

VOORONTWERP
BESTEMMINGSPLAN

VERBREDING N209 – DOENKADE LANSINGERLAND

september 2008



Gemeente Rotterdam
dS+V

VOORONTWERP
BESTEMMINGSPLAN

VERBREDING N209 – DOENKADE LANSINGERLAND

Opgesteld door:

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

Vastgesteld d.d.:

Goedgekeurd d.d.:

september 2008

INHOUD

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

I TOELICHTING

INHOUDOPGAVE

1. Inleiding	11
1.1. Aanleiding	11
1.2. Ligging en begrenzing	11
2. Beleid	13
2.1. Vigerende bestemmingsplannen	13
2.2. Beleidskader	13
2.2.1 Europees beleid	13
2.2.2 Rijksbeleid	13
2.2.3 Provinciaal beleid	14
3. Beschrijving van het plangebied	15
3.1. Archeologie	15
3.1.1 Beleidskader	15
3.1.2 Bewoningsgeschiedenis	15
3.1.3 Archeologische potentie	15
3.1.4 Aanbevelingen	15
3.2. Geschiedenis	15
3.2.1 Ontstaansgeschiedenis	15
3.2.2 Cultuurhistorie	16
3.2.3 Geschiedenis van het project	16
3.3. Huidig gebruik	17
3.3.1 Infrastructuur	17
3.3.2 Fietsverkeer	18
3.3.3 Hulpdiensten	18
3.3.4 Verkeersveiligheid	19
3.3.5 Ontsluiting omliggend gebied	19
4. Planbeschrijving	21
4.1. Algemeen	21
4.2. Nut en noodzaak	21
4.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen	21
4.2.2 Ontwikkelingen in de infrastructuur	21
4.2.3 Intensiteiten	22
4.2.4 Fietsverkeer	22
4.2.5 Hulpdiensten	23
4.2.6 Verkeersveiligheid	23
4.2.7 Rijksweg 13/16	23
4.2.8 Conclusie	24
4.3. Inpassing	24
4.3.1 Algemeen	24
4.3.2 Verbreding Doenkade	24
5. Water	27
5.1. Beleidskader	27
5.2. Samenwerking met de waterbeheerder	27
5.3. Kenmerken watersysteem	27
5.4. Wateropgave	27

6. Milieu	29
6.1. Milieu effectrapportage	29
6.2. Geluid	29
6.2.1 Wegverkeer	29
6.2.2 Luchtvaart	30
6.3. Luchtkwaliteit	31
6.4. Bodem	32
6.5. Externe veiligheid	32
6.5.1 Transport gevaarlijke stoffen over weg	32
6.5.2 Luchtvaart	33
6.5.3 Leidingen	34
6.6. Flora en Fauna	34
7. Sociale veiligheid en leefbaarheid	37
8. Handhaving	39
9. Financiële uitvoerbaarheid	41
10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de noordrand van Rotterdam, ten noorden van Rotterdam Airport, ligt de N209 Doenkade. De Doenkade maakt onderdeel uit van de provinciale weg N209. De N209 vormt onder andere een noord-zuidverbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam en de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk.

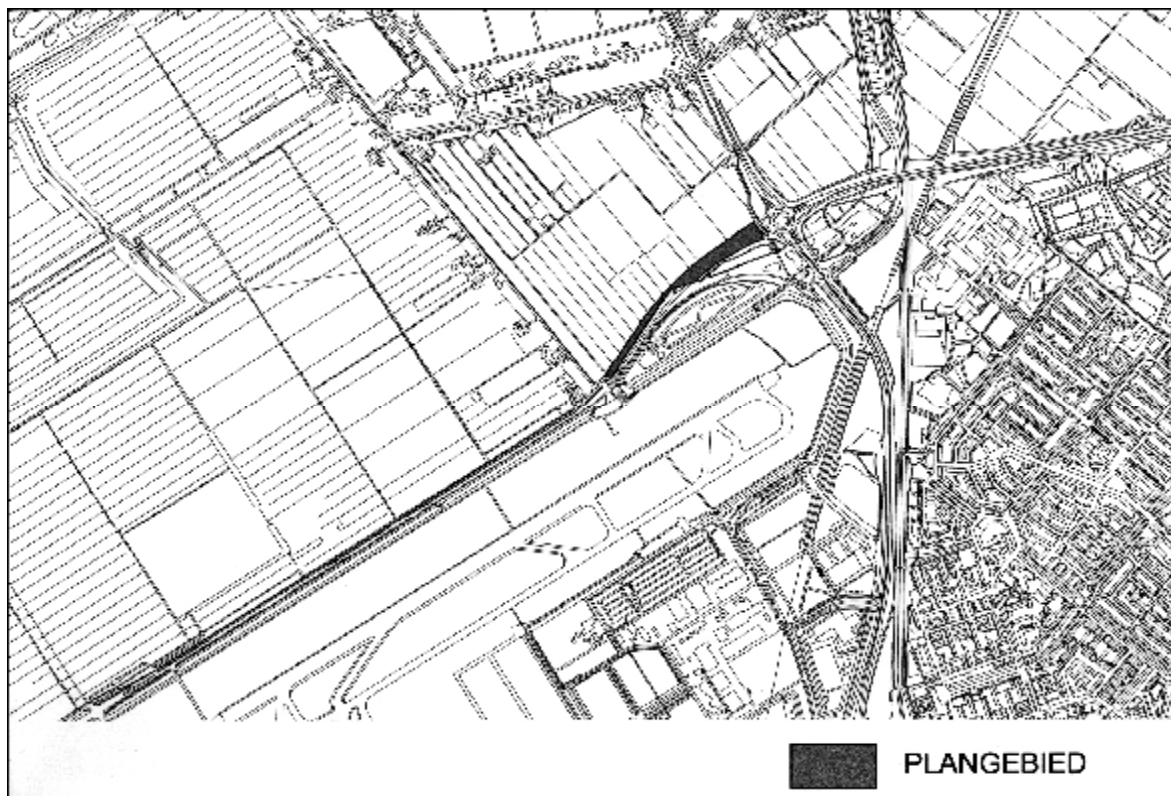
De laatste jaren is de hoeveelheid verkeer op de N209 sterk toegenomen, onder andere als gevolg van grootschalige woningbouw in de gemeente Lansingerland. Voor de toekomst wordt ook nog een sterke groei van het verkeer verwacht. Door de grote verkeersdrukte tussen Zoetermeer en Rotterdam en door de grote ruimtelijke ontwikkelingen zal de provinciale weg N209, ondanks de aanleg van de N470 (de nieuwe verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam), overbelast worden.

Omdat de capaciteit van de knoop met de A13 in de huidige situatie reeds ontoereikend is voor een goede verkeersafwikkeling, zal het extra verkeer niet kunnen worden verwerkt. Ook de Doenkade zelf zal de geprognosticeerde verkeersstromen niet goed kunnen afwikkelen. Het gevolg is dat binnen afzienbare tijd een ernstig knelpunt in de verkeersafwikkeling ontstaat. Ook de doorstroming op de N470 raakt daardoor in het geding en de leefbaarheid in Overschie komt als gevolg van sluipverkeer verder onder druk te staan.

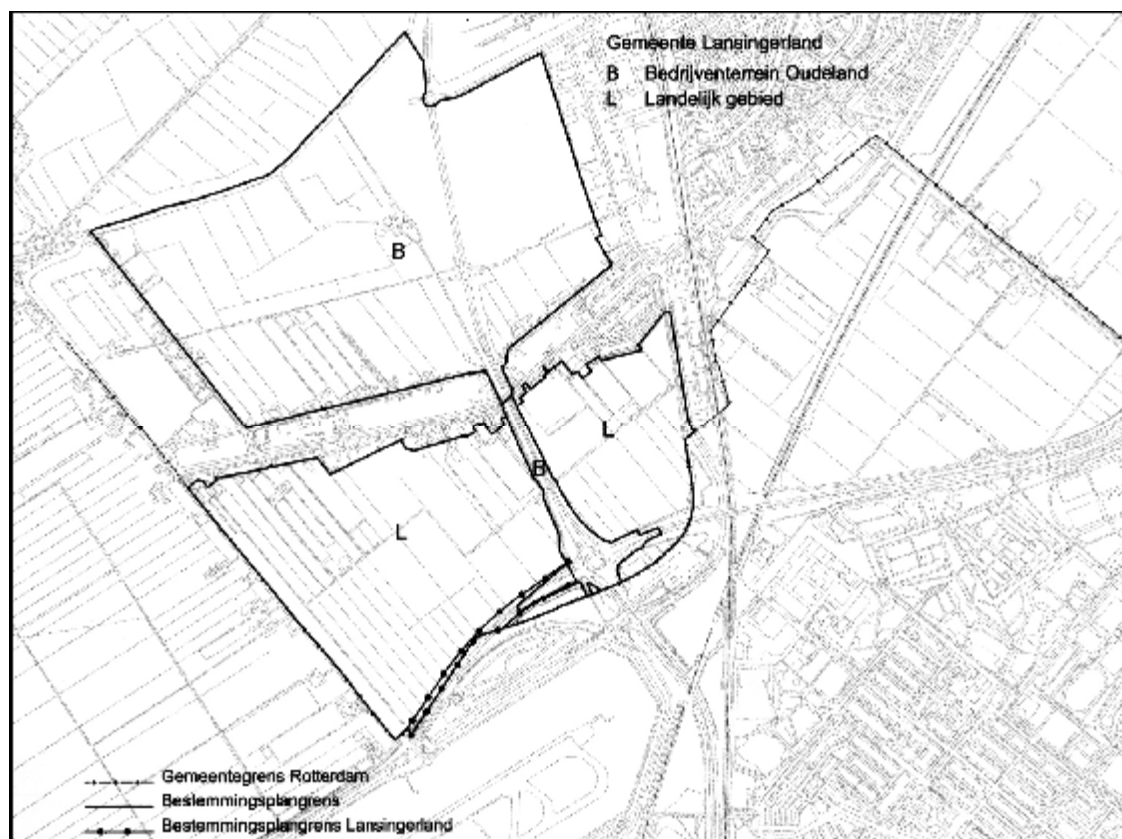
De provincie Zuid-Holland is voornemens de N209 te verbreden tussen de Vliegveldweg en de G.K. van Hogendorpweg en een reconstructie van de knoop A13 - N209 te realiseren. De projecten zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2006-2010 en bevindt zich in de planstudiefase.

1.2 Ligging en begrenzing

Het bestemmingsplangebied behelst uitsluitend het gedeelte van de verbreding van de Doenkade binnen de gemeente Lansingerland. Dat is uitsluitend de verbreding tussen de gemeentegrens met Rotterdam tot aan de G.K. van Hogendorpweg.



Ligging en begrenzing plangebied



Vigerende plannen

2. Beleid

2.1 Vigerende bestemmingsplannen

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

- Landelijk Gebied. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 21 augustus 1978, gedeeltelijk goedgekeurd door op 30 oktober 1979 en gedeeltelijk goedgekeurd door de Kroon op 14 april 1983. Bij de eerste herziening van het Landelijk gebied is het bestemmingsplan gerepareerd. Dit is vastgesteld op 4 mei 1985, goedgekeurd op en onherroepelijk op 10 augustus 1988
- Bedrijventerrein Oudeland (N471) is vastgesteld op 31 januari 2002, goedkeuring door GS op 10 september 2002 en 24 september 2003 onherroepelijk.

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

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bestemd voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). De kern van het RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie en de gemeente Rotterdam werken samen aan een regionale ontwikkelingsstrategie in de vorm van een tienpuntenplan voor de regio, waarin plannen op het gebied van wonen, landschapsontwikkeling, cultuur, bedrijvigheid, recreatie en infrastructuur zijn opgenomen.

Eén van de punten is het investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten.

Bereikbaarheid is een voorwaarde voor iedere stedelijke ontwikkeling. Om die reden omvat de ontwikkelingsstrategie investeringen in openbaar vervoer en snelwegen, en zullen de zeven best bereikbare plekken (knooppunten) een intensieve stedelijke ontwikkeling doormaken.

In het bijborende uitvoeringsprogramma bij het RR2020 zijn de verbreding van de Doenkade en de capaciteitsuitbreiding van de knoop genoemd.

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 2002-2020 (vastgesteld) sluit aan bij de Nota Mobiliteit; een beheerste groei van de mobiliteit, waarbij de wensen van de mobilist het uitgangspunt zijn zonder afbreuk te doen aan leefbaarheid en verkeersveiligheid, gerealiseerd tegen aanvaardbare kosten. In het PVVP 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".

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

Op 17 december 2003 heeft de regioraad het nieuwe Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020 (RVVP) voor de Stadsregio Rotterdam vastgesteld. Het motto van het RVVP is: Mobiliteit mág, maar binnen grenzen van schaarste aan ruimte, milieu, veiligheid en geld.

De N209, waaronder de Doenkade, is in het RVVP aangewezen als zogenaamde subregionale weg. Subregionale wegen zijn bedoeld voor verplaatsingen over een afstand van 3 tot 10 kilometer (daarna moet een regionale of randstedelijke weg zijn bereikt) en hebben geen functie voor doorgaand regionaal verkeer.

Wanneer de feitelijke kwaliteit op het regionale en subregionale wegennet lager is dan de in het RVVP gestelde kwaliteitseis, heeft de stadsregio in principe een inspanningsverplichting. Hiervoor komen volgens het deel 2 (Uitvoeringsprogramma) van het RVVP tot het jaar 2020 een aantal wegprojecten naar voren, waaronder aanpak van de N209 Rotterdam - Bleiswijk.

3. Beschrijving van het plangebied

3.1 Archeologie

3.1.1 Beleidskader

De gemeente Lansingerland werkt momenteel in nauwe samenwerking met de provincie Zuid-Holland aan een gemeentelijk archeologiebeleid. Het betreffende beleid zal een tijdige en volwaardige inbreng van archeologisch belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

3.1.2 Bewoningsgeschiedenis

In de omgeving van het bestemmingsplangebied is in de 18de en 19^{de} eeuw op grote schaal veen gewonnen. In de 19^{de} eeuw werden de veenplassen drooggemaakt. Ten gevolge van de veenwinningsactiviteiten bevinden de oudere afzettingen zich in de omgeving van het plangebied nu direct onder de oppervlakte. Het gaat om geulafzettingen van Calais-ouderdom, waarop en -langs resten uit de Steentijd (6500-2000) en vroege Bronstijd (2000-1700 voor Christus) te verwachten zijn. In de diepere ondergrond bevinden zich nog oudere met zand opgevulde geulen (Afzettingen van Gorkum) waarop en -langs zich bewoningssporen uit de Mesolithicum (9000-5300 voor Christus) kunnen bevinden. Ook bevindt zich in de directe omgeving donkzand in de ondergrond. Een donk is een rivierduin die aan het einde van de laatste ijstijd is gevormd. Deze wat hoger gelegen plaatsen in het landschap zijn aan het einde van het Mesolithicum en het Neolithicum (7000-2000 voor Christus) veelvuldig als woonplaats benut.

Een belangrijk landschappelijk element uit de Middeleeuwen vormt de Doenkade, de waterscheiding tussen Schieland en Delfland. De Doenkade sloot mogelijk aan op de oudste dam in de Schie, net ten noorden van Overschie.

3.1.3 Archeologische potentie

In het bestemmingsplangebied zijn prehistorische bewoningssporen te verwachten ter hoogte van de diepere en ondiepere geul-afzettingen en op en aan de flanken van de eventueel aanwezige donken. Van de voormalige veenkade -de Doenkade- zal binnen het plangebied niet veel meer aanwezig zijn, vanwege de aanleg van de huidige N209.

3.1.4 Aanbevelingen

Voor het hele plangebied geldt dat uitsluitend voor zeer diepe ingrepen in de bodem (dieper dan 6,5 meter beneden NAP) met een oppervlak groter dan 200 vierkante meter een aanlegvergunning en ontheffing vereist zijn.

3.2 Geschiedenis

3.2.1 Ontstaansgeschiedenis

De ondergrond van het landschap van het studiegebied is gevormd door de wisselwerking van de krachten van de Maas, de Noordzee en veenvorming in het achterland. In dit dynamische proces ontstond een ondergrond die bestaat uit zeeklei op veen en veen, waar krekten doorheen stroomden. Door de ligging nabij de Maas(monding) en de Noordzee kent het gebied een bewoningsgeschiedenis die ver terug gaat.

Relevant voor het beschrijven van het landschap is echter de bewoningsgeschiedenis vanaf de Middeleeuwen. De kolonisatie van het deltalandschap door middel van ontginning en bedijking werd in de 12de en 13de eeuw ter hand genomen. De ontginning bestond uit het op regelmatige afstand graven van sloten, die voor de drainage van de zeeklei en het veen zorgen. Om de enorme hoeveelheden water uit het veenpakket te kunnen afvoeren waren de oude krekten en veenstromen nauwelijks voldoende. Daarom werden vanuit het achterland een groot aantal ontwateringskanalen gegraven die het water naar de Maas moesten afvoeren. Het belangrijkste kanaal is de Delftse Schie die niet alleen een afwaterende functie had maar ook een belangrijke transportfunctie voor Rotterdam, Delft en Den Haag.

De ontginning van het land zorgde voor inklinking en daarmee een daling van de bodem. Dit had een tweeledig gevolg; de kleiige krekten en kreekruigten kwamen steeds hoger in het landschap te liggen (ontstaan van een inversielandschap) en bedijking werd noodzakelijk.

De toenemende wateroverlast leidde tot een waardedaling van de grond, wat samen met de toenemende vraag naar turf leidde tot de vervening van een aantal gebieden. De vervening ging ook onder de waterspiegel verder waardoor grote veenplassen ontstonden.

Door het gevaar van het afslaan van de meeroevers werd in de achttiende eeuw begonnen met het droogmalen van een aantal polders. De veenplassen werden bedijkt waarna het water er uitgepompt werd. De Doenkade, die oorspronkelijk een lage veendijk was, werd zo'n ringdijk rond een voormalige veenplas die drooggemalen werd.

In 1786 werd Polder Zestienhoven-Oudendijk drooggemaakt in 1793 gevolgd door de oude droogmakerij Schieveen. Het landschap dat hierbij ontstond was een zeer sterk geometrisch patroon van sloten omgeven door een ringdijk. De Doenkade heeft sinds 1282 een juridische betekenis als grens tussen twee Hoogheemraadschappen. Ongeveer vanaf die tijd heeft het ook een waterhuishoudkundige functie. Een verkeersfunctie heeft deze dijk pas sinds 1787.

3.2.2 Cultuurhistorie

Landschappelijk-cultuurhistorisch is met name de opbouw van de polder kenmerkend voor Polder Schieveen. De oorspronkelijke verkavelingsstructuur van de droogmakerij is nog bijna geheel intact en wordt als zeer waardevol aangemerkt. Door de gefaseerde aanleg van Polder Schieveen zijn er veel kaden. De kaden en ook het watersysteem van vaarten, tochten en sloten versterken deze verkaveling en worden eveneens als zeer waardevol aangemerkt. Enkele gebouwen en werken komen in aanmerking voor een monumentenstatus. De beplanting bij de oorspronkelijke boerderijen of molens is eveneens waardevol.

De Doenkade is niet beoordeeld als een element met hoge waarde. Dit komt door de geringe gaafheid van het element.

De Doenkade is een belangrijk landschappelijk element uit de Middeleeuwen; de waterscheiding die dateert uit de 12e eeuw tussen Schieland en Delfland. De Doenkade sloot mogelijk aan op de oudste dam in de Schie, net ten noorden van Overschie. Waarschijnlijk gaat het om een veenrestant met daarop een kade ("dijkje") van hooguit 1m hoog. Deze kade zou moeten liggen in het tracé van de huidige Doenkade, ergens tussen de twee nu bestaande sloten ter weerszijden van de weg.

3.2.3 Geschiedenis van het project

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

Capaciteitsvergroting N209 Doenkade

Begin 2005 is in overleg tussen de provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam en Rijkswaterstaat besloten een verkenningstudie uit te laten voeren naar de mogelijkheden om de capaciteit van de N209 Doenkade (tussen Vliegvelddweg en N471 G.K. van Hogendorpweg) te vergroten.

In de verkenningstudie is gekeken hoe de Doenkade nu verbreed kan worden, waarbij ruimtelijk zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de (eventuele) komst van Rijksweg 13/16. Hierbij moet worden gedacht aan een latere ombouw van de (verbrede) Doenkade tot een van de rijbanen van Rijksweg 13/16. De verkenningstudie is in januari 2006 door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Knoop A13-N209

Voor de knoop A13-N209 heeft de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting (dS+V) van de gemeente Rotterdam in opdracht van de Stadsregio Rotterdam een verkenning uitgevoerd naar mogelijkheden voor capaciteitsvergroting. Deze verkenning is in samenwerking met Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland uitgevoerd en in 2004 opgeleverd.

Uit de verkenning is naar voren gekomen dat de capaciteit van de knoop niet meer volstaat en een reconstructie noodzakelijk is. De voorgestelde reconstructie bestaat uit een capaciteitsvergroting van de N209 door de realisatie van 2 nieuwe viaducten (een nieuw autoviaduct aan de noordzijde van het bestaande viaduct en een nieuw fietsviaduct aan de zuidzijde).

In een stuurgroep met vertegenwoordigers van Stadsregio Rotterdam, Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland zijn de resultaten van de verkenning begin 2005 bestuurlijk vastgesteld. Anders dan in de verkenning voorgesteld, is door de stuurgroep besloten om de geplande viaducten niet gefaseerd, maar in één keer aan te leggen. Tevens is besloten de vervolgfase, de planstudiefase, te starten, onder uitvoering van de provincie Zuid-Holland.

Mogelijke fasering van beide ingrepen

Omdat de twee projecten geografisch aan elkaar grenzen, is besloten de twee projecten in 1 planstudie op te nemen. Omwille van een eventuele faseringskeuze, om 1 van beide projecten eerder uit te voeren dan de ander, is besloten de twee projecten afzonderlijk in de planstudie zichtbaar te maken.

3.3 Huidig gebruik

3.3.1 Infrastructuur

De provinciale weg N209, die onder andere een verbinding vormt tussen de A12 en de A13 en langs Bleiswijk en Bergschenhoek voert, is in het RVVP aangeduid als subregionale wegverbinding. Het huidige gebruik van de weg sluit daarbij aan. De Doenkade betreft het westelijk deel van de N209, begrensd door de Doenbrug over het Schiekanaal en het kruispunt met de Ankie Verbeek-Ohrlaan en Zestienhovenweg in het oosten.

De voorgenomen capaciteitsvergroting betreft het deel van de Doenkade tussen de Doenbrug en het Doenkadeplein (het turboverkeersplein dat de Doenkade met de N471 verbindt).

De Doenkade tussen de Vliegveldweg en Oude Bovendijk is momenteel uitgerust met 1 rijstrook per rijrichting, kent een maximumsnelheid van 80 km/u en heeft een klassieke vormgeving (onderbroken middenstreep). Tussen de Oude Bovendijk en het Doenkadeplein kent de Doenkade een overrijdbare rijrichtingscheiding (dubbele doorgetrokken middenstreep).

Op het Doenkadeviaduct liggen twee met verkeerslichten geregelde kruispunten. Oostelijk daarvan kruist de Doenkade met de Vliegveldweg en Schieveensedijk. Dit kruispunt is eveneens uitgerust met verkeersregelininstallatie (VRI). Nog verder oostwaarts is er de kruising met de Oude Bovendijk en tot slot het Doenkadeplein (een turborotonde, uitgerust met verkeerslichten).



Doenkadeplein

Recentelijk hebben zich in de directe omgeving van het plangebied diverse infrastructurele ontwikkelingen voorgedaan. Zo is in juli 2006 het Doenkadeplein in gebruik genomen. Een maand later is het gedeelte van de N471 tussen het Doenkadeplein en de rotonde Oudelandselaan opengesteld. Verder zijn door deelgemeente Overschie in samenwerking met gemeenten in Midden-Delfland maatregelen genomen op onder andere de Schieveensedijk en Rijksstraatweg om het sluipverkeer op het onderliggend wegennet tegen te gaan / te ontmoedigen.

3.3.2 Fietsverkeer

In en om het plangebied zijn diverse fietsverbindingen gelegen. Ten oosten van de Oude Bovendijk kunnen fietsers gebruik maken van de Landscheidingweg. Deze parallelweg loopt ten zuiden van de Doenkade en sluit aan op de fietsinfrastructuur rondom het Doenkadeplein. Vanaf de Oude Bovendijk tot aan de Vliegveldweg liggen langs de Doenkade aan weerszijde smalle, vrijliggende fietspaden. Aan beide zijden is er fietsverkeer in beide richtingen mogelijk. Vanaf de Vliegveldweg tot voorbij het viaduct over de A13 is er een vrijliggende fietsvoorziening aan de zuidzijde van de N209. Vanaf de Doenkade loopt langs de Vliegveldweg aan de westkant ook een vrijliggende fietsvoorziening die geschikt is voor verkeer in beide richtingen. De Oude Bovendijk en de Schieveensedijk zijn vanaf de Doenkade eveneens toegankelijk voor fietsers, maar daar ontbreken fietspaden.

Fietsers kunnen op een aantal punten de Doenkade kruisen. Ter hoogte van de Oude Bovendijk / Landscheidingweg, en bij de kruising van de Vliegveldweg, Doenkade en Schieveensedijk kan dit gelijkvloers. Daarnaast biedt een tunneltje ten westen van de kruising Vliegveldweg – Doenkade – Schieveensedijk ook de mogelijkheid om de Doenkade ongelijkvloers te kruisen. Dit tunneltje wordt gebruikt door zowel auto-, landbouw- als fietsverkeer. Aan de andere kant van het plangebied, bij het Doenkadeplein, is er sinds 2006 ook een mogelijkheid gekomen.

3.3.3 Hulpdiensten

Voor de luchthaven is door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) de Alarmregeling Rotterdam Airport opgesteld. Hierin staat beschreven wie wat doet bij (dreigende) incidenten en calamiteiten. Aansluitend op de Doenkade zijn 5 hekken (nr. 4 t/m 8) via welke hulpverleners in het geval van een calamiteit vanaf de openbare weg toegang kunnen krijgen tot het vliegveld. Daarnaast kan de Doenkade, zoals beschreven in de Alarmregeling Rotterdam Airport, worden afgesloten om zo hulpdiensten vrijbaan te geven.



Hekken naar vliegveld

3.3.4 Verkeersveiligheid

Tussen de kruispunten met de Vliegveldweg en Oude Bovendijk bestaat de Doenkade uit een rechtstand, waardoor hoge snelheden gehaald kunnen worden. Om de snelheid op de kruispunten met de Vliegveldweg en Oude Bovendijk te handhaven zijn beide kruispunten uitgerust met drempels voor het kruispunt. Bij beide kruispunten steken fietsers gelijkvloers over (bij de Vliegveldweg gaan fietsers mee in de verkeersregeling).

Het blijkt dat in de periode 2002 t/m 2005 in totaal 59 ongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan 32 (54% van het totaal) op kruispunten (waarvan de helft op de kruispunten in de knoop van de A13). In de betreffende periode vond 1 dodelijk ongeval plaats en 15 letselongevallen. Het merendeel van alle ongevallen (73%) betrof ongevallen met uitsluitend materiële schade.

De toedracht van de ongevallen is zeer divers. Uit de ongevallenregistratie blijkt dat vaak voorkomende toedrachten het onvoldoende afstand houden, rood licht negatie en het niet verlenen van voorrang zijn.

Subjectieve verkeersveiligheid betreft het gevoel van deelnemers in het verkeer. Naar verwachting voelen met name fietsers die zich via de naast de Doenkade gelegen fietspaden verplaatsen, zich relatief onveilig. De fietspaden zijn erg dicht op de weg gelegen. Ook het oversteken van de Doenkade wordt door fietsers naar verwachting als onveilig ervaren. Bij het kruispunt Oude Bovendijk passeren auto's met grote snelheid het kruispuntvlak.

Door de klassieke vormgeving van de Doenkade is het mogelijk dat ook automobilisten zich relatief onveilig voelen. De tweestrooksweg staat het toe dat voertuigen elkaar rakelings passeren met een groot snelheidsverschil. Het is daarbij ook toegestaan om voertuigen in te halen met gebruik van de strook voor tegemoetkomend verkeer. Er is een relatief grote kans op frontale conflicten, met ernstige verwondingen of dodelijke afloop tot gevolg.

3.3.5 Ontsluiting omliggend gebied

Het kruispunt Oude Bovendijk heeft een ontsluitende functie voor de langs de Oude Bovendijk gelegen woningen en landbouwbedrijven. Ook de woningen en de wielerveden langs de Landscheiding zijn via dit kruispunt ontsloten.

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. Voor de toekomst wordt een sterke groei van het verkeer verwacht. Omdat de capaciteit van de knoop met de A13 in de huidige situatie reeds ontoereikend is voor een goede verkeersafwikkeling, zal het extra verkeer niet kunnen worden verwerkt. Ook de Doenkade zelf zal de geprognosticeerde verkeersstromen niet goed kunnen afwikkelen. 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.

4.2 Nut en noodzaak

4.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

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). Dit ligt aan de noordoost zijde van de Knoop A13 - N209, direct noordelijk van de huidige Doenkade. In dit gebied moet een combinatie van natuur en bedrijven worden gevestigd, waardoor een hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven wordt gecreëerd. Het gaat daarbij om maximaal 23,5 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein met maximaal 600.000 m² b.v.o. bedrijven en minstens 200 ha goed toegankelijk natuurterrein. Het businesspark krijgt 2 aansluitingen op de Doenkade. Eén ontsluitingsweg wordt gerealiseerd in het verlengde van de Vliegvelddweg en takt aan op het bestaande kruispunt met de Doenkade. De andere hoofdontsluiting van het businesspark wordt gerealiseerd middels een nieuw kruispunt in de Doenkade, midden tussen de Vliegvelddweg en Oude Bovendijk.

In de polder Zestienhoven, die 2-3 km ten zuiden 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 (Laag en Midden Zestienhoven). Hoog Zestienhoven volgt later. 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 m² kantoorvloeroppervlak gerealiseerd. Het overgrote deel van deze ontwikkelingen moet in 2010 voltooid zijn. De ontsluiting van deze locaties zal via de 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 75 ha bedrijventerrein Oudeland bij Berkel en Rodenrijs.
- Realisatie bedrijventerrein Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid.

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.

In de omgeving van het plangebied wordt de komende jaren op diverse locaties geïnvesteerd in recreatie (veelal gecombineerd met natuurontwikkeling). Belangrijk is de ontwikkeling van de Vlinderstrik (100 hectare natuur- en recreatiegebied), waarmee een ecologisch/recreatieve verbinding in oost-west richting tussen het Rottemerengebied en Midden Delfland tot stand komt. Deze nieuwe ontwikkelingen zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving.

4.2.2 Ontwikkelingen in de infrastructuur

Op infrastructureel vlak staan er de komende jaren diverse ontwikkelingen op stapel in de omgeving van het plangebied.

Hieronder volgt een korte beschrijving van de (belangrijkste) infrastructurele ontwikkelingen in de directe omgeving waarmee bij de ontwikkeling van de verbreding van de Doenkade rekening wordt gehouden.

Aanleg N470

Tussen Delft, Zoetermeer en Rotterdam wordt momenteel de N470 aangelegd. De weg bestaat uit een west-, oost- en zuidtak. De zuidtak wordt onderdeel van de N471 en verbindt het Doenkadeplein met het Tolhekplein bij Pijnacker. Het deel van de zuidtak tussen Doenkadeplein en de rotonde Oudelelandselaan is sinds medio 2006 opengesteld. Openstelling van het overige deel van de route tussen Zoetermeer en Rotterdam is sinds juli 2007 een feit. De westtak is sinds april 2008 voor verkeer toegankelijk.

Bij de aanleg van zuidtak van de N470 (feitelijk de N471) zijn ruimtelijke reserveringen aangehouden die anticiperen op mogelijke uitbreiding van dit tracédeel in het geval zich in de toekomst ernstige doorstromingsproblemen voordoen.

In het RVVP is de N470 aangewezen als regionale verbindingsweg, met een functie voor doorgaand regionaal verkeer op de relatie Rotterdam-Zoetermeer. De N470 heeft daarnaast een functie voor de ontsluiting van de woonkernen en bedrijventerreinen van Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Pijnacker richting de A12, A13 en A20 (en de eventuele RW 13/16).

Reconstructies en capaciteitsuitbreiding N209 oostelijk van de Doenkade

De N209 oostelijk van de Doenkade wordt tot 2010 op de diverse plaatsen gereconstrueerd. Zo zal in 2008 de reconstructie en capaciteitsvergroting van de aansluiting met de A12 een feit zijn. Daarnaast wordt de Zestienhovenweg (N209 tussen Ankie Verbeek-Ohrlaan en Boterdorpseweg) verdubbeld tot 2x2 rijstroken. Voor dit wegdeel wordt momenteel een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan gemaakt.

Voor 2010 zullen ook op het middendeel van de N209, tussen Boterdorpseweg en de veiling in Bleiswijk, diverse kleinschalige aanpassingen zijn uitgevoerd. Dit met name met het oog op verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op kruispunten.

Aanleg A4 tussen Delft en Schiedam

In dit bestemmingsplan is er vanuit gegaan dat de A4 voor 2015 is gerealiseerd (en daardoor onderdeel uit maakt van deze ontwikkeling) in de vorm van een 2x2 autosnelweg zonder tolheffing.

Openbaar vervoer projecten

In de omgeving van het studiegebied vinden diverse openbaar vervoer projecten plaats. De Hoge SnelheidsLijn, RandstadRail en ZORO-bus (hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Berkel en Rodenrijs) zullen in 2010 in bedrijf zijn. Enkele jaren later zal het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Noordrand II/III-Alexander operationeel zijn.

4.2.3 Intensiteiten

Tussen 2004 en 2020 gaat het om verkeerstoenames van circa 30% op het Doenkadeviaduct tot meer dan 50% tussen de aansluiting met de A13 en de aansluiting met de N471 (Doenkadeplein).

Voornaamste oorzaken zijn de openstelling van de N470/N471 tussen Rotterdam en Zoetermeer, de ontwikkeling van woningbouw in de gemeente Lansingerland en de realisatie van businesspark Schieveen, dat twee aansluitingen krijgt op de Doenkade. Met name de realisatie van businesspark Schieveen en de toenemende bedrijvigheid bij Rotterdam Airport zorgen ervoor dat het vrachtverkeer procentueel veel sterker stijgt dan het personenverkeer.

Tussen 2004 en 2020 is sprake van meer dan een verdubbeling van de hoeveelheid vrachtverkeer op het Doenkadeviaduct, evenals tussen de knoop en het kruispunt Vliegveldweg/ontsluiting businesspark Schieveen. Tussen de beide ontsluitingswegen van businesspark Schieveen (tussen Vliegveldweg en Oude Bovendijk) is sprake van een bijna verdubbeling van het vrachtverkeer, voor een groot deel het gevolg van de activiteiten op het businesspark.

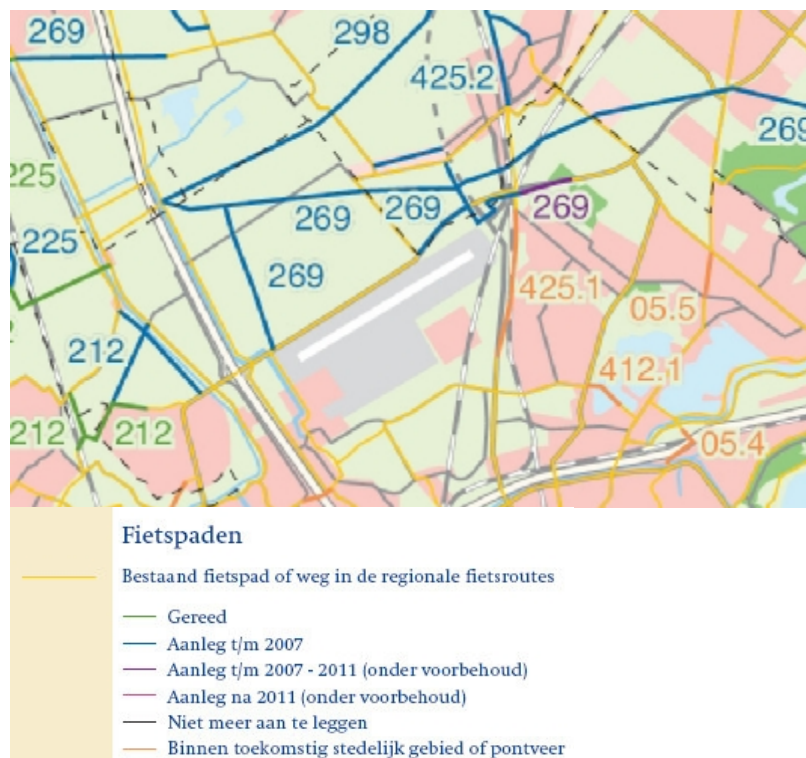
4.2.4 Fietsverkeer

In de omgeving van het plangebied is realisatie van diverse fietsverbindingen voorzien (utilitair en recreatief). Deze zijn onderdeel van het fietspad F269. Voor 2007 is de aanleg van de ontbrekende utilitaire schakel tussen de fietstunnel onder de G.K. van Hogendorpweg en het fietspad bovenop het HSL-viaduct voorzien.

Daardoor ontstaat een rechtstreekse fietsverbinding voor fietsers tussen Schiedam en Bergschenhoek, parallel aan de Doenkade (voorwaarde is dat ook de 'onder voorbehoud' aangegeven schakel, direct oostelijk van het HSL-viaduct, wordt gerealiseerd).

Daarnaast is voor 2007 aanleg van diverse recreatieve fietspaden, als onderdeel van fietspad F269, voorzien. Het recreatieve fietspad F269 verbindt Midden-Delfland, via de Vlinderstrik met het Rottemereengebied. Onderdeel van de verbinding zijn een fietstunnel onder de N470-Zuid en onder de Hofpleinlijn bij station Rodenrijs.

In het kader van de ontwikkeling van natuur- en businesspark Schieveen worden eveneens diverse fietsverbindingen aangelegd. Ze worden aangesloten op de fietsinfrastructuur in de omgeving. Als gevolg van de aanleg van de fietsverbindingen, zal het fietsverkeer langs de Doenkade toenemen.



Uitsnede van in 2006 geactualiseerde Plankaart behorend bij het Fietsplan Zuid-Holland

4.2.5 Hulpdiensten

Met de toenemende verkeersdruk en afnemende doorstroming op de N209 wordt het voor hulpverleners moeilijker om binnen de wettelijk gestelde tijd bij een melding aanwezig te zijn.

4.2.6 Verkeersveiligheid

De N209 in haar huidige vorm is niet geschikt om het verkeer in de toekomst veilig af te kunnen wikkelen. De geprognosticeerde verkeersgroei heeft tot gevolg dat het aantal ongevallen op de kruispunten en wegvakken van de Doenkade de komende jaren zal stijgen. De toenemende congestievorming vergroot de kans op kop-staart botsingen.

De geprognosticeerde verkeersgroei zal naar verwachting leiden tot een verdere afname van het gevoel van veiligheid.

4.2.7 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.

4.2.8 Conclusie

De laatste jaren is de hoeveelheid verkeer op de N209 sterk toegenomen, onder andere als gevolg van grootschalige woningbouw in gemeente Lansingerland. Voor de toekomst wordt voor de N209, en de Doenkade in het bijzonder, een sterke groei van het verkeer verwacht. Oorzaken voor de sterke verkeersgroei zijn bovenstaande ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in de infrastructuur.

Door deze verkeersgroei ontstaat er een slechte verkeersafwikkeling en neemt het gevoel van verkeersveiligheid af voor automobilisten en fietsers. Daarnaast komen hulpdiensten niet meer op tijd bij een melding. Een goede verkeersafwikkeling wordt bereikt door de Doenkade te verbreden tot 2 x 2 rijstroken. Dit biedt voldoende capaciteit om het verkeer in de toekomst (2020) vlot te verwerken.

4.3 Inpassing

4.3.1 Algemeen

Om in de toekomst op de N209 – Doenkade en het aansluitende wegennet de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te kunnen waarborgen en te zorgen dat de leefbaarheid in Overschie niet verder onder druk komt te staan is de provincie Zuid-Holland voornemens twee ingrepen te realiseren:

- een reconstructie van de knoop A13 – N209, inclusief aansluitenden wegen, toe- en afritten naar en van de A13, maar exclusief aanpassingen op de A13 zelf.
- de N209 te verbreden tussen de Vliegveldweg en de G.K. van Hogendorpweg

Uitsluitend de verbreding van de N209 tussen de gemeentegrens met Rotterdam tot aan de G.K. van Hogendorpweg is voor dit bestemmingsplan relevant.

4.3.2 Verbreding Doenkade

De Doenkade wordt verbreed aan de noordzijde met één rijbaan, zodanig dat een 2x2-dwarsprofiel met groene middenberm ontstaat. De huidige rijbaan van de Doenkade wordt daartoe heringericht en gaat in de nieuwe situatie functioneren als zuidbaan.

Door de verbreding komt het noordelijke fietspad te vervallen. Dit wordt vervangen door een nieuw fietspad (tussen het kruispunt met de Vliegveldweg en de fietstunnel onder de westtak van het Doenkadeplein). Ten zuiden van de Doenkade (tussen Vliegveldweg en Doenkadeplein) vinden geen ingrepen plaats.

Vanwege de verbreding moet de noordelijke watergang naar het noorden worden verlegd. Ter compensatie van het verharde oppervlak van de noordbaan zal de watergang daarbij extra breed worden uitgevoerd.

Aansluiting Schieveen

De komst van businesspark Schieveen heeft gevolgen voor de ontsluitingstructuur van bestemmingen aan de noordzijde van de Doenkade. Het businesspark zelf wordt in de toekomst via twee aansluitingen op de Doenkade (ter plaatse van de Vliegveldweg en vrijwel midden tussen de Vliegveldweg en Oude Bovendijk) aangesloten. De Oude Bovendijk krijgt mogelijk eveneens een aansluiting op de infrastructuur van het businesspark. Het kruispunt met de Oude Bovendijk vervalt mogelijk in de toekomst.

Dit heeft tot gevolg dat de ontsluiting van de langs de Oude Bovendijk gelegen woningen en percelen afneemt. Bestemmingsverkeer zal dan gebruik moeten maken via de aansluiting op de N471 en de wegenstructuur van Schieveen, die aansluit op het kruispunt met de Vliegveldweg.

Ook de Landscheiding wordt van de Doenkade afgesloten, dit met het oog op de verkeersveiligheid. Bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers van het wielercircuit en vliegtuigspotters) kan de Landscheiding bereiken via de rotonde zuidelijk van het Doenkadeplein.

Fietsverkeer

Het huidige fietspad aan de noordzijde van de Doenkade, tussen Vliegveldweg en Oude Bovendijk, komt te vervallen en wordt vervangen door een nieuw fietspad ten noorden van de verbrede Doenkade. Bij de verbreding op afstand betekent dit dat het fietspad nagenoeg tegen businesspark Schieveen komt te liggen. Het nieuwe pad krijgt een breedte van 3,5m, aanzienlijk breder dan het huidige fietspad, en kan in twee richtingen worden bereden.

Het fietspad wordt aan de oostzijde doorgetrokken tot aan de fietstunnel onder de westelijke tak van het Doenkadeplein, waardoor het voor fietsers niet langer noodzakelijk is om de N209 ter hoogte van de Oude Bovendijk gelijkvloers te kruisen (deze oversteekmogelijkheid komt als gevolg van de verbreding dan ook te vervallen).

Wonen en werken

De verbreding van de Doenkade leidt tot doorsnijding van kadastrale percelen langs de gehele noordzijde van de Doenkade en langs de Schieveensedijk nabij de Doenkade.

5. Water

5.1. Beleidskader Water

Rijksbeleid

Het rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de 4^e 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 Groen, Water en Milieu 2006 – 2010. In dit plan wordt het provinciaal beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. 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 het RR2020, het ruimtelijk plan voor de regio Rotterdam, staat deze vuistregel ook beschreven. Als nuancering wordt hier genoemd dat al naar gelang de stedenbouwkundige en waterhuishoudkundige toestand op de locatie het percentage kan wijzigen. Daarnaast wordt in het RR2020 aangehaakt bij de trits vasthouden – bergen – afvoeren. Om een goede waterkwaliteit te bevorderen dient volgens het RR2020 aangesloten te worden bij een andere trits uit het nationaal beleid, te weten de trits schoonhouden – scheiden – zuiveren.

5.2. Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Lansingerland 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 Delfland, de rioolbeheerder is de gemeente Lansingerland. Omdat water geen grote rol speelt in dit bestemmingsplan zal het overleg met het hoogheemraadschap plaatsvinden tijdens het vooroverleg.

5.3. Kenmerken watersysteem

De Doenkade ligt temidden van een drietal polders, waarvoor het een waterscheiding vormt. Aan de noordkant bevindt zich polder Schieveen. Ten oosten hiervan, aan de oostkant van de Oude Bovendijk, ligt polder Berkel. Beide polders vallen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. Dit bestemmingsplan ligt geheel in de polder Berkel. Ten zuiden van de Doenkade bevindt zich polder Zestienhoven, die in beheer is bij het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Vlak ten zuiden van het plangebied ligt de waterkering die de grens vormt tussen de Berkelse en Zestienhovense polders.

5.4. Wateropgave

Waterkwaliteit

Een van de uitgangspunten bij het ontwerp van de weg is dat geen significante veranderingen in het grond- en oppervlaktewaterregime mogen optreden. De richtlijnen waaraan het ontwerp moet voldoen zijn hierop gebaseerd. Theoretisch zal, door een toename van het oppervlak open water, meer verdamping optreden, met als gevolg een lagere grondwaterstand. Deze effecten zijn echter niet significant voor het totale watersysteem. Op het vlak van grondwaterkwaliteit zal in lichte mate een verslechtering optreden. Het Hoogheemraadschap van Delfland staat niet toe dat afstromend wegwater direct op het oppervlaktewater wordt geloosd, om verslechtering van de waterkwaliteit tegen te gaan.

Door middel van een bodempassage, bijvoorbeeld door water in de berm af te laten stromen, worden genoemde schadelijke stoffen afgevangen en komen zij niet in het oppervlaktewater terecht. Door voorgeschreven maatregelen als bijvoorbeeld een bermpassage zullen PAK's, zware metalen en olie worden afgevangen.

Waterkwantiteit

Om wateroverlast te voorkomen is het noodzakelijk dat binnen elk peilgebied voldoende waterberging aanwezig is. De benodigde hoeveelheid waterberging is afhankelijk van het gebruik van de grond. Voor stedelijk gebied hanteert het Hoogheemraadschap van Delfland de norm dat 325 m³ berging moet worden gerealiseerd per hectare stedelijk gebied. De extra berging, die nodig is als gevolg van de toename van het wegoppervlak wordt gezocht in de aanleg van nieuwe en verbreding van bestaande bermsloten langs de N209 en bij de aansluiting op de A13. De aan de noordzijde van de N209 gelegen watergang zal worden verplaatst en verbreed.

6. Milieu

6.1 Milieueffectrapportage

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.¹. 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.

Plan/besluit

De verbreding van een weg zoals de N209 is m.e.r.-plichtig volgens het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 1999, categorie 1.5 van de C-lijst. Ook de reconstructie van de Knoop A13 - N209 is een m.e.r.-plichtige activiteit, omdat de reconstructie een wegvak tussen twee knooppunten en/of aansluitingen betreft (het wegvak tussen de Knoop A13 - N209 en de aansluiting Vliegveldweg) en dit wegvak conform het Besluit m.e.r. een autoweg is.

Ten behoeve van de verbreding van de Doenkade en de reconstructie van de knoop A13-N209 wordt daarom een m.e.r.-procedure doorlopen. De provincie Zuid-Holland is in deze procedure de initiatiefnemer en de gemeenten Lansingerland en Rotterdam zijn het bevoegd gezag.

Als formele start van de m.e.r.-procedure is in november 2006 de Startnotitie gepubliceerd. Op basis van de Startnotitie, de inspraak daarop en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn de richtlijnen voor het MER opgesteld en vastgesteld door het bevoegd gezag. Deze richtlijnen geven aan welke alternatieven en effecten, op welke wijze moeten worden onderzocht. De richtlijnen vormen de basis voor de m.e.r.-studie waarvan het MER "Capaciteitsvergroting N209 Doenkade en reconstructie knoop A13-N209" het eindresultaat is. Op basis van dit MER neemt bevoegd gezag een afgewogen besluit over nut en noodzaak van het voornemen en de wijze waarop het voornemen gerealiseerd gaat worden (het voorkeursalternatief).

Het bovengenoemde MER dient als basis voor het onderhavige bestemmingsplan "Verbreding N209-Doenkade Lansingerland". In dit bestemmingsplan is het voorkeursalternatief uit het MER ruimtelijk-juridisch vastgelegd. Het MER levert de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling die middels het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Omdat de verbreding van de Doenkade één project is en omdat het MER voor het hele project is opgesteld heeft de onderstaande beschrijving van de milieueffecten veelal betrekking op het hele project, waarvan een deel in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

6.2 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaai. 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.

6.2.1 Wegverkeer

In de omgeving van de Doenkade liggen een aantal vrijstaande woningen. Er moet worden getoetst of er sprake is van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder.

¹ 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)

Er is sprake van reconstructie wanneer de geluidbelasting 10 jaar na reconstructie met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van het jaar voor reconstructie. In het milieueffectrapport is het reconstructie-effect van de verschillende varianten onderzocht. Hierbij is de toename van de geluidbelasting tussen 2004 en 2020 berekend. In de onderstaande tabel is voor de drie verbredingsvarianten de toekomstige geluidbelasting en de toename ten opzichte van de huidige situatie opgenomen. De ligging van de waarneempunten is terug te vinden in annex 10 van het bijlagenrapport bij het MER.

Waarneempunt	Geluidsbelasting 2004	Geluidsbelasting verbreding middenberm / barrière 2020		Geluidsbelasting verbreding op afstand 2020	
	(dB)	(dB)	Reconstructie- effect (dB)	(dB)	Reconstructie- effect (dB)
8155	66.3	67.6	1.3	67.2	0.8
8156	51.4	53.6	2.2	55.7	4.3
8157	53.3	55.6	2.3	57.9	4.6
8158	52.8	55.1	2.3	57.7	4.9
8159	45.9	48.2	0.2	48.5	0.5
8167	53.8	56.1	2.3	56.0	2.2
8168	53.4	55.1	1.7	55.1	1.7
8169	49.9	51.5	1.6	51.4	1.5
8175	62.3	62.3	0.0	62.3	0.0
8176	55.4	56.0	0.6	56.0	0.6
8177	61.5	61.5	0.0	61.5	0.0
8178	53.0	53.2	0.2	53.2	0.2
8179	48.8	49.8	1.0	49.8	1.0
8180	49.6	50.4	0.8	50.3	0.7
8181	47.7	49.2	1.2	49.1	1.1

Uit de tabel blijkt dat voor alle drie de verbredingsvarianten geldt dat er sprake is van reconstructie. De maximale toename bij de verbreding met middenberm of barrière is (afgerond) 2 dB. De maximale toename bij de verbreding op afstand is (afgerond) 5 dB. Voor de overige wegen in het invloedsgebied is gekeken naar de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de verbreding van de Doenkade. Dit om te onderzoeken of er sprake is van een verslechtering van de geluidssituatie van 2 dB of meer. Hierbij is gekeken naar wegen met een etmaalintensiteit van tenminste 3.000mvt. Hieruit blijkt dat het maximale groeipercentage van de verkeersintensiteiten 17% is. Dit houdt in dat de emissie met maximaal 0.7 dB toeneemt. Concluderend kan gesteld worden dat de verbreding van de Doenkade geen noemenswaardige bijdrage levert aan de akoestische kwaliteit van de woningen aan de omliggende wegen.

Het onderzoek naar het reconstructie-effect is echter indicatief omdat er naar een langere periode dan 10 jaar is gekeken. Ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan zal worden berekend of er binnen de periode van 10 jaar waarvoor het bestemmingsplan wordt opgesteld nog steeds sprake is van reconstructie. Als dat het geval is dan zal er een hogere waardeprocedure worden gevoerd voor de woningen waarop de geluidsbelasting toeneemt boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

6.2.2 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.

De 40 Ke-contour ligt over het plangebied van dit bestemmingsplan (zie plankaart). Omdat er geen geluidsgevoelige bestemmingen in het plangebied zijn gelegen heeft het bovengenoemde geluidsbeleid geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

6.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna de Wet luchtkwaliteit genoemd, in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De Wet luchtkwaliteit geeft invulling aan een dubbele opgave. Er is sprake van negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Tegelijkertijd heeft het feit dat er sprake is van overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit tot gevolg dat de realisatie van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onder druk staat. Hierom is er haast geboden met het zo snel mogelijk verbeteren van de luchtkwaliteit en het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen van gewenste ontwikkelingen.

In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in Nederland in bepaalde gevallen overschreden, met name langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan. De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In de gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald gaan de betrokken overheden met gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL bevat zowel ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren als maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL moet er voor zorgen dat overal de grenswaarden worden gehaald. Een groot deel van de maatregelen uit het NSL worden nu al uitgevoerd. Waarschijnlijk kan het NSL in het voorjaar van 2009 in werking treden.

Tegelijk met de Wet luchtkwaliteit is het Besluit "niet in betekenende mate bijdragen" in werking getreden. De wet maakt onderscheid tussen ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling en projecten die daaraan niet in betekenende mate bijdragen, het besluit regelt de grens daartussen. Als het NSL in werking is getreden ligt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. Tot die tijd geldt dat ruimtelijke ontwikkelingen die niet meer dan 1% van de grenswaarde bijdragen aan de luchtvervuiling niet in betekenende mate bijdragen. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij de vaststelling van een ruimtelijk plan. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden.

De gemeenteraad kan een bestemmingsplan vaststellen als:

1. er door (de ontwikkelingen in) het plan geen grenswaarden worden overschreden;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof door het plan verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. er sprake is van een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof en deze toename wordt gecompenseerd door een met het plan samenhangende maatregel of effect;
4. het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling;
5. de in het plan opgenomen ontwikkelingen passen binnen het NSL of een programma voor het verbeteren van de luchtkwaliteit dat door een ander bestuursorgaan dan het Rijk is opgesteld.

Plangebied

In de milieu-effectrapportage is het effect van de verbreding op de Doenkade in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar de omvang van het gebied waarbinnen de grenswaarden van stikstofdioxide respectievelijk fijnstof worden overschreden. Het overschrijdingsgebied is in beeld gebracht bij een autonome ontwikkeling (zonder verbreding) en bij planontwikkeling in de jaren 2010, 2015 en 2020. Het overschrijdingsgebied voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is in 2010 bij planontwikkeling kleiner dan bij een autonome ontwikkeling. In de andere jaren wordt de grenswaarde in beide gevallen buiten de weg niet overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor fijnstof wordt zowel met als zonder verbreding buiten de weg nergens overschreden.

Door de verbreding van de Doenkade neemt de verkeersintensiteit toe ten opzichten van de autonome ontwikkeling. Uit het MER blijkt echter dat de luchtkwaliteit bij een verbreding, ondanks het extra verkeer, iets beter is dan zonder verbreding. Dit komt doordat het toetsingspunt na verbreding verder van de weg ligt dan thans het geval is.

Hoewel uit het MER naar voren komt dat de luchtkwaliteit op het toetsingspunt langs de Doenkade na verbreding beter is dan in de huidige situatie, is nog niet formeel getoetst aan de Wet luchtkwaliteit. Hiervoor moet worden berekend wat de luchtkwaliteit is op 5 meter vanaf de rand van de weg bij een autonome ontwikkeling en bij verbreding.

Deze berekening zal nog worden uitgevoerd en in het ontwerp-bestemmingsplan worden opgenomen. Waarschijnlijk zal uit deze berekening blijken dat de concentratie van stikstofdioxide en fijnstof in de buitenlucht door de verbreding van de Doenkade verbeterd.

6.4 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.

Plangebied

Locaties waar zich verontreinigingen bevinden kunnen worden doorsneden door de verbreding van de Doenkade. In dat geval zal, als bijkomend effect van de wegverbreding, een deel van de vervuilde grond worden afgevoerd. Op dit moment zijn geen exacte locaties van verontreinigingen bekend die doorsneden zullen worden als gevolg van de wegverbreding. Er is wel een aantal percelen bekend waar zich mogelijk verontreinigingen bevinden. De bronnen zijn waarschijnlijk slootdempingen. Vanwege de aanwezigheid van mogelijk verdachte locaties in de omgeving is de verwachting dat ook in het plangebied een potentieel risico aanwezig is. De inschatting is echter dat de mogelijk verontreinigde locaties zich op enige afstand van de Doenkade bevinden.

Een eigenschap van een kleiig/venige bodem, zoals die ter plaatse van de Doenkade, is dat PAK's, zware metalen en olie worden geadsorbeerd. Hiermee worden deze verontreinigingen, die met het afstromend wegwater meekomen, vastgelegd. Omdat het oppervlak van de Doenkade groter wordt en het verkeer toeneemt zal de hoeveelheid aan verontreinigende stoffen die bij neerslag van de weg af stroomt eveneens toenemen.

Als gevolg van de aanleg van de weg zal zetting van de aanwezige klei- en veenlagen optreden. De mate van zetting hangt af van de belasting (grootte ophoging) en de dikte van de samendrukbare lagen.

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

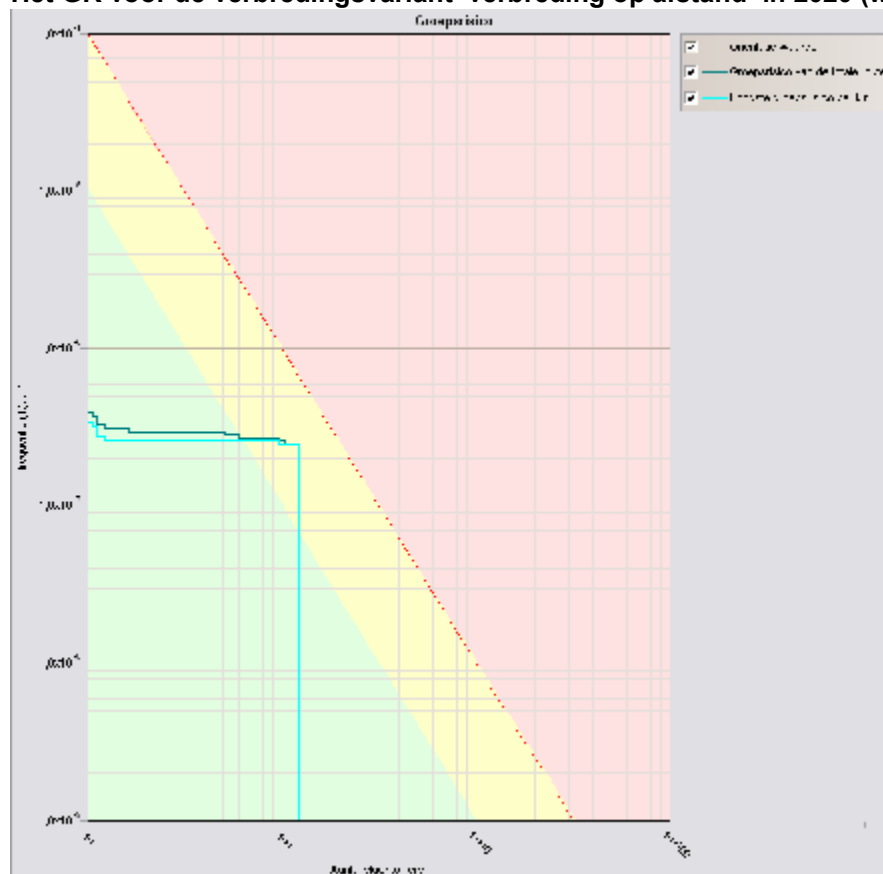
6.5.1 Transport gevaarlijke stoffen over weg

Over de Doenkade 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 Doenkade, zijn het plaatsgebonden en groepsrisico voor de huidige en de toekomstige situatie bepaald met behulp van het rekenprogramma RBM-II. Uit de risicoberekeningen blijkt dat er in de huidige situatie geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour aanwezig is.

Dit betekent dat er in ieder geval geen kwetsbare bestemmingen, zoals woningen, binnen de contour vallen. Uit het onderzoek blijkt dat er in 2020 eveneens geen sprake is van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour (dit geldt uiteraard ook voor alle tussenliggende jaren). Daarmee wordt voldaan aan wet- en regelgeving.

De risicoberekeningen voor het groepsrisico zijn uitgevoerd voor de verbredingsvariant 'verbreding op afstand'. Voor deze variant wordt het grootste effect ten aanzien van het groepsrisico verwacht, omdat in deze variant de noordbaan van de verbrede Doenkade het meest nabij het toekomstige businesspark Schieveen wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de personen die in de toekomst aanwezig zijn op dit businesspark evenals personen in overige (beperkt) kwetsbare objecten ten noorden van de noordbaan zich in principe dicht op deze weghelft bevinden dan in de andere twee varianten. Ook hier geldt, net als voor het plaatsgebonden risico dat zowel een realistische scenario, met gelijke transportintensiteiten op beide weghelften, als een worst-case scenario, waarbij al het vervoer van gevaarlijke stoffen over de noordelijke weghelft gaat, is berekend. De onderstaande grafiek laat het resultaat zien van het berekende groepsrisico in het worst-case scenario. Hieruit blijkt dat het berekende groepsrisico onder de oriëntatiewaarde zit. Aangezien het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde zit, het een worst-case berekening betreft en het groepsrisico door de in het bestemmingsplan opgenomen verbredingsvariant nauwelijks toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling vindt de gemeente Lansingerland dit groepsrisico acceptabel.

Het GR voor de verbredingsvariant 'verbreding op afstand' in 2020 (worst case scenario)



6.5.2 Luchtvaart

Onder externe veiligheid van luchthavens wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzings 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^{-6} plaatsgebonden risicocontour van Rotterdam Airport ligt over het westen van het plangebied van het bestemmingsplan Verbreding N209-Doenkade lansenland (zie 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. Door de verbreding van de Doenkade neemt het aantal (beperkt) kwetsbare bestemmingen binnen het invloedsgebied van Rotterdam Airport niet toe. Dit betekent dat het groepsrisico eveneens niet toeneemt.

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. Over het plangebied zijn eveneens toetsingsvlakken gelegen t.b.v. communicatie- en navigatieapparatuur van de Luchtverkeersleiding Nederland gelegen. De maximum bouwhoogte mag binnen de aanvliegeroute en de toetsingsvlakken niet meer bedragen dan bij de op de plankaart aangegeven hoogtelijnen is aangegeven. Tussen die hoogtelijnen mag gebouwd worden tot een hoogte die wordt bepaald door de fictieve rechte lijn tussen de aangegeven hoogtelijnen. Het bestemmingsplan staat geen bebouwing toe die hoger is dan de maximum bouwhoogten binnen de aanvliegeroute en de toetsingsvlakken. Het bestemmingsplan voldoet dus zonder meer aan de hoogtebeperkingen t.b.v. Rotterdam Airport.

6.5.3 Leidingen

In het plangebied is een leiding van de NAM voor het transport van ruwe olie gelegen. Deze olieleiding heeft een diameter van 8 inch en een bedrijfsdruk van minder dan 10 bar. In de "Circulaire Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3 categorie" zijn afstandsnormen voor olieleidingen vastgelegd. Voor de olieleiding geldt een bebouwingsafstand van 5 meter (deze afstand valt samen met de bestemming "Leiding") en een toetsingsafstand van 27 meter. Deze leiding heeft geen consequenties voor de verbreding van de Doenkade en vice versa.

6.6 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

Het overgrote deel van de Polder Schieveen wordt ingenomen door agrarisch grasland. De natuurwaarde van de sloten is naar verwachting matig, vanwege het agrarisch landgebruik. Er zijn (behoudens Brede waterpest) geen aandachtsoorten voor bijzondere slootmilieus aangetroffen. Op kleine schaal bevinden zich beplantingen en bomen in en om het plangebied. In Polder Schieveen komen, behalve algemene soorten die in grote aantallen voorkomen, een aantal zogenaamde aandachtsoorten voor. Wat betreft planten gaat het om Brede waterpest en Kamgras. Kamgras komt vrijwel uitsluitend langs de kaden voor. Daarnaast zijn Dotterbloem en Zwanenbloem in Polder Schieveen aangetroffen. Deze soorten zijn beschermd onder de Flora- en faunawet en komen vrij algemeen voor in en in de omgeving van het plangebied. Daarnaast komen in polder Schieveen onder andere Groot moerasscherm, Pijlkruis, Kleine waterpeper en Moeraswalstro voor. Deze soorten zijn kenmerkend voor matig voedselrijke tot voedselrijke slootkanten met een niet te intensief beheer. Aan de zuidzijde van het plangebied zijn, voor zover bekend, geen beschermde plantensoorten aangetroffen.

In de omgeving van het plangebied komen voornamelijk (vrij) algemene zoogdiersoorten voor, zoals de Veldspitsmuis, de Bosmuis en de Haas, en de zeldzame Meervleermuis. In het 5x5 km blok waarbinnen het grootste deel van het plangebied zich bevindt is een winterverblijf van de Ruige dwergvleermuis aangetroffen. Het is niet bekend waar deze zich precies bevindt, maar het is waarschijnlijk dat dit in bomen of gebouwen is. Ruige dwergvleermuizen hebben een voorkeur voor gebouwen (spouwmuur, onder dakpannen, betimmering), houtstapels, maar ook boomholten en nest- en vleermuiskasten als winterverblijf. Bij een inventarisatie in 2007 zijn in het plangebied geen vleermuizen aangetroffen.

Aangetroffen broedvogels betreffen onder andere Grutto, Scholekster en Tureluur. De gevonden aantallen zijn redelijk tot vrij hoog ten opzichte van andere weidevogelgebieden in Nederland.

In 2007 werden respectievelijk 15, 7 en 20 broedparen geteld in polder Schieveen in een strook van 500 meter vanaf de Doenkade. In het plangebied bevinden zich geen broedlocaties van uilen, wel is de Steenuil bekend van de Oude Bovendijk. Aangetroffen trekvogels en wintergasten zijn onder meer Kleine zwaan, Kemphaan en Lepelaar. In totaal werden in de hele polder gemiddeld over de periode 1996-2002 169 individuen van aandachtsoorten per wintermaand aangetroffen en daarnaast enkele honderden foeragerende Smienten en Kokmeeuwen, enkele duizenden Kieviten en 100-150 Wilde eenden. Nabij de Overschiese plasjes is de IJsvogel aangetroffen.

In het plangebied komen alleen (vrij) algemene amfibieën voor, waaronder de Bruine kikker, de Grote groene kikker (of Meerkikker), de Middelste groene kikker, de Gewone pad en de Kleine watersalamander. Van beschermde vissoorten is alleen de Kleine modderkruiper, beschermd onder de Habitatrichtlijn, in polder Schieveen aangetroffen. Daarnaast is het aannemelijk dat andere aandachtsoorten, zoals Paling en Kroeskarper voorkomen. De Kroeskarper komt met zekerheid voor net buiten het plangebied in een sloot ten zuiden van Rotterdam Airport en in het zuid-westelijk deel van polder Zestienhoven.

De enige soort libelle in het plangebied is de Houtpantserjuffer. Deze geldt als doelsoort voor de Intermediaire zone. De soort is alleen met zekerheid bekend uit de Akerdijkse Plassen. Aangenomen mag worden dat de Veenmol als aandachtsoort van de sprinkhanen in Polder Schieveen voorkomt. Deze soort is echter tijdens een inventarisatie in 2007 niet aangetroffen.

Doordat de bovenste lagen van Polder Schieveen sterk door menselijk handelen zijn beïnvloed, is de natuurlijkheid van de polder laag. Het oorspronkelijk aanwezige veen is afgegraven, de hydrologie van het gebied is volledig kunstmatig en gecontroleerd en het agrarisch gebruik beslaat nagenoeg 100% van de polder. Momenteel vormt de Doenkade een belangrijk obstakel voor dieren die via de Groene Loper migreren. De Groene Loper verbindt Rotterdam via Polder Zestienhoven en Polder Schieveen met de Groenblauwe Slinger. Door de verbreding van de N209 verdwijnt (potentieel) leefgebied voor alle aandachtsoorten. De nieuwe noordbaan van de N209 betreft een strook aan de noordzijde van de huidige N209 die nu een agrarische functie heeft. Hierdoor verdwijnt ongeveer 1.5 hectare agrarisch gebied, met de daar voorkomende soorten. Er verdwijnt géén beschermd natuurgebied. Daarnaast verdwijnt de oorspronkelijke watergang aan de noordzijde van de N209, waarmee potentieel leefgebied voor vissen (waaronder vermoedelijk Kleine modderkruiper en wellicht de Kroeskarper) en amfibieën en potentieel foerageergebied voor vleermuizen (met name Water- en Meervleermuis) verloren gaat. Ten opzichte van de totale slootlengte in de polder is dit echter een relatief klein deel dat verloren gaat. Bovendien kan de nieuw aan te leggen watergang de functie van de oude watergang vermoedelijk overnemen. Bij de aanleg van de nieuwe watergang en demping van de oude watergang dient rekening gehouden te worden met mogelijk aanwezige (beschermde) aandachtsoorten, waarbij vooral gedacht moet worden aan vissen en amfibieën. Door de herinrichting van polder Schieveen als business- en natuurpark gaat hoe dan ook leefgebied verloren, omdat een deel van het gebied als bedrijvenpark wordt ingericht. Daarnaast gaat extra leefgebied verloren voor soorten die gebonden zijn aan wat drogere omstandigheden, zoals weidevogels en de Veenmol, doordat het nieuwe natuurgebied veel natter wordt dan in de huidige situatie het geval is. Na herinrichting wordt een groot deel van polder Schieveen daardoor minder geschikt voor weidevogels en zullen soorten van moerasgebieden toenemen. Hierdoor heeft de verbreding van de N209 vermoedelijk een relatief klein effect op verlies aan leefgebied van weidevogels en de Veenmol ten opzichte van de geplande herinrichting van polder Schieveen. Door de verbreding van de Doenkade verdwijnt leefgebied voor beschermde soorten in polder Schieveen. Ten opzichte van het totale oppervlak van de polder is dit effect echter marginaal (0.3% van totaal oppervlak).

Wat hierboven over polder Schieveen is vermeld is in essentie eveneens van toepassing op polder Berkel, waar dit bestemmingsplan in ligt.

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

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke aanlegvergunning en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een ontheffing.

Handhaving wordt onderscheiden in preventieve en repressieve handhaving. Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatige gebiedscontroles. Voorts bestaat preventieve handhaving uit het opstellen van duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels en uit communicatie en voorlichting. Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijk actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primaire doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

Voor dit bestemmingsplan kan worden gesproken van een handhaafbaar bestemmingsplan.

9. Financiële uitvoerbaarheid

Het Rijk (vanuit het MIT), de provincie Zuid Holland (vanuit Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2006-2010) en de Stadsregio Rotterdam (vanuit Regionaal Investeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2006-2010) zullen gezamenlijk de uitvoering van dit project verzorgen en alle kosten voortvloeiend uit dit project dragen. Voor de gemeente Lansingerland heeft dit bestemmingsplan dan ook geen financiële consequenties.

10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

P.M.

II REGELS

INHOUDSOPGAVE REGELS

Regels van het bestemmingsplan “Verbreiding N209 – Doenkade gemeente Lansingerland”

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 - Begrippen

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 2 - Verkeer - wegverkeer

Artikel 3 - Leiding - gas

Artikel 4 - Waarde - archeologie

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 5 - Antidubbeltelregel

Artikel 6 - Algemene ontheffing

Artikel 7 - Algemene procedureregels

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 8 - Overgangsrecht

Artikel 9 - Slotregel

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 - Begrippen

Bebouwing

Een of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

Bestemmingsvlak

Geometrisch bepaald vlak met een zelfde 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.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 2 - Verkeer- wegverkeer

Bestemmingsomschrijving

- 2.1 De gronden, aangewezen voor “verkeer - wegverkeer”, zijn bestemd voor:
- voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken als viaducten, bruggen, duikers;
 - voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;
 - groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
 - openbare nutsvoorzieningen;
 - geluidswerende voorzieningen;
 - de bestemming “waarde - archeologie”, voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.

Bouwregels

- 2.2 Op de in het eerste lid bedoelde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:
- in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m³,abri's, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn dan 80 m³;
- 2.3 Voor zover de gronden als bedoeld in het eerste lid mede zijn bestemd voor “waarde-archeologie”, is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Dubbelbestemmingen

Artikel 3 - Leiding - gas

- 3.1. De voor “leiding - gas” aangewezen gronden, zijn bestemd voor:
- een hogedruk aardgastransportleiding met een diameter van 4 inch en een druk van 40 bar, ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding ‘1’ met de daarbij behorende voorzieningen;
 - de bestemmingen “verkeer - wegverkeer” en “waarde - archeologie”, voor zover deze gronden mede als zodanig op de plankaart zijn aangewezen.
- 3.2 Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de in het eerste lid onder a bedoelde leidingen worden gebouwd.

Ontheffing

- 3.3 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het tweede lid voor het bouwen van krachtens het eerste lid onder d toegestane bebouwing, mits de belangen van de aardgastransportleiding, hoogspanningsverbinding en rioolwaterpersleiding niet worden geschaad. Alvorens de ontheffing te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de ontheffing aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de leidingbeheerder te overleggen. Burgemeester en wethouders kunnen aan de ontheffing voorschriften verbinden ter bescherming van de betreffende leidingen.

Aanlegvergunning

- 3.4 Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning), de volgende werken en/of werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren:
- het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
 - het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op een andere wijze indrijven van voorwerpen;
 - het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen en afgraven alsmede door ophogen;
 - het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
 - het verrichten van graafwerkzaamheden.

Een aanlegvergunning wordt verleend, indien daardoor het doelmatig functioneren van de leiding niet onevenredig wordt of kan worden aangetast. Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een schriftelijk advies van de leidingbeheerder te overleggen.

5. Het bepaalde in het vierde lid is niet van toepassing op normale werkzaamheden van geringe omvang, gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van het onderhavig gebied.
6. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder d, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 4 - Waarde - archeologie

- 4.1. De voor "waarde - archeologie" aangewezen gronden, zijn bestemd voor:
- behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden;
 - de bestemming zoals aangegeven op de plankaart.
- 4.2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden zijn uitsluitend bouwwerken toegestaan (waaronder begrepen heien en het slaan van damwanden) met een grondoppervlak kleiner dan 200 m². In afwijking hiervan zijn tevens toegestaan bouwwerken met een grondoppervlak groter dan 200m², mits niet dieper dan 6,5 meter beneden NAP wordt gebouwd.

Ontheffing

- 4.3 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing 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 ontheffing 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 ontheffing kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
- de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 - de verplichting tot het doen van opgravingen;
 - de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door de archeologisch deskundige.
- 4.4. Aanlegvergunning
- Het is 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 6,5 meter beneden NAP en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200m² 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 en is tevens niet van toepassing op bestaande wegen en leidingcunetten.

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.

- b. Aan een aanlegvergunning kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
 - I. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 - II. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 - III. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 - Antidubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 6 - Algemene ontheffing

- 6.1 Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing 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 80 m³;

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 7 – Algemene procedureregels

Procedure ontheffing van bouw- en/of gebruiksregels

Een ontheffing van de bouw- en/of gebruiksregels wordt niet eerder verleend, dan nadat burgemeester en wethouders het verzoek daartoe gedurende 2 weken voor belanghebbenden ter inzage hebben gelegd, na voorafgaande publicatie.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 8 - Overgangsrecht

8.1 *overgangsrecht bouwwerken*

- 8.1.1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning en afwijkt van het plan mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- 8.1.2 Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.
- 8.1.3 Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

8.2 *overgangsrecht gebruik*

- 8.2.1 Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- 8.2.2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdige gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- 8.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- 8.2.4 Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 9 - Slotregel

Deze regels worden aangehaald als “Regels bestemmingsplan Verbreding N209 – Doenkade gemeente Lansingerland”.

II BIJLAGEN

INHOUDSOPGAVE BIJLAGEN

- Besluit Hogere Waarde PM

IV KAARTEN

Inhoudsopgave Kaarten

- Bestemmingsplankaart 25 september 2008

