

Planidentificatie: NL.IMRO.0484.B110N207noordaadr-0001
Planstatus: voorontwerp
Datum: november 2012

2556-52

Bestemmingsplan N207 – Noord Deel 1 – Toelichting

Gemeente
Alphen aan den Rijn



52-6225

Planidentificatie: NL.IMRO.0484.B110N207noordaadr-0001
Planstatus: voorontwerp
Datum: november 2012

Bestemmingsplan N207 – Noord

Onderdelen:

Deel 1 – Toelichting

Deel 2 – Bijlagenboek

Deel 3 – Regels en verbeelding

Gemeente

Alphen aan den Rijn

Stadhuisplein 1 - Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn
T 14 0172

F 0172 - 465 485

E gemeente@alphenaandenrijn.nl



Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding planherziening	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3 Geldend bestemmingsplan	7
1.4 Opzet van het bestemmingsplan	9
1.5 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Beleidskader	11
2.1 Europees beleid	11
2.2 Rijksbeleid	12
2.3 Provinciaal beleid	14
2.4 Regionaal beleid	16
2.5 Beleid Waterbeheerder	18
2.6 Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 3 Gebiedsbeschrijving	19
3.1 Ontstaansgeschiedenis	19
3.2 Ruimtelijke en functionele structuur	20
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	21
4.1 Uitgangspunten van het plan	21
4.2 Doelstellingen van het plan	22
4.3 Beeldkwaliteitsparagraaf	23
Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden	25
5.1 Inleiding	25
5.2 Milieueffectrapportage	25
5.3 Bodem	26
5.4 Geluid	27
5.5 Externe veiligheid	29
5.6 Luchtkwaliteit	32
5.7 Water	33
5.8 Duurzaamheid	34
5.9 Flora en Fauna	34
5.10 Archeologie	37
5.11 Cultuurhistorie	39
Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving	41
6.1 Algemeen	41
6.2 Verbeelding	41
6.3 Opbouw van de regels	41
6.4 Wijze van toetsen	42
6.5 Artikelsgewijze behandeling	42
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	45
7.1 Exploitatieplan	45
7.2 Financieel economische uitvoerbaarheid	45
Hoofdstuk 8 Inspraak en vooroverleg	47

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding planherziening

De provincie Zuid-Holland bereidt de reconstructie van de N207 voor om de doorstroming van het verkeer op het deel tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden te verbeteren.

Op het wegdeel vanaf de Kruisweg tot en met de Drechtbrug zal de weg worden uitgebreid met een busstrook aan weerszijden van de N207. Daarnaast vindt op het wegdeel tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg voor het overige verkeer een uitbreiding plaats naar twee rijstroken per richting met gelijkvloerse kruisingen (verder te noemen 2x2). In de bebouwde kom van Leimuiden vindt aanpassing van de passage met de Dr. Stapenséastraat en de Burgemeester Bakhuizenlaan plaats.

Om de genoemde wijzigingen mogelijk te maken zijn bestemmingsplanwijzigingen in gemeente Alphen aan den Rijn en Kaag en Braassem noodzakelijk. Er zullen in totaal drie bestemmingsplannen worden opgesteld, te weten:

- Bestemmingsplan N207-Noord Alphen aan den Rijn (trajectdeel 2)
- Bestemmingsplan N207 Kaag en Braassem (trajectdeel 3 en 4)
- Bestemmingsplan Passage Leimuiden trajectdeel 5)

Dit bestemmingsplan behelst de planologische kaders voor trajectdeel 2.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De reconstructie van de N207 gaat over het tracé van de kruising Eisenhowerlaan – Herenweg in Alphen aan den Rijn tot en met de brug over de Drecht in Leimuiden.

Omdat het project in gezamenlijkheid met de provincie en gemeenten Alphen aan den Rijn en Kaag en Braassem wordt voorbereid, is het bestemmingsplan integraal van aard. Het project wordt in zijn geheel beschreven en toegelicht, ook de onderzoeken gaan over het gehele tracé.

Wel zijn er meerdere bestemmingsplannen nodig, omdat de N207 zowel binnen de gemeentegrenzen van Alphen aan den Rijn als Kaag en Braassem ligt.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Buitengebied dat op 27 april 2000 door de gemeenteraad is vastgesteld. De voorgenomen wijzigingen aan het trajectdeel 2 passen niet binnen de geldende (verkeers)bestemming.



Dit

1.4 Opzet van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is een bindend plan voor zowel overheid als burgers. In een bestemmingsplan wordt de bestemming, ofwel de functie van de grond aangewezen. Ook geeft het bestemmingsplan regels over het gebruik van de gronden en hetgeen daarop gebouwd mag worden. Omgevingsvergunningen moeten worden getoetst aan het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, een verbeelding en planregels.

Toelichting

De toelichting wordt opgesteld overeenkomstig artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de toelichting is opgenomen:

- een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen;
- een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding;
- de uitkomsten van het in artikel 3.1.1. Bro bedoelde overleg;
- de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2. van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek;
- een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken;
- de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

Indien bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen milieu-effectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, worden in de toelichting, conform artikel 3.1.6 lid 2 Bro, ten minste neergelegd:

- een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden;
- voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het plan begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied;
- een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken.

Op de uitbreiding van de N207 Leimuiden–Alphen aan den Rijn met een busstrook en deels een extra rijstrook is het Besluit MER van toepassing. In overleg met de betrokken gemeenten heeft provincie Zuid-Holland bewust gekozen voor een zo transparant mogelijke procedure met ruimte voor advisering vanuit (wettelijke) adviseurs, bewoners en bedrijfsleven. In dit kader is daarom gekozen voor het doorlopen van een MER-procedure. Deze procedure bepaalt dat voorafgaand aan de besluitvorming eerst een Milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. Het doel van de m.e.r.-procedure is het integreren van milieuoverwegingen in de voorbereiding en vaststelling van de benodigde bestemmingsplannen.

Verbeelding

De verbeelding, een kaart, geeft de bestemming van de grond aan met daarbij eventuele aanduidingen zoals bijvoorbeeld bouwvlakken. Door op de verbeelding te kijken is te zien welke bestemmingen en mogelijke aanduidingen er gelden. De verbeelding omvat de laatste afspraken omtrent InformatieModel Ruimtelijke Ordening (IMRO) en Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008.

Planregels

De planregels geven de gebruiksmogelijkheden aan van de grond en, vaak, ook op welke wijze de gronden bebouwd mogen worden. In het vormgeven van de planregels wordt aangesloten bij de SVBP 2008.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het relevante Rijks-, provinciale- en gemeentelijke beleid en de relevante wetgeving gegeven. Hoofdstuk 3 bevat een omschrijving van het bestaande gebied waarna in hoofdstuk 4 de gewenste ontwikkeling wordt beschreven.

In hoofdstuk 5 wordt het project inhoudelijk op haalbaarheid getoetst aan de hand van het geldende beleid en (milieu)wetgeving. In hoofdstuk 6 wordt een juridische planbeschrijving gegeven en in hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan. Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de inspraak en het vooroverleg dat in het kader van deze bestemmingsplanprocedure wordt gevolgd.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

In dit hoofdstuk is het relevante europees-, rijks-, regionaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de ruimtelijke structuur en de functionele structuur opgenomen.

2.1 Europees beleid

2.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water is in oktober 2000 vastgesteld door het Europese Parlement en de Europese raad. Artikel 1a geeft de betekenis van de richtlijn aan:

"Doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van land oppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater in de Gemeenschap, waarmee aquatische ecosystemen en, en wat de waterbehoeften ervan betreft, terrestrische ecosystemen en wetlands die rechtstreeks afhankelijk zijn van aquatische ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed, en beschermd en verbeterd worden."

De richtlijn biedt dus een kader voor het beschermen van de waterkwaliteit. Daarbij wordt van de lidstaten vereist dat zij het waterkwaliteitsniveau organiseren per stroomgebied. Voor Nederland houdt dit een indeling in naar de stroomgebieden van de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems.

2.1.2 EG-Vogelrichtlijnen

De EG-vogelrichtlijnen uit 1979 schrijven voor dat de lidstaten van de Europese Unie enkele beschermende maatregelen nemen. De belangrijkste staan hieronder.

- Voor alle vogelsoorten is het van belang dat er een gevarieerd leefgebied blijft van voldoende omvang. Als dit leefgebied er niet is moet het worden aangelegd.
- Voor sommige vogelsoorten moeten de daarvoor geschikte gebieden worden aangewezen als vogelbeschermingszones. De zogenaamde IBA-lijst (Inventory of Bird Areas) geeft aan om welke gebieden het gaat.
- Een verbod vogels te vangen en eieren te rapen (behoudens enkele uitzonderingen).

2.1.3 EG-Habitatrichtlijnen

De EG-habitatrichtlijnen uit 1992 schrijven voor dat afzonderlijke lidstaten van de Europese Unie lijsten opstellen van gebieden die bescherming verdienen. Dit vanwege de aanwezige natuurwaarden. Binnen deze gebieden is alleen bebouwing mogelijk als er geen schade is te verwachten aan de natuur. Verder is het een voorwaarde dat er dringende redenen zijn van groot openbaar belang om een bepaald bouwplan te realiseren. Hiervoor moeten dan wel compenserende maatregelen worden genomen.

Zowel de EG-Vogelrichtlijnen als de EG-Habitatrichtlijnen zijn vertaald in de Flora- en Faunawet.

2.1.4 Verdrag van Malta

Implementatie van het Verdrag van Valetta (Malta) in de Nederlandse Monumentenwet 1988 verplicht bodemverstoorders tot archeologisch vooronderzoek, waarna de provincie of het Rijk een beslissing neemt over wat er moet gebeuren met de aangetoonde archeologische waarden.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De Structuurvisie vervangt een groot aantal verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zoals de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040 en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Door onder andere nieuwe politieke accenten, veranderende economische omstandigheden, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen zijn de geldende beleidsdocumenten gedateerd.

De visie heeft als doel dat Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar leefbaar en veilig is. Daarbij gaat de visie uit van het "decentraal, tenzij....." principe. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en doorzettingskracht van provincies en gemeenten overstijgt;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;
- een onderwerp provincie- of landsoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Nederland concurrerend

Nederland heeft een goede ruimtelijke economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een uitstekende internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's en optimale (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

Nederland bereikbaar

De groei van mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd. De ambitie is dat gebruikers beschikken over optimale ketenmobiliteit via multimodale knooppunten en door goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Nederland leefbaar en veilig

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zoveel mogelijk benut. Waterveiligheid en beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling. Nederland behoudt haar unieke cultuurhistorische waarden en heeft een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt. Het aandeel duurzame energiebronnen zal moeten toenemen.

Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent voor alle ruimtelijke plannen:

1. eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
2. vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt;
3. mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

2.2.2 Nota Belvédère

Het Belvédèrebeleid (1999) heeft tot doel om in een zo vroeg mogelijk stadium cultuurhistorie als inspiratiebron in te brengen in de ruimtelijke ordening. Het beleid is verder van grote invloed geweest op de selectie van de twintig nationale landschappen. Provincies spelen een belangrijke rol in het bewaken van landschappelijke basis kwaliteiten.

2.2.3 Flora en Fauna

Flora en Fauna worden beschermd via een afzonderlijke wet. Op basis van de Flora- en faunawet zijn ongeveer 500 van de 36.000 soorten in Nederland aangewezen als beschermde dier- of plantensoort. Daarnaast is een aantal uitheemse dier- en plantensoorten als beschermde soort aangewezen. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van de planten- en diersoorten die in het wild leven. Het uitgangspunt van de wet is "nee, tenzij". Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten (bijvoorbeeld het verstoren, beschadigen of vernielen van nesten, voortplantings- en vaste rust- en verblijfplaatsen) in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ("nee") kan onder voorwaarden ("tenzij") worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van de minister van Economie, Landbouw en Innovatie (E, L& I) of, in geval van beheer en schadebestrijding, van Gedeputeerde Staten van de provincie.

2.2.4 Archeologie

De bodem wordt wel de schatkamer van onze geschiedenis genoemd. Resten van eerdere samenlevingen liggen in de grond verborgen. Archeologie bestudeert dat verleden aan de hand van voorwerpen. Die voorwerpen zijn sporen die met elkaar het 'bodemarchief' vormen; de ongeschreven geschiedenis van een dorp, stad, of regio.

De beleidsmatige aandacht voor het bodemarchief is sterk gegroeid en heeft geleid tot de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, als onderdeel van de Monumentenwet 1988. De bescherming van het bodemarchief krijgt vooral zijn beslag via het spoor van de ruimtelijke ordening. Zo schrijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 voor dat bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met monumenten die in de grond aanwezig zijn dan wel te verwachten zijn. Ook het Besluit ruimtelijke ordening kent een regeling over dit onderwerp (artikel 3.1.6).

2.2.5 Vierde Nota Waterhuishouding (1998)

De landelijke hoofdlijnen van het beleid op het gebied van de waterhuishouding zijn hierin aangegeven, waarbij integraal waterbeheer en de watersysteembenadering belangrijke uitgangspunten vormen. Er wordt gestreefd naar een veilig en bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Relevant in dit kader is het streven naar duurzaam stedelijk waterbeheer, vergroting van de waterberging van watersystemen en een goede afstemming van het water en het ruimtelijk orderingsbeleid.

2.2.6 Kabinetsstandpunt Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw

Dit kabinetsstandpunt, grotendeels gebaseerd op het Advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw, beschrijft de nieuwe aanpak van het waterbeheer, vooral in de thema's als veiligheid en wateroverlast. Belangrijk is het anticiperen op klimaatveranderingen in plaats van reageren en het voorkomen van afwenteling van knelpunten. Dit geschiedt door toepassing van de drietrapsstrategie:

- eerst vasthouden;
- dan bergen en
- dan pas aan- en/of afvoeren van water.

Bij het creëren van meer ruimte voor water is combineren met andere functies gewenst en moet zoveel mogelijk worden aangesloten bij ruimtelijke ontwikkelingen.

2.2.7 Nationaal Verkeers en Vervoersplan

De hoofddoelstelling van het NVVP is het aan een ieder bieden van een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Het belangrijkste doel uit deze hoofddoelstelling ligt in het streven naar vermindering van nadelige effecten van de mobiliteitsgroei. Er worden echter geen eisen meer gesteld aan de keuze in vervoerswijze en ook wordt de groei van het gemotoriseerde verkeer niet meer aan een maximum gebonden.

Belangrijkste kernpunten van het NVVP zijn:

- Infrastructuur moet een drager worden van ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
- De rol van de markt in de infrastructuur moet nadrukkelijker aanwezig zijn;
- De gebruiker van de infrastructuur betaalt;
- Regio's betalen en beslissen nadrukkelijk mee; regio's krijgen hiervoor de beschikking over een apart mobiliteitsfonds.

2.2.8 Nationaal Milieubeleidsplan

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) signaleert een groot aantal knelpunten waar nog niet kan worden voldaan aan de minimale milieukwaliteitscondities. Daarom krijgt het stedelijk gebied in het NMP4 extra aandacht. Het gaat om gezondheidsrisico's door luchtvervuiling (NO₂ en fijn stof), geluidhinder of te grote risico's op calamiteiten. Volgens het NMP4 staat de kwaliteit van de leefomgeving onder druk door een opeenstapeling van milieuproblemen, die onder andere veroorzaakt worden door de intensiteit van het verkeer, de ouderdom van de bewoning, de bedrijvigheid en de beperkte aanwezigheid van groen. Om de milieukwaliteit van de stad te vergroten moeten lawaai, lucht, bodem- en (grond)waterverontreiniging worden aangepakt.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Provinciale Structuurvisie

Op 2 juli 2010 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de provinciale structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland, Ontwikkelen met schaarse ruimte' vastgesteld.

Aantrekkelijk woon- en leefklimaat

In de provinciale structuurvisie is weergegeven dat er in 2040 een aantrekkelijk woon- en leefklimaat in Zuid-Holland bestaat. Stedelijke centra hebben hun eigen aantrekkelijk aanbod van woonmilieus. Er bestaat een gedifferentieerd aanbod van voorzieningen waar nuttige en recreatieve tijdsbesteding kan worden gecombineerd. Uitgangspunt is een balans tussen hectiek en rust. De parken, kleine groengebieden in combinatie met andere voorzieningen en de nabijheid van de omliggende groenstructuur zorgen hiervoor.

Versterken stedelijk netwerk-bebouwingscontouren

De provincie kiest ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee worden investeringen in de gebouwde omgeving gebundeld, waardoor de kwaliteit van het gebouwde gebied behouden blijft en versterkt wordt.

Groene Hart

De provinciale structuurvisie gaat ook in op het Groene Hart. In het Groene Hart is behoud en ontwikkeling van de onderscheiden waardevolle landschappen gekoppeld aan verschillende opgaven. Deze worden per gebied genoemd. Per (deel)gebied worden de kwaliteiten toegelicht en wordt de samenhang met deze gebiedsopgaven uitgewerkt.

Versterking van de landschappelijke kwaliteit richt zich globaal op de vier kernkwaliteiten die benoemd zijn in de Voorloper Groene Hart: landschappelijke diversiteit, veenweidekarakter (inclusief de strokenverkaveling en lintbebouwing), openheid en rust & stilte. De kernkwaliteiten in de deelgebieden voor het Groene Hart hebben de gezamenlijke Groene Hartgemeenten en -provincies uitgewerkt in de Kwaliteitsatlas Groene Hart.

In de Voorloper Groene Hart is onderscheid gemaakt naar metropolitane landschappen en grote landschappelijke eenheden: de waarden en de venen. Deze indeling is vergelijkbaar met provinciale landschappen en grote landschappelijke eenheden in de provinciale structuurvisie. Voor de ligging van het plangebied is het gebiedsonderdeel Nieuwkoop de Venen van belang.

2.3.3 Cultuurhistorische hoofdstructuur

In de provincie Zuid-Holland ligt een groot aantal gebieden met cultuurhistorische waarden. Het is een provinciale ambitie om de volgende vier waarden te beschermen: TOP-gebieden, kroonjuwelen, archeologische waarden en molenbiotopen. In het plangebied hebben we te maken met een TOP-gebied en zijn archeologische waarden te beschermen.

2.3.4 Nota Groene lijnen door stad en landschap

De nota "Groene lijnen door stad en landschap" en het "Landschapsplan provinciale infrastructuur provincie Zuid-Holland" beschrijft hoe de provincie het groen bij haar weginfrastructuur wenst in te richten en te beheren. Het is een naslagwerk voor overleg en advies. Het document beschrijft uitgangspunten voor verkeersveiligheid, landschappelijke karakteristieken, weg en bebouwd gebied, cultuurhistorie, ecologie, milieu en beplanting.

2.3.5 Provinciaal Waterplan Zuid-Holland

Het provinciaal waterbeleid is vastgelegd in de Structuurvisie die op 2 juli 2010 is vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland. Dit waterbeleid is verder uitgewerkt in het Provinciaal waterplan.

De provincie zet in op een robuust en veerkrachtig watersysteem met de volgende ambities:

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

2.4 Regionaal beleid

2.4.1 Regionale Structuurvisie 2020 Holland Rijnland

De structuurvisie van Holland Rijnland is de toekomstvisie op de ruimtelijke kwaliteit en ontwikkeling van de regio tot 2020, met een doorkijk naar 2030. De regio is er klaar voor.

De hoge landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit van de regio en de sterke sociale structuur van een prachtige, compacte historische centrumstad, een stedelijke kern midden in het Groene Hart, de vele hechte dorpen en de groene omgeving maken de regio tot een geliefde woonomgeving. Deze bestaande kwaliteiten vormen het uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkeling. In de Regionale Structuurvisie zijn zeven kernbeslissingen geformuleerd, die de belangrijkste keuzes weergeven:

- Holland Rijnland is een topwoonregio. Het reserveren van grond voor woningen heeft ruimtelijke prioriteit.
- Leiden vervult een regionale Centrumfunctie
- Concentratie stedelijke ontwikkeling. Bebouwing wordt geconcentreerd in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn. En ook binnen de randvoorwaarden van een duurzame en klimaatbestendige samenleving.
- Groen-blauwe kwaliteit staat centraal. Groen-blauwe raamwerk staat centraal bij alle ruimtelijke ontwikkelingen.
- Het Groene Hart, de Bollenstreek en Duin, Horst en Weide blijven open. De regio kiest voor blijvende openheid van het Groene Hart, de Bollenstreek en Duin, Horst en Weide

- Twee speerpunten voor economische ontwikkeling: kennis en Greenports
- Verbetering van de regionale bereikbaarheid. Bereikbaarheid is essentieel voor de regio.

Met de verbetering van de regionale bereikbaarheid wordt ingezet op capaciteitsuitbreiding N207, N209 en verbinding N207–N11. Daarmee is de betreffende planvorming uitvoering van regionaal beleid.

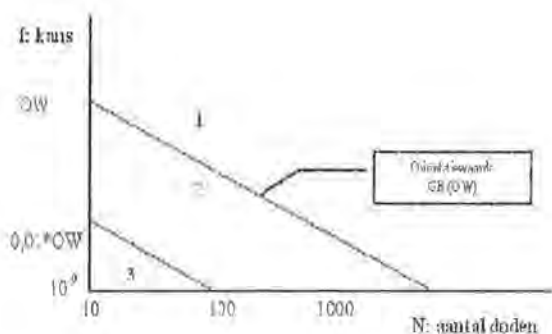
2.4.2 Duurzaamheidsagenda 2011–2014

Het algemene kader voor het milieubeleid van de gemeente Alphen aan den Rijn zal worden vastgelegd in de Duurzaamheidsagenda "Samenwerken en Verbinden". Dit beleid kent een directe relatie met de ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld met betrekking tot de doelstellingen voor duurzame inrichting, voor duurzame (steden-)bouw, alsook voor het klimaat en energiebesparing.

2.4.3 Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Alphen aan den Rijn

De gemeenteraad heeft in haar vergadering van 1 maart 2012 beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Alphen aan den Rijn vastgesteld. In deze beleidsvisie heeft de gemeente vastgelegd wat haar beleid is ten aanzien van risicovolle activiteiten in de gemeente en de relatie van deze risicovolle activiteiten met kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen zoals woningen, winkels, recreatie-inrichtingen etc.

In de beleidsvisie is een afwegingskader voor het groepsrisico opgenomen op basis van zonering van het groepsrisicodiagram (het fN-diagram).



Figuur: Beslismodel Beleidsvisie externe veiligheid Alphen aan den Rijn

Het model gaat uit van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Aan de zones in het diagram zijn verschillende handelwijzen gekoppeld. Als de groepsrisicocurve voor een bepaalde activiteit of ruimtelijke ontwikkeling in een bepaalde zone uitkomt, volgt uit het beslismodel onder welke voorwaarden de activiteit of ruimtelijke ontwikkeling is toegestaan.

2.5 Beleid Waterbeheerder

Waterbeheerplan Rijnland

Voor de planperiode 2010–2015 is het Waterbeheerplan 4 (WBP-4) van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het WBP-4 legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Omdat de verandering van het klimaat naar verwachting leidt tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Keur en Beleidsregels

Per 22 december 2009 is een nieuwe Keur in werking getreden met daaraan gekoppeld nieuwe beleidsregels. Deze beleidsregels worden periodiek geactualiseerd. De vigerende versie van deze beleidsregels is versie 2.7.

Op 7 december 2010 heeft het college van Dijkgraaf en hoogheemraden versie 3.0 vastgesteld. Deze versie is nog niet vigerend. De wijzigingen van deze versie 3.0 van de beleidsregels zijn niet van invloed op de inhoud van deze waterparagraaf.

De 'Keur en Beleidsregels' maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebods- en verbodsbepalingen) voor:

- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel uit te mogen voeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een keurvergunning. De keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt en vormen daarmee de grondslag voor de keurvergunningsbepalingen.

2.6 Gemeentelijk beleid

2.6.1 Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan

In het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (kortweg GVVP) zijn de wensbeelden voor een fietsnet, een openbaar vervoernet en een autonet beschreven. In het Actieplan zijn de projecten opgenomen. In dit GVVP is het verkeer geconcentreerd op een beperkt aantal ontsluitingswegen en zijn verblijfsgebieden duurzaam veilig ingericht als 30 km-zones.

Het GVVP wordt momenteel geactualiseerd. Een van de wensen bij deze actualisatie is om het autoverkeer eerder naar de randen van de stad te leiden. Dit zal de leefbaarheid in de stad vergroten en het gebruik van de fiets op korte verplaatsingen doen toenemen.

De N11 en N207 vormen de twee belangrijke regionale ontsluitingswegen voor Alphen aan den Rijn en de regio. Om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren, streeft Alphen aan den Rijn naar een capaciteitsuitbreiding op de N207 Noord.

Hoofdstuk 3 Gebiedsbeschrijving

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Droogmakerijen en plassenlandschap

Het plangebied Leimuiden–Alphen aan den Rijn ligt in het Groene Hart en maakt onderdeel uit van het provinciale landschap het Hollandse Plassengebied. Het landschap bestaat naast meren en plassen uit droogmakerijen.

Waar het veen gewonnen is vanwege de turf als brandstof zijn grote plassen ontstaan, zoals de Westeinderplassen en de Langeraarsche Plassen. Een andere grote waterpartij in het plangebied, het Braassemermeer, is ouder en niet door turfwinning ontstaan. Het Braassemermeer is een restant van het Leidsche Meer, ontstaan door de getijdenbewegingen en inslagen van de zee. Grote delen van de verveningsplassen zijn als gevolg van de vraag naar landbouw en het gevaar van erosie van omliggende gebieden drooggemalen. Door ontgraving van het veen en de drooglegging van de plassen zijn enkele grote droogmakerijen ontstaan. Deze diepe droogmakerijen liggen 2–4 meter lager dan het aangrenzende niet-verveende land en ver onder zeeniveau. Een bijzondere droogmakerij in het plangebied is de Wassenaarsche polder. Deze dateert uit 1666 en behoort tot een van de eerste droogmakerijen van West-Nederland. Later volgden de andere polders stapsgewijs. Hiertoe is soms een ringvaart of sloot rondom de plas gelegd en vervolgens werd deze door molens en later gemalen drooggemalen. De oude ontginningsbases bleven hierdoor als hoog bovenland in de droogmakerij achter.

Na de Tweede Wereldoorlog voltrokken zich de grootste ruimtelijke veranderingen en volgden de ontwikkelingen niet meer de bestaande lijnen uit het landschap. Alphen aan den Rijn is enorm gegroeid met grootschalige uitbreidingswijken los van de landschappelijke structuur en in de droogmakerij.

Alphen aan den Rijn en Leimuiden

Vanuit de noordelijke grens van het Romeinse Rijk ter hoogte van het toen al door de Romeinen verlaten Albaniana fort te Alphen aan den Rijn in noordelijke richting begonnen aan de ontginning van het moerasachtige deltagebied (opgedeeld in copen), her en der nederzettingen stichtend. Er ontstond infrastructuur, onder andere de Herenweg, welke lange tijd als handelsroute tussen de plaatsen Alphen aan den Rijn en Amsterdam fungeerde. Ook zijn er later door afgravingen en droogmaling polders ontstaan. Bij de kruising van de Herenweg met de Drecht ontstond het dorp Leimuiden.

Verdronken dorp Jacobswoude

In het plangebied was in de middeleeuwen een dorp dat Jacobswoude heette. Rondom het oorspronkelijk dorp werd het veen afgegraven, waardoor het in het midden van de 18e eeuw als een eiland in het water lag van de latere Polder Vierambacht. Door de geïsoleerde ligging raakte Jacobswoude in verval en trokken de bewoners naar andere dorpen in de omgeving. Hierdoor verdween Jacobswoude. Langs de N207 staat er een monument op de plek waar Jacobswoude lag, bij de kruising van de Kruisweg met de weg van Alphen aan den Rijn naar Leimuiden.

Polder Vierambacht en Wassenaarsche Polder

Polder Vierambacht is in 1744 drooggelegd met elf windwatermolens. De waterplas was een gevolg van de 'wilde vervening' rondom het vroegere dorp Jacobswoude, dat zelf ook ten prooi was gevallen aan het water. De ruim 1700 hectare grote droogmakerij strekte zich uit over het grondgebied van de vier Ambachtsheerlijkheden Esselijkerwoude, Ter Aar, Rijsaterwoude en Oudshoorn. De Wassenaarsche polder (ruim 1.000 hectare) was al in 1666 drooggelegd, in opdracht van de Ambachtsheer van Rijsaterwoude, de heer Van Wassenaer.

Ten noorden van de Wassenaarsche Polder liggen nog de Vriesekoopse Polder (1741). De droogmakerijen liggen ingesloten tussen de Braassemermeer en de Westeinderplassen in het westen (Rijnlands boezem) en de bovenlanden van het Aarkanaal in het oosten (Amstelboezem). De droogmakerijen zijn overwegend in gebruik voor akkerbouw en veeteelt en hebben een open karakter, met weinig bebouwing en beplanting.

3.2 Ruimtelijke en functionele structuur

3.2.1 Landschap

De N207 Noord loopt door eenzelfde landschapstype over het grondgebied van de gemeente Kaag en Braassem en Alphen aan den Rijn: de droogmakerijen met meren en plassen. De route start bij Leimuiden en eindigt bij Alphen aan den Rijn. Het tracé van de weg volgt overwegende de oude lijnen van het landschap.

De veertien kilometer lange route is afwisselend en gaat van de ene polder over in de andere. In de polders overheerst de grote maat, de rationele verkaveling en het ruime zicht vanaf de weg over de polder. De ringdijken zorgen ervoor dat de verschillende poldereenheden herkenbaar en voelbaar zijn.

3.2.2 Infrastructuur

Aanleiding van de reconstructie van de N207 zijn de huidige doorstromingsproblemen. Het wegprofiel zal daarvoor grotendeels worden verbreed, waardoor er een extra rijstrook en op sommige delen een busstrook zal worden toegevoegd. Het verkeersknooppunt ter plaatse van Leimuiden scheidt het dorp Leimuiden momenteel in tweeën. Ook hier zullen veranderingen plaats gaan vinden. Deze worden echter in een ander bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt.

3.2.3 Water- en groenstructuur

Op drie punten kruist de weg een watergang en ringdijk: de Ringvaart, de Leidsche Vaart en de Drecht. Deze watergangen ervaar je vanaf de route vooral omdat de weg omhoog gaat. Het zicht op het water is beperkt door de vele beplantingen op de taluds. De weg gaat langs het stedelijk gebied van Leimuiden en Alphen aan den Rijn. Vanaf de weg is de bebouwing van Alphen aan den Rijn verscholen achter groen. De route gaat verder langs het bijzondere lintdorp Rijnsaterwoude, de kerktorens van de omliggende dorpen vormen bakens en oriëntatiepunten in het landschap. Er zijn drie plassen langs de route maar die zijn nauwelijks te zien. Van de Westeinderplassen duidt het riet op een waterrijke omgeving. Het Braassemermeer en de Langerzaarsche plassen liggen verscholen in het landschap en zijn niet op een logische manier te bereiken vanaf de N207.

De N207 voelt niet als een geheel. Het profiel varieert in breedte, soms is er een groene middenberm dan weer een stenige middenberm of geen middenberm. Leimuiden ligt grotendeels verscholen achter opgaande beplanting. In de Wassenaarsche polder zijn de bochten en de aanzetten van de taluds geaccentueerd met beplanting.

In polder Vierambacht bepaalt een onsamenvangende boombeplanting grotendeels langs één zijde van de weg het beeld van de N207 Noord. De weg als lijn door het landschap is erg benadrukt en laat het landschap minder spreken.

3.2.4 Bebouwing

Bebouwing heeft zich van oudsher gevestigd op de oude ontginningslinten, waardoor deze hoger in het landschap liggen. Dit zorgt voor duidelijke zichtlijnen vanuit en op de linten en markante hoogteverschillen in het landschap. De dorpsilouetten worden gevormd door de kleinschalige bebouwing met hun kerktorens als bakens. Naast de kerken vormen ook de molens waardevolle cultuurhistorische elementen in het landschap.

3.2.5 Recreatief netwerk

Het landschap waar de N207 door loopt is dermate interessant dat het een hoge attractieve waarde voor de recreant heeft en op diverse schaalniveaus voorzieningen biedt. Het recreatief netwerk raakt de N207 bij de kruisingen van diverse toeristische fietsroutes. Om te voorkomen dat de recreant de N207 moet oversteken, worden hier fietstunnels gerealiseerd.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Uitgangspunten van het plan

De provinciale weg N207 loopt van Bergambacht tot Hillegom en loopt midden door het Groene Hart. De weg verbindt de Zuidvleugel met de Noordvleugel en heeft een lengte van bijna 52 kilometer. In de regio rondom de N207 vindt de komende jaren een groot aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op het verkeersaanbod. Dit vergroot de verkeersproblematiek op de N207. De provincie Zuid-Holland wil deze problemen graag aanpakken.

Corridorstudie N207 (2006)

De provincie heeft samen met de betrokken gemeenten een Corridorstudie N207 uitgevoerd. De verkeersproblematiek aangaande het deel N207-Noord spitst zich voornamelijk toe op de capaciteitsvraag van de N207.

De grote verkeersstroom levert knelpunten op in de doorstroming. Welke invloed heeft het toevoegen van capaciteit op de verkeersstromen? En welke capaciteit is gewenst om de grote verkeersstroom op de N207 te kunnen verwerken?

De voornaamste knelpunten uit de Corridorstudie zijn op de N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn:

- N207 Eisenhowerlaan-Kruisweg:

De capaciteit op het traject Eisenhowerlaan-Kruisweg in Alphen aan den Rijn (ter hoogte van de Ridderbuurt) is een knelpunt. Het traject bestaat uit 2x1 rijstrook met een busstrook. De samenvoeging van twee naar één rijstrook na de verkeerslichten zorgt hier voor congestie en terugslag.

- N207 Passage Leimuiden:

De kruising van de N207 met de Burg. Bakhuizenlaan/Dr. Stapenséastraat in Leimuiden vormt een knelpunt voor de doorstroming. Het verkeer op de N207 wordt opgehouden, autoverkeer afkomstig uit Leimuiden loopt vast en fietsers en voetgangers moeten lang wachten om het kruispunt over te steken.

De Corridorstudie N207 is afgerond en met het tekenen van een intentieovereenkomst (6 maart 2008) door de betrokken gemeenten en de provincie, waarin de belangrijkste bevindingen en afspraken tussen de betrokken partijen zijn vastgelegd. Voor de N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn hebben deze betrekking op de wegvakken N207 Eisenhowerlaan-Kruisweg en N207 Passage Leimuiden.

Verkenning versnellingsmogelijkheden bus 370 en aanleg busbaan N207 (2009)

Eind 2009 is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om buslijn 370 (Alphen aan den Rijn-Schiphol) te versnellen op het traject N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn. Hierbij is ingezoomd op de knelpunten in de bebouwde kom van Alphen aan den Rijn en op de N207 tussen de kruising met de Kruisweg en Leimuiden. De verkenning richt zich op maatregelen voor de korte termijn. Er zijn twee opties bekeken:

- Twee busbanen aan de zijkanen van de weg.
- Een wisselstrook in de middenberm.

Van beide opties is onderzocht wat het effect en de kosten zijn. Onderzoek naar meer structurele maatregelen op regionaal niveau wordt door de provincie in een andere verkenning uitgevoerd.

Verkenkende studie capaciteitsverruiming N207-Noord (2011)

Op 24 maart 2009 is door Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland een motie ingediend met het verzoek de afspraken over de N207-Noord (Leimuiden-Alphen aan den Rijn), die in het kader van de Corridorstudie zijn gemaakt, voort te zetten. In de uitwerking van de motie voorziet Gedeputeerde Staten twee deelprojecten:

- N207-Noord: verbreding buscorridor.
- N207-Zuid: brede verkenning van weg, Openbaar Vervoer en ruimtelijke ordening.

In opdracht van de provincie Zuid-Holland is vervolgens in 2011 de 'Verkenkende studie capaciteitsverruiming N207-Noord' uitgevoerd die zich richt op de N207-Noord. In deze studie is een aantal alternatieven en varianten onderzocht op milieueffecten en op kosten/baten.

Vanuit de Corridorstudie N207 en de toen nog lopende Verkenning zijn in 2010 door de provincie Zuid-Holland drie uitvoeringsbesluiten genomen:

- Versneld oppakken van het trajectdeel 2: Alphen aan den Rijn-Kruisweg.
- Versneld oppakken van de passage Leimuiden (trajectdeel 5).
- Aanpakken van het ontbrekende deel van de bus corridor tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol, te weten de aanleg van busstroken op de trajectdelen 3 en 4 tussen de Kruisweg en de Drecht.

Concreet betekent dit dat de provincie van plan is het deel van de N207 tussen Alphen aan den Rijn en de kruising van de N207 met de Kruisweg te verbreden met een 2x1-baansweg met een busstrook naar een 2x2-baansweg met een busstrook.

Vanaf de kruising met de Kruisweg tot aan de provinciegrens met Noord-Holland wordt een busstrook aangelegd op plaatsen waar deze nog niet aanwezig is. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de bestaande aansluitingen van de N207 richting Rijnsaterwoude. In Leimuiden wordt daarnaast ook de kruising met de N207 met de Dr. Stapenséastraat/Burgmeester Bakhuizenlaan verbeterd.

Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk een busstrook aan te leggen voor het gedeelte vanaf de kruising met de Kruisweg tot en met de Drechtbrug in Leimuiden. Voor het gedeelte vanaf de Drechtbrug tot de Ringvaart van Haarlemmermeer zal te zijner tijd een apart bestemmingsplan worden opgesteld (trajectdeel 5).

4.2 Doelstellingen van het plan

De doelstelling van het project N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn is drieledig:

1. De doorstroming voor verkeer tussen Alphen aan den Rijn en Kruisweg verbeteren door uit te breiden naar 2x2.

Het betreft de verbreding van het wegvak tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg van 2x1 naar 2x2 en het verleggen van de busstrook die aan weerszijden ligt.

2. De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren en de reistijd per bus tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol verminderen door de aanleg van een busstrook.

Er wordt een busstrook gerealiseerd vanaf de Kruisweg tot aan de Leimuiderbrug (tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg is al een busstrook aanwezig). Voor de lange termijn moet de busstrook de mogelijkheid bieden om, zonder ingrijpende maatregelen en bijbehorende kosten, gebruikt te worden als doelgroepstrook en/of als 2x2. Deze inzet als doelgroepstrook betreft zowel bussen als vrachtverkeer, de 2x2 is voor al het verkeer toegankelijk.

3. Verbetering passage N207 ter hoogte van Leimuiden.

Het project moet voorzien in een veilige en vlotte passage van de N207 ter hoogte van Leimuiden. Het betreft hier met name de passage van het kruispunt N207 met de Dr. Stapenséastraat/Burgemeester Bakhuizenlaan.

De tweede doelstelling wordt in dit bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt.

4.3 Beeldkwaliteitsparagraaf

Op grond van de provinciale verordening is een beeldkwaliteitsparagraaf vereist indien sprake is van een gebied buiten de bebouwingscontour. Aangegeven moet worden hoe de ontwikkeling een bijdrage levert aan de ambities die zijn aangeduid op de kwaliteitskaart van de provinciale structuurvisie door de kernkwaliteiten van het gebied te behouden en te versterken.

Voor de landschappelijke inpassing van de reconstructie van de N207 is door provincie Zuid-Holland een Landschapsvisie opgesteld (Landschapsvisie N207 Noord, Polderpanorama). Dit document benoemt en verbeeldt de keuzes die kunnen worden gemaakt bij landschappelijke maatregelen.

Uitgangspunt in de Landschapsvisie zijn de verschillende polderperioden en de daarbij behorende landschapskarakteristieken, zoals het patroon van de wegen en waterlopen die de indeling van de polder bepalen. De N207 is gebaat bij een continu en rustig profiel om de openheid van de droogmakerijen optimaal te laten ervaren.

Het document is door Gedeputeerde Staten vastgesteld en vormt de richting voor de verdere inpassing van de reconstructie van de N207, die vorm zal krijgen in het nog op te stellen Landschapsplan.

bestemmingsplan N207 – Noord – Toelichting
NL.IMRO.0484.9110N207noordadr-0001
voorontwerp

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In het kader van een "goede ruimtelijke ordening" moet het aantoonbaar zijn dat een nieuwe ontwikkeling die afwijkt van het geldende bestemmingsplan, uitvoerbaar is. Hiervoor moeten onder andere de milieutechnische gevolgen in beeld worden gebracht. In dit hoofdstuk worden per milieuaspect de gevolgen beschreven en de eventueel noodzakelijke onderliggende haalbaarheidsonderzoeken toegelicht.

5.2 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (hierna kortweg MER) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een MER is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De MER is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit MER belangrijk om te kunnen bepalen over bij de voorbereiding van een plan of een besluit de MER-procedure moet worden doorlopen.

De aanleg van een busstrook langs de N207 is niet m.e.r. plichtig. Wel is er sprake van een m.e.r. beoordelingsplicht op grond van artikel 1.1. uit bijlage D van het Besluit m.e.r.

Ten behoeve van een zo transparant mogelijke procedure bij de tot standkoming van de aanpassingen van de N207 is er voor gekozen om, op vrijwillige basis, een volledige planMER procedure te doorlopen.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn diverse onderdelen uit de planMER nader uitgediept en specifiek toegespitst op de gekozen locatie.

Voor elk onderdeel wordt kort uiteen gezet wat de resultaten uit het planMER zijn. Daar waar nader onderzoek heeft plaatsgevonden, zijn de resultaten van dit onderzoek vervolgens weergegeven. Het planMER is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De effectbeoordeling

Het detailniveau van het planMER is zoveel mogelijk afgestemd op het detailniveau van het bestemmingsplan. Het planMER geeft zo inzicht in de haalbaarheid van de plannen, de mogelijke knelpunten en de oplosbaarheid daarvan. Hieruit volgen concrete aandachtspunten die in vervolgonderzoeken in detail worden uitgewerkt.

Referentiesituatie

Het bestaande beleid is in het planMER beschouwd als een autonome ontwikkeling. Het planMER is er vooral op gericht om de milieueffecten inzichtelijk te maken. Daarom zijn de milieueffecten beoordeeld tegen de milieusituatie die zou zijn ontstaan als gevolg van alle autonome ontwikkelingen in het gebied. Dit is de referentiesituatie. Als peiljaar van de referentiesituatie met de autonome ontwikkeling is gekozen voor het jaar 2025.

Beoordelingskader

Er is een breed beoordelingskader gehanteerd. Het project is getoetst aan die milieuaspecten, waarop effecten als gevolg van de plannen worden verwacht. De toetsingscriteria zijn afgeleid van het kaderstellend beleid en wet- en regelgeving.

Advies Commissie MER

Het MER zal tegelijkertijd met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Tevens zal dan het MER voor advies aan de Commissie MER worden voorgelegd.

In het ontwerp bestemmingsplan zal het advies van de Commissie MER worden opgenomen.

5.3 Bodem

5.3.1 Wettelijk kader

Bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan en/of bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Voor een bestemming zoals wonen, gelden andere normen dan voor, bijvoorbeeld, de bestemming bedrijven. Met het oog op de beoordeling van de realiseerbaarheid van een bestemmingsplan(wijziging) dient bodemonderzoek te worden verricht. In de praktijk wordt gestart met een historisch onderzoek naar mogelijk bodembedreigende activiteiten in het verleden en/of bodemonderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld in het kader van de Wet milieubeheer of een grondtransactie.

Op basis hiervan wordt een eerste inschatting gemaakt van de bodemkwaliteit ter plaatse. Als de resultaten van dit onderzoek hiertoe aanleiding geven wordt er bodemonderzoek uitgevoerd, bijvoorbeeld een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740. Dit laatste onderzoek kan dan ook worden gebruikt ten behoeve van de verplichting in de Woningwet of Wet milieubeheer. Op basis van artikel 8 van de Woningwet dient te worden voorkomen dat er wordt gebouwd op verontreinigde grond, zodanig dat er schade en/of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers. In het kader van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hoofdstuk 2, afdeling 2.4.) moet bij het realiseren van bedrijfsbestemmingen veelal een zogenaamde nulsituatie worden vastgelegd.

5.3.2 Onderzoek

De samenstelling van de bodem bestaat uit een deklaag van klei, met daaronder een zandlaag. Dit beeld is over de gehele lengte en breedte van de N207 te zien.

Uit de planMER blijkt dat ter plaatse van traject 2 verscheidene slootdempingen hebben plaatsgevonden dwars op de N207. Onbekend is welk materiaal hiervoor is gebruikt. Dit geldt ook voor dammetjes en verhardingslagen bij kruispunten en bebouwing.

Daarnaast wordt opgemerkt dat langs de zijden van de N207 watergangen liggen. De kwaliteit van het slib in deze watergangen is onbekend.



5.4 Geluid

Geluidsoverlast kan veroorzaakt worden door industrielawaai, railverkeerslawaaï, wegverkeerslawaaï en luchtverkeerslawaaï van Schiphol. Ten gevolge van het plangebied is alleen wegverkeerslawaaï relevant.

5.4.1 Wettelijk kader

Ter bepaling van de geluidsbelasting dient op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) iedere weg in beschouwing te worden genomen, tenzij de weg binnen een woonerf is gelegen of dat voor een weg een maximum snelheid geldt van 30 km/uur. De te beschouwen wegen kennen een geluidszone, een aandachtsgebied waarbinnen een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden. De omvang van een zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de typering van het gebied (binnenstedelijk of buitenstedelijk). Binnenstedelijk is het gebied binnen de bebouwde kom en Buitenstedelijk het gebied buiten de bebouwde kom. Op grond van artikel 82 van de Wgh bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB op de gevel van een geluidsgevoelige bestemming. Artikel 83 geeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om een hogere waarde vast te stellen.

Voor het Buitenstedelijk gebied geldt dat er maximaal een hogere waarde mag worden vastgesteld van 53 dB. Voor nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemming binnen de bebouwde kom is deze waarde wettelijk maximaal 63 dB. Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk als, maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting tot 48 dB onvoldoende doeltreffend, danwel stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard (artikel 110 a, lid 5 Wgh). Alvorens aan bovenstaande waarden wordt getoetst, mag op grond van artikel 110g Wgh, van de berekende geluidsbelasting 2 dB worden afgetrokken voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 70 km/uur of meer en 5 dB voor de overige wegen.

Een hogere waarde zal alleen worden verleend zodra duidelijk is dat er (bouwkundige) maatregelen zijn of worden getroffen om het binnenniveau te laten voldoen aan de grenswaarde zoals opgenomen in het Bouwbesluit. Het Algemeen Bestuur van de Omgevingsdienst West-Holland heeft, op 28 juni 2010, in het kader van de decentralisatie van de procedure tot vaststelling van een hogere waarde, richtlijnen vastgesteld. Op basis van deze richtlijnen stelt de Omgevingsdienst, in binnenstedelijk gebied een maximaal hogere waarde van 58 dB en, voor buitenstedelijk gebied, een maximale hogere waarde van 53 dB in buitenstedelijk gebied voor verkeerslawaaï.

5.4.2 Verkeerslawaaï onderzoek

Ten behoeve van de reconstructie van de N207 heeft de initiatiefnemer, de provincie Zuid Holland, een planMER uitgevoerd. Deze planMER is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Uit hoofdstuk 7 Geluid, trillingen en lucht gaat nader in op het aspect verkeerslawaaï. Ten behoeve van de referentiesituatie zijn de geluidscontouren bepaald in contourklassen van 5 dB, gerekend vanaf de voorkeursgrenswaarde van 58 dB.

Daarnaast is per alternatief een verschillenplot gemaakt. Bij zowel alternatief 1 als 2 neemt de met geluid belaste oppervlak in de hogere geluidsklassen beperkt toe. Beide alternatieven zijn onderling nauwelijks onderscheidend en worden beiden, ten opzichte van de referentiesituatie als licht negatief beoordeeld. Door de toename van het autonome autoverkeer neemt de geluidsbelasting toe en ook het aantal gehinderden. Voor dit bestemmingsplan is Alternatief 2 van belang. Daarom is in onderstaande afbeelding de verschillenplot voor alternatief 2 opgenomen.



5.4.3 Onderzoek

Ten behoeve van het bestemmingsplan zal een nader akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de exacte geluidbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige objecten langs het traject.

De resultaten van dit nader onderzoek zullen worden opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

5.4.4 Stiltegebieden

In de provinciale Milieuvverordening (PMV) is de ligging van stiltegebieden in Zuid-Holland opgenomen. De voor dit plan relevante delen van de stiltegebieden ten Westen en ten Oosten van Alphen aan den Rijn zijn (rood gearceerd) weergegeven in onderstaande kaart.



Figuur: Ligging stiltegebieden

Geconcludeerd kan worden dat het plangebied niet geheel of gedeeltelijk binnen de grenzen van een stiltegebied valt en dat de afstand tot het plangebied met meer dan 2 km voldoende groot is.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Wettelijk kader

Externe veiligheidsbeleid heeft betrekking op het gebruik, de productie, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen. De overheid stelt grenzen aan de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen. De grenzen zijn vertaald in een norm voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriëntatiewaarde en verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR).

Voor dit bestemmingsplan is alleen het aspect transport van gevaarlijke stoffen van belang.

Landelijk beleid

Het Rijk heeft voor de verschillende risicobronnen beleid vastgesteld.

Transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

Voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire Rnvgs) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen van toepassing. In de Circulaire Rnvgs is een risicobenadering die vergelijkbaar is met de risicobenadering die voorgeschreven is in het Bevi. Verder geldt op grond van de Circulaire Rnvgs dat bij risicoberekeningen uitgegaan moet worden van de in bijlage 5 bij de Circulaire Rnvgs opgenomen vervoershoeveelheden voor GF3 (bijv. LPG). Bij de berekening van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg moet uitgegaan worden van de in deze bijlage opgenomen vervoershoeveelheden GF3.

Op termijn zullen de Circulaire Rnvgs en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen vervangen worden door het in voorbereiding zijnde Besluit transport externe veiligheid (Btev). In het Btev zal dezelfde risicobenadering gehanteerd worden als in het Bevi gehanteerd wordt.

Begrippen externe veiligheid

Binnen externe veiligheid spelen een aantal begrippen een belangrijke rol, namelijk het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico en de belemmeringenstrook buisleidingen. Hieronder zijn deze begrippen nader uitgewerkt.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is het risico op een plaats buiten de inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar, dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, verblijft overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij de transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is (zie ook artikel 1, lid 1 onderdeel p van het Bevi).

Het PR kent een grenswaarde van 10-6 per jaar voor nieuwe en bestaande situaties. Binnen de PR 10-6 contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn. Eventueel aanwezige kwetsbare bestemmingen moeten gesaneerd worden.

Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde en in nieuwe situaties moet in beginsel ook aan deze waarde worden voldaan.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Het groepsrisico is de cumulatieve kans dat per jaar dat een groep van 10, 100 of 1.000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg hun aanwezigheid in het invloedsgebied in het invloedsgebied van een inrichting of een transport-as en een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij een transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is (zie ook artikel 1, lid 1 onderdeel k van het Bevi).

Het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting in situaties waarin zich een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet. In artikel 13 van het Bevi worden de verplichtingen voor de verantwoording van het groepsrisico voor Wro besluiten vermeld voor zover het inrichtingen betreft. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn de verplichtingen beschreven in onderdeel 4.3 van de Circulaire Rnvgs. Voor het transport door buisleidingen zijn de verplichtingen opgenomen in artikel 12 van het Bevb.

De verantwoordingsplicht is erop gericht om een weloverwogen afweging te maken over de risico's in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen in het plangebied.

Het groepsrisico wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (OW): met de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10–5 per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10–7 per jaar, en met de kans op 1.000 of meer dodelijke slachtoffers van 10–9 per jaar. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ligt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een factor 10 lager dan voor inrichtingen.

In de verantwoording van het groepsrisico worden onderwerpen behandeld die van belang zijn bij het maken van een afweging over het risico en de ruimtelijke situatie. Het groepsrisico wordt kwantitatief beoordeeld. Daarnaast komen ook planologische aspecten aan de orde en de mogelijkheden tot rampenbestrijding (zie ook Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico voor inrichtingen).

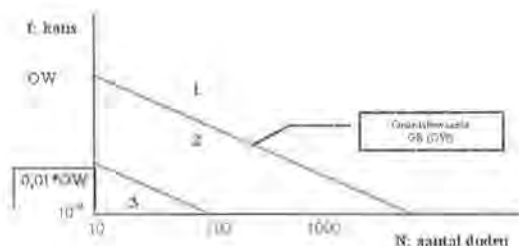
Provinciaal beleid

De provincie Zuid Holland ambieert een veilig Zuid-Holland. In de provinciale structuurvisie (PSV) staat als provinciaal belang genoemd het "beschermen van grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen". De provincie wil voorkomen dat risicovolle activiteiten gevestigd worden in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ontwikkeling gepland wordt binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het is niet altijd te voorkomen dat dit soort functies gecombineerd worden en het groepsrisico toeneemt. In dat geval vraagt de provincie van de verantwoordelijke bestuurders dat zij een verantwoording groepsrisico schrijven: een heldere en transparante toelichting waarin zij uitleggen waarom deze ontwikkeling op deze locatie noodzakelijk is. Op basis van een verantwoording groepsrisico moet aannemelijk worden gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde.

Gemeentelijk beleid

De gemeenteraad heeft in haar vergadering van 1 maart 2012 beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Alphen aan den Rijn vastgesteld. In deze beleidsvisie heeft de gemeente vastgelegd wat haar beleid is ten aanzien van risicovolle activiteiten in de gemeente en de relatie van deze risicovolle activiteiten met kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen zoals woningen, winkels, recreatie-inrichtingen etc.

In de beleidsvisie is een afwegingskader voor het groepsrisico opgenomen op basis van zonering van het groepsrisicodiagram (het FN-diagram).



Figuur: Beslismodel Beleidsvisie externe veiligheid Alphen aan den Rijn

Het model gaat uit van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Aan de zones in het diagram zijn verschillende handelwijzen gekoppeld. Als de groepsrisicocurve voor een bepaalde activiteit of ruimtelijke ontwikkeling in een bepaalde zone uitkomt, volgt uit het beslismodel onder welke voorwaarden de activiteit of ruimtelijke ontwikkeling is toegestaan.

5.5.2 Onderzoek

Ten behoeve van de wijziging van de N207 en de aanleg van een nieuwe parallelweg, de Woudsedijk-Noord heeft het adviesbureau Arcadis, in opdracht van de provincie Zuid-Holland een planMER opgesteld. In dat kader is ook een onderzoek Externe veiligheid uitgevoerd dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Uit het planMER (hoofdstuk 8 Externe Veiligheid en het aparte onderzoek) wordt uitgebreid ingegaan op dit aspect. Hieruit blijkt dat voor de toekomstige situatie waarin de N207 is voorzien van een busstrook en 2x2 rijstroken geldt dat gekeken moet worden naar de situatie met de toekomstige wegligging, de toekomstige vervoerscijfers en de huidige bebouwing met de redelijkerwijs te verwachten bouwplannen.

Plaatsgebonden risico

Voor het plaatsgebonden risico zijn alleen de wegkenmerken van invloed op de hoogte van het risico en de aard en intensiteiten van het transport van gevaarlijke stoffen. De wegbreedte is daarin de bepalende factor. In de toekomstige situatie wordt de weg 10 à 16 meter breder. Uitgaande van een worstcase-situatie wordt dan de weg 32 meter breed (16 meter in de huidige situatie + 16 meter verbreding). De stofcategorie GF3 is de maatgevende stofcategorie voor de hoogte van de externe veiligheidsrisico's. In de HART zijn vuistregels opgenomen die aangeven hoeveel transport van de stofcategorie GF3 leidt tot een PR10-6 contour. Wanneer dit lager is dan 500 tankwagens GF3 zal geen PR10-6 contour berekend worden. Omdat dit bij de N207 het geval is, is er geen PR 10-6 contour aanwezig. Dit verandert als gevolg van de wegaanpassingen niet.

Groepsrisico

Aan weerszijden van het tracé is sprake van (incidentele) bebouwing, waarbij de bevolkingsdichtheid niet hoger zal zijn dan 80 personen per hectare. Uit de risicoberekeningen die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplanonderzoek is gebleken dat het groepsrisico uitkomt op 0,003 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. De wegaanpassingen bij variant 1 en 2 zijn niet van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico.

Verantwoording groepsrisico

Het berekende groepsrisico valt in niveau 2 van het afwegingskader groepsrisico als bedoeld in paragraaf 3.8 van de beleidsvisie externe veiligheid. Op grond van deze paragraaf gelden een aantal voorwaarden waaraan voldaan moet worden.

Hulpverlening

Bij hulpverlening gaat het om de mogelijkheden die hulpverleningsdiensten hebben om eventuele incidenten met gevaarlijke stoffen op of in de nabijheid van de N207 te bestrijden, bijvoorbeeld een plasbrand met een tankwagen met benzine. Hiervoor is het van belang dat de hulpverleningsdiensten snel ter plaatse kunnen zijn. De wegverbreding en de uitbreiding van het aantal rijstroken zal de bereikbaarheid van de omgeving van de weg ten goede komen. Het is van belang te kijken of er voldoende bluswatercapaciteit in de nabijheid van de N207 is.

Hierover zal nog overleg met de regionale brandweer plaatsvinden.

Zelfredzaamheid

Bij zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van de aanwezige personen en hun mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Naar verwachting bevinden zich op of in de nabijheid van de N207 geen of weinig verminderd zelfredzame mensen.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Aan hoofdstuk 5 is de paragraaf 5.2, over luchtkwaliteitseisen toegevoegd. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

In de wet is, door middel van criteria, een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het "niet in betekenende mate" leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Per 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit "in betekenende mate" verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2015 wel overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert dit programma.

De grens tussen kleine ("niet in betekende mate") en grote projecten bedraagt nu 3% van de grenswaarde voor stikstofdioxide en fijn stof. Dit komt overeen met het realiseren van 1500 woningen of meer, 100.000 m² Brutovloeroppervlakte (BVO) bij een ontsluitingsweg en 200.000 m² BVO bij twee ontsluitingswegen.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma is de onderbouwing van het "derogatieverzoek" van het Rijk aan de EU. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke maatregelen die de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2011 (fijn stof) respectievelijk 2015 (stikstofdioxide) overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert het programma. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (Besluit) en ministeriële regelingen (mr), waaronder het Besluit "Niet in betekenende mate" en de mr "Niet in betekende mate" (NIBM).

AMvB en mr niet in betekende mate

De Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit, maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten echter kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. De AMvB en Regeling "Niet in betekende mate" bevat criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "In betekende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. Er mag rekening worden gehouden met een verslechtering van maximaal 3 % van de grenswaarde (= 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide en fijn stof).

5.6.2 Huidige situatie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling vindt er geen overschrijding plaats van de (tijdelijke) jaargemiddelde NO₂ grenswaarde en worden de grenswaarden voor de PM₁₀ concentraties niet overschreden.

5.6.3 Onderzoek

Om te bepalen of er vanuit het aspect luchtkwaliteit wettelijke bezwaren zijn tegen de verbreding van de N207, wordt nog nader onderzocht of er in betekende mate wordt bijgedragen aan de concentraties NO₂ of PM₁₀.

De resultaten van dit nadere onderzoek zullen worden opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

5.7 Water

5.7.1 Waterkwantiteit

Wanneer bij veranderingen in de ruimtelijke ordening een toename plaatsvindt van het verharde oppervlak gelden de Keur- en de beleidsregels van Rijnland. Voor projecten met een te verhard oppervlak kleiner dan 500 m² is geen compensatie vereist, tenzij:

1. sprake is van meerdere te ontwikkelen min of meer aaneengesloten bouwplannen die bij elkaar groter zijn dan 500 m²;
2. het nieuw aan te leggen verhard oppervlak meer dan 10% van het oppervlak van het peilvak (waarin betreffend verhard oppervlak wordt aangelegd) beslaat;
3. het betreffende peilvak de toename van de piekafvoer door uitbreidingen van het verhard oppervlak niet kan verwerken.

Indien een initiatiefnemer meer dan 500 m² extra verhard oppervlak wil aanleggen, is compensatie in de vorm van open water vereist.

5.7.2 Waterkwaliteit

De waterkwaliteit in het plangebied is matig. Voor meststoffen (fosfaat en nitraat), zware metalen en zuurstof wordt niet voldaan aan de minimale waterkwaliteitseisen (MTR-norm1) zoals geformuleerd in de Vierde Nota Waterhuishouding. Al moet gezegd worden dat door diverse inspanningen de waterkwaliteit de laatste jaren duidelijk is verbeterd en dat een verdere verbetering in de toekomst wordt verwacht. Ook de waterbodems kunnen als (matig) vervuild worden aangemerkt. Bronnen van vervuiling zijn onder meer uitspoeling van meststoffen uit de landbouw, verontreinigd oppervlaktewater uit de kernen, ongerioleerde lozingen en riooloverstorten. Daarnaast komt de inlaat van gebiedsvreemd water in droge perioden en voor doorspoeling de waterkwaliteit niet ten goede. Met het ingezette milieubeleid, het rioleringsbeleid voor buitengebieden en uitvoering van het baggerprogramma zal de waterkwaliteit de komende jaren naar verwachting toenemen.

5.7.3 Veiligheid en waterkeringen

Constructies in, op of nabij een waterkering vormen een potentieel gevaar voor de primaire functie van de waterkering. Niet alleen kan bebouwing het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden, ook kan het toekomstige dijkverzwaring in de weg staan. Het waterkerend vermogen van een dijk wordt bepaald door de kruinhoogte, de fundering, alsmede de stabiliteit en de waterdichtheid van het beklede dijklichaam. De aanwezigheid van bebouwing kan de faalmechanismen en daarmee het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden. Het hoogheemraadschap heeft daarom bouwactiviteiten in de waterkering in haar Keur in beginsel verboden. Indien activiteiten plaatsvinden die in strijd zijn met het belang van de kering (bijvoorbeeld bouwwerken, kabels en leidingen, verhardingen, beplantingen, etc.) moet een watervergunning op basis van de Keur aangevraagd worden bij het Hoogheemraadschap van Rijnland. Omdat het waterkeringbelang niet het enige belang is en bouwwerken in sommige gevallen verenigbaar zijn met een veilige waterkering, kan het hoogheemraadschap via een vergunning ontheffing verlenen van dit verbod.

5.7.4 Water in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt het oppervlaktewater in het plangebied bestemd als 'Water'.

Het bestemmingsplan heeft een beperkte invloed op het waterbeheer. Het peil wordt vastgesteld door de waterbeheerder. Het bestemmingsplan speelt hierin geen rol. Voor activiteiten die het waterbeheer kunnen beïnvloeden, zijn de Keur en het peilbesluit van toepassing.

5.7.5 Watertoets

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling heeft overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Rijnland in het kader van de watertoets. Daaruit is het volgende naar voren gekomen:

p.m.

5.8 Duurzaamheid

De gemeente Alphen aan den Rijn vindt het duurzaam ontwikkelen van het stedelijke gebied belangrijk. Zij streeft er naar dat elke ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt aan het verbeteren van de kwaliteit van economie, maatschappij als milieu, zowel op de korte en lange termijn. Zij wil daarmee de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijk niveau brengen.

Bij bouwprojecten hanteert de gemeente hanteert als uitgangspunt bij bouwprojecten de Regionale DuBoPlus Richtlijn 2008 als duurzaam bouwen-maatlat. Voor grond-, weg- en waterbouwprojecten, zoals de reconstructie van de N207, betekent dit dat de maatregelen-checklist met vaste- altijd doen en keuzemaatregelen van toepassing is. Aan de hand van deze maatregelenchecklist wordt de projectambitie samengesteld, geconcretiseerd en getoetst. Zie ook www.odwh.nl/dubo.

5.9 Flora en Fauna

Het aspect natuur wordt beoordeeld aan de hand van invloed op beschermde soorten, beschermde gebieden en ecologische verbindingzones en verstoring van ecologische waarden van het plangebied.

5.9.1 Beschermde gebieden

Natura 2000

In de directe omgeving van de N207 Leimuider-Alphen aan den Rijn liggen twee gebieden met een Natura 2000 status. Het betreft het gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck op 7,5 kilometer afstand en De Wilck op 8,5 kilometer afstand.

Nieuwkoopse Plassen & De Haeck

De Nieuwkoopse Plassen en de Haeck (2.078 ha) zijn restanten van het voormalige Hollandse kustvlakteveen. Het is een laagveenverlandingsgebied waarin, naast veenplassen met bijzondere watervegetaties, een grote oppervlakte overgangsvveen en moerasheide is gevormd. Het is tevens het meest westelijk gelegen verlandingsgebied waarin nog lokaal goed ontwikkelde vegetaties van basenrijk overgangsvveen te vinden is. Belangrijk broedgebied voor broedvogels van rietmoerassen (roerdomp, purperreiger, snor en rietzanger). Ook van enig belang als broedgebied voor enkele andere moeras- en watervogels (zwartkopmeeuw, zwarte stern). Voor de zwartkopmeeuw betreft het de grootste broedkolonie buiten de Delta.

De Wilck

Het gebied De Wilck (116 ha) bestaat uit vochtige en natte graslanden. De Wilck maakt onderdeel uit van het Hollands-Utrechtse veenweidegebied. Het gebied is van betekenis als foerageergebied en vooral rustplaats voor kleine zwanen, die van hieruit ook in de omgeving van het gebied foerageren. Daarnaast is het gebied van enige betekenis als rust- en foerageergebied voor Smieten.

Beschermde natuurmonumenten en EHS

Daarnaast liggen er twee beschermde natuurmonumenten in de directe omgeving. De Oeverlanden Braassemeermeer op 600 meter, is een gebied van 32 hectare dat bestaat uit een aantal oeverstroken en eilandjes die bezet zijn met enkele van de laatste resten van op boezempeil gelegen broekbos. De Geerpolder Plas op 3 kilometer, is een gebied van 35 hectare dat bestaat uit water, oeverlanden en enkele eilandjes.

Aan de zuidkant van het plangebied, tegen Alphen aan den Rijn aan, ligt een belangrijk weidevogelgebied. Voorts vormt de Leidschevaart een ecologische verbinding tussen de grotere wateren.

5.9.1.1 Natuurbeschermingswet

Verstoring

In de aanlegfase zal er een tijdelijke toename van bouwverkeer zijn, wat kan zorgen voor verstoring door geluid, trilling en optische verstoring. Deze beperkte toename door het bouwverkeer heeft een te verwaarlozen effect op de reeds bestaande verstoring van de N207, aangezien de reguliere verkeersintensiteit op de N207 aanzienlijk hoger is waardoor het effect niet waarneembaar is. De meeste natuurgebieden liggen op een afstand van drie kilometer of meer van de N207. Op korte afstand ligt de Oeverlanden Braassemermeer (600 meter) van de N207. Dit gebied bestaat uit oeverstroken en eilandjes met broekbos, rietstroken en ruigten. Dit natuurmonument is belangrijk voor algemene vogels van bossen en ruigten die hier broeden. Het gaat hier om kleinere bosvogels die in de nabije omgeving van het broedgebied foerageren. De tijdelijke werkzaamheden zal geen effect op deze vogels hebben.

Door het realiseren van de busstrook zal de verkeersfrequentie op de wegvakken Kruisweg – Eisenhowerlaan en Leimuiderbrug – Burgemeester Bakhuizenlaan toenemen, op het overige tracé van de N207 nemen de intensiteiten juist af (betere doorstroom van verkeer). Gezien de afstand van de N207 tot de natuurgebieden worden geen effecten verwacht.

Stikstof

In de aanlegfase zal er een tijdelijke beperkte toename van stikstofemissie zijn als gevolg van het bouwverkeer. Gezien het reeds aanwezige verkeer op de N207, de beperkte duur van het project en de afstand (op 7,5 km afstand) tot de stikstofgevoelige habitattypen van de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck kan een effect uitgesloten worden. Door het realiseren van de busstrook zal de verkeersfrequentie op de wegvakken Kruisweg – Eisenhowerlaan en Leimuiderbrug – Burgemeester Bakhuizenlaan toenemen, op het overige tracé van de N207 nemen de intensiteiten juist af (betere doorstroom van verkeer). Dit maakt dat er geen toename van stikstofemissie verwacht wordt. Gezien de afstand en de reeds bestaande verstoringende situatie worden effecten op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten uitgesloten.

Aangezien de N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn niet in een Natura 2000-gebied of een Beschermde Natuurmonument ligt, is er geen sprake is van oppervlakteafname.

5.9.1.2 EHS

Als de brug over Leidschevaart verbreed wordt, dient samen met de Provincie Zuid-Holland bekeken te worden wat de effecten hiervan zijn op de (doelsoorten van de) EHS en in hoeverre deze ecologische verbinding Leidschevaart van belang is. Door het verbreden van de brug (minder lichtinval) kan de onderdoorgang voor bijvoorbeeld vleermuizen, amfibieën en grondgebonden zoogdieren een barrière gaan vormen.

5.9.1.3 Weidevogelgebied

Het weiland ten noorden van Alpen aan den Rijn is door de Provincie Zuid-Holland aangewezen als belangrijk weidevogelgebied. Er zal door de verbreding van de N207 aan de oostkant sprake zijn van een oppervlakteverlies van het weidevogelgebied over een afstand van 1,3 km. Daarnaast is er bij het wegvak Kruisweg-Eisenhowerlaan sprake van een toename van verkeer. Hierdoor zal het geluidsbelast oppervlak toenemen. Er dient voor wat betreft weidevogelgebieden bepaald te worden op welke wijze compensatie plaatsvindt.

5.9.2 Beschermde soorten

Planten

Tijdens een veldbezoek eind maart 2012 zijn geen beschermde planten waargenomen langs de oevers, in de bermen en in de bosschages. Aangezien de door grassen gedomineerde wegbermen, de sloten met steile oevers en de voedselrijke bosschages met dominantie van enkele soorten geen geschikte groeiplaatsen bieden voor beschermde planten, worden deze dan ook niet verwacht in het plangebied. Beschermde plantensoorten vereisen over het algemeen schralere, extensiever beheerde en voedselarmere omstandigheden dan aangetroffen in het plangebied.

Vogels

N207: in de bomen langs de weg is een buizerd gezien en enkele nesten waarvan niet bekend is van welke soorten. Kort van de weg af is een ekster op zijn nest gezien. In de sloot langs de N207 zijn geen watervogels en/of nesten gezien. In de bredere watergangen is de wilde eend gezien.

Brug over de Leidschevaart: tijdens het veldbezoek zijn hier in de bosschages diverse kleine zangvogels gehoord. Er zijn in de bosschage aan de noordwest kant van de brug diverse nesten aanwezig.

Brug over de Drecht: tijdens het veldbezoek zijn hier in de bosschages diverse kleine zangvogels gehoord. Er waren geen nesten aanwezig.

Het plangebied is daarmee voor verschillende soorten geschikt:

- De bosschages vormen geschikte foerageergebieden en broedplaatsen voor algemeen voorkomende zangvogels.
- De oevers van de grotere watergangen vormen geschikt leefgebied voor algemeen voorkomende watervogels.
- Mogelijk zijn in het plangebied, langs de N207 en de bosschages rondom de brug over de Leidschevaart, jaarrond beschermde nesten aanwezig.

Grondgebonden zoogdieren

Het plangebied, en dan vooral de begroeide delen, vormt voor algemeen voorkomende (tabel 1) zoogdiersoorten een geschikte leefomgeving. Hierbij gaat het om soorten als de bosmuis, haas, huismuis en konijn.

Vleermuizen

Uit verspreidingsgegevens blijkt dat in het plangebied zwaar beschermde vleermuissoorten kunnen voorkomen; de rosse vleermuis, de gewone dwergvleermuis, de laatvlieger, de watervleermuis en de meervleermuis.

Amfibieën en reptielen

Op basis van verspreidingsgegevens is de aanwezigheid van zwaar beschermde soorten (als kamsalamander en heikikker) uitgesloten (website RAVON). De rugstreeppad komt in de omgeving wel voor, maar het plangebied vormt niet de geschikte leefomgeving.

Tijdens de werkzaamheden, waarbij zandige terreinen en ondiepe waterplassen kunnen ontstaan, dient wel rekening gehouden te worden met het koloniseren van het plangebied door de rugstreeppad. Op basis van de aangetroffen omstandigheden, smalle sloten met steile oevers en weinig oevervegetatie, worden in de sloten niet veel amfibiesoorten verwacht. Mogelijk komen de meer algemene soorten als de gewone pad en de bruine kikker voor. De aanwezigheid van reptielen is op basis van verspreidingsgegevens uitgesloten.

Vissen

De kleine en grotere wateren in het plangebied vormen mogelijk leefgebied voor beschermde vissoorten. Op basis van verspreidingsgegevens is de aanwezigheid van de kleine modderkruiper in de watergangen niet uit te sluiten. Aangezien er nagenoeg geen oever- en waterplanten in de poldersloten aanwezig zijn, lijken deze niet geschikt voor de bittervoorn. Het kan echter niet uitgesloten worden. Ook in de grotere wateren kan de bittervoorn voorkomen. Beide soorten komen verspreid in Zuid-Holland voor.

Vlinders, libellen en andere soorten ongewervelden

Beschermde insecten stellen hoge (ecologische) eisen aan hun biotoop. Hierbij gaat het om bloemrijke oever- en andere soortenrijke vegetaties. Gezien de soortenarme vegetaties en de afwezigheid van oevervegetatie is de aanwezigheid van beschermde insecten, libellen en andere soorten ongewervelden uitgesloten. Dit geldt ook voor de platte schijfhoren. Dit slakje komt voor in de veengebieden van onder andere Zuid- en Noord-Holland, in sloten met veenbodems. Echter, aangezien de sloten in het plangebied een kleibodem hebben, vegetatiearm zijn en waarschijnlijk voedselrijk zijn is deze soort in het plangebied niet te verwachten. Daarnaast is de platte

schijfhoren niet in het plangebied waargenomen.

In het kader van de uitvoering van het werk, zullen de volgende elementen in acht moeten worden genomen:

- Buiten het vogelbroedseizoen werken.
- Als dit niet mogelijk is, dient de aanwezige vegetatie verwijderd te zijn voor het begin van het broedseizoen, waarna de overige werkzaamheden wel plaats kunnen vinden in het broedseizoen. Het verwijderen van vegetatie voor het broedseizoen kan alleen als er geen jaarrond beschermde vogelnesten aanwezig zijn. Afhankelijk van de uitkomst van onderzoek naar het voorkomen van jaarrond beschermde vogelnesten zullen hiervoor ook mitigerende maatregelen genomen dienen te worden.
- Verstoring op vleermuizen kan voorkomen worden door bij daglicht te werken.
- Verstoring van de vissen in de bredere watergangen (Drecht en Leidschevaart) en de sloten kan voorkomen worden door buiten de gevoelige periode (deze loopt van maart tot en met augustus) te werken, niet bij vorst en niet bij watertemperaturen boven de 25 graden Celsius.
- Voor de kleine modderkruiper dienen de werkzaamheden uitgevoerd te worden volgens de Gedragscode Provinciale Infrastructuur.
- Voordat de sloot gedempt wordt dienen de vissen weggevangen en direct verplaatst te worden.
- Afhankelijk van de uitkomst van vervolgonderzoeken (vleermuizen, bittervoorn en vogels met jaarrond beschermde nesten) zijn er mogelijk nog mitigerende maatregelen noodzakelijk, zoals het ophangen van nestkasten.
- Maatregelen ten behoeve van de zorgplicht (zoals één kant op werken).

5.9.3 Conclusie

Op basis van de eerste resultaten uit het planMER is geconcludeerd dat nader onderzoek moet uitwijzen of er sprake is van het voorkomen en gebruik van het gebied door vleermuizen, bittervoorn (en kleine modderkruiper) en vogels met een jaarrond beschermde nesten. Deze onderzoeken worden uitgevoerd in de daarvoor geschikte seizoenen. De resultaten van dit aanvullende onderzoek zullen worden verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan.

5.10 Archeologie

In het kader van het MER heeft in juni 2012 een archeologisch bureauonderzoek plaatsgevonden, dat als input heeft gediend voor het MER.

5.10.1 Resultaten bureauonderzoek

Op basis van de resultaten van dit bureauonderzoek kan vastgesteld worden dat het grootste deel van het onderzoeksgebied bestaat uit droogmakerijen waarvoor een lage verwachting geldt op archeologische sporen. Binnen deze gebieden is de middeleeuwse bewoning naar verwachting verdwenen en ligt het Laagpakket van Wormer aan de oppervlak. In het zuidelijk deel van het plangebied (gemeente Alphen aan den Rijn) zijn mogelijk wel zones met veen behouden. Hoewel het niet uitgesloten is dat op het Laagpakket van Wormer bewoning heeft plaatsgevonden gedurende de Prehistorie, is het waarschijnlijk dat deze sporen zijn aangetast of verdwenen door veenwinning en de ligging op de bodem van veenplassen. Hoewel gegevens wijzen op ongunstige vestigingsomstandigheden gedurende de Prehistorie, is niet uit te sluiten dat buiten de droogmakerijen wel sporen uit de Prehistorie in het Laagpakket van Wormer aanwezig zijn, maar deze liggen op grote diepte (circa 12,5 meter –NAP). De verwachting voor deze sporen is middelhoog.

Binnen het onderzoeksgebied liggen zones met een middelhoge verwachting op sporen uit de Middeleeuwen en Nieuwe tijd (bewoningslinten, ontginningssassen). Zones met een hoge verwachting betreffen de historische dorpskern van Leimuideren in het uiterste noorden, Rijnsaterwoude in het midden en een middeleeuws bewoningslint (Ridderbuurt) in het uiterste zuiden van het plangebied.

5.10.2 Aanbevelingen en conclusies

Uit het archeologisch rapport is een aantal aanbevelingen en conclusies gedestilleerd:

Voor de zones met een lage verwachting geldt dat archeologisch onderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek is aan te raden, op die locaties waar bodemingrepen dieper dan 30 centimeter worden uitgevoerd. Aangezien dit gebied gekenmerkt wordt door ontveende zones, die later rond 1666 zijn ingepolderd (droogmakerijen), is het niet waarschijnlijk dat hier veel sporen van middeleeuwse bewoning bewaard zijn gebleven. Echter, op historische kaarten is waar te nemen dat er veel bewoningsassen in de 17e eeuw langs de huidige N207 lagen en is het dan ook niet uit te sluiten dat er toch nog sporen van deze bewoning aangetroffen kunnen worden. Daarnaast kunnen ook sporen van bebouwing van na 1666 worden verwacht. Door middel van verkennende boringen kan vastgesteld worden of de bodem (plaatselijk) intact bewaard is (niet ontveend) en of er dus archeologische resten uit de Middeleeuwen kunnen worden verwacht. Door het in kaart brengen van de bodem kan tevens worden vastgesteld of de bodem door recente ingrepen zijn verstoord en of er dus kans is op het aantreffen van resten uit de Nieuwe tijd. Op basis van verkennend onderzoek kunnen kansrijke en kansarme zones voor archeologische resten worden aangewezen en kan worden bepaald op welke diepte dergelijke resten worden verwacht.

De zones met een hoge verwachting (stads of dorpskern) dienen voorafgaand aan bodemingrepen nader te worden onderzocht door middel van verkennende en karterende boringen. Naar aanleiding daarvan kan vastgesteld worden of verder archeologisch onderzoek of zelfs bescherming van de betreffende terreinen noodzakelijk is. Door middel van de verkennende boringen kan vastgesteld worden of de bodem intact bewaard is en of er dus resten uit de Middeleeuwen en Nieuwe tijd verwacht kunnen worden. Op basis van de verkennende boringen kunnen dus kansrijke en kansarme archeologische zones worden aangewezen en kan worden bepaald op welke diepte de archeologische resten kunnen worden verwacht. In de 'kansrijke zones' kan aansluitend aan het verkennend booronderzoek een karterende booronderzoek worden uitgevoerd om vast te stellen of er daadwerkelijk archeologische resten in het gebied aanwezig zijn en wat de globale aard en omvang van deze archeologische resten is.

De zones met een middelhoge verwachting op sporen uit de Prehistorie dienen archeologisch onderzocht te worden indien diepere bodemingrepen gepland worden. De resten uit de prehistorie worden onder meer verwacht op de afzettingen van het Laagpakket van Wormer. Buiten de droogmakerijen liggen de afzettingen van Wormer mogelijk op grote diepte (circa 12,5 meter – NAP), terwijl binnen de droogmakerijen deze veelal aan het huidige oppervlak liggen (ontvening heeft plaatsgevonden tot op het Laagpakket van Wormer). Uit reeds uitgevoerde onderzoeken in het onderzoeksgebied blijkt dat de top van het Laagpakket van Wormer ook rond 5 meter –NAP is aangetroffen, met name ter hoogte van de dorpskern Leimuiden. Verkennend booronderzoek in deze zone van het plangebied moet dan ook (plaatselijk) bij voorkeur doorgezet worden tot op het Laagpakket van Wormer. In zones met een lage verwachting waar bij verkennend onderzoek restveen wordt aangetroffen boven het Laagpakket van Wormer, dient eveneens rekening gehouden te worden met archeologische resten uit de Prehistorie.

In de zones met een hoge archeologische verwachting op de smalle stroken die bekend staan als de zogenaamde Bovenlanden is nader archeologisch onderzoek aan te raden, aangezien dit de niet ontveende zones (en mogelijk ontginningssassen voor de vervening) betreft. Dit betreft onderzoek in de vorm van verkennende en karterende boringen. Door middel van de verkennende boringen kan vastgesteld worden of de bodem intact bewaard is en of er dus resten uit de Middeleeuwen en Nieuwe tijd verwacht kunnen worden. Op basis van de verkennende boringen kunnen dus kansrijke en kansarme archeologische zones worden aangewezen en kan worden bepaald op welke diepte de archeologische resten kunnen worden verwacht. In de 'kansrijke zones' kan aansluitend aan het verkennend booronderzoek een karterend booronderzoek worden uitgevoerd om vast te stellen of er daadwerkelijk archeologische resten in het gebied aanwezig zijn en wat de globale aard en omvang van deze archeologische resten is.

Voor de zone met een hoge archeologische verwachting (archeologisch waardevol gebied 'Ridderbuurt') geldt het advies om een verkennend en karterend booronderzoek uit te voeren indien er niet vermeden kan worden dat bodemingrepen in deze zone plaatsvinden. Op basis van de verkennende boringen kunnen dus kansrijke en kansarme archeologische zones worden aangewezen en kan worden bepaald op welke diepte de archeologische resten kunnen worden verwacht. In de 'kansrijke zones' kan aansluitend aan het verkennend booronderzoek een karterend booronderzoek worden uitgevoerd om vast te stellen of er daadwerkelijk archeologische resten in het gebied aanwezig zijn en wat de globale aard en omvang van deze archeologische resten is.

In de komende periode zal nader archeologisch onderzoek worden uitgevoerd waarbij de eerste resultaten van het onderzoek, zoals hiervoor is weergegeven, als uitgangspunt zullen dienen. In het ontwerp bestemmingsplan zullen de resultaten van het nadere onderzoek worden verwerkt.

5.11 Cultuurhistorie

Cultuurhistorie

De Kwaliteitskaart Provinciale Structuurvisie benoemt de Wassenaarsche Polder als topgebied van cultureel erfgoed. Droogmakerij de Wassenaarsche Polder is waardevol als een van de oudste droogmakerijen in Zuid-Holland (drooggemaakt in 1666), met een open karakter en een vrij gaaf bewaard gebleven rationele verkaveling. De herkenbaarheid van deze polder is hoog. Het trajectdeel Leidschevaart-Ringvaart (deeltrajecten 4 en 5) ligt hierin. Kenmerkende landschapselementen volgens deze kaart zijn de Scheidtocht als vaart, de Woudsche Dijk als cultuurhistorisch waardevol bebouwingslint, de Drecht en Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder als watergangen.

De Cultuurhistorische Waardenkaart Zuid-Holland benoemt de dijken langs de Leidschevaart, Drecht, Langeraarsche plassen als lijnelementen van hoge waarde. Het bebouwingslint Ridderbuurt is eveneens een lijn van hoge waarde. Deze elementen worden door de N207 gepasseerd en zijn goed beleefbaar vanaf de weg.

De Herenweg ligt parallel aan de N207 en is een historisch belangrijke verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam, via Alphen aan den Rijn en Gouda. Bij de kruising van de Herenweg met de Drecht ontstond Leimuiden.

In de verdere omgeving van de N207 bevinden zich het bebouwingslint van Rijnsaterwoude (redelijk hoge waarde) en het Braassemmeer (hoge waarde). Deze elementen zijn vanuit de verte waarneembaar. Langs de N207 bevinden zich geen rijks- en gemeentelijke monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten.

De aantasting van cultuurhistorische waarden is gering. De huidige weg wordt verbreed, dus er zijn geen nieuwe doorsnijdingen van cultuurhistorische structuren. Er worden geen rijks- of gemeentelijke monumenten aangetast. De verbreding van de weg vormt wel een lichte aantasting van de Wassenaarsche Polder, dat als topgebied cultureel erfgoed is bestempeld. De verbreding zorgt ook voor een lichte aantasting van de waardevolle lijnelementen, omdat de doorkruising hiervan iets breder wordt. De Herenweg wordt niet aangetast.

De aantasting van cultuurhistorische waarden kan deels gemitigeerd worden door de verbrede N207 landschappelijk in te passen. Hiervoor is in opdracht van Provincie Zuid-Holland al een Landschapvisie N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn gemaakt, waarin op basis van een zorgvuldige analyse een inpassingsvisie is opgesteld.

Een belangrijk onderdeel hieruit is het benadrukken van de Herenweg als historische route door middel van dubbele laanbeplanting. De N207 zelf wordt aan de oostzijde juist open gelaten.

bestemmingsplan N207 – Noord – Toelichting
NL.IMRO.0464.B110N207noordaad-0001
voorontwerp

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn verwoord in de planvoorschriften. Zo wordt een toelichting gegeven op het juridische systeem en op alle afzonderlijke bestemmingen.

6.1 Algemeen

Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008). Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Ook is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan. Tot slot maakt een eventuele bijlage onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

6.2 Verbeelding

Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven met daarbij andere bepalingen als gebiedsaanduidingen, bouwaanduidingen, bouwvlakken enzovoorts. Voor de analoge verbeelding is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond (Grootschalige Basiskaarten en/of kadastrale kaart).

6.3 Opbouw van de regels

De regels zijn opgedeeld in vier hoofdstukken met een of meer artikelen:

Hoofdstuk 1: "Inleidende regels" bevat de begripsbepalingen (artikel 1) en een bepaling over de wijze van meten (artikel 2). De begripsbepalingen zijn in alfabetische volgorde opgesomd en dienen als referentiekader voor de overige regels.

Hoofdstuk 2: "Bestemmingsregels" bevat de bestemmingen. Elk artikel heeft een vaste opbouw. Eerst wordt een bestemmingsomschrijving gegeven, vervolgens de bouwregels, eventuele nadere eisen en eventuele mogelijkheden voor ontheffing van de bouwregels danwel gebruiksregels.

Hoofdstuk 3: "Algemene regels" bevat regels die algemeen gelden en die vanwege de algemeenheid gegroepeerd zijn.

Hoofdstuk 4: "Overgangs- en slotregels" omvat de overgangsbepalingen van het bestemmingsplan. Deze zijn opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening 2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan.

Voor de planregels is de gestandaardiseerde opbouw uit de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 gebruikt. In de planregels is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met "Inleidende regels" (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de "Bestemmingsregels", de "Algemene regels" en de "Overgangs- en slotregels".

In het tweede hoofdstuk, de Bestemmingsregels, staan de verschillende bestemmingen in alfabetische volgorde. Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd (afhankelijk van het bestemmingsplan):

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijken van de gebruiksregels
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

6.4 Wijze van toetsen

De regels en verbeelding zijn bedoeld als instrument om te bepalen of gebruik in ruime zin van de gronden en opstellen in overeenstemming is met het ruimtelijk beleid dat voor een gebied geldt. Wanneer bijvoorbeeld een aanvraag voor functiewijziging of het uitbreiden van de bestaande bebouwing wordt ingediend, moet deze getoetst worden aan het bestemmingsplan.

Indien een aanvraag binnenkomt dient:

1. In eerste instantie op de verbeelding te worden gekeken waar de betreffende locatie ligt. Hierbij zijn dus van belang de toegekende bestemmingen en de eventuele nadere aanduidingen die op deze gronden van toepassing zijn.
2. Vervolgens in de regels onder de doeleindenomschrijving van de geldende bestemming te worden nagegaan of de situatie in overeenstemming is met deze doeleindenomschrijving.
3. Indien dit het geval is vervolgens met betrekking tot:
 - a. bebouwing te kijken naar de bebouwingsregels.
 - b. werken en werkzaamheden te kijken naar de aanlegregels.
 - c. gebruik te kijken naar de gebruiksbepalingen.
4. Indien strijdigheid aanwezig is, vervolgens in de respectievelijke afwijkingsbevoegdheden danwel in de wijzigingsbevoegdheden te worden nagegaan of in een uitzondering is voorzien. Bij het toepassen van deze bevoegdheden dient aan de daar opgenomen specifieke voorwaarden te worden voldaan.

6.5 Artikelsgewijze behandeling

Artikel 1 Begrippen

In artikel 1 is een aantal begrippen nader gedefinieerd teneinde onduidelijkheid te voorkomen. Aangesloten is bij de landelijke standaard begripsbepalingen, die zijn voorgeschreven danwel die voortvloeien uit de jurisprudentie. Voor het overige is aangesloten bij de in de gemeente gebruikelijke definities danwel zijn toegesneden op de specifieke situatie.

Artikel 2 Wijze van meten

In artikel 2 wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden bij het beoordelen of de maatvoering in overeenstemming is met de regels.

Artikel 3 Agrarisch

De randen van het plangebied worden gevormd door de agrarische percelen. Hier beginnen de taluds van de weidegronden en akkers.

Artikel 4 Groen

Het groen met een meer structureel karakter (structuurgroen) is vastgelegd in de meer specifieke bestemming "Groen". Daarin zijn opgenomen grasvelden, opgaande beplanting, taluds langs het water en de diverse in het groen aanwezige voet- en fietspaden.

Artikel 5 Verkeer

De wegen met een overwegende stroomfunctie zijn bestemd tot "Verkeer". Dit betreft primair de N207 en de aantakende wegen op de de N207. Behalve de weg vallen binnen deze bestemming ook de bermen, trottoirs, fiets- en voetpaden en eventuele geluidwerende voorzieningen.

Artikel 6 Verkeer- verblijfsgebied

Alle (overige) wegen zijn bestemd tot "Verkeer-Verblijfsgebied". Deze wegen hebben allen slechts een functie voor het bestemmingsverkeer.

Artikel 7 Water

Alle watergangen die door het plangebied stromen hebben een structurele functie voor waterberging en waterhuishouding en zijn daarom specifiek bestemd tot "Water". Binnen de bestemming "Water" zijn tevens bruggen en dergelijke toegestaan.

Artikel 8 Waarde – archeologie

p.m. in verband met nog aanvullend uit te voeren archeologisch onderzoek.

Artikel 9 Anti dubbelregel

Dit voorschrift zorgt ervoor dat grond die reeds eerder bij een verleende bouwvergunning is meegenomen, niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning mag worden meegenomen. Deze anti-dubbelregel heeft uitsluitend betrekking op situaties die plaatsvinden onder het geldende bestemmingsplan. Het is dus niet zo dat gronden die zijn meegeteld bij het verlenen van een bouwvergunning onder een vorig bestemmingsplan, bij het verlenen van een bouwvergunning onder het nieuwe bestemmingsplan ook buiten beschouwing moeten worden gelaten.

Artikel 10 Algemene bouwregels

In dit artikel is onder meer bepaald dat het oprichten van geluidsgevoelige objecten uitsluitend is toegestaan indien wordt voldaan aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder of de daarop gebaseerde overige regelingen. Daarnaast is een regeling opgenomen die ervoor zorg draagt dat bij het oprichten van bebouwing rekening moet worden gehouden met de belangen van de waterbeheerder: bebouwing nabij de bestemming 'Water' is uitsluitend mogelijk na verlening van ontheffing.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Op basis van dit artikel kunnen burgemeester en wethouders voor de gronden binnen het plangebied bij een omgevingsvergunning afwijken van de in de bestemmingen opgenomen bouwregels. Het gaat hier om veranderingen van beperkte aard, zoals het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut en het vergroten van de maatvoering van bouwwerken met 15%.

Artikel 13 Overgangsrecht bouwwerken

In dit artikel is onder meer aangegeven dat bouwwerken die ten tijde van inwerkingtreding van dit plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ondanks dat zij afwijken van het plan.

Artikel 14 Overgangsrecht gebruik

Gebruik van gronden en opstellen zoals dat op het moment van inwerkingtreding van dit plan plaatsvindt, mag –hoewel het afwijkt van het plan– worden gecontinueerd. Gebruik dat reeds onder het hiervoor geldende bestemmingsplan illegaal is aangevangen en ook volgens het nieuwe bestemmingsplan niet kan, blijft illegaal en mag dus niet worden voortgezet.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12 Wro dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop bij algemene maatregel van bestuur een aangewezen bouwplan is voorgenomen, tenzij de kosten anderszins verzekerd zijn.

In artikel 6.2.1. Besluit ruimtelijke ordening worden de bouwplannen aangewezen als bedoeld in artikel 6.12. Wro, te weten:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met tenminste 1000 m² bruto vloeroppervlak of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto vloeroppervlakte bedragen;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Onderhavig project valt niet als zodanig onder een van de hierboven opgesomde bouwplannen, derhalve is er geen wettelijke verplichting een exploitatieplan vast te stellen.

7.2 Financieel economische uitvoerbaarheid

In het kader van de realisatie van de verbreding van de N207 is gekeken naar de financiële haalbaarheid van het project en zijn besluiten genomen omtrent de benodigde reserveringen.

Het opstellen van onderhavig bestemmingsplan valt onder de uitvoering van zowel gemeentelijk als provinciaal beleid. De kosten voor de procedure worden gedragen door de gemeenten en de provincie Zuid-Holland.

bestemmingsplan N207 – Noord – Toelichting
NL.IMRO.0484.B110N207noordaadr-0001
voorontwerp

Hoofdstuk 8 Inspraak en vooroverleg

In dit hoofdstuk worden de resultaten verwerkt van de gehouden informatieavond en de ontvangen inspraakreacties. Tevens worden de resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening met de overleginstanties weergegeven.

Het bestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan:

p.m.

Gemeente

Alphen aan den Rijn

Stadhuisplein 1 - Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn

T 14 0172

F 0172 - 465 485

E gemeente@alphenaandenrijn.nl

