

1747-44



**Gemeente Rotterdam**  
dS+V

VOORONTWERP  
BESTEMMINGSPLAN

# DOENKADE - N209 I

augustus 2007

P1747-44



**Gemeente Rotterdam**  
dS+V

VOORONTWERP  
BESTEMMINGSPLAN

# DOENKADE - N209 I

Opgesteld door:

dS+V  
Ruimtelijke Ordening, bureau Bestemmingsplannen  
Galvanistraat 15  
Postbus 6699  
3002 AR ROTTERDAM

Vastgesteld d.d.:

Goedgekeurd d.d.:

augustus 2007  
printdatum 29 augustus 2007



# INHOUD

- I Toelichting
- II Voorschriften
- III Bijlagen
- IV Plankaart (apart bijgevoegd)



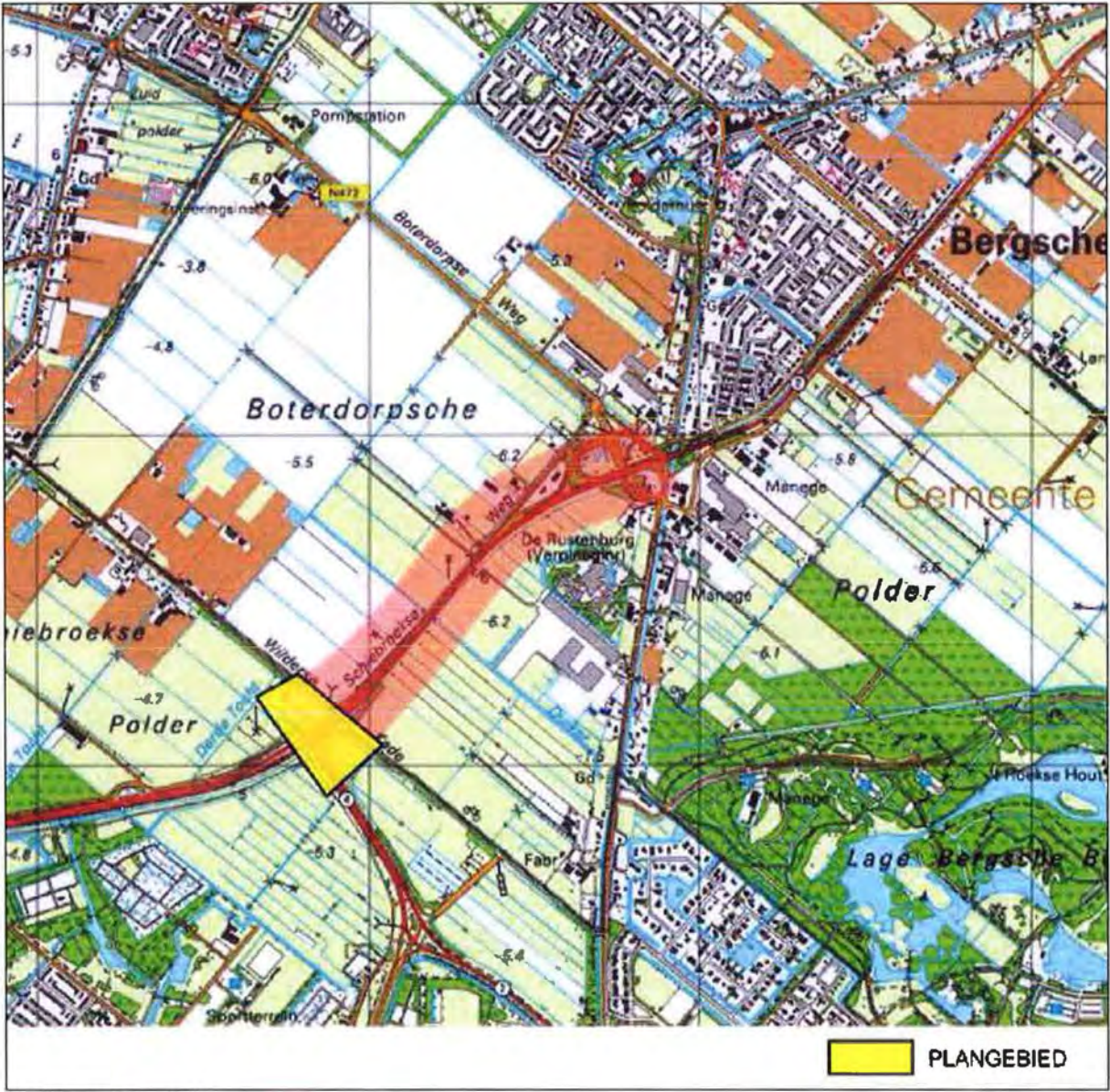
# I TOELICHTING



# INHOUDOPGAVE

<b>1. Inleiding</b>	<b>10</b>
1.1 Aanleiding	10
1.2 Gekozen planopzet	10
1.3 Ligging en begrenzing	10
<b>2. Beleid</b>	<b>12</b>
2.1 Vigerende bestemmingsplannen	12
2.2 Beleidskader	12
2.2.1 Europees beleid	12
2.2.2 Rijksbeleid	12
2.2.3 Provinciaal beleid	13
2.2.4 Gemeentelijk beleid	14
<b>3. Beschrijving van het plangebied</b>	<b>16</b>
3.1 Archeologie	16
3.1.1 Beleidskader	16
3.3.2 Bewoningsgeschiedenis	16
3.3.3 Archeologische potentie	16
3.3.4 Aanbevelingen	16
3.2 Historie	17
3.3 Huidig gebruik	18
3.3.1 Verkeer en vervoer	18
3.3.2 Plangebied in zijn omgeving	19
<b>4. Planbeschrijving</b>	<b>20</b>
4.1 Algemeen	20
4.2 Ontwikkelingen van belang voor N209	20
4.3 Nut en noodzaak	21
4.4 Inpassing	21
<b>5. Water</b>	<b>22</b>
5.1 Beleidskader	22
5.2 Samenwerking met de waterbeheerder	22
5.3 Huidige watersysteem	22
5.4 Wateropgave	23
<b>6. Milieu</b>	<b>24</b>
6.1. Beleid	24
6.2 Milieu effectrapportage	24
6.3 Geluid	25
6.4. Luchtkwaliteit	26
6.5. Bodem	27
6.6 Externe veiligheid	27
6.7 Flora en Fauna	29
<b>7. Sociale veiligheid en leefbaarheid</b>	<b>32</b>
<b>8. Handhaving</b>	<b>34</b>
<b>9. Financiële uitvoerbaarheid</b>	<b>36</b>
<b>10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>38</b>





Ligging en begrenzing

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De N209 vormt een provinciale noord-zuidverbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn. De N470 is voorzien in het verlengde van de N471 ten westen van Berkel en Rodenrijs en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N209. Door de grote verkeersdrukte tussen Zoetermeer en Rotterdam en door de grote ruimtelijke ontwikkelingen zal de provinciale weg N209, ondanks de aanleg van de N470, overbelast worden.

De provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, de gemeente Lansingerland (voorheen gemeente Berschenhoek) en de gemeente Rotterdam zijn voornemens de verkeersafwikkeling op het traject van de N209 tussen de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting Bergschenhoek (Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid) te verbeteren middels een verbreding. De verbreding is opgenomen in het Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur 2003-2007 en bevindt zich in de planstudiefase. De voorgenomen activiteit betreft een integrale verbreding van de N209 tot een profiel met twee rijstroken in beide richtingen (N209 2x2). Hierdoor kunnen de beleidsvoornemens voor de N209 traject Ankie Verbeek-Ohrlaan Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid ingevuld worden. Het gebied valt in de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek.



De N209 traject ankie Verbeek-Ohrlaan – Bergweg-Zuid en omgeving

## 1.2 Gekozen planopzet

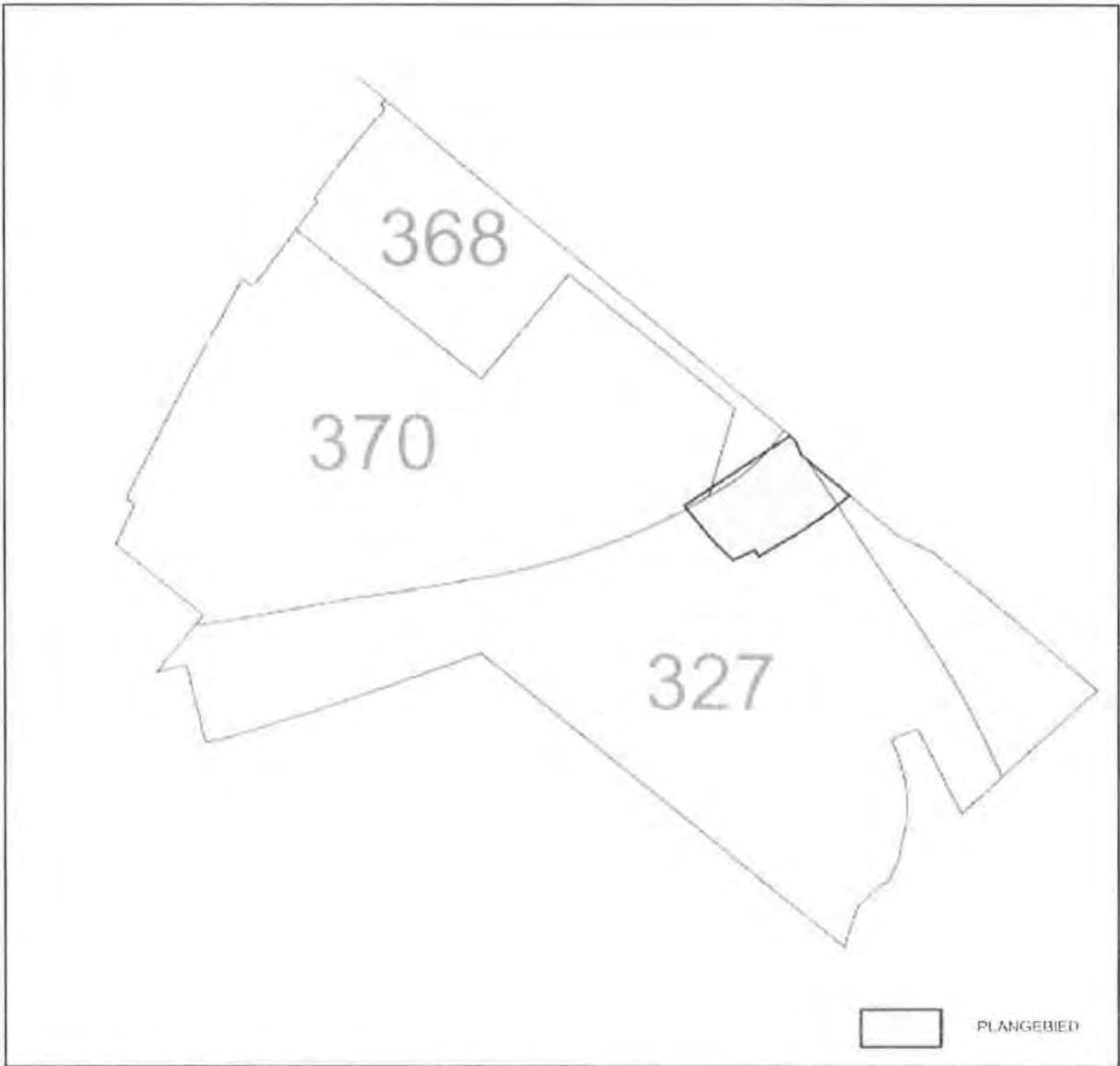
Het plangebied behelst uitsluitend de verbreding van een gedeelte van de Doenkade – N209 en de aanpassing van het kruispunt met de Ankie Verbeek-Ohrlaan, zodat de voorgenomen verbreding plaats kan vinden. Het plangebied heeft daarom een verkeersbestemming gekregen.

## 1.3 Ligging en begrenzing

De totale verbreding vindt plaats in de gemeente Rotterdam en in de gemeente Lansingerland. Het grootste gedeelte vindt plaats in de gemeente Lansingerland. Het totale project behelst uitsluitend de verbreding van de N209 en is in het noorden en zuiden als volgt begrensd:

In het noorden de oprit en afrit Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid en in het zuiden de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Beide aansluitingen zijn onderdeel van het project.

Het bestemmingsplangebied behelst uitsluitend het gedeelte binnen de gemeente Rotterdam. Dat is de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan richting het noorden tot aan de gemeentegrens.



Vigerende bestemmingsplannen



## 2. Beleid

### 2.1 Vigerende bestemmingsplannen

Het volgende geldende plannen zijn gedeeltelijk binnen het plangebied van het bestemmingsplan gelegen. Bij de plannen zijn aangegeven wanneer het is vastgesteld door de gemeenteraad en wanneer het is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland:

Verlengde Molenlaan / Provinciale weg nr. 20, ubp in hz		(327)
vastgesteld d.d.	16-08-1962	
goedgekeurd d.d.	10-12-1962	
Wildersekade II		(368)
vastgesteld d.d.	10-01-1967	
goedgekeurd d.d.	28-02-1968	
Wildersekade I		(370)
vastgesteld d.d.	14-10-1971	
goedgekeurd d.d.	31-05-1972	

### 2.2 Beleidskader

In deze paragraaf worden de relevante beleidsplannen en regelgeving beschreven die direct of indirect van invloed zijn op de verbreding van provinciale weg N209. Het voornaamste zijn de vastgestelde beleidsplannen en regelgeving die kaderstellend kunnen zijn. Achtereenvolgens worden het Europees beleid en de relevante beleidsplannen van de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en de gemeente behandeld.

#### 2.2.1 Europees beleid

##### *Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000)*

In het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn door de Nederlandse overheid gebieden aangewezen als speciale beschermingszone (sbz). De zones zijn beschermd, voor de aangewezen (kwalificerende) soorten en habitats in deze gebieden zijn instandhoudingdoelstellingen ontwikkeld. De gebiedsbescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de natuurbeschermingswet. Naast natuurbescherming kent de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn ook een soortbescherming. Voor soorten die zijn opgenomen in deze richtlijnen geldt eenzelfde strenge beschermingsregime als voor de opgenomen gebieden.

Binnen het beïnvloedingsgebied rond het betreffende traject van de N209 bevinden zich geen speciale beschermingszones. De soortbescherming van beide richtlijnen is overgenomen in de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet.

#### 2.2.2 Rijksbeleid

##### *Nota Mobiliteit*

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota mobiliteit zijn de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar vastgelegd. Een duurzame samenleving is uitgangspunt.

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij 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 worden essentieel geacht om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersslachtoffers is een belangrijk punt in de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt kwaliteit van de leefomgeving nagestreefd door duurzame mobiliteit. Belangrijke thema's daarin zijn aandacht voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en natuur en landschap.

### 2.2.3 Provinciaal beleid

#### *Nota Regels voor ruimte*

De Nota Regels voor Ruimte (vastgesteld 8 maart 2005) vormt samen met de streekplannen het beoordelingskader van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland (GS) voor gemeentelijke ruimtelijke plannen. Daarmee is de nota samen met de streekplannen het belangrijkste instrument om de provinciale ruimtelijke belangen te beschermen. Hierbij wordt er ruimte gegeven aan lokale overheden om de belangen van lokaal niveau op eigen wijze te beschermen en te ontwikkelen. In de streekplannen zijn de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en de bijbehorende opgave opgenomen. In deze nota is verwoord waaraan vanuit provinciale optiek gemeentelijke en regionale ruimtelijke plannen moeten voldoen om die opgave te kunnen verwezenlijken.

De nota bevat beleidsregels als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht. Met deze regels wordt enerzijds een doelmatige vertaling van het algemene ruimtelijke beleid in gemeentelijke ruimtelijke plannen beoogd, anderzijds wordt aangegeven hoe GS met planbeoordeling willen omgaan. Gezien het feit dat de nota alleen de regels geeft die voor GS van wezenlijk provinciaal belang zijn, wordt bij de plantoetsing uitgegaan van één hardheidsgradering. Dit betekent dat bij afwijking van de regels uit het toetsingskader in beginsel goedkeuring wordt onthouden aan (onderdelen van) het vastgestelde bestemmingsplan. De nota is onderverdeeld in de onderdelen: algemeen; economie; mobiliteit en samenleving; landelijk gebied; milieu; water en cultureel erfgoed.

#### *Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020*

Het RR2020 is een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode 2005 tot 2020. Het is een herziening van het streekplan Rijnmond van de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht regionaal structuurplan voor de stadsregio Rotterdam. Het RR2020 heeft als doel het versterken van de Rotterdamse regio. Al enkele jaren loopt de economische ontwikkeling van dit deel van de Randstad achter bij de ontwikkelingen elders in het land. Het RR2020 zet daarom in op het verstevigen van de regionale economie, het verbeteren van de woon- en leefomgeving en het inspelen op de sociaal-culturele diversiteit. Dit komt tot uiting in vijf ruimtelijke ontwikkelingszones waar de ruimtelijke en economische potenties worden gestimuleerd en vijf nieuwe sectorale speerpunten van het regionale en provinciale beleid. Voor het plangebied wordt in het RR2020 opgemerkt dat capaciteitsvergroting noodzakelijk is op de N209.

#### *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan*

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 2002-2020 (vastgesteld) is het netwerk van weginfrastructuur opgebouwd uit schaalniveaus. De volgende schaalniveaus worden onderscheiden: (Inter)nationaal, randstedelijk, regionaal, agglomeratief en lokaal niveau. De N209 wordt hierbij getypeerd als een weg op regionaal niveau. Dit niveau wordt als volgt omschreven: "Wegen van belang voor de ontsluiting c.q. bereikbaarheid van een regio als geheel. In de regel bedient dit niveau verkeer met afstanden van 10 tot 30 km". De N470 wordt in categorie hoger geplaatst ten opzichte van de N209.

#### *Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020*

In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) 2003-2020 zijn kwaliteitseisen gesteld aan de infrastructuur. Samen met de wegbeheerders binnen de regio wil de stadsregio Rotterdam er voor zorgen dat de netwerken van verkeer en vervoer aan de verwachtingen van de reizigers voldoen. Het kwaliteitsnetwerk van wegen in het RVVP bestaat uit randstedelijke wegen, regionale wegen en subregionale wegen. De N209 wordt in dit kader als subregionale weg gedefinieerd. Subregionale wegen verbinden woonkernen, bedrijventerreinen en knooppunten met het randstedelijk en regionale wegennet. In het RVVP wordt de N209 als volgt beschreven:

*"De N209 is een subregionale weg ofwel een verbinding van de bestaande kernen in dit deel van de regio met het bovenliggend wegennet. Dit komt ook overeen met het huidige gebruik van deze weg waarop nu slechts 10% van het verkeer doorgaand is. Om de subregionale functie na afbouw van de Vinex goed te kunnen blijven vervullen, is betere benutting en eventueel vergroting van de capaciteit van de N209 nodig. Als de N209 onder de gewenste kwaliteit zakl en moet worden uitgebreid, moet er ook aandacht zijn voor de gesignaleerde problemen met geluidsoverlast en onveilige oversteken voor het langzaam verkeer. Op korte termijn wordt de planvorming voor de verbreding van de N209 tussen Bergschenhoek (nu gemeente Lansingerland) en Rotterdam gestart.*

*Daarnaast is een planstudie noodzakelijk naar de verbreding van de N209 tussen Bleiswijk en Bergschenhoek. Er wordt onderzocht om vooruitlopend daarop op korte termijn een aantal knelpunten aan te pakken."*

#### 2.2.4 Gemeentelijk beleid

##### *Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010)*

Het gemeentelijk structuurplan RPR 2010, in maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld, heeft de gemeente Rotterdam het kader om gericht aan de stad te werken. Het RPR 2010 is een plan voor het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. Het havengebied ten westen van de Maastunnel (de Schiehaven-Müllerpier uitgezonderd) komt hierin niet aan de orde. Evenmin gaat het plan uitgebreid in op de ruimtelijke planvorming in de regio. Hiervoor bestaan andere plannen, zoals het Havenplan, het Streekplan van de provincie Zuid-Holland, het ROM-Rijnmond-programma en het rapport 'De Haalbare Kaart', dat zich richt op de ruimtelijk-strategische opgaven in de Stadsregio Rotterdam. Wel komen in het RPR 2010 de raakvlakken met het havengebied en de regio aan de orde. In het RPR2010 is het wensbeeld dat de regionale infrastructuur verbeterd moet worden.

##### *Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003-2020*

De gemeente Rotterdam heeft in het Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003-2020 haar beleidsvoornemens ten aanzien van verkeer en vervoer geformuleerd en vastgesteld. Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hierin de rode draad. De Rotterdam-Noordrand is als stadspoort aangewezen. Om als stadspoort te functioneren zijn enkele aanvullende voorzieningen nog te realiseren, waaronder:

- HSL-shuttlestop
- Stervormige fietsnet
- P+R-voorziening
- Tramverbinding



## 3. Beschrijving van het plangebied

### 3.1 Archeologie

#### 3.1.1 Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid.

Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam heeft een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een gemeentelijke monumentenverordening vastgesteld. Bij de verordening hoort een lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's). Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Momenteel worden door de provincie bij de beoordeling van bestemmingsplannen met betrekking tot de archeologie de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

#### 3.3.2 Bewoningsgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied maakte oorspronkelijk deel uit van een veengebied dat in de 11de/12<sup>de</sup> eeuw is ontgonnen. In subrecente tijden werd het veen ter plaatse voor brandstof gewonnen. In 1772 is het veenwinningsgebied drooggemaakt. Ten gevolge van de veenwinning en de daaropvolgende droogmaking liggen oude (prehistorische) landschappen nu dicht aan het oppervlak. Het gaat om geul-afzettingen van Calais/Gorkum ouderdom, die zowel aan de oppervlakte kunnen liggen als dieper in de ondergrond. De oeverzones van dergelijke geulen werden in de prehistorie (Mesolithicum-Neolithicum) als woonplaats benut, zoals onder meer blijkt uit onderzochte bewoningssporen in de Calais-gebieden Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs.

#### 3.3.3 Archeologische potentie

Bewoningssporen uit de Middeleeuwen en de Nieuwe tijd (en mogelijk nog uit de Romeinse tijd) kunnen verwacht worden in het gedeelte van het gebied waar het veen nog aanwezig is en langs de Wilderse Kade.

#### 3.3.4 Aanbevelingen

Archeologische bewoningssporen kunnen aanwezig zijn op verschillende dieptes in het gebied. Voor het hele plangebied geldt daarom dat een vrijstellingsbevoegdheid en een aanlegvergunningvereiste vereist is voor bouwwerkzaamheden respectievelijk graafwerkzaamheden die dieper reiken dan een 0,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 vierkante meter beslaan.



## 3.2 Historie

De N209 vormt een provinciale noord-zuid verbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam, de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn.

In 1996 is in het convenant tussen de gemeente Rotterdam en de gemeente Bergschenhoek over de VINEX-ontwikkeling in Bergschenhoek (Noordrand II) vastgelegd dat de capaciteit op de provinciale weg N209 tussen de A12 en de A13 zou moeten worden vergroot. In artikel 29 van het convenant staat het volgende: *"Het door de regioraad vastgestelde RVVP zal een uitvoeringsprogramma bevatten. Dit uitvoeringsprogramma bevat voor de locatie Noordrand II in ieder geval de volgende regionale projecten: ...capaciteitsuitbreiding S22/N209 in de periode vóór het jaar 2000."* Andere belangrijke regionale ontwikkeling is de aanleg van de N470, mede ter ontsluiting van de VINEX-locaties.

In opdracht van de provincie is er een verkennende studie uitgevoerd door het adviesbureau *Witteveen en Bos*, die op 1 mei 2000 gereed was.

De verkenning betreft het traject tussen de aansluiting met de Verlengde Molenlaan (de Ankie Verbeek-Ohrlaan) en de aansluiting van de veiling in Bleiswijk. Voor reconstructie van het traject Veilingen (Bleiswijk) – A12 – Verlengde Australiëweg (Zoetermeer) is reeds een m.e.r.-procedure doorlopen en wordt realisatie voorbereid. Uit de verkenning blijkt dat de situatie op het traject reeds problematisch is en in de toekomst een steeds groter knelpunt zal vormen, met name door de voortgaande ruimtelijke ontwikkelingen. Geconcludeerd wordt dat geen van de onderzochte oplossingsrichtingen afzonderlijk de problematiek afdoende kan oplossen.

Op 9 februari 2001 is de verkennende studie door het bestuur van de stadsregio Rotterdam en van de provincie Zuid-Holland aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden met het verzoek dit project van de verkenningfase naar de planstudiefase van het landelijk Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) te laten promoveren. Dit verzoek is afgewezen. Op 20 juli 2001 heeft de minister het bestuur van de stadsregio Rotterdam bericht, dat de studie een verdiepingsslag behoeft, omdat geen van de oplossingsrichtingen (afzonderlijk) de problematiek afdoende lijkt op te lossen. Met het oog op de voorziene decentralisatie van de MIT-gelden per 1 januari 2003 meldde de minister dat dit project niet meer voor het MIT in aanmerking zou komen.

Naar aanleiding van de verkenning en het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat is vervolgens gezocht naar een pragmatische aanpak. In deze aanpak is gefocust op verbeteringsmogelijkheden die naar verwachting kunnen rekenen op een financieel én bestuurlijk draagvlak. Deze aanpak heeft geleid tot een voorstel van Gedeputeerde Staten dat op 19 juni 2002 is geaccordeerd door de provinciale statencommissie Rijnmond. De aanpak houdt in dat de N209 wordt opgedeeld in deeltrajecten. Deze aanpak is voorbereid door de stadsregio Rotterdam in overleg met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten Rotterdam, Bleiswijk en Bergschenhoek. De indeling is als volgt:

- de provincie en de stadsregio Rotterdam starten een studie om te komen tot verbreding (van 1x2 naar 2x2 rijstroken) van het wegvak tussen de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid (deelproject I)
- de provincie en de stadsregio Rotterdam starten een planstudie naar 'eenvoudige' op redelijk korte termijn te treffen maatregelen om de doorstroming op het gedeelte van de N209 tussen de aansluiting Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid en de aansluiting veiling Bleiswijk te verbeteren (deelproject II).
- het gedeelte van de N209 tussen de A13 en de toekomstige aansluiting van de N470 wordt uitgewerkt, nadat er meer duidelijkheid is over een mogelijk gefaseerde aanpak van de A13/16. Uitwerking is mede afhankelijk van ontwikkeling van een bedrijventerrein in de polder Schieveen.
- op het gedeelte van de N209 tussen de aansluiting N470 en aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt geen actie ondernomen, omdat dit gedeelte reeds vierstrooks is.



Deelprojecten

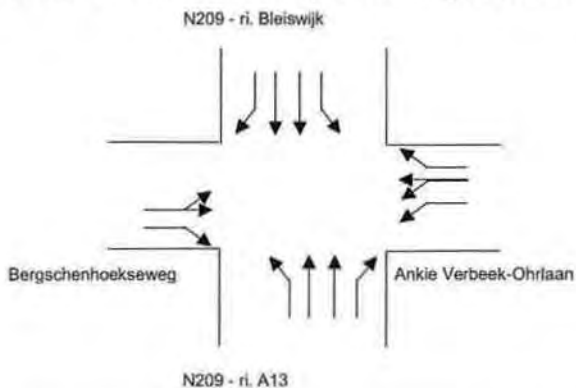
### 3.3 Huidig gebruik

#### 3.3.1 Verkeer en vervoer

In de bestaande situatie wordt de N209 veel gebruikt door doorgaand verkeer, dat geen herkomst of bestemming heeft in het gebied. Het gebied wordt hierbij begrensd door de N209 en de aansluitingen N209 – Boterdorpseweg - Bergweg-Zuid en N209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan.

Dit in tegenstelling tot extern verkeer (met herkomst in het gebied en bestemming buiten het gebied of andersom) en lokaal verkeer (met herkomst en bestemming binnen het gebied).

Het kruispunt N209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan is gelijkvloers en met verkeerslichten geregeld. Naast de N209 richting A13, de N209 richting Bleiswijk en de Ankie Verbeek-Ohrlaan sluit ook de Bergschenhoekseweg op het kruispunt aan. De Bergschenhoekseweg, die de parallelweg vormt van de N209, is veel minder druk dan de andere wegen. Het rechtdoorgaande verkeer op de N209 heeft twee opstelstroken, de meeste andere richtingen één (zie schematisering). De vormgeving is dus ook gericht op het faciliteren van het doorgaande verkeer. Uit de berekeningen blijkt dat het verkeer in beide ochtend- en avondspits makkelijk kan worden verwerkt.



De totale hoeveelheid verkeer is ten opzichte van 2003 wel toegenomen. Het blijkt dat de ruimte meer wordt benut door het plaatselijke verkeer. Vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan komt meer verkeer op de N209 met bestemming Bergschenhoek en omgekeerd. Uit een vergelijking blijkt dat dit verkeer vermoedelijk wordt 'overgeheveld' van de Bergweg-Zuid. De toename op het betreffende traject op de N209 resulteert namelijk in een afname van vergelijkbare orde op de Bergweg-Zuid.



### 3.3.2 Plangebied in zijn omgeving

Bleiswijk en Bergschenhoek zijn beiden dorpen die gegroeid zijn langs polderlinten. Het lint Bleiswijk – Bergschenhoek wordt in hoofdzaak gedomineerd door de doorgaande provinciale weg (N209). De N209 is om de woonkernen heen gelegd. De oude provinciale weg heeft in de kernen geen doorgaande functie meer. Hierdoor is de herkenbaarheid van het oorspronkelijke lint zwaar vertroebeld. Op de N209 is het verkeer sterk overheersend geworden ten opzichte van het lokale verkeer.

In de omgeving van de N209 overheersen dorpse en landelijke woonmilieus. Ten noorden van de weg bevindt zich de bebouwde kom van Bergschenhoek. Deze bebouwde kom ligt vrij dicht op de aansluiting Boterdorpseweg. Ten zuiden van de N209 wordt de lintbebouwing (van Bergschenhoek) langs de Bergweg-Zuid voortgezet.

Direct ten noordwesten en zuidoosten van de N209 tussen de Ankie Verbeek Ohrlaan en de Boterdorpseweg bevindt zich met name agrarisch gebied. Ter hoogte van de rotonde aan de zuidzijde van de N209 bij de Bergweg Zuid bevindt zich een tankstation en enkele woningen en bedrijven. Langs de N209 bevinden zich twee agrarische bedrijven op enkele tientallen meters van de weg. Deze bedrijven liggen tussen de N209 en de Schiebroekseweg in. Aan de andere zijde van de Schiebroekseweg liggen nog circa 5 agrarische bedrijven.

De N209 is een weg die licht verhoogd (net boven maaiveld) gelegen is in een gebied dat te kenmerken is als een open weidegebied dat voornamelijk bestaat uit grasland. Rond de N209 zijn veel weilanden en sloten gelegen. Langs de noordwestzijde van de weg bevindt zich aaneengesloten beplanting in de berm. Dit zorgt voor een goede visuele afscherming tussen de N209 en het omliggende weidegebied. Langs de Schiebroekseweg en de Wildersekade is laanbeplanting van populieren aanwezig.



Laanbeplanting

## 4. Planbeschrijving

### 4.1 Algemeen

#### Bereikbaarheid

De N209 is een belangrijke verbinding in het provinciale en regionale wegennet en heeft voor verschillende verkeersstromen een functie. Op de aansluiting Boterdorpseweg – Bergweg-Zuid zijn met name in de avondspits afwikkelingsproblemen. Het verkeer op het kruispunt N209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan kan in beide spitsperiodes makkelijk worden verwerkt. Met de toekomstige ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid worden mogelijk de problemen groter en is het beleid van de provincie erop gericht de weg op te waarderen naar een volledig op het toekomstige verkeersaanbod afgestemde gebiedsontsluitingsweg.

#### Verkeersveiligheid

Op de aansluiting Boterdorpseweg – Bergweg-Zuid komen veel fietsers bij elkaar. Het betreft vooral de schoolgaande jeugd richting Rotterdam en het recreatief fietsverkeer richting het Lage Bergse Bos. Mede door de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Wilderszijde zal meer (fiets) verkeer gebruik maken van de Wildersekade en via het kruispunt N209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan de N209 oversteken. Ten noorden van de Wildersekade wordt een fietsoversteek (tunnel) voorzien.

### 4.2 Ontwikkelingen van belang voor N209

In het gebied zijn enkele belangrijke verkeersaantrekkende ontwikkelingen voorzien die van invloed zullen zijn op de N209.

Zo zijn er plannen voor de Polder Schieveen (460 ha). In dit gebied moet een combinatie van natuur en bedrijven worden gevestigd, waardoor een hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven wordt gecreëerd. Het gaat hierbij om maximaal 75 ha netto uitgeefbaar voor bedrijven en minstens 200 ha goed toegankelijk natuurterrein. Deze nieuwe ontwikkelingen zijn gepland in de periode tot 2010 en zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving.

In de polder Zestienhoven, die op 2-3 km afstand van het plangebied ligt, is de gemeente Rotterdam voornemens om het gebied herin te richten. Dit stadsproject van ca. 200 ha zal in de periode tot 2015 ca. 1800 woningen, bedrijven, groen, water en recreatieve en wijkgerichte voorzieningen realiseren. Deze nieuwe ontwikkelingen zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving.

Even ten zuiden van Bleiswijk en ten noorden van Rotterdam worden een tweetal VINEX-locaties (Noordrand II en III) ter grootte van circa 550 ha met 13.600 woningequivalenten, circa 80 hectare bedrijventerrein met circa 50.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak gerealiseerd. Het overgrote deel van deze ontwikkelingen moet in 2010 voltooid zijn. De ontsluiting van deze locaties zal via de nog aan te leggen N470 en de N209 plaatsvinden.

In de omgeving zijn daarnaast nog drie bedrijventerreinen voorzien of in realisatie:

- ontwikkeling van 15 ha bedrijventerrein tussen Bergweg-Zuid en de Hoeksekade;
- ontwikkeling van bedrijventerrein Oudeland bij Berkel en Rodenrijs (75 ha, realisatie tot 2010);
- realisatie bedrijventerrein Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid (uitgifte percelen reeds gestart).

Afhankelijk van de inrichting van de Boterdorpse Polder vindt er eventueel extra woningbouw plaats, wat eveneens een verkeersaantrekkende werking op de N209 tot gevolg heeft.

Een belangrijke verkeersonttrekkende ontwikkeling is de aanleg van de N470, mede ter ontsluiting van de hierboven omschreven VINEX-locaties. De N470 is voorzien in het verlengde van de N471 ten westen van Berkel en Rodenrijs en sluit ten zuidwesten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan aan op de N209. Het doorgaande verkeer vanuit Rotterdam naar Berkel en Rodenrijs of verder kiest dan de kortere route via de N470. Deze nieuwe verbinding creëert een kortere route van Berkel en Rodenrijs / Pijnacker naar Rotterdam en vice versa. Daardoor zal minder doorgaand verkeer gebruik maken van de N209 tussen de aansluitpunten met de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg.

### 4.3 Nut en noodzaak

De toekomstige ontwikkelingen in het gebied leiden tot minder doorgaand verkeer (in absolute zin) op de N209 op het gedeelte tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg. De vrijkomende capaciteit op de N209 wordt opgevuld door meer lokaal verkeer tussen Rotterdam-Noord en Bergschenhoek. Dit verkeer maakt nu vooral gebruik van de Bergweg-Zuid en in mindere mate van de Rodenrijseweg.

Door de veranderende verkeersstromen op de kruispunten N209 – Ankie Verbeek-Ohrlaan en N209 – Boterdorpseweg zal de vormgeving op deze aansluitpunten in de toekomst niet meer voldoen. Zonder maatregelen zal filevorming optreden en gaat verkeer andere routes kiezen. Er zal een evenwichtssituatie ontstaan waarbij de beschikbare capaciteit op de N209 niet optimaal benut wordt. In de huidige situatie is de aansluiting op de N209 komende vanaf de Boterdorpseweg reeds overbelast (en heeft dus geen reservecapaciteit meer). Op drukke momenten kan de wachtrij op deze tak zelfs de andere rotonde blokkeren.

#### Aansluitpunten

Als de vormgeving van de kruispunten wordt aangepast aan de veranderende verkeersstromen zal de beschikbare capaciteit op de N209 beter worden benut en zal meer verkeer op de relatie Rotterdam-Noord en Bergschenhoek worden overgeheveld van de Bergweg-Zuid naar de N209.

#### Verbreiding N209

Verbreiding van de N209 Ankie Verbeek-Ohrlaan– Boterdorpseweg is nodig om de beleidsvoornemens te kunnen realiseren. Verbreiding van de N209 van 1x2 naar 2x2 is echter pas zinvol als de vormgeving van de kruispunten eveneens wordt aangepast aan de veranderende verkeersstromen. Bovendien mag op basis van een aanpassing van de vormgeving van de kruispunten worden verwacht dat de positieve trend in de verkeersveiligheid zich voortzet. Als de vormgeving van de kruispunten niet wordt aangepast, dan zal als gevolg van de verbreding nog meer verkeer op de relatie Rotterdam-Noord en Bergschenhoek worden overgeheveld van de Bergweg-Zuid naar de N209.

### 4.4 Inpassing

Met verbetering van de doorstroming wordt in dit kader bedoeld:

- Vergroting van de capaciteit van de N209 zelf door verbreding naar 2 x 2 rijstroken met bijbehorende opstelstroken en eventueel doelgroepstroken en/of parallelwegen.
- Reconstructie van de beide bestaande aansluitpunten (Ankie Verbeek-Ohrlaan – Boterdorpseweg/Bergweg-Zuid): aanpassing aan de verbreding en indien nodig capaciteitsvergrotenende maatregelen.

#### Geluidsschermen

Ten noordwesten van het traject is een nieuwbouwwijk Wilderszijde voorzien. Aan de noordwest zijde van de N209 is daarnaast een geluidswal (ca. 6 meter hoog) voorzien tussen de Ankie-Verbeek Ohrlaan en de Boterdorpseweg. Ter hoogte van het knooppunt met de Boterdorpseweg zijn geluidsschermen voorzien (ca. 4 meter hoog). Deze zal gerealiseerd worden ten noordwesten van de Schiebroekseweg. In de bestemming "verkeersweg" worden de geluidsschermen mogelijk gemaakt.

#### Rijksweg 13/16

Rijkswaterstaat voert momenteel een planstudie uit naar Rijksweg 13/16, een wegverbinding tussen het Terbregseplein en de A13 nabij Rotterdam Airport. Deze weg zal voor een belangrijk deel langs de N209 komen te liggen, globaal van de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot aan de Vliegveldweg.

Rijksweg13/16 is met name gericht op het verwerken van verkeer dat nu voor een belangrijk deel over de A13 en A20 rijdt, en vervult daarmee een andere rol dan de N209. De N209 zal daarom een belangrijke functie blijven houden voor het verkeer tussen Lansingerland en Rotterdam. De verbreding zoals die nu voor dit deel van de N209 wordt voorbereid, zal daarom ook na de eventuele komst van Rijksweg 13/16 noodzakelijk zijn.



## 5. Water

### 5.1. Beleidskader Water

#### Rijksbeleid

Het rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de 4<sup>e</sup> Nota Waterhuishouding (december 1998). Deze Nota staat in het teken van het integraal duurzaam (stedelijk) waterbeheer, met het oog op zowel kwaliteit als kwantiteit (droge voeten). In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2 juli 2003 zijn de taken en verantwoordelijkheden van gemeenten en waterschappen, zowel qua inhoud als qua financiering, beschreven. Hierin is eveneens een werknorm voor de kans op inundatie vanuit oppervlaktewater (o.a. in bebouwd gebied) vastgelegd. Verder is met de wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening (per 1 november 2003) de Watertoets wettelijk verplicht gesteld.

#### Provinciaal beleid

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het beleidsplan Milieu en Water 2000-2004. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Voorts stelt de Provincie Zuid-Holland in haar nota 'Regels voor Ruimte' het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10% oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd, mits er geen overeenstemming met de waterbeheerder wordt bereikt. Is er wel overeenstemming tussen de gemeente en de waterbeheerder over het percentage te realiseren oppervlaktewater, dan gaat de provincie hiermee akkoord. Dit betekent dat zowel percentages beneden als boven de 10% kunnen worden afgesproken. In de deelstroomgebiedsvisionen is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

#### Regionaal beleid

De gemeenteraad van Rotterdam heeft in 2000 het Waterplan Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan zijn lange termijn streefbeelden en kwaliteitsdoelstellingen, geformuleerd die een beeld geven van de gewenste situatie voor het watersysteem in heel Rotterdam. De streefbeelden hebben een integraal karakter, niet alleen waterkwaliteit en -kwantiteit, maar ook natuurwaarden en belevingswaarden spelen een rol.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP), een onderdeel van het Waterplan Rotterdam, zijn doelstellingen ten aanzien van het rioolstelsel van Rotterdam opgenomen. Hoofddoel uit het plan is "het realiseren en instandhouden van een goed functionerend stelsel voor de inzameling, berging en transport van afvalwater en regenwater en de afvoer van afvalwater naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie".

### 5.2. Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. De waterbeheerder in het plangebied is het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, de rioolbeheerder is de afd. Waterhuishouding onderdeel van Gemeentewerken Rotterdam. Deze waterparagraaf is voorgelegd aan de beheerders, de reacties van de beheerders en hoe hiermee wordt omgegaan zullen nog in het bestemmingsplan worden opgenomen.

### 5.3. Kenmerken watersysteem

Tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Wildersekade ligt een hoofdwatgang (aanvoer) met een peil van 6,10 meter beneden NAP. Deze watgang kruist de Doenkade ondergronds en loopt daarna evenwijdig aan de gemeentegrens. Daarnaast zijn er nog twee andere watgangen in het plangebied aanwezig.

## 5.4. Wateropgave

### Grondwater

De verbreding van de N209 heeft een verwaarloosbaar effect op zowel de grondwaterstand als op de mogelijkheid tot infiltratie van regenwater in de bodem. Een toename van het verhard oppervlak door de verbreding heeft wel een vermindering van infiltratie tot gevolg, maar dit wordt grotendeels gecompenseerd door een iets grotere infiltratie in het talud. Het effect van de verbreding op de grondwaterstand is zeer beperkt.

### Oppervlaktewater

De goede doorstroombaarheid en onderhoudbaarheid ten behoeve van de aan- en afvoer van oppervlaktewater dient in stand te worden gehouden. Het gaat hierbij om de ligging en breedte van de watergangen en de kruising met de Doenkade. Bij dit laatste is de afmeting van de duiker onder de Doenkade van belang. De watergang langs de Ankie Verbeek-Ohrlaan is een hoofdwatgang aanvoer. De diameter van deze duiker is van een kleiner formaat dan de diameter van de 400 meter noordelijker gelegen hoofdwatgang afvoer.

Water dat ten behoeve van de verbreding wordt gedempt dient volledig te worden gecompenseerd. Een toename van verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door het graven van extra water in hetzelfde peilgebied. De hoeveelheid extra water dient minimaal 13% van het netto extra wegoppervlak te bedragen.

### Waterkwaliteit

Het water dat bij neerslag van de weg afstroomt mag niet direct worden geloosd op het oppervlaktewater. Er dienen zuiverende voorzieningen aanwezig te zijn zodat de schadelijke stoffen die door het verkeer op het wegdek belanden niet ongezuiverd in het watersysteem terecht komen.

## 6. Milieu

### 6.1 Beleid

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen; dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefbaarheid bepalen naast bijvoorbeeld bereikbaarheid en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is er op gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen.

De hoofdlijnen van het Rotterdamse milieubeleid zijn vastgelegd in het Rotterdams Milieuperspectief 2002-2007. Dit derde Rotterdamse Milieubeleidsplan (RMP3) ligt in het verlengde van het in 1995 vastgestelde RMP2. De nadruk ligt nu echter meer op de methodes en instrumenten om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken.

Om die redenen is de RMP3 gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam. De collegeprioriteiten zijn daarbij vertaald naar een zevental Speerpunten Milieu, te weten:

1. Beperking van eventueel ongemak dat bedrijven ondervinden van milieuregelgeving.
2. Richten van overheidsinspanningen op het gebied van leefbaarheid op wijkniveau.
3. Veilig stellen van ruimte voor stedelijke ontwikkeling in combinatie met verantwoorde leefkwaliteit.
4. Waarborgen van het veiligheidsniveau in de stad en de haven door met een consequente vergunningvergeving en handhaving het bedrijvenbestand bij te houden.
5. Het aantrekken en inzetten van rijksmiddelen voor bodemsanering, gericht op maximale voortgang van stedelijke bouwplannen.
6. Veilig stellen van de commerciële waarden van de grond (uitgeefbaarheid) van het verzelfstandigd Havenbedrijf op lange termijn.
7. De eerstvolgende rapportage luchtkwaliteit wordt van een strategie voorzien, waarbij realistische normen worden gecombineerd met realistische maatregelen.

In maart 2001 is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (het structuurplan voor de gemeente Rotterdam) vastgesteld. In het RPR 2010 worden met betrekking tot milieu en gezondheid aandachtsgebieden en kwaliteitsgebieden aangegeven. In de aandachtsgebieden is de milieubelasting zo hoog dat de kans op gezondheidsklachten van de bevolking niet acceptabel is. Kwaliteitsgebieden zijn gebieden waar de milieukwaliteit met betrekking tot geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid juist uitzonderlijk goed is. Deze gebieden zijn in Rotterdam zelf nauwelijks aanwezig. De in het RPR 2010 gestelde ambitie is om de kwaliteitsgebieden te handhaven en uit te breiden en om de aandachtsgebieden in aantal en omvang te verminderen.

### 6.2 Milieu effectrapportage

#### Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r.<sup>1</sup>. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage 1994. In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten beschreven.

<sup>1</sup> Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1985 (85/337/EEG) (PbEG 1985, L175/42) laatst gewijzigd door de Richtlijn van de Raad van 3 maart 1997 (97/11/EG) (PbEG 1997, L73/7)



#### Plan/besluit

De beoogde verbreding van de N209 valt binnen een totaal programma dat m.e.r.-plichtig is, conform onderdeel C van het Ontwerpbesluit wijziging Besluit milieu-effectrapportage 1994. Voor de verbreding van de N209 worden twee m.e.r.-procedures gevoerd een voor het traject vanaf de A13 tot de G.K. van Hogendorpweg en een voor het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan – Boterdorpseweg/Bergweg-zuid. Deze laatstgenoemde m.e.r. dient als basis voor het onderhavige bestemmingsplan Doenkade-N209 I. In dit bestemmingsplan is het voorkeursalternatief uit de m.e.r.-studie Ankie Verbeek-Ohrlaan – Boterdorpseweg/Bergweg-zuid ruimtelijk-juridisch vastgelegd. De m.e.r.-studie levert de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling (de verbreding van de N209) die middels het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

### 6.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

#### 6.3.1 Wegverkeer

Door de verbreding van de N209 neemt de wegcapaciteit toe. Daarnaast verandert tevens de aansluiting op het onderliggende wegennet fysiek. Beide ontwikkelingen zullen invloed hebben op de geluidsuitstraling naar de omgeving. Daarnaast heeft dit invloed op de verkeersafwikkeling op de bestaande infrastructuur.

In dit bestemmingsplan wordt alleen het Rotterdamse deel van de verbreding van het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan – Boterdorpseweg/Bergweg-zuid van de N209 mogelijk gemaakt. Omdat sprake is van één ontwikkeling worden de effecten van de verbreding op de geluidsbelasting hieronder voor het hele traject beschreven.

Aan de noordzijde van de N209 is een nieuwe woonwijk genaamd Wilderszijde gepland. Vanwege de ligging van deze wijk binnen de wettelijke geluidszone van de N209 heeft het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam reeds een akoestisch onderzoek opgesteld voor het bestemmingsplan ("Akoestisch onderzoek, maatregelen N209-Wilderszijde" d.d. 04-01-2006). In dit onderzoek zijn een aantal geluidsreducerende maatregelen onderzocht. De uiteindelijke toe te passen maatregelen t.b.v. Wilderszijde waren ten tijde van het uitvoeren van dit onderzoek nog niet bekend. In het onderzoek is daarom uitgegaan van een combinatie van geluidsschermen van 4 m hoog ter hoogte van de aansluiting van de N209 op de N472 en aansluitend in westelijke richting geluidswallen van 6 m hoog. Deze maatregelen zijn in alle toekomstige situaties meegenomen. Omdat dit onderzoek zich beperkt tot een effectenvergelijking van de verschillende varianten is verder onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen (stille wegdekken en/of uitbreiding schermen/wallen) achterwege gelaten. Ten behoeve van dit bestemmingsplan zal nog een aanvullend onderzoek worden verricht naar de vraag of de verbreding van de N209 een reconstructie is zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Het aantal woningen binnen de 48 dB contour (voorkeursgrenswaarde) bedraagt in de huidige situatie 1968 woningen en in de autonome ontwikkeling 2019 bestaande woningen (de nieuwe woningen in de wijk Wilderszijde zitten hier nog niet bij). Door een toename van het autonome autoverkeer neemt de geluidsbelasting toe en neemt ook het aantal woningen binnen de 48 dB contour toe. Uit de modelberekeningen volgt dat bij het aantal geluidsbelaste woningen met een geluidsbelasting hoger dan 48 dB ten opzichte van de autonome situatie toe neemt. Deze toename is voornamelijk het gevolg van een toename van het verkeer. Na de verbreding zijn er maximaal 2657 woningen met een geluidsbelasting van meer dan 48 dB door het verkeer op het betreffende traject van de N209.

### 6.3.2 Luchtvaart

Het plangebied ligt in de nabijheid van vliegveld Zestienhoven-Rotterdam Airport. De geluidbelasting door 'grote luchtvaart' wordt uitgedrukt in Kosten eenheden (Ke), een norm die is afgeleid van een gemiddelde relatieve hinderscore. De wettelijke grenswaarde voor luchtvaartterreinen is 35 Ke. De grootte van de zone is onder meer afhankelijk van de vliegtuigcategorie en het aantal vluchten. De (voorkeurs)grenswaarde voor nieuw te bouwen woningen is 35 Ke.

Op 17 oktober 2001 heeft het ministerie van VROM een aanwijzing gegeven om de berekende 35, 40, 45, 50, en 55 Ke geluidscontouren (grote luchtvaart) en de 47-bkl geluidscontour (kleine luchtvaart) vast te leggen in bestemmingsplannen. Op 30 september 2004 heeft de gemeente Rotterdam de Verzamelherziening Geluidscontouren Rotterdam Airport vastgesteld, waarmee deze contouren zijn opgenomen in alle onderliggende bestemmingsplannen. In alle bestemmingsplannen die na 30-09-2004 worden vastgesteld moeten de geluidscontouren (indien aanwezig) eveneens worden opgenomen.

De berekende 40 Ke-contour van het luchtvaartlawaai ligt over het plangebied van het bestemmingsplan Doenkade-N209 I, zie plankaart. Omdat er geen geluidsgevoelige bestemmingen in het plangebied zijn gelegen heeft het bovengenoemde geluidsbeleid geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

## 6.4 Luchtkwaliteit

De normen voor luchtkwaliteit zijn gegeven in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het Besluit geeft normen voor de buitenlucht, maar die normen gelden niet voor de werkplek. Daar geldt de wetgeving op het gebied van de arbeidsbescherming. Uit artikel 7 van het Besluit luchtkwaliteit volgt dat de gemeenteraad bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht moet nemen. Dat betekent dat er ten behoeve van het bestemmingsplan een onderzoek naar de luchtkwaliteit moet worden uitgevoerd.

In het Besluit luchtkwaliteit zijn voor een aantal stoffen grenswaarden aangegeven, uitgedrukt in het aantal microgrammen van de betrokken stof per m<sup>3</sup> buitenlucht. De concentraties van zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood liggen in Rotterdam en omgeving ruim onder de grenswaarden. Voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof geldt dat de gemiddelde concentraties per jaar niet boven de 40 µg/m<sup>3</sup> mag uitkomen. De grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof worden nu nog op veel plaatsen in Nederland overschreden, maar door technische ontwikkelingen zal de situatie verbeteren. De grenswaarde voor fijn stof moet in 2005 zijn bereikt, die voor NO<sub>2</sub> in 2010. Voor fijn stof wordt naast het jaargemiddelde ook gekeken naar het aantal dagen met een hoge concentratie. De daggemiddelde concentratie mag maximaal 35 keer per jaar hoger zijn dan 50 µg/m<sup>3</sup>.

Om het luchtkwaliteitsprobleem op te lossen, zullen de plannen uit het Nationaal Luchtkwaliteitplan uitgevoerd moeten worden. Naast dit plan worden voor Rotterdam verschillende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven in de "Uitwerking van het Plan van Aanpak knelpunten Rotterdam".

### Plangebied

In het kader van de milieu-effectreportage is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit langs de N209 en de effecten van de verbreding op de luchtkwaliteit. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in de bijlage "Onderzoek luchtkwaliteit" bij de tracénota/MER "Verbreding N209; traject Ankie Verbeek-Ohrlaan – Boterdorpseweg/Bergweg-zuid". De luchtkwaliteitsberekeningen zijn uitgevoerd met het rekenpakket Geoair versie 1.5, dat is gebaseerd op CAR II versie 6.0. De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn hieronder samengevat.

In dit bestemmingsplan wordt alleen het Rotterdamse deel van de verbreding van het traject Ankie Verbeek-Ohrlaan – Boterdorpseweg/Bergweg-zuid van de N209 mogelijk gemaakt. Omdat sprake is van één ontwikkeling worden de effecten van de verbreding op de luchtkwaliteit hieronder voor het hele traject beschreven.

In de huidige situatie (2007) worden de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide en het aantal overschrijdingsdagen van de daggemiddelde concentratie fijn stof op een aantal punten langs de N209 overschreden. De jaargemiddelde concentratie van fijn stof wordt nergens overschreden. In 2010 en aan het einde van de planperiode (2017) worden de grenswaarden voor luchtkwaliteit nergens langs de N209 overschreden.

### Effect van het plan op de luchtkwaliteit

In het luchtkwaliteitonderzoek is eveneens het effect van de verbreding op de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie in beeld gebracht. Bij een aantal rekenpunten is er na verbreding sprake van een iets hogere concentratie dan bij een autonome ontwikkeling. Bij de meeste rekenpunten is er na verbreding in 2010 en 2017 sprake van een lichte verbetering ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Door de verbreding neemt het verkeer toe. Dat de luchtkwaliteit door de verbreding toch licht verbetert komt door een betere doorstroming van het verkeer en doordat de weg zelf breder wordt. Hierdoor is de luchtkwaliteit na verbreding op 5 meter afstand van de rand van de weg iets beter dan bij een autonome ontwikkeling.

Het bestemmingsplan "Doenkade-N209 I" voldoet aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.

## 6.5 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen urgente en niet-urgente gevallen.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

### Plangebied

De bodem in de omgeving van het te beschouwen traject bestaat voornamelijk uit veengronden met in de omgeving moerige gronden met katteklei (lokaal aanwezig). In de huidige situatie is sprake van mogelijke bodemverontreiniging in de directe nabijheid van de N209. Ten westen van de N209 grenst de locatie Boterdorpseweg aan de huidige weg. Op deze locatie is een verontreiniging vastgesteld die diverse oorzaken kent, onder andere door bedekte teelt en meerdere dempingen. De bovengrond (tot 0,50 mmv) op de locatie is over een oppervlakte van 1600 m<sup>2</sup> sterk verontreinigd. Voor deze locatie is bij het bevoegd gezag een besluit inzake 'ernst, spoedeisendheid en saneringsplan' aangevraagd. Deze procedure is nog niet afgerond. Binnen de invloedssfeer van de noordelijke gelegen op- en afritten is nog een tweetal andere Wbb-locaties gelegen, voor beide locaties heeft het bevoegd gezag met het saneringsplan ingestemd. Ook het tankstation aan de zuidzijde van de N209, nabij de aansluiting Boterdorpseweg, is een aandachtspunt. En er komen een aantal gedempte sloten voor binnen de projectgrenzen.

De verbreding van N209 heeft geen effect op de bodemkwaliteit, mits aan de voorwaarde van het hoogheemraadschap wordt voldaan om een voorziening te treffen voor het zuiveren van run-off en verwaaiing van het wegdek. In het gebied is geen sprake van ernstige bodemverontreiniging, de verbreding heeft dus geen effect op het aspect bodemsanering. Alleen het tankstation ten zuiden van de N209, nabij de aansluiting met de Boterdorpseweg is een aandachtspunt.

## 6.6 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar ( $10^{-6}$ /jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Bij beperkt kwetsbare objecten is de  $10^{-6}$ /jaar-norm een richtwaarde die alleen mag worden overschreden als daar gewichtige redenen voor zijn.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijk slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op  $10^{-5}$ /jaar voor tien slachtoffers en  $10^{-7}$ /jaar voor 100 slachtoffers.



Voor de transportmodaliteiten weg, rail, water en buisleiding ligt de lijn op  $10^{-4}$ /jaar voor 10 slachtoffers en  $10^{-6}$ /jaar voor 100 slachtoffers. Het aandachtsgebied van het groepsrisico komt overeen met de  $10^{-8}$  plaatsgebonden risicocontour. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde.

Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

#### 6.6.1 Transport gevaarlijke stoffen over weg

Over de N209 transport vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Op basis van de te verwachten vervoersstroom van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke inrichting in de nabijheid van de N209, zijn het plaatsgebonden en groepsrisico voor de huidige en de toekomstige situatie bepaald met behulp van het rekenprogramma RBMII. Er is nagegaan of de berekende risico's directe knelpunten opleveren in de omgeving. Bijvoorbeeld als er bestemmingen gesitueerd zijn op een locatie waar het plaatsgebonden risico hoger is dan  $10^{-6}$  per jaar of waar het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt. De vervoersgegevens zijn afkomstig uit de risico-atlas weg. Het betreft een studiegebied van circa 300 meter aan weerszijden van de weg.

In de risicoatlas weg is vermeld hoeveel transporten van gevaarlijke stoffen plaatsvinden over het traject N209. Er is gebruik gemaakt van telcijfers uit het jaar 2001. Voor de autonome ontwikkeling wordt een groeipercentage van 1,8% per jaar aangehouden.

In het rekenprogramma RBMII zijn het plaatsgebonden risico en groepsrisico uitgerekend voor het jaar 2015. De verbreding van de N209 is niet van invloed op zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. In 2015 is er evenals nu geen plaatsgebonden risico hoger dan  $10^{-6}$ /jaar, zodat er geen sprake is van een  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risicocontour langs de weg. De berekende  $10^{-8}$ -plaatsgebonden risicocontour ligt op 129 meter aan weerszijden van de weg. Binnen dit gebied moet het groepsrisico in beeld worden gebracht. Er zijn echter zo weinig mensen aanwezig binnen deze afstand dat het groepsrisico zo laag is dat dit niet in de berekening is te zien. Het groepsrisico zit daarmee zeer ruim onder de oriënterende waarde. Dit lage groepsrisico vindt de gemeente Rotterdam zonder meer acceptabel.

#### 6.6.2 Luchtvaart

Onder externe veiligheid van luchthavens wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzingen van het aangewezen luchtvaartterrein en eventuele ontheffingsgebieden in het gebied rond de luchthaven bevinden. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Tot nu toe bestaat er geen externe veiligheidsregelgeving voor regionale luchthavens. Momenteel wordt wetgeving voorbereid voor de regionale en kleine luchthavens. In een nieuw hoofdstuk van de Wet luchtvaart zal de decentralisatie van luchtvaarttaken naar de provincies worden geregeld en zal ook een normstelling voor geluid en externe veiligheid worden opgenomen. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen belemmerend werken op de introductie van de nieuwe wetgeving bestaat het voornemen om met de regionale overheden afspraken te maken over een te voeren ruimtelijk interim-beleid. Net als bij Schiphol zullen in overleg met de betreffende regio's de mogelijke aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico worden gezien en zal een stand-still voor externe veiligheid worden uitgewerkt.

In het MER van Rotterdam Airport zijn externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd op basis van het in 1997 door de ministeries van V&W en VROM vastgestelde rekenmodel voor regionale velden. De nieuwe inzichten over de bepaling van de externe veiligheid rondom Schiphol zijn momenteel echter aanleiding om ook het model voor regionale vliegvelden aan te passen.

Bij brief van 29 december 2000 kondigen GS van de provincie Zuid-Holland aan dat zij voornemens zijn tot het van kracht worden van een nieuw beleidskader een tijdelijk toetsingskader te hanteren voor nieuwe bouw- en bestemmingsplannen. Het voorgenomen toetsingskader houdt in:

- tussen  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour: alleen niet-arbeidsintensieve bedrijvigheid, verkeersfuncties etc. toestaan;
- binnen  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour: geen nieuwe kwetsbare bestemmingen (woningen, scholen, zorginstellingen) toestaan;
- voorts een motivatieplicht voor nieuwbouwplannen die het groepsrisico verder doen stijgen.

### Plangebied

De  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour en de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour van Rotterdam Airport liggen over het plangebied van het bestemmingsplan Doenkade-N209 I, zoals is aangegeven op de plankaart. Omdat er binnen het plangebied geen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn of zijn toegestaan hebben de risicocontouren geen relevantie voor het bestemmingsplan.

Het plangebied ligt binnen de aanvliegeroute van Rotterdam Airport. In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegeroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken. Op de plankaart staat een groene lijn met daarbij het getal 40. Ter plaatse van deze lijn is de maximaal toegestane hoogte vanwege de aanvliegeroute 40 meter. Op een afstand van 500 meter ten westen van deze lijn ligt een hoogtelijn van 30 meter, 500 meter ten oosten van de 40 meter lijn ligt een 50 meter lijn. De hoogtebeperking die voor het plangebied geldt neemt dus per 50 meter 1 meter toe of af. Deze hoogtebeperking is niet vastgelegd in de voorschriften van dit bestemmingsplan omdat er binnen het plangebied geen bouwwerken hoger dan 20 meter zijn toegestaan.

## 6.7 Flora en Fauna

De Flora- en faunawet (Ffwet) is sinds 1 april 2002 van kracht. De wet regelt de bescherming van in het wild levende planten en dieren in Nederland met het oog op de instandhouding van soorten. Dit betreft soorten die zijn aangemerkt als beschermd op basis van de Flora- en faunawet. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd. Overtreding van een verbodsbepaling is alleen toegestaan met een ontheffing op basis van de Flora- en faunawet (art. 75). Op 10 september 2004 is het 'Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen' in werking getreden. In dit besluit zijn de volgende drie categorieën opgenomen:

- categorie 1: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- categorie 2: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet, *mits* activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets).

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort.

Aan alle criteria moet worden voldaan.

### Plangebied

Uit gegevens van de Provincie en het natuurloket en uit waarnemingen tijdens twee veldbezoeken en een kort veldbezoek blijkt dat de huidige natuurwaarden van de elementen in de directe omgeving (binnen de 100 meter) van de N209 als volgt zijn:

#### Broedvogels van houtsingels, populieren, knotwilgen, oevers van sloten, weilanden:

Buizerd, Houtduif, Ekster, Zwarte kraai, Vink, Fitis, Wilde eend, Meerkoet, Nijlgans, Krakeend, Kuifeend, Waterhoen, Scholekster en Kievit (waarschijnlijk niet: Grutto en Tureluur). Extra van belang zijn de soorten met *vaste broedplaatsen*: Buizerd, Ekster, Zwarte kraai.

Vissen van voedselrijke ondiepe veen- en kleislotten: Tiendoornige stekelbaars, Blankvoorn, Baars en mogelijk hier en daar Brasem, Karper, Aal en Kleine modderkruiper.

Amfibieën van voedselrijke veenpolders: Bruine kikker, Meerkikker, Bastaardkikker, Kleine watersalamander, Gewone pad en mogelijk Rugstreeppad (o.a. bij opspuiterreintje langs N209, bij buizen).

Grondgebonden zoogdieren van polders en houtsingels: Egel, Mol, Huisspitsmuis, Haas, Veldmuis, Bruine rat, Woelrat (Bosmuis).

Vleermuizen van lintvormige landschapselementen, open polderland en brede wateringen: Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger, Watervleermuis en Meervleermuis (Derde Tocht).

Vaatplanten van bermen en oevers: Zwanenbloem.

Trekvogels en wintergasten: Grauwe gans, Soepgans, Nijlgans, Smient, Meerkoet, Wilde eend, Boereneend.

Een aantal van de genoemde soorten zijn zwaarder beschermd. Dit betreft:

- De mogelijk aanwezige Rugstreeppad.
- De mogelijk aanwezige Kleine modderkruiper.
- De broedende vogels in de Iepensingel aan de noordzijde langs de N209, de populierenrijen, knotwilgen langs de Wildersekade en meidoornbosjes aan de zuidzijde van de N209.
- De Zwarte kraai, Ekster en Buizerd, vanwege de vaste broedplaatsen (lees: nesten) in hoge populieren.
- De vleermuizen die jagen of migreren langs de lijnvormige populierenrij langs de Wildersekade.
- De Watervleermuizen en misschien Meervleermuizen die mogelijk jagen boven de Derde Tocht.

De trends in West-Europa bij broedvogels van (jong) loofbos en houtwallen is positief: door het ouder worden van het loofbos, nemen soorten van bos en loofbomen sterk toe. Ook op de klei- en veengebieden in West-Nederland is dit het geval. Dit geldt zowel voor roofvogels zoals de Buizerd, als voor zangvogels zoals Tjiftjaf, Zwartkop, Heggenmus, als voor kraaiachtigen. Iedere ingreep die ten koste gaat van bos / loofbomen, houtwallen is negatief voor deze soorten.

Het gaat slecht met weidevogels, in heel noordwest Europa. De trend is (sterk) negatief bij kritische soorten zoals Grutto, en er is sprake van een geringe, maar gestage afname bij Scholekster, Tureluur en Kievit, welke mogelijk aan beide zijden van de N209 nog in lage dichtheden voorkomen. De noordwest zijde is voor weidevogels nog het meest kansrijk, in de gedeeltelijke beslotenheid van de zuidoost zijde ligt geen toekomst voor weidevogels.

Echter ten noordwesten van de N209 wordt de woonwijk Wilderszijde gerealiseerd, waardoor de weidevogels ook hier verdwijnen. Voor weidevogels maakt de verbreding van de N209 op de lange termijn dan ook geen wezenlijk verschil.

Smienten, Nijlganzen, Grauwe ganzen en Knobbelzwanen overwinteren in steeds grotere aantallen op de veenweiden van West-Nederland. Zij blijven uit de buurt van bomen (hier: populieren aan de noordwest kant). Bij kap van de rijen populieren (ondanks verbreding van de N209) zullen Smienten, ganzen en Knobbelzwanen meer oppervlakte van de weidegebieden aan de noordwest zijde gaan gebruiken, ondanks de versturende invloed van het verkeer. Dit kan in de noordelijke Boterdorpse polder totdat de woonwijk Wilderszijde gerealiseerd gaat worden; in de polder ten zuidwesten van de Wildersekade, welke mogelijk ontwikkeld wordt tot veenweide binnen de Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur, speelt dit niet.

Water- en Meervleermuizen nemen in Nederland niet af, mogelijk zelfs gering toe. Deze specialistische soorten jagen en migreren laag boven brede wateren, zoals mogelijk de Derde Tocht. Zij steken de N209 hoog over, daartoe gedwongen door de iepenhoutwal aan de noordwest kant, tussen de parallelweg en de N209 in. Wordt deze houtwal gekapt (dit zal bij de verbreding het geval zijn), dan is aanrijding door verkeer zeker niet uit te sluiten.

Door de verbreding van de N209, en de kap van de houtwal en populieren zullen de insecten en hun predators minder leefgebied, jachtgebied hebben. Dit geldt eveneens voor kleine zoogdieren, zoals kleine marterachtigen en Egels en voor de vleermuizen die langs dergelijke lijnvormige landschapselementen jagen of migreren.

**Ontheffingen Flora- en faunawet**

Zoals uit het ecologisch onderzoek dat is uitgevoerd blijkt is de verbreding van de N209 een activiteit die een negatief effect heeft op de instandhouding van beschermde soorten.

Er zullen voor de werkzaamheden die nodig zijn voor het verbreden van de N209 ontheffingen zoals bedoeld in de Flora- en faunawet moeten worden verkregen. Het bovenstaande onderzoek geeft een beeld om welke soorten het kan gaan. In het kader van de aanlegvergunning zal nader ecologisch onderzoek moeten worden gedaan om te weten voor welke soorten een ontheffing moet worden aangevraagd.

## 7. Sociale veiligheid en leefbaarheid

Bij realisering van het bestemmingsplan dient uit het oogpunt van sociale veiligheid rekening te worden gehouden met:

1. Wegverkeer op secundaire wegen
  - verlichting, nabij bochten, kruispunten en de bebouwde kom
  - zichtbaarheid
  - kruisingen hoofdwegen
  - onderhoud
2. Fietsverkeer
  - goede zichtbaarheid vanuit de omgeving
  - kruisingen hoofdwegen (tunnels)
  - verlichting
  - onderhoud

Algemeen:

- vermijden van doorgaande onderbeplanting in groenstroken i.v.m. zichtbaarheid op maaiveldniveau;
- zorgvuldige vormgeving en duurzaam materiaalgebruik, ook op maaiveldniveau;





## 8. Handhaving

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de "kadernota handhaving dS+V" vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het werkerrein van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijkse besturen van de Rotterdamse deelgemeenten formeel onderschreven. In de nota wordt de wijze waarop het handhavingsbeleid wordt georganiseerd vastgelegd. Zo is onder andere een Handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt. Voorts heeft het college een beleid ingezet dat is gericht op programmatisch handhaven (bijvoorbeeld horeca, kinderdagverblijven, verblijfsinrichtingen). Hierbij ligt de prioriteit bij veiligheid.

Uiteraard zal altijd worden gereageerd op klachten van omwonenden. Doordat illegale situaties, die reeds in strijd waren met het bestemmingsplan, worden uitgezonderd van het overgangsrecht, bestaat, op grond van jurisprudentie, ook na langere tijd nog de mogelijkheid om handhavend op te treden indien een situatie aan het licht komt die redelijkerwijs niet eerder bekend kon zijn. Per geval zal door het bevoegd bestuursorgaan een zorgvuldige belangenafweging worden gemaakt.

Doordat praktisch het gehele plangebied wordt herontwikkeld worden eventueel in het verleden ontstane illegale situaties door de ontwikkeling opgeheven.



## **9. Financiële uitvoerbaarheid**

De provincie Zuid-Holland is voornemens de N209 te verbeteren en de N470 aan te leggen met als doel om de verkeersafwikkeling te verbeteren, mede i.v.m. de ontwikkeling van woningbouw in de noordrand van het Rijnmondgebied. De provincie en de stadsregio Rotterdam zullen gezamenlijk de kosten voortvloeiend uit dit project dragen. De provincie Zuid-Holland heeft een reservering opgenomen voor dit project in de Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2006-2010. Voorts heeft de stadsregio Rotterdam in de Regionale Investeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2006-2010 voor wat betreft dit project haar bijdrage opgenomen. Voor de gemeente Rotterdam heeft dit bestemmingsplan door de financiële dekking vanuit de Stadsregio en de provincie dan ook geen financiële consequenties.



## **10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

P.M.



## **II VOORSCHRIFTEN**



## **INHOUDSOPGAVE VOORSCHRIFTEN**

Voorschriften bestemmingsplan "Doenkade – N209 I"

### **Algemene en technische bepalingen**

Artikel 1 - Begripsbepalingen

### **Bestemmingsbepalingen**

Artikel 2 - Verkeersweg  
Artikel 3 - Verblijfsgebied  
Artikel 4 - Groen  
Artikel 5 - Water  
Artikel 6 - Archeologisch waardevol gebied

### **Aanvullende bepalingen**

Artikel 7 - Algemene vrijstelling  
Artikel 8 - Gebruik  
Artikel 9 - Overgangsbepaling  
Artikel 10 - Strafbepaling  
Artikel 11 - Naamgeving

## **Algemene en technische bepalingen**

### **Artikel 1 - Begripsbepalingen**

#### Archeologisch deskundige

Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

#### Bebouwing

Een of meer gebouwen en/of andere bouwwerken.

#### Bestemmingsgrens

Een als zodanig verklaarde lijn op de plankaart die de grens vormt van een bepaalde bestemming.

#### Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

#### Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

#### Milieudeskundige

De Milieudienst Rijnmond (DCMR) of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

#### Parkeerplaatsen

Ongebouwde parkeervoorzieningen.

#### Parkeervoorzieningen

Parkeergelegenheid ter voorziening in de behoefte aan ruimte voor het parkeren en stallen van motorvoertuigen en (brom)fietsen, alsmede de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen.

## **Bestemmingsbepalingen**

### **Artikel 2 - Verkeersweg**

1. De gronden, aangewezen voor "verkeersweg", zijn bestemd voor:
  - a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen met bovenleidingen, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken als viaducten, bruggen, duikers;
  - b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;
  - c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
  - d. openbare nutsvoorzieningen;
  - e. geluidswerende voorzieningen;
  - f. de bestemmingen "archeologisch waardevol gebied", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:
  - a. de in het eerste lid bedoelde kunstwerken mogen niet hoger dan 20 meter zijn;
  - b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals portalen ten behoeve van de bewegwijzering, straatmeubilair, verfraaiingselementen, reclame-inrichtingen, al dan niet ondergrondse afvalcontainers, openbare nutsvoorzieningen, geluidsschermen en andere voorzieningen ter beperking van geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer mogen niet hoger dan 20 meter zijn;
  - c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard zoals een brug, een duiker.
3. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder f, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

### **Artikel 3 - Verblijfsgebied**

1. De gronden, aangewezen voor "verblijfsgebied", zijn bestemd voor:
  - a. verkeers- en verblijfsruimte, te weten:
    - voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen;
    - voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen;
  - b. groenvoorzieningen, waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
  - c. openbare nutsvoorzieningen;
  - d. de bestemmingen "archeologisch waardevol gebied", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:
  - a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, verfraaiingselementen, speelelementen, fietsbergingen, reclame-inrichtingen, al dan niet ondergrondse afvalcontainers, openbare nutsvoorzieningen; deze bouwwerken mogen niet hoger dan 20 meter zijn;
  - b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard zoals een brug, een duiker.
3. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder d, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

### **Artikel 4 - Groen**

1. De gronden, aangewezen voor "groen", zijn bestemd voor:
  - a. park, plantsoen, openbare nutsvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen, speelgelegenheden,

- ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- b. geluidswerende voorzieningen;
  - c. de bestemmingen "archeologisch waardevol gebied", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:
- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, verfraaiingselementen, speelelementen, al dan niet ondergrondse afvalcontainers, openbare nutsvoorzieningen; deze bouwwerken mogen niet hoger dan 20 meter zijn;
  - b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard zoals een brug, een duiker;
  - c. geluidsschermen ter beperking van de geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer.
3. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder c, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

#### **Artikel 5 - Water**

1. De gronden, aangewezen voor "water", zijn bestemd voor:
- a. waterlopen en verkeersdoeleinden te water, met de daarbij behorende voorzieningen zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
  - b. de bestemmingen, "archeologisch waardevol gebied", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:
- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige en/of recreatieve aard zoals een brug, een duiker, een steiger, een vlonder;
  - b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de geleiding van het verkeer te water, zoals lichtopstanden en bakens.
3. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

#### **Artikel 6 - Archeologisch waardevol gebied**

1. De gronden aangewezen voor "archeologisch waardevol gebied", zijn bestemd voor:
- a. behoud van de aan grond eigen zijnde archeologische waarden;
  - b. alle overige bestemmingen, voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden is uitsluitend bebouwing toegestaan, voor zover geen bouwwerkzaamheden (waaronder begrepen: heien en het slaan van damwanden) dienen te worden verricht die dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld en tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m<sup>2</sup> beslaan.

##### *Vrijstelling*

3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het tweede lid voor het bouwen van krachtens het eerste lid onder b toegestane bebouwing mits de archeologische waarden niet worden geschaad.

Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de bouwvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de archeologisch deskundige te overleggen.

Aan een vrijstelling kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere op archeologisch gebied deskundige.

#### *Aanlegvergunning*

4. Binnen het op de plankaart als archeologisch waardevol gebied aangegeven gebied (met uitzondering van bestaande weg- en leidingcunetten) is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders graafwerkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m<sup>2</sup> beslaan.

Een aanlegvergunning geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingsplan.

Een aanlegvergunning wordt verleend indien daardoor de aanwezige archeologische waarden van de gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast. Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de archeologisch deskundige te overleggen.

Aan een aanlegvergunning kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
  - b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
  - c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door de archeologisch deskundige.
5. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

## **Aanvullende bepalingen**

### **Artikel 7 - Algemene vrijstelling**

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de desbetreffende bepalingen van dit bestemmingsplan:

#### *Kleine bouwwerken*

- a. voor de bouw van - niet voor bewoning bestemde - kleine bouwwerken van openbaar nut, zoals telefooncellen, wachthuisjes voor verkeersdiensten, transformatorgebouwtjes, verdeelkasten, gasdrukregel- en meetstations, gemaalgebouwtjes, met dien verstande, dat de inhoud van een bouwwerk, als hier bedoeld, niet meer mag bedragen dan 60 m<sup>3</sup>;

#### *Begrenzing weg(profiel), bouwblok, terrein*

- b. indien op ondergeschikte punten een geringe afwijking in de begrenzing, het beloop of het profiel van een weg, de ligging of de vorm van een bouwblok of een terrein c.q. waterloop of de hoogte van een bouwwerk in het belang van het te verwachten verkeer, de volkshuisvesting en/of een behoorlijke bebouwing c.q. inrichting noodzakelijk is, dan wel de noodzaak daartoe bij uitzetting van het plan op het terrein blijkt, met dien verstande dat hierdoor de bestemmingsgrens niet wordt overschreden.

### **Artikel 8 - Gebruik**

1. Het is verboden de in dit bestemmingsplan gelegen onbebouwde gronden en de in het plan gelegen bouwwerken geheel of gedeeltelijk te gebruiken, te laten gebruiken of in gebruik te geven, op een wijze of tot een doel, strijdig met de daaraan in het plan gegeven bestemming(en) en/of het volgens de voorschriften uitsluitend toegestane gebruik, dan wel met de uit deze voorschriften voortvloeiende aard van de bebouwing.

#### *Vrijstelling*

2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, indien strikte toepassing van dit voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

### **Artikel 9 - Overgangsbepaling**

#### *Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik*

2. Het ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingsplan bestaande gebruik van onbebouwde gronden en van bouwwerken, dat in strijd is met dit bestemmingsplan, mag worden voortgezet en zodanig worden gewijzigd, dat het in dezelfde als wel in mindere mate strijdigheid met dit bestemmingsplan oplevert.

#### *Uitzonderingen op het overgangsrecht*

3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan, doch zijn gebouwd in strijd met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat bestemmingsplan.
4. Het tweede lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat bestemmingsplan.

**Artikel 10 - Strafbepaling**

Overtreding van het bepaalde in artikel 6 vierde lid, of artikel 8 eerste lid, wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

**Artikel 11 - Naamgeving**

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de naam "Voorschriften bestemmingsplan Doenkade – N209 I".

## **II BIJLAGEN**



## **INHOUDSOPGAVE BIJLAGEN**

- Besluit Hogere Waarde PM

## **IV KAARTEN**

## **Inhoudsopgave Kaarten**

- Bestemmingsplankaart d.d 18-06-2007

