algemene regels ruimtelijke ordening.....	16
3.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking.....	16
3.2	Provinciaal beleid	17
3.2.1	Omgevingsvisie Zuid-Holland	17
3.2.2	Omgevingsverordening Zuid-Holland	18
3.2.3	Betekenis voor het project	20
3.3	Gemeentelijk beleid.....	20
3.3.1	Omgevingsvisie Westvoorne 2030	20
3.3.2	Betekenis voor het project	21
3.4	Conclusie.....	21
4	Milieu- en omgevingsaspecten.....	22
4.1	Inleiding	22
4.2	Geluid	22
4.2.1	Relevant kader.....	22
4.2.2	Betekenis voor het project	23
4.3	Luchtkwaliteit.....	23
4.3.1	Relevant kader.....	23
4.3.2	Betekenis voor project	24
4.4	Externe veiligheid	25
4.4.1	Relevant kader.....	25
4.4.2	Betekenis voor het project	25
4.5	Bodem	27

4.5.1	Relevant kader.....	27
4.5.2	Betekenis voor het project	27
4.6	Niet Ontploffbare Oorlogsresten	28
4.6.1	Relevant kader.....	28
4.6.2	Betekenis voor het project	28
4.7	Archeologie	29
4.7.1	Relevant kader.....	29
4.7.2	Betekenis voor het project	29
4.8	Natuur.....	30
4.8.1	Relevant kader.....	30
4.8.2	Betekenis voor het project	30
4.9	Stikstof.....	33
4.9.1	Relevant kader.....	33
4.9.2	Betekenis voor het project	33
4.10	Water 34	
4.10.1	Relevant kader.....	34
4.10.2	Betekenis voor het project	34
4.11	Conclusie.....	35
5	Uitvoerbaarheid	36
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	36
5.2	Maatschappelijk uitvoerbaarheid.....	36
5.3	Verklaring van geen bedenkingen	37
6	Conclusie	38
7	Bijlagen	39
Bijlage 1 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï		40
Bijlage 2 Verkennend bodem- en waterbodemonderzoek		41
Bijlage 3 Actualiserend en nader (water)bodemonderzoek.....		42
Bijlage 4 Vooronderzoek conventionele explosieven		43
Bijlage 5 Notitie Beoordeling vooronderzoek Ontploffbare Oorlogsresten.....		44
Bijlage 6 Archeologisch bureauonderzoek		45
Bijlage 7 Archeologisch bureau- en booronderzoek.....		46
Bijlage 8 Verkennend natuuronderzoek		47
Bijlage 9 Notitie stikstofdepositie		48
Bijlage 10 VVGB gemeenteraad Westvoorne		49

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De kruising N218C (Kleidijk, verder: N218) en N496A (Westvoorneweg, verder N496), kent een grote stroom verkeer van en naar de N496. Uit verkeerstellingen is gebleken dat de huidige vormgeving van een voorrangskruispunt met een linksafvak op de N218 vanaf Brielle richting Rockanje niet voldoet. Vooral in de ochtend belemmert het links afslaand verkeer, zowel vanaf de N218 als vanaf de N496, een soepele verkeersdoorstroming. Vanuit het meerjarenprogramma van de provincie Zuid-Holland 'Wegen en Vaarwegen 2008-2012' is in 2011 het groot onderhoudstraject 'N218C' uitgevoerd. De maatregel om de T-kruising van de N218 met de N496 om te bouwen tot een rotonde, is destijds niet uitgevoerd.

Vanwege de beperkte doorstroming bij de huidige configuratie van het kruispunt, is provincie Zuid-Holland alsnog voornemens de maatregel 'ombouwen tot een rotonde' uit te voeren. Ook wordt de rijbaan tussen de geplande rotonde en de bestaande rotonde Brielseweg/Kleidijk over een lengte van circa 120 meter verbreed met twee extra rijstroken. Het wegvak tussen de twee rotondes wordt daarmee uitgebreid naar een situatie met t 2x2 rijstroken. Naar verwachting wordt zo de congestie verholpen.



Afbeelding 1.1: luchtfoto van het plangebied (rood omkaderd). Bron: Street Smart

De voorgenomen ontwikkeling van de knierotonde, is op verschillende onderdelen niet passend binnen de geldende bestemmingsplannen. Om de aanleg van de rotonde mogelijk te maken en de weg lokaal te verbreden, moet worden afgeweken van het vigerende planologisch regime. Met een omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan conform art 2.12 lid, sub a onder 3 Wabo kan worden afgeweken van het bestemmingsplan. Onderhavig rapportage vormt de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van deze afwijking.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen ten oosten van de kern Oostvoorne en ligt binnen de gemeente Westvoorne. Ter plaatse gelden de volgende bestemmingsplannen:

- 'Omgevingsplan Buitengebied Westvoorne', vastgesteld door de gemeenteraad op 22 januari 2020. Bij dit omgevingsplan/bestemmingsplan behoren ook twee (ontwerp) veegplannen. Dit zijn:
 - 'Omgevingsplan Buitengebied Westvoorne Veegplan 1', ontwerp bestemmingsplan (28-04-2021).
 - 'Omgevingsplan Buitengebied Westvoorne Veegplan 2', ontwerp bestemmingsplan (14-07-2021).
- 'Bedrijventerreinen Westvoorne', gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad op 20 maart 2012 en onherroepelijk geworden op 17 april 2013. Het bestemmingsplan is in 2014 geactualiseerd onder 'Actualisatie bedrijventerrein Westvoorne 2014'. Daarmee is de bestemming 'Bedrijventerrein' op onderdelen aangepast.



Afbeelding 1.2: bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Westvoorne'



Afbeelding 1.3: 'omgevingsplan Buitengebied Westvoorne' (rood = globaal plangebied van de rotonde)

In het vigerend bestemmingsplan 'Omgevingsplan Buitengebied Westvoorne' zijn delen van het plangebied achtereenvolgens bestemd als:

- Enkelbestemming Oude Zeekleipolder
- Enkelbestemming Verkeer
- Enkelbestemming Landschapselementen en Natuur
- Dubbelbestemming leiding – riool
- Dubbelbestemming waarde-archeologie 1 en waarde - archeologie 2

Verder geldt voor het gehele plangebied de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie'.

Voorgenomen ontwikkeling is in strijd met de huidige bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming worden ten hoogste 2x1 doorgaande rijstroken (exclusief opstelstroken en bus stroken) toegestaan. Het project voorziet echter in de reconstructie van de N218 naar 2x2 rijstroken. Daarnaast is de ontwikkeling strijdig met de enkelbestemming Landschapselementen en Natuur.

De voorgenomen ontwikkeling is niet strijdig met de enkelbestemming Oude Zeekleipolder. Wel geldt dat de behoefte aan de ontwikkeling aangetoond moet worden, samen met een onderbouwing van de noodzaak om de ontwikkeling juist in deze zone te realiseren. Indien dat aangetoond kan worden, dient er bovendien sprake te zijn van netto kwaliteitsverbetering. Tot slot geldt dat deze functies geen belemmering mogen vormen voor de agrarische bedrijvigheid in het gebied. In onder ander het meerjarenprogramma van de provincie Zuid-Holland 'Wegen en Vaarwegen 2008-2012' en onderstaande ruimtelijke onderbouwing is de noodzaak en behoefte van het project beschreven daarnaast zal de aanpassingen in het gebied geen belemmeringen vormen voor de agrarische bedrijvigheid.

Op de gronden met dubbelbestemming waarde-archeologie 1 en waarde - archeologie 2 mag worden gebouwd indien er een rapport is overlegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie in voldoende mate is vastgesteld.

In het vigerend bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Westvoorne' zijn delen van het plangebied achtereenvolgens bestemd als:

- Enkelbestemming groen
- Dubbelbestemming waarde – archeologie 1

Met de aanleg van een extra rijstrook tussen de nieuwe rotonde en de bestaande rotonde bij de Brielseweg, wordt het fietspad in zuidelijke richting verschoven. Het fietspad komt daardoor binnen de enkelbestemming 'Groen' te liggen. Binnen deze bestemming zijn fietspaden echter toegestaan, waardoor op dit punt geen sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan. Op de gronden met dubbelbestemming waarde-archeologie 1 mag worden gebouwd indien er een rapport is overlegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie in voldoende mate is vastgesteld.

1.3 Planologische procedure

Om de beoogde herontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, wordt gebruik gemaakt van een buitenplanse afwijkingsprocedure op grond van artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo). Hiervoor wordt de uitgebreide procedure uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) doorlopen. Voorliggende rapportage vormt de ruimtelijke onderbouwing voor deze procedure. Deze onderbouwing toont aan of het initiatief tot de aanleg van het onderstation binnen geldend rijks, provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid past en voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving behandelt in het kort (de historie van) het plangebied en de voorgenomen werkzaamheden. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het relevante ruimtelijke beleidskader. In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de relevante milieu aspecten en -onderzoeken. De uitvoerbaarheid van het plan komt aan bod in hoofdstuk 5 gevolgd door de conclusie in hoofdstuk 6.

2 Projectbeschrijving

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Historie

Het plangebied, de T-splitsing van de provinciale wegen N218 en de N496, is gelegen ten oosten van de kern Oostvoorne en ten westen van Brielle. Beide kernen maken sinds 1 januari 2023 onderdeel uit van gemeente Voorne aan Zee.

Tot in de 20^{ste} eeuw lijkt binnen het plangebied nauwelijks sprake te zijn geweest van bebouwing. Het gebied is in de late middeleeuwen ingepolderd, en sindsdien doet de Kleidijk dienst als dijk en zijn de omliggende gronden in gebruik als landbouwgronden. Parallel aan de Kleidijk lag sinds 1906 de trambaan Spijkenisse-Oostvoorne. Deze is sinds 1965 niet meer in gebruik en bovenop delen van het tracé is de N218 aangelegd.

Tot 1970, bij de uitbreiding van de Kleidijk/N218, heeft op de hoek van de huidige T-splitsing een boerderij gestaan. Deze is echter gesloopt, evenals enkele andere huizen langs dit deel van de Kleidijk. Na een ruilverkaveling in 1981 is de N496 aangelegd.



Afbeelding 2.1: ligging plangebied ten opzichte van de kern Oostvoorne

In 2011 heeft de provincie groot onderhoud verricht aan het provinciale wegennet. In de jaren erna is echter de congestie¹ op het kruispunt toegenomen. Met name de linksafstrook op de N218 vanuit Brielle lijkt hieraan ten grondslag te liggen. Dit is voor de provincie aanleiding om de situatie te verbeteren met de aanleg van de rotonde en het plaatselijk verbreden van de N218 naar 2x2 rijstroken.



Afbeelding 2.2: t-splitsing huidige situatie (bron: Google Maps Streetview)

2.2 Planbeschrijving

2.2.1 Bestaande situatie

In de huidige situatie sluit de N218 aan op de N496 via een linksafstrook vanuit de richting Brielle. Aan de westzijde zijn de rijstroken gedeeltelijk gescheiden door een breed verdrijvingsvlak. Aan de zuidzijde van de rijbaan ligt een in twee richtingen bereden fietspad dat via bochten is aangesloten op de N496. Aan de noordzijde ligt een bermsloot en staan enkele bomen. Ten oosten van de N496 ligt een brede sloot. Zie afbeelding 2.3 voor de bestaande situatie.

¹ een verstopping in het verkeersnetwerk, veroorzaakt door een (tijdelijke) verkeersvraag die groter is dan het aanbod van de verkeersinfrastructuur.



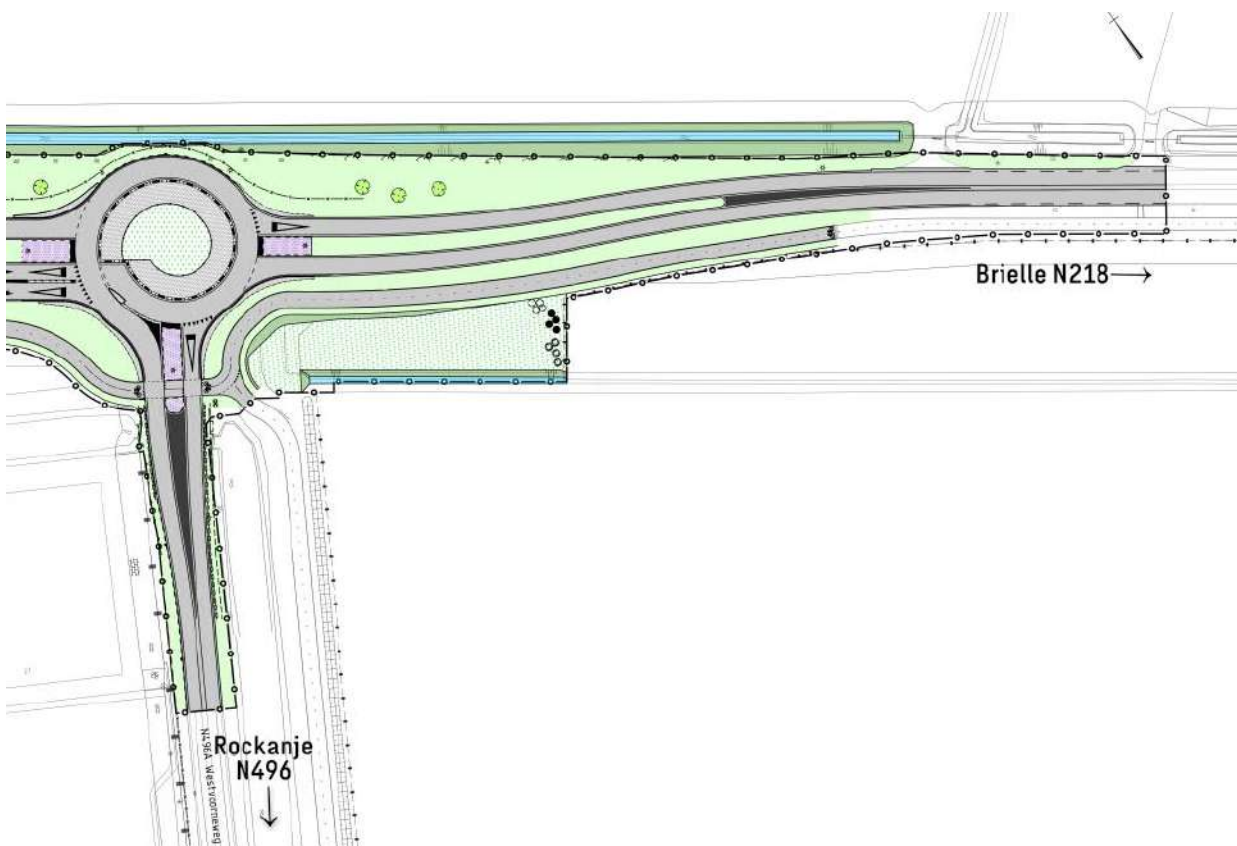
Afbeelding 2.3: huidige situatie

2.2.2 Toekomstige situatie kruispunt

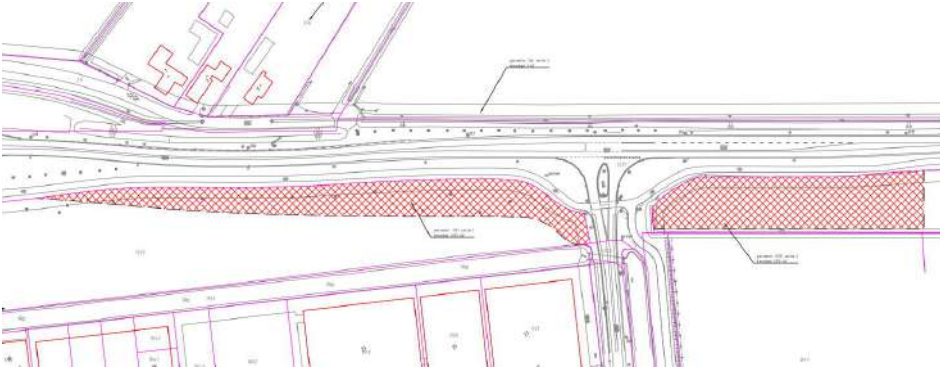
Uit verkeerstellingen valt op te maken dat de huidige vormgeving van het voorrangskruispunt met een linksafvak niet meer voldoet. Vooral in de ochtend zit het vele linksafslaande verkeer, zowel vanaf de N218 als vanaf de N496, elkaar dwars. De provincie heeft besloten de kruising om te bouwen tot een 'knierotonde'. Ook wordt de N218 gedeeltelijk verbreed van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken en wordt daarom het parallel aan de N218 gelegen fietspad opgeschoven richting het zuiden. Aan de zuidzijde van de N218 zijn hiertoe door de provincie gronden verworven. Het betreft onder meer een groenstrook langs het bedrijventerrein. Afbeeldingen 2.4 en 2.5 zijn een weergaven van de toekomstige verkeerssituatie. De verworven gronden zijn rood gearceerd op afbeelding 2.6.



Afbeelding 2.4: toekomstige situatie ten westen van de rotonde



Afbeelding 2.5: toekomstige situatie ten oosten van de rotonde



Afbeelding 2.6: verworven gronden (rood gearceerd)

2.2.3 Overige activiteiten

Omdat het toegenomen verhardingsoppervlak binnen de grenswaarden valt, heeft hiervoor geen vervangend oppervlaktewater gegraven te worden. Wel wordt een greppel (circa 30 m²) gedempt. Dit wordt gecompenseerd door de bestaande watergang in het verlengde van de demping plaatselijk te verbreden.

Ook moeten enkele bomen wijken door het ruimtebeslag van de knierotonde. Deze bomen worden elders binnen de plangrens gecompenseerd.

Voorafgaand aan de werkzaamheden aan de rotonde, worden kabels en leidingen (waaronder een rioolpersleiding van het waterschap) verlegd.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. Hiermee kan worden ingespeeld op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Met de NOVI zet de Rijksoverheid een proces in gang waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050, brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Het Rijk wil sturen op en richting geven aan nationale belangen. Die komen samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven vanuit de NOVI is combinaties te maken en win-win situaties te creëren. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte;

Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere

Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Betekenis voor het project

Met de beoogde ontwikkeling wordt aangesloten bij het nationale belang 'Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem'. De ontwikkeling voorziet in een beter doorstroom van verkeer en betere wegverbinding. De ontwikkeling is niet in strijd met de andere nationale belangen en het plangebied maakt geen deel uit van een Novi-gebied.

3.1.2 Besluit Algemene regels ruimtelijke ordening

De juridische borging van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Een aantal regelingen is 'getrapt' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies, gemeenten en hoogheemraadschappen verplicht zijn dit beleid nader uit te werken. In het Barro wordt een aantal projecten die van nationaal belang zijn genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Het gaat om de volgende projecten: Rijkswaarsewegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Aan elk soort project wordt een set regels gekoppeld waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Het doel is dat belemmeringen die de realisatie van de genoemde projecten zouden kunnen frustreren of vertragen door het Barro op voorhand onmogelijk worden gemaakt. Het Barro brengt ook met zich mee dat gemeenten die een bestemmingsplan opstellen dat raakt aan een belang van één van de projecten in het Barro, nauwkeurig de regelgeving van het Barro moeten controleren. Het Barro vormt daarmee een dwingende checklist bij de opstelling van bestemmingsplannen.

Betekenis voor project

De beoogde ontwikkeling raakt niet aan de aangewezen nationale belangen. De beleidsruimte van de gemeente om af te wijken van het bestemmingsplan wordt derhalve niet beperkt. Bovendien draagt de ontwikkeling bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. De omgevingsvergunning is in lijn met de regels uit het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in artikel 3.1.6 van het Bro de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Het doel is een zorgvuldig gebruik van de ruimte en het tegengaan van overprogrammering en de negatieve ruimtelijke gevolgen van leegstand.

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een

zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Als sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, dan moet er getoetst worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Volgens artikel 1.1.1, lid 1 onder 1 van het Bro is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling indien een project ziet op de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Bij de beoordeling of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt gekeken of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als een nieuw ruimtelijk besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was of volgens het voorheen geldende planologische regime kon worden gerealiseerd.

Indien de ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is moet worden beschreven in hoeverre de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte.

Betekenis voor project

De ontwikkeling van de knierotonde en verbreding van de weg wordt niet gezien als een stedelijke ontwikkeling. Dit maakt dat de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 is de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland vastgesteld. In het omgevingsbeleid is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en een Omgevingsverordening. Omdat onderdelen uit het Programma ruimte naar het visiedeel zijn omgezet, is het resterende deel hiervan nu onderdeel van het Omgevingsbeleid. Het gehele Omgevingsbeleid is alleen redactioneel gewijzigd, de beleidsinhoud is niet veranderd.

De omgevingsvisie heeft 6 ambities:

- Naar een klimaatbestendige delta;
- Naar een nieuwe economie: the next level;
- Naar een levendige meerkernige metropool;
- Energievernieuwing;
- Best bereikbare provincie;
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving;

De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven.

Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Daarbij streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Met het provinciaal omgevingsbeleid sluiten we aan op de maatschappelijke doelen van de omgevingswet: het doelmatig benutten van de fysieke leefomgeving voor maatschappelijke opgaven en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit.

Onder 'omgevingskwaliteit' verstaan we het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. Vanuit het bestaande beleid van de provincie gaat het hier om een samenvoeging van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) en milieukwaliteit (gezondheid en veiligheid).

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijke kwaliteit

In de gehele provincie wordt wat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen betreft een 'ja, mits-beleid' beoogd: ontwikkelingen zijn mogelijk met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid omvat een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, met richtpunten en een aantal bepalingen in de Verordening Ruimte. De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit vormen een uitwerking van de kwaliteitskaart en bieden een gebied specifieke handreiking. Om te kunnen bepalen of een ontwikkeling past bij de gebiedskwaliteit, onderscheidt de provincie ruimtelijke ontwikkelingen naar hun mate van impact op de omgeving (inpassen, aanpassing of transformatie). Daarnaast worden een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden waar ontwikkelingen alleen onder extra voorwaarden mogelijk zijn, vanwege kwetsbaarheid of bijzonderheid.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

In samenhang met de Omgevingsvisie is de Omgevingsverordening vastgesteld. In hoofdstuk 6 van de verordening staan de instructieregels. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. De regels in de verordening hebben betrekking op regels voor ruimtelijke kwaliteit, stedelijke ontwikkelingen, greenports en agrarische bedrijven, infrastructuur, veiligheid, natuur, cultureel erfgoed en energie.

Voor de voorgenomen ontwikkeling is het volgende relevant:

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

1. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
2. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aangepassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:

- a. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 - b. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;
3. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 - a. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 - b. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en omgevingskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een 'ja, mits-beleid': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten (de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving), samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. Ontwikkelingen moeten rekening houden met deze richtpunten. De kwaliteiten zijn uitgewerkt in de gebiedsprofielen.

In de laag van de ondergrond is het plangebied van de ontwikkeling grotendeels aangeduid als bijzonder reliëf – oude stroomgordels en geulafzettingen. Daarnaast valt het plangebied ook voor een klein gedeelte binnen Rivierdeltacomplex – jonge zeelei. Richtpunten voor ontwikkelingen hierbinnen zijn:

- Ontwikkelingen houden de onregelmatige patronen en het reliëf in het landschap herkenbaar en in stand.
- Waar mogelijk worden de archeologische waarden van deze structuren meer herkenbaar gemaakt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- Ontwikkelingen dragen bij aan het behoud van ruimte voor dynamische natuurlijke processen en zoet-zoutovergangen in de Deltawateren en natuurlijke buitendijkse gebieden.

De beoogde ontwikkeling zal zo veel mogelijk inpasbaar zijn binnen de huidige patronen en het reliëf in het landschap. De ontwikkeling houdt zich voornamelijk bezig met de vervanging van het al aanwezige kruispunt naar knierotonde. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied zal hierdoor behouden blijven.

In de laag van de stedelijke occupatie is het plangebied aangeduid als Stads- en dorpsrand, steden en dorpen, plangebied - Bouwwerken voor energieopwekking, glastuinbouwgebied en provinciale weg. Voor de aanleg of uitbreiding van een weg geldt specifiek binnen de aanduiding provinciale weg dat deze altijd beschouwd wordt als een integrale gebiedsopgave inclusief inpassingsvraagstukken. Hieronder wordt naast ligging in het landschap ook verstaan; zorgvuldig omgaan met doorlopende landschappelijke structuren, logische oplossingen voor doorgaande ecologische en recreatieve verbindingen en behoud van gebruiks- en belevingswaarde van het omliggend gebied en logische verbinding met aansluitende infrastructuur. Daarnaast geldt dat voorgenomen plangebied gelegen is aan de rand tussen stad en dorp. Hiervoor geldt dat een weg die tegelijkertijd de rand van bebouwing vormt, extra aandacht vereist voor de kwaliteit van de stads- of dorpsrand, waaronder doorgaande verbindingen tussen stad en ommeland. In het planvoornemen en de toekomstige situatieschets is beschreven hoe het plan inpasbaar is binnen de huidige situatie en landschap. Hiermee zal de ontwikkeling de ruimtelijke kwaliteit van het gebied niet aanpassen en zal het gebied overgang tussen stad en dorp blijven.

Binnen de laag van de cultuur- en natuurlandschappen is het plangebied aangeduid als Zeekleipolder en rivierdeltalandschap.

3.2.3 Betekenis voor het project

Het onderhavige plan past binnen het provinciale beleid tot het compleet maken en opwaarderen van het wegennetwerk binnen de provincie Zuid-Holland, om de provincie de best bereikbare provincie te maken. De N218, die in het westen aansluit op de N15 en oostwaarts achtereenvolgens op de N57 en de A15, vormt een onmisbare schakel in het onderliggend wegennet nabij de regio Mainport Rotterdam, waarbij het achterland gebaat is bij een goede doorstroming van het verkeer. Met de aanleg van de rotonde bij de kruising N218 en N496 en de plaatselijke verbreding van de N218, wordt een stap gezet in de realisatie van een betere doorstroming en ontsluiting van kernen ten zuiden van Mainport Rotterdam.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Westvoorne 2030

Op 5 juli 2016 is de omgevingsvisie 'Westvoorne 2030, de tuin van de Rijnmond' door de gemeenteraad van Westvoorne vastgesteld. De aanleiding voor de keuze voor een omgevingsvisie was de noodzakelijke herziening van een aantal bestemmingsplannen voor het buitengebied. Hiermee loopt de gemeente vooruit op de Omgevingswet, welke naar verwachting medio 2022 in werking treedt. De omgevingsvisie biedt het beleidskader voor het op te stellen Omgevingsplan voor het buitengebied. Deze is in 2020 vastgesteld.

De Omgevingsvisie is in samenspraak met de bevolking tot stand gekomen. Hiermee onderstreept de gemeente dat niet de sectorale, maar de gemeenschappelijke belangen centraal staan. De Omgevingsvisie biedt het raamwerk waarbinnen de komende jaren het sectorale beleid verder uitgewerkt wordt en waarbij beleidsaspecten die van invloed zijn op de leefomgeving in Westvoorne geïntegreerd worden.

In de omgevingsvisie wordt aandacht besteed aan het onderdeel Verkeer en Vervoer. De gemeente beoogt het aandeel zwaar en gevaarlijk vrachtverkeer op de Westvoornseweg (N496) te ontmoedigen. Bij calamiteiten op de A15 wordt het (vracht)verkeer niet over de N496 gestuurd, maar langs de calamiteitenweg langs de noordkant van het Brielse Meer (Krabbeweg). Een goede doorstroming op de A15 en de N57 is hierbij van belang. Hiervoor worden de effecten onderzocht van een verbreding van de N57 van 2x1 naar 2x2 rijstroken in aansluiting op de Blankenburgverbinding.

De gemeente maakt eveneens haar ambitie kenbaar om op de lokale infrastructuur, waaronder op de N496 (Westvoornseweg) en de N218 (Kleidijk), maatregelen te nemen en te ondersteunen die de verkeersveiligheid verbeteren. Deze maatregelen omvatten de aanleg van rotondes en ontbrekende fietsinfrastructuur.

3.3.2 Betekenis voor het project

De aanleg van de nieuwe rotonde op de N218 maakt onderdeel uit van de ambitie van de gemeente om de verkeersveiligheid op de N218 en de N496 te verbeteren. Dit initiatief draagt hiermee bij aan het gemeentelijk beleid, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie.

3.4 Conclusie

De voorgenomen plaatselijke verbreding van de N218 en de aanleg van een rotonde op de huidige locatie van de T-splitsing N218-N496 past binnen de beleidsdoelstellingen op alle overheidsniveaus. De ontwikkeling draagt bij aan een goede doorstroming op zowel de N218 als op de N496 wat ten goede komt aan de bereikbaarheid van de kernen op Voorne-Putten.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Diverse milieuaspecten vormen belangrijke input bij de ontwikkeling van het plangebied. In dit verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Tevens is het van belang milieubelastende functies ruimtelijk te scheiden van milieugevoelige functies. In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkeling per aspect inzichtelijk gemaakt.

In het algemeen kan worden gesteld dat de beoogde ombouw van de T-kruising N218-N496 naar een rotonde vooral een betere doorstroming op beide wegen tot doel heeft. Uit verkeerstellingen is gebleken dat de huidige vormgeving met een 'linksafvak' niet voldoet. Vooral in de ochtend zit het linksafslaande verkeer, zowel vanaf de N218 als vanaf de N496, elkaar dwars. Daarom heeft de provincie besloten tot het omvormen van de kruising tot een ei-rotonde. Voorts voorziet het plan in de verbreding van de N218 tussen de nieuwe rotonde en de huidige rotonde bij de Brielseweg.

De verwachting is dat de maatregelen geen extra verkeersaantrekkende werking tot gevolg hebben. De groei die op deze wegen voorzien is, betreft hoofdzakelijk autonome groei.

4.2 Geluid

4.2.1 Relevant kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden onderzocht of na realisatie van een plan sprake is van een aanvaardbare geluidssituatie. De Wet geluidhinder (Wgh) is erop gericht om de geluidhinder vanwege onder andere wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai te voorkomen en te beperken. De Wgh bepaalt dat de 'geluidsbelasting' op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid. De Wgh kent voor geluidsgevoelige functies als woningen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Wegverkeerslawaaai

In de Wgh is bepaald dat elke weg een geluidzone heeft, behalve wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. De breedte van de geluidzone hangt samen met het aantal rijstroken van een weg en met de aard van de omgeving

(stedelijk of buitenstedelijk). De hierna volgende tabel geeft hiervan een overzicht.

Tabel 2.1 Onderzoekzones langs wegen

Aantal rijstroken	Onderzoekzone	
	Binnenstedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

Tabel 4.1: onderzoekszones langs wegen

4.2.2 Betekenis voor het project

Onderhavig plan voorziet in een fysieke wijziging van de kruising van de N218 met de N496. Hier wordt de T-splitsing vervangen door een rotonde. Tevens wordt de N218 tussen de nieuwe rotonde en de bestaande rotonde bij de Brielseweg verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Ook verandert de ligging van de wegen die aansluiten op de rotonde enigszins.

Voor onderhavig project is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd (Sweco, februari 2022, Bijlage 1). Hiermee wordt de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidszones van de wegen in beeld gebracht.

Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de wijzigingen aan de N218 en de N496 niet resulteren in een verhoging van de geluidsbelasting op de gevels van de omliggende geluidsgevoelige gebouwen van 2 dB of meer. De hoogst berekende toename ten opzichte van de heersende geluidsbelasting (met een minimum van 48 dB) bedraagt 0,32 dB.

Er is derhalve geen sprake van een reconstructie-effect zoals gesteld in de Wet geluidhinder.

Aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen en de aanvraag van hogere waarden is derhalve niet benodigd.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Relevant kader

In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Op grond van artikel 5.16 Wm stelt de gemeenteraad alleen een bestemmingsplan vast wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

- Het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden, of;
- De luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert, of;

- Het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen, of;
- De ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Indien de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (nibm regeling) (luchtkwaliteitseisen) zijn categorieën van gevallen aangewezen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Een bijdrage is "niet in betekenende mate" als de toename maximaal drie procent van de jaargemiddelde grenswaarde van fijnstof of stikstofdioxide bedraagt. Wanneer een ontwikkeling valt onder één van die categorieën is het niet nodig een onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren. De categorieën van gevallen zijn:

- Woningbouwlocaties met niet meer dan 1.500 nieuwe woningen en één ontsluitingsweg;
- Woningbouwlocaties met niet meer dan 3.000 nieuwe woningen en twee ontsluitingswegen;
- Kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlakte van niet meer dan 100.000 m² bij minimaal één ontsluitingsweg;
- Kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlakte van niet meer dan 200.000 m² bij minimaal twee ontsluitingswegen.

4.3.2 Betekenis voor project

De ontwikkeling voorziet niet in een substantiële toename van verkeer. Enkel voor de aanleg en het onderhoud zijn tijdelijk extra verkeersbewegingen noodzakelijk. De verwachting is dat de aanpassingen geen extra verkeersaantrekkende werking tot gevolg hebben. De groei die op deze wegen voorzien is, betreft hoofdzakelijk autonome groei.

Voor zowel PM₁₀ als NO₂ geldt een grenswaarde van 40 µg/m³ als acceptabel. Uit de concentratiekaarten van het RIVM, blijkt dat zowel nu als in de toekomst de achtergrondconcentraties PM₁₀ en NO₂ ruim onder de grenswaarden liggen.

De aanleg van de rotonde en de bijhorende aanpassingen aan de weg en daarmee de verkeersstromen, leidt niet tot een significante toename van verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie. De verwachting is namelijk dat de verkeerstoename gelijk blijft. Hierdoor kan dan op voorhand gesteld worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit en kan geconcludeerd worden dat met de aanleg van rotonde de grenswaarden niet gehaald worden.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Relevant kader

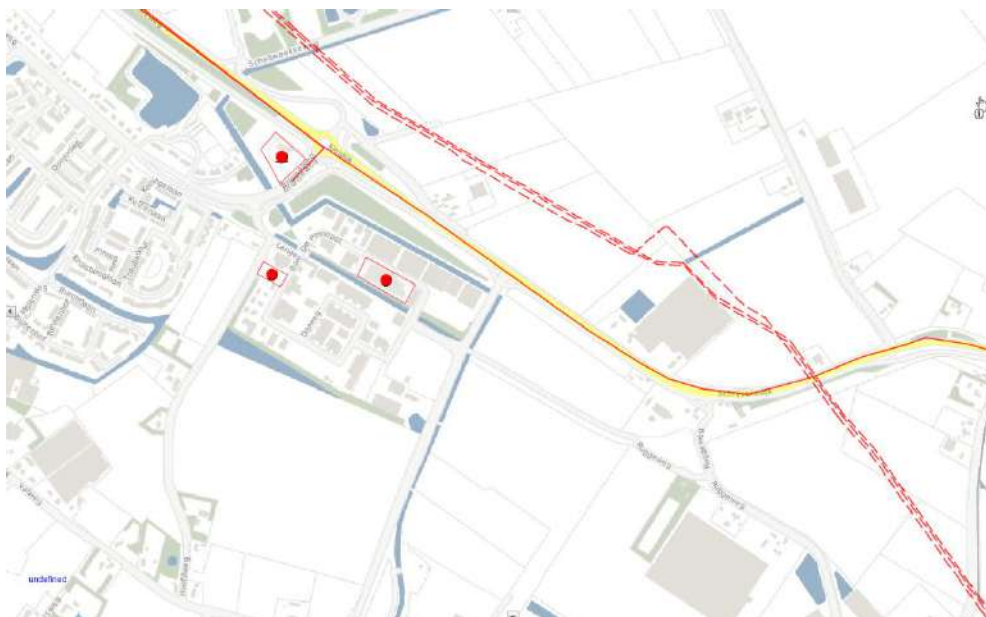
In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Binnen externe veiligheid worden twee bronnen (of media) van gevaarlijke stoffen onderscheiden: stationaire bronnen (bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt) en mobiele bronnen (vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor of water en door buisleidingen). Beleid ten aanzien van externe veiligheid is opgenomen in onder meer het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen en bijhorende regeling (Bevb en Revb). Het Bevi bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van deze bedrijven. Op grond van het Bevb dienen de belemmeringenstrook, het plaatsgebonden risico en het invloedsgebied van het groepsrisico in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van buisleidingen.

Voor transportassen geldt voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde.

4.4.2 Betekenis voor het project

In onderstaande uitsnede van de Risicokaart van Nederland is een inventarisatie van alle risicobronnen in de directe omgeving weergegeven.



Afbeelding 4.1: uitsnede risicokaart Nederland

Stationaire bronnen

Op 210 meter afstand van het plangebied zijn een vulpunt LPG en een benzinestation van Shell gelegen (stationaire bronnen). De risicoafstand (PR 10-6 contour) bedraagt maximaal 45 meter (vulpunt LPG). Het benzinestation met LPG vulpunt vormt geen extern veiligheidsrisico voor het plangebied.

Mobiele bronnen:

Uit de Risicokaart Nederland zijn de volgende risicovolle mobiele bronnen af te lezen:

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N218;
2. Buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd (zie onderstaande tabel);

Leiding	Stof	Pr 10-6	Invloedsgebied	Afstand tot plangebied
A-536	Aardgas	0	430	Circa 130m
A-624	Aardgas	0	470	Circa 120m
11001	Petroleum	25	36	Circa 140m

Tabel 4.2: buisleidingen

De N218 is geen doorgaande route voor gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N218 is niet opgenomen in het Basisnet weg en deze is maar voor een deel aangewezen als route gevaarlijke stoffen. Hierbij gaat het om het deel van de N218 tussen de N15 en de rotonde met de

Brielseweg. De doorgaande route voor gevaarlijke stoffen is over de N15/A15. Daarnaast geldt de Krabbeweg als calamiteitenweg. Deze is bedoeld als alternatief in verband met de doorgaande route voor gevaarlijke stoffen over de N15/A15 in het geval deze is afgesloten door een calamiteit. Dit plan heeft verder geen aantrekkende werking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de twee aardgastransportleidingen van Gasunie. Dit plan voorziet echter niet in een toename van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van de aardgastransportleidingen. Daarmee is eveneens geen sprake van een toename van het groepsrisico. Geconcludeerd kan worden dat de voorgenoemde ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de externe veiligheid binnen het plangebied.

4.5 Bodem

4.5.1 Relevant kader

Het wettelijk kader voor bodembeheer wordt gevormd door het Besluit Bodemkwaliteit. Het Besluit streeft naar duurzaam bodembeheer, waarbij een balans gezocht wordt tussen bescherming van de bodemkwaliteit voor mens en milieu enerzijds, en het gebruik van de bodem voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woning bouw of de aanleg van wegen, anderzijds.

Voorafgaand aan werkzaamheden, moet worden onderzocht of sprake is van bodemverontreiniging binnen het plangebied en wat de gevolgen kunnen zijn van een eventuele bodemverontreiniging op de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Indien sprake is van bodemverontreiniging binnen het plangebied, moet worden aangetoond dat het plan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is. Bodemonderzoeken mogen in de regel niet ouder zijn dan vijf jaar. Uitzondering hierop zijn plannen waar de bodem niet verdacht is op bodemverontreiniging en/of bodemonderzoeken de bodemkwaliteit voldoende weergeven en geen onoverkomelijke problemen te verwacht zijn bij de bestemmingswijziging.

4.5.2 Betekenis voor het project

Op 9 februari 2016 is door Grontmij (nu Sweco) de milieuhygiënische kwaliteit van de (water)bodem vastgesteld ter plaatse van het plangebied door middel van een verkennend (water)bodemonderzoek (Bijlage 2). In 2023 is door Sweco een actualiserend en nader (water)bodemonderzoek uitgevoerd (Sweco, februari 2023, Bijlage 3). Aanvullend op het onderzoek uit 2016 wordt in het meest recente onderzoek nader ingegaan op de omvang van eerder aangetoonde bodemverontreiniging met PAK om zo te kunnen bepalen of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. Tevens is de grond aanvullend onderzocht op PFAS (in 2016 nog niet noodzakelijk) en heeft onderzoek plaatsgevonden naar de waterbodem.

Uit de analyseresultaten blijkt dat de ondergrond (0,50-1,00 m-mv) aan de oostzijde van de aan te leggen rotonde, tussen de weg en het fietspad, sterk verontreinigd is met PAK. Het betreft meer dan 150 m³ die sterk verontreinigd is met PAK en een gelijke hoeveelheid heterogeen licht tot sterk verontreinigd met PAK. In het verleden is verontreinigd materiaal aangebracht tussen de weg en

het fietspad. De aangetoonde verontreinigingen kunnen beschouwd worden als één geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming.

In de bovengrond (0,00-0,50 m-mv) zijn PFAS-verbindingen boven de detectielimiet aangetoond. De hergebruiksklasse op basis van PFAS is landbouw/natuur.

Het slib is niet verontreinigd met zware metalen, minerale olie, PAK en PCB en OCB's. De kwaliteit van het slib voldoet aan 'Achtergrondwaarde'. Het slib is toepasbaar en kan worden verspreid op aangrenzend perceel en in oppervlaktewater. In het slib zijn geen PFAS-gehalten boven de detectielimiet gemeten.

Advies

Bij grondroerende werkzaamheden aan de oostzijde van de rotonde, tussen de weg en het fietspad, is instemming van het bevoegd gezag (DCMR) vereist (BUS-procedure tijdelijke uitplaatsing, BUS-immobiel of saneringsplan). Op basis van de onderzoeksresultaten is geen veiligheidsklasse van toepassing wanneer gewerkt wordt in de grond. Indien als gevolg van de werkzaamheden sprake is van overtollige grond, kan deze grond niet zonder behandeling elders worden toegepast. Deze grond dient naar een erkende verwerker te worden afgevoerd of te worden gereinigd. Dit wordt echter economisch uitvoerbaar geacht en staat derhalve de uitvoerbaarheid van het plan in de weg.

4.6 Niet Ontploffbare Oorlogsresten

4.6.1 Relevant kader

De bodemingrepen die gepaard gaan met de geplande werkzaamheden zullen eventueel aanwezige CE (conventionele explosieven) in de bodem kunnen activeren. Derhalve dienen, voorafgaand aan de werkzaamheden, de risico's op het aantreffen van CE binnen het onderzoeksgebied in kaart te worden gebracht. Het vooronderzoek CE heeft tot doel om te beoordelen of er indicaties zijn dat binnen het onderzoeksgebied explosieven aanwezig zijn, en zo ja, om het verdachte gebied af te bakenen.

4.6.2 Betekenis voor het project

Voor dit project is in 2016 een historisch vooronderzoek (bureaustudie) uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van Niet Ontploffbare Oorlogsresten binnen het plangebied (ECG, februari 2016, Bijlage 4). Het onderzoeksgebied valt samen met het plangebied. Binnen dit gebied hebben in de Tweede Wereldoorlog oorlogshandelingen plaatsgevonden. Uit het vooronderzoek volgt dat naoorlogs geroerde gronden, tot op de diepte waarop deze grondroerende handelingen plaatsgevonden hebben, onverdacht zijn. Gronden binnen het plangebied die naoorlogs niet geroerd zijn, maar waar wel oorlogshandelingen plaats hebben gevonden, worden als verdacht aangemerkt.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, dient daarom bij grondroerende handelingen die dieper reiken dan de naoorlogse geroerde bodem en die plaatsvinden in naoorlogs niet geroerde bodem, contact opgenomen te worden met een WSCS-OCE gecertificeerd bedrijf. In overleg met dit bedrijf wordt nagegaan of, en zo ja, welke maatregelen genomen worden met betrekking tot een veilige omgang met explosieven. Indien de werkzaamheden niet dieper

reiken dan de naoorlogs geroerde bodem, kunnen de werkzaamheden op reguliere wijze uitgevoerd worden. Hetzelfde geldt voor de overige onverdachte delen van het plangebied.

Het oorspronkelijk opgemaakte ontwerp van de te realiseren rotonde is inmiddels aangepast naar een compactere vorm. Om deze reden is het uitgevoerde vooronderzoek van ECG gecontroleerd op relevantie aan de hand van de huidige richtlijnen (CS-VROO) die gelden voor een vooronderzoek OO (Sweco, augustus 2021, Bijlage 5). Uit de notitie is gebleken dat er uitsluitend werkzaamheden zullen worden uitgevoerd in naoorlogs geroerde grond. Op basis van de bevindingen van de notitie wordt geadviseerd de werkzaamheden regulier, dus zonder aanvullend onderzoek op gebied van OO, uit te voeren.

4.7 Archeologie

4.7.1 Relevant kader

Gemeenten hebben op grond van de Erfgoedwet 2016 de taak om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden. De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

4.7.2 Betekenis voor het project

In april 2022 is een archeologisch bureau- en booronderzoek uitgevoerd (Sweco, april 2022, Bijlage 6). Uit dit onderzoek volgt dat er mogelijk archeologische waarden aanwezig zijn in de top van het Laagpakket van Walcheren. De intacte top van dit pakket ligt echter, vanwege de ophoging langs de N218 op ten minste 125 cm – mv. Ook lijkt de top van het pakket geroerd, waarschijnlijk vanwege de aanleg van de weg. Aangezien de maximale verstoringsgrens ca. 100 cm – mv bedraagt, worden de eventueel aanwezige archeologische waarden niet bedreigd. Daarnaast is de bodem direct naast de weg tot onbekende diepte verstoord, aangezien zich hier een pakket repak bevond waar niet doorheen geboord kon worden.

Alleen in de omgeving van boring 11 (oostelijk deel van het plangebied) zijn mogelijk archeologische waarden aanwezig vanaf ca. 60 cm – mv. Dit deel is lager gelegen en is niet opgehoogd. Doordat de aanwezigheid van archeologische waarden op deze locatie niet uitgesloten kan worden, maar ook vanwege de nabijheid van archeologisch terrein, zoals aangegeven op de Archeologische Monumentenkaart, is hiervoor een aanvullend booronderzoek uitgevoerd (Sweco, januari 2023, Bijlage 7). In de aanvullende karterende boringen zijn echter geen archeologische indicatoren aangetroffen. De eventuele bewoningslaag/akkerlaag is in slechts één boring aangetroffen. Waarschijnlijk is deze laag in de andere boringen verspoeld geraakt. In alle andere boringen bleek een zeer nat wad/kwelder milieu aanwezig. De kans op archeologische waarden binnen het plangebied is dan ook klein. In het rapport

wordt aanbevolen om het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen werkzaamheden. Het bevoegd gezag, gemeente Voorne aan Zee, heeft de adviezen uit het rapport overgenomen. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden toch onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de minister verplicht (vondstmelding via de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: Archis-vondstmelding en de bevoegde overheid).

4.8 Natuur

4.8.1 Relevant kader

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de natuur. De Wet natuurbescherming bevat alle regels voor de bescherming van zowel soorten als natuurgebieden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming (Natura 2000-gebieden) en soortenbescherming (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten). In het kader van de Wet natuurbescherming is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de mogelijke effecten van het project op de beschermde natuurwaarden.

Naast de bescherming vanuit de Wet natuurbescherming is in het kader van gebiedsbescherming het Natuurnetwerk Nederland (NNN) van belang. Het NNN vormt een samenhangend netwerk van belangrijke natuurgebieden in Nederland en omvatten bestaande natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden en ecologische verbindingzones.

4.8.2 Betekenis voor het project

Onderstaand worden de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het verrichte verkennend natuuronderzoek (Sweco, oktober 2021, Bijlage 8) beschreven.

Wet natuurbescherming

Wet natuurbescherming: onderdeel Natura 2000-gebieden

Het kruispunt N218 – N496 op Voorne ligt niet binnen de begrenzing van een Natura 2000-gebied. Natura 2000-gebieden liggen hier op ruim voldoende afstand. Van een direct effect is geen sprake: er vinden geen werkzaamheden in de Natura 2000-gebieden plaats. Er doet zich ook geen indirect (externe werking N2000) effect voor waar het om verstoring als gevolg van licht, geluid of bewegingen afkomstig uit het projectgebied gaat. Er is geen invloed te verwachten op de kwalificerende diersoorten die op ruime afstand van het projectgebied voorkomen met gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. De mogelijke effecten komen overeen met die van het regulier gebruik door het wegverkeer beide wegen.



Afbeelding 4.2: globale ligging van het projectgebied ten opzichte van N2000-gebieden (bron: GeoLoket Zuid-Holland)

Een indirect effect als gevolg van extra stikstofdepositie tijdens de realisatiefase op hiervoor gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden is op grond van de tijdelijke en beperkte aard van de werkzaamheden uit te sluiten. Op deze kleine en tijdelijke bijdrage is de in juli 2021 vastgestelde vrijstellingsregeling van toepassing. De ter controle uitgevoerde stikstofberekening van de emissie en depositie van stikstof gebruiksfase bevestigt dat de structurele stikstofdepositie gelijk blijft aan de huidige situatie. Het verwachte en berekende verkeersaanbod verandert als gevolg van de aanpassing van het kruispunt immers niet.

Het aanvragen van een vergunning gebiedsbescherming Wnb is niet nodig. Ten opzichte van de huidige situatie doen zich zowel in de realisatiefase als de gebruiksfase geen relevante invloeden met mogelijk significante effecten op kwalificerende natuurwaarden voor. De voorgenomen werkzaamheden kunnen in overeenstemming met de gebieden beschermende bepalingen in de Wnb uitgevoerd worden.

Wet natuurbescherming: onderdeel soortenbescherming

Verstoring van broedvogels is niet aan de orde omdat broedvogels afwezig zijn en vestiging tijdig kan worden voorkomen door het werken zelf. Indien nodig kan met preventieve maatregelen voorkomen worden dat zich broedvogels in het werkgebied kunnen vestigen. De werkzaamheden zijn daarmee niet van invloed op algemene broedende vogelsoorten. Verstoring van broedvogels in de nabije omgeving door licht, geluid en bewegingen afkomstig van de werkzaamheden is onwaarschijnlijk omdat zij overeenkomen met het reguliere werkverkeer.

Van de niet-vrijgestelde, strikter beschermde zoogdieren zijn mogelijk jagende en migrerende vleermuizen in de nabije omgeving van het projectgebied te verwachten. Naast en rond het projectgebied gelegen groenstructuren blijven echter onverstoord en beschikbaar, omdat daar én in de nachtelijke uren in principe niet wordt gewerkt. Jaarrond beschermde verblijfplaatsen van deze soortgroep ontbreken. Voor andere zoogdiersoorten geldt dat zij voornamelijk

als passant en na zonsondergang nabij het projectgebied zullen voorkomen. Als de directe omgeving van het projectgebied onverstoorde blijft volstaat 'zorgvuldig handelen' door maatregelen te nemen die er voor zorgen dat de dieren die zich toch in het werkgebied bevinden tijdig kunnen vluchten.

Ook voor algemene amfibieën geldt dat zorgvuldig handelen volstaat, door zodanig te werken dat geen sprake is van het onnodig verwonden of doden van exemplaren.

Binnen de plangrenzen zijn geen bijzondere plantensoorten gevonden. Er zijn geen voortplantingsplaatsen, vaste verblijfplaatsen of exemplaren van zwaarder beschermde, niet-vrijgestelde reptielen, insecten of weekdieren aanwezig. Zij worden er ook niet verwacht. Een effect kan worden uitgesloten

Samenvattend: de werkzaamheden aan het kruispunt op Voorne kunnen in overeenstemming met de soorten beschermende bepalingen uit de wet worden uitgevoerd door zorgvuldig handelen en het nemen van enkele preventieve maatregelen voor broedvogels, amfibieën en zoogdieren, inclusief vleermuizen. Het aanvragen van een ontheffing soortenbescherming Wnb is niet noodzakelijk.

Natuurbeleidskaders

Natuurnetwerk Nederland

Van een verlies van oppervlak Natuurnetwerk of invloeden op gebieden buiten het NNN is geen sprake. Er is geen nader veldonderzoek, effectonderzoek of procedurele stap noodzakelijk. Maatregelen om effecten te beperken zijn niet aan de orde.



Afbeelding 4.3: ligging projectgebied op Voorne ten opzichte van het Natuurnetwerk in Zuid-Holland (Bron: Kaartenbank Zuid-Holland)

4.9 Stikstof

4.9.1 Relevant kader

Een (afwijking van een) bestemmingsplan kan alleen worden vastgesteld als het plan geen significant effect heeft op de Natura 2000-gebieden ten opzichte van de feitelijke en planologisch legale situatie. Dit is het geval indien uit de AERIUS-berekeningen blijkt dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie (kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol N/ha/jaar). Indien uit de berekening blijkt dat er sprake is van een toename aan stikstofdepositie (groter dan 0,00 mol N/ha/jaar) op reeds overbelaste habitattypen is net als bij projecten meestal een passende beoordeling nodig en tenminste een ecologische voortoets. Als uit de passende beoordeling (of voortoets) blijkt dat significante gevolgen zijn uitgesloten, of als de ADC-toets met succes is doorlopen, kan de ontwikkeling worden toegelaten. De Wet natuurbescherming staat dan niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

4.9.2 Betekenis voor het project

De realisatie van de rotonde en de verdubbeling van de rijstroken tussen de nieuwe rotonde en de bestaande rotonde Brielseweg/Kleidijk heeft geen verkeersaantrekkende werking in de gebruiksfase tot gevolg. De capaciteit op de N218 wordt als gevolg van de ontwikkeling niet vergroot. Effecten vanuit de gebruiksfase hoeven daarom niet berekend te worden.

Tijdens de aanleg van de rotonde en de verlegging van kabels en leidingen, is wel sprake van stikstofemissies. De effecten van deze aanlegfase zijn daarom wel berekend (Sweco, maart 2023, Bijlage 9). Uit deze berekeningen blijkt dat de verlegging van kabels en leidingen een depositie kent van 0,00 mol/ha/jaar, indien gebruik gemaakt wordt van bouwstroom voor het bemaalen van bouwputten ten behoeve van de verlegging van de rioolpersleiding. Indien gebruik gemaakt wordt van een aggregaat, bedraagt de depositie 0,01 mol/ha/jaar. Werkzaamheden aan de rotonde kennen een depositie van 0,01 mol/ha/jaar in geval gebruik gemaakt wordt van een elektrische wals. Indien geen elektrisch materieel gebruikt wordt, bedraagt de depositie 0,02 mol/ha/jaar.

Omdat aangetoond moet worden dat de werkzaamheden geen significant negatief effect mogen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000 gebieden, wordt naar aanleiding van deze uitkomsten van de stikstofberekening een ecologische voortoets uitgevoerd. Bij deze voortoets is uitgegaan van het minst gunstige scenario: 0.01 mol/ha/jaar voor de verlegging van kabels en leidingen en 0,02 mol/ha/jaar voor werkzaamheden aan de rotonde.

De voortoets bestaat uit een generiek deel en een gebied specifiek deel. In het generieke deel van de beoordeling is inzichtelijk gemaakt wat in het algemeen de mogelijke effecten van stikstofdepositie op de habitattypen en leefgebieden van soorten zijn. In de gebied specifieke analyse is per overbelast habitatype/leefgebied met een berekende toename van stikstofdepositie onderzocht wat de mogelijke effecten op het oppervlakte en de kwaliteit zijn.

Indien uit de ecologische voortoets blijkt dat significante effecten op stikstofgevoelige habitattypen niet uit te sluiten zijn, volgt hieruit een vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming). Deze vergunning wordt aangevraagd bij de Omgevingsdienst en volgt een andere procedure dan de Wabo-procedure voor het afwijken van het bestemmingsplan.

4.10 Water

4.10.1 Relevant kader

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerplan 2016-2021 staat hoe Waterschap Hollandse Delta (hierna: WSHD) het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land.

Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

4.10.2 Betekenis voor het project

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van WSHD. Ten behoeve van het project is overleg gevoerd tussen WSHD en provincie Zuid-Holland. Onderwerpen van gesprek zijn de watercompensatie en een eventuele verlegging van een rioolpersleiding geweest.

Waterhuishouding

De vergroting van het wegooppervlak door de aanleg van de rotonde (toename van 1.195m²), maakt dat meer hemelwater in de naastliggende sloten wordt afgevoerd. Het waterschap hanteert het beleid dat als het totaal oppervlak aan nieuw verhard oppervlak in landelijk gebied niet meer bedraagt dan 1.500 m² en in stedelijk gebied niet meer bedraagt dan 500 m² en het geen deeltuitbreiding betreft van een groter planologisch geheel/inrichting waarvoor reeds een melding is gedaan op grond van deze algemene regel, niet hoeft te worden voorzien in extra waterretentie. Er geldt wel een meldingsplicht conform de algemene regels (WT5 Versnelde afvoer via nieuw verhard oppervlak). Deze wordt gedaan voorafgaand aan de uitvoering van het project.

Watergangen

Er wordt een klein deel van de doodlopende watergang aan zuidoost zijde van het plangebied naast de rotonde gedempt. Dit heeft een oppervlak van 30m². Omdat in de oosthoek van het plangebied een plasberm van 175 m² wordt voorzien (met extra waterbergend vermogen dat uitstroomt op aanpalende watergang), kan het gedempte oppervlak op deze locatie worden gecompenseerd. Hierdoor blijft de watersituatie in het plangebied minimaal gelijk.

Waterkering

De voorgenomen ontwikkeling bevindt zich niet in of nabij een primaire waterkering dan wel een van de regionale waterkeringen. Er gelden dan ook geen specifieke regels voor het plangebied met betrekking op de waterkeringen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling

4.11 Conclusie

De ontwikkeling is getoetst aan alle milieuaspecten. Zo is gebleken dat de ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van het milieu of een overschrijding van wettelijk voorgeschreven normen. Wel dient bij realisatie rekening te worden gehouden met kapwerkzaamheden (deze dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden) en geldt voor het oostelijk deel van het plangebied een saneringsplicht in het kader van de Wet bodembescherming. Deze kan met één BUS-melding worden geregeld. Daarnaast is overleg gevoerd met het waterschap over aanpassingen aan de rioolpersleiding die onder de nieuwe rotonde komt te liggen.

Vanuit milieukundig perspectief is geen sprake van een belemmering tot het uitvoeren van voorgenomen ontwikkeling.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken van het bestemmingsplan dient op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) in de plantoelichting inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wro de verplichting ontstaan dat bepaalde plankosten op de initiatiefnemer kunnen worden verhaald. Het gaat hierbij om de plankosten en de kosten van ontwikkelingen die de gemeente redelijkerwijs moet maken, zoals de aanleg van voorzieningen van openbaar nut.

De voorgenomen ontwikkeling wordt bekostigd uit provinciale middelen. De gemeente is hierin niet kosten dragend. Het plan wordt economisch uitvoerbaar geacht. Dit risico is door het bestaande juridische instrumentarium beheersbaar.

5.2 Maatschappelijk uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.10 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan. De procedure is als volgt: terinzagelegging van ontwerpbesluit met zienswijzengelegenheid van 6 weken, terinzagelegging besluit, beroep en hoger beroep. De terinzageleggingstermijn van het besluit bedraagt zes weken en is geen onderdeel van de zes maanden beslistermijn. Bij het buitenplans afwijken via artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, Wabo, gelden de voor een omgevingsvergunning unieke eisen van publicatie in de Staatscourant en digitale publicatie.

Het opstellen van ruimtelijke besluiten dient zorgvuldig te gebeuren. In dat kader blijft het van belang dat diverse instanties, burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van dergelijke besluiten worden betrokken zodat in een vroeg stadium knelpunten, belangen en verbeterpunten kunnen wordenesignaleerd. In dit kader is uitvoerig contact geweest tussen gemeente, waterschap en provincie over het voorgenomen project.

Ook is DCMR Milieudienst Rijnmond gevraagd een reactie te geven op het voornemen en bijhorende onderzoeken. Onderstaand een overzicht van de wijze waarop omgegaan is met de reactie van DCMR.

Reactie DCMR	Wijze van verwerken
Reactie inzake de aspecten milieu, externe veiligheid en Wet natuurbescherming.	Opmerkingen inzake het milieukundig bodemonderzoek zijn verwerkt in paragraaf 4.5 (bodem). Aan de bijlagen is het Actualiserend en nader (water)bodemonderzoek toegevoegd. Het akoestisch onderzoek is aangepast naar aanleiding van de opmerkingen. De resultaten zijn verwerkt in paragraaf 4.2. De opmerkingen van DCMR over het aspect externe veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen is verwerkt in paragraaf 4.4.

5.3 Verklaring van geen bedenkingen

Op grond van artikel 6.5 lid 1 Besluit omgevingsrecht wordt een omgevingsvergunning, waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, niet verleend nadat de gemeenteraad heeft verklaard dat zij daartegen geen bedenkingen heeft. De verklaring van geen bedenkingen (verder: vvgb) kan slechts worden geweigerd in het belang van een goede ruimtelijke ordening (lid 2) en de raad kan categorieën van gevallen aanwijzen waarin een verklaring niet is vereist (lid 3). De gemeenteraad van Westvoorne heeft op 22 juni 2010 een algemene verklaring van geen bedenkingen verleend (zie bijlage 9), waarmee het college de bevoegdheid heeft om af te wijken van bestemmingsplannen die langer dan twee jaar geleden in werking zijn getreden. Dat is hier het geval. Van deze verklaring wordt dan ook gebruik gemaakt.

6 Conclusie

In verband met verminderde doorstroming op de N218 en de N496 en ter verbetering van de verkeersveiligheid, is provincie Zuid-Holland van plan de N218 plaatselijk te verbreden van 2x1 naar 2x2 rijstroken en een rotonde aan te leggen op de T-splitsing met de N496. Er wordt een veiligere doorstromingen van het verkeer bereikt met de aanleg van de knierotonde.

Het project draagt bij aan de ambitie van de provincie tot het compleet maken en opwaarderen van het wegennetwerk binnen de provincie Zuid-Holland. Met de aanleg van de rotonde bij de kruising N218 en N496 en de verbreding van de N218 tussen de nieuwe rotonde en de bestaande rotonde bij de Brielseweg, wordt een stap gezet in de realisatie van een betere doorstroming en ontsluiting van omliggende kernen. Verder draagt het project bij aan de ambitie van de gemeente om de verkeersveiligheid op de N218 en de N496 te verbeteren.

Door het verbreden van de weg, de verschuiving van het fietspad en de aanleg van de rotonde, is sprake van een toegenomen ruimtebeslag. Dit heeft tot gevolg dat sprake is van strijdigheid met het vigerende planologisch regime.

De ontwikkeling is getoetst aan alle milieuaspecten. Uit de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat de ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van het milieu of een overschrijding van wettelijk voorgeschreven normen. Wel geldt vanuit de Wet bodembescherming een saneringsplicht voor een deel van het plangebied. De afwijking van het vigerend bestemmingsplan wordt aanvaardbaar geacht en de ontwikkeling sluit aan bij de beleidsdoelen van het Rijk, provincie Zuid-Holland en de gemeente Voorne aan Zee.

7 Bijlagen

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Bijlage 2 Verkennend bodem- en waterbodemonderzoek

Bijlage 3 Actualiserend en nader (water)bodemonderzoek

Bijlage 4 Vooronderzoek conventionele explosieven

Bijlage 5 Notitie Beoordeling vooronderzoek Ontplofbare Oorlogsresten

Bijlage 6 Archeologisch bureauonderzoek

Bijlage 7 Archeologisch bureau- en booronderzoek

Bijlage 8 Verkennend natuuronderzoek

Bijlage 9 Notitie stikstofdepositie

Bijlage 10 VVGB gemeenteraad Westvoorne

Together with our clients
and the collective
knowledge of our 18,500
architects, engineers and
other specialists, we co-
create solutions that
address urbanisation,
capture the power of
digitalisation, and make our
societies more sustainable.

Sweco – Transforming
society together