

WESTLAND
N213 DIJKWEG –
MIDDEL BROEKWEG
BESTEMMINGSPLAN



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Westland

N213 Dijkweg – Middel Broekweg

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.1783.INFRAN213MBDWpbb-VA01

projectnummer:

178300.19247.00

opdrachtgever:

ir. R.J.M.M. Schram

planstatus

datum:

19-05-2015

22-03-2016

12-12-2016

status:

concept

voorontwerp

ontwerp

vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Plangebied	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan	9
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Projectbeschrijving	11
2.1	Inleiding	11
2.2	Het plangebied	11
2.3	Redenen om te verbreden	12
2.4	Het fysieke plan	13
Hoofdstuk 3	Planologische toets	17
3.1	Inleiding	17
3.2	Rijksbeleid	17
3.3	Provinciaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	20
3.5	Conclusie	30
Hoofdstuk 4	Toetsing omgevingsaspecten	31
4.1	Inleiding	31
4.2	M.e.r.-beoordeling	31
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	32
4.4	Bodem	37
4.5	Ecologie	39
4.6	Externe veiligheid	42
4.7	Luchtkwaliteit	44
4.8	Planologisch relevante kabels en leidingen	45
4.9	Water	46
4.10	Geluid	49
4.11	Niet-gesprongen conventionele explosieven	49
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	53
5.1	Algemeen	53
5.2	Inleidende regels	53
5.3	Bestemmingsregels	54
5.4	Algemene regels	57
5.5	Overgangsrecht en slotregels	57
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	59
6.1	Economische uitvoerbaarheid	59
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	59



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De economische Greenport-motor staat nooit stil. Daarom is mobiliteit essentieel. Samen met het bedrijfsleven van Westland heeft de gemeente daarom een verkenning uitgevoerd om de belangrijkste verkeersknelpunten en de gewenste oplossingen in beeld te brengen. Dit heeft geresulteerd in de 'Bereikbaarheidsvisie Greenport Westland; Agrologistiek bedrijfsleven en overheid', met als ondertitel 'De economische Greenport-motor staat nooit stil' (zie Bijlage 1). Er worden 7 strategische doelstellingen benoemd.

De verbreding van de centrale as, waarvan de N213 over het tracé Middel Broekweg-Dijkweg een onderdeel is, is één van die doelstellingen. Het project staat niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van een doorgaande samenhangende verbetering van de infrastructuur in het Westland. Het is essentieel voor het strategische perspectief van de Greenport Westland-Oostland, zoals is beschreven in Programma Beter Benutten Haaglanden, MIRT Onderzoek Logistiek Mainport Greenport en de gebiedsverkenning Westland. Deze verbreding wordt door het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeente Westland gedragen.

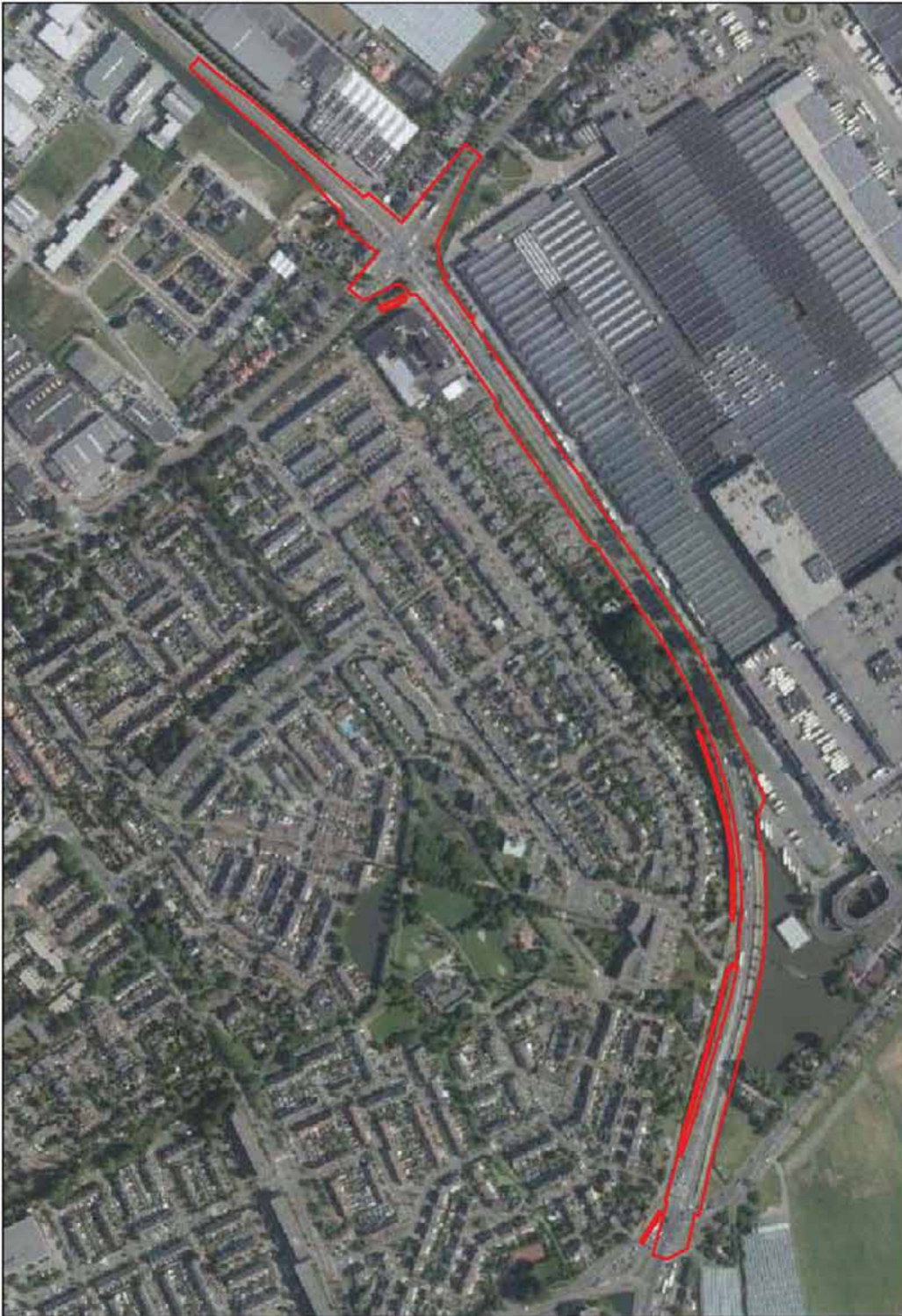
In 2012 en 2013 is de verbreding (2x2, geluidsscherm, fietspad en bijbehorende aspecten) meegenomen in de actualisatie bestemmingsplannen Bloemenveiling en Woonkern Naaldwijk. De bestemmingsplannen Bloemenveiling en Woonkern Naaldwijk zijn uitgegaan van globale uitgewerkte plannen die na uitwerking niet passen binnen deze plannen. Er is gezocht naar een zo optimaal en passend mogelijk ontwerp. De uitvoering heeft vertraging opgelopen. Dit had te maken met samenloop met het 3-in-1 project. Twee grote verkeersprojecten tegelijk, op dezelfde agrologistieke as hindert de vers-logistiek van de Greenport Westland te veel.

Deze vertragingstijd is benut om voor het project N213 enkele optimalisatieslagen door te voeren. Daarnaast is met stakeholders (waaronder omwonenden) bekeken welke verbeteringsmogelijkheden meegenomen kunnen worden.

Al deze ontwikkelingen tezamen passen niet binnen de geldende bestemmingsplannen. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de aanpassing planologisch mogelijk.

1.2 Plangebied

Het plangebied betreft de gronden waar fysieke wijzigingen ten behoeve van de verbreding van de weg plaats zullen vinden. Dit betreft het tracé van de N213 tussen de Middel Broekweg (N466) tot circa 100 m voorbij het kruispunt met de Dijkweg. Ook de aanliggende delen van de Dijkweg behoren tot het plangebied, aangezien hier ook fysieke wijzigingen gepland zijn. Ook de gronden van nieuwe parkeerplaatsen ten noorden van het Lentiscollege maakt onderdeel uit van het plangebied.



Figuur 1.1 Ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan vervangt ter plaatse van het plangebied de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	vastgesteld
Bloemenveiling	18 december 2012
Woonkern Naaldwijk	25 juni 2013
De Woerd	3 november 2008
Bedrijventerrein Honselersdijk	26 mei 2015
Buitengebied (voormalige gemeente Naaldwijk)	3 oktober 2000
Glastuinbouwgebied Westland	19 december 2012

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan N213 Dijkweg - Middel Broekweg bestaat uit een toelichting, de regels en een verbeelding. De toelichting is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de projectbeschrijving gedaan. In hoofdstuk 3 wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de beleidskaders van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente.

In hoofdstuk 4 wordt onderzoek op het gebied van omgevingsaspecten (milieu, water, ecologie, archeologie en cultuurhistorie) behandeld. In hoofdstuk 5 wordt dieper ingegaan op de planvorm en de achtergrond bij de regels die zijn opgenomen voor de verschillende bestemmingen. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1 Inleiding

Hierna wordt het project, de verbreding van de N213 tracé Middel Broekweg-Dijkweg beschreven. Het eerst komt de situatie zoals hij nu is aan de orde. Dan komt de ontwikkelreden aan de orde en als afsluiting zijn de gevonden oplossingen in het fysieke plan beschreven.

2.2 Het plangebied

Het plangebied betreft het gedeelte van de N213 tussen de Dijkweg in het noorden en de Middel Broekweg in het zuiden. Direct ten westen van het plangebied ligt de kern Naaldwijk. Ten oosten van de weg ligt het terrein van Royal FloraHolland. De weg heeft in de huidige situatie 2x1 doorgaande rijstrook. Aan oostzijde van de weg ligt een vrijliggend fietspad. Aan de zijde van de kern Naaldwijk maken fietsers gebruik van de parallelweg achter het geluidsscherm. De N213 vormt samen met de N211 de Centrale As. Deze as, samen met de Veilingroute ((N222 en N211) vormen de belangrijkste schakels tussen de verschillende handelsgebieden binnen de Greenport. De weg wordt veel gebruikt waardoor er wachtrijen ontstaan. Het belemmert de doorstroming voor het verkeer op lokaal en regionaal niveau.



Figuur 2.1 De huidige N213 in noordelijke richting ter hoogte van Royal FloraHolland

2.3 Redenen om te verbreden

De Greenport Westland-Oostland is het meest complete tuinbouwgebied van de wereld door de clustering van productie-handelverwerking-logistiek (ook wel genoemd: 'de draaischijf'). Onlangs is het strategisch Handelingsperspectief Greenport Westland-Oostland vastgesteld. Daarin is geconstateerd dat de handel de drijvende kracht achter de verdere ontwikkeling is. In de transitie naar Greenport 3.0 blijft de draaischijf het fundament en zal in het bijzonder de relatie van de Greenport met de haven en multimodale knooppunten versterkt moeten worden. Een goede bereikbaarheid van de diverse handelsterreinen is daarbij essentieel.

De N213 is samen met de N222 Veilingroute een belangrijke schakel tussen de verschillende handelsgebieden en voor de ontsluiting van de huidige en toekomstige logistieke knooppunten. Beide verbindingen worden ook genoemd in de Bereikbaarheidsvisie van het Platform Mobiliteit Westland. In de volgende fase van de gebiedsverkenning zal op basis van de nog vast te stellen ruimtelijke uitvoeringsstrategie en de provinciale netwerkanalyse wegen worden gewerkt aan een toekomstvisie voor deze verbindingen.

Drie doelstellingen vanuit de Bereikbaarheidsvisie van het Bereikbaarheidsplatform Westland:

1. Sterke behoefte aan een gedegen netwerk

De Burgemeester Elsenweg (N213) wordt veel gebruikt. Er zijn twee toegangspoorten tot het Westland: de Harnaschknoop bij de A4 en het verkeersplein Westerlee bij de A20. Vanuit deze punten lopen de dragers van het Westlandse wegennet: respectievelijk de Wippolderlaan/Veilingroute (N211/N222) en de Centrale As (N213/N211). Veel woonkernen en alle agrologistieke bedrijventerreinen zijn gelegen aan deze hoofdassen. Het functioneren van deze hoofdstructuur (in hoofdstuk 3 ook aangeven als vlinderstructuur) bepaalt de bereikbaarheid van het hele gebied. Westland kent geen normaal spitspatroon, maar een constante dagdynamiek. De Greenport is immers een 24-uurs economie die nooit stil staat. De verkeersdrukte spreidt zich uit over een groot deel van de dag dankzij de diverse vervoersstromen. Een infrastructurele maatregel is daardoor niet slechts een oplossing voor een klein piekmoment op de dag, maar heeft over de hele 24 uur een positief effect. Deze sterke behoefte aan een gedegen netwerk heeft twee hoofddragerelementen: enerzijds het belang van Greenport Westland en de bereikbaarheid en anderzijds een toenemende bedrijvigheid die zijn eigen oplossingen vraagt. Beide aspecten worden hierna aangestipt.

2. Het belang van Greenport Westland en bereikbaarheid

Met een teeltproductiewaarde (versproducten) in Westland van jaarlijks ruim 2 miljard euro is het economisch belang van Westland evident. De groei is naar verwachting sterker dan het Nederlands gemiddelde en boven het 'optimistische' zogeheten GE-toekomstscenario.

Goede bereikbaarheid is essentieel voor een goed functionerende agrologistieke sector, die letterlijk de verbindende schakel is in de Greenport. De transport volumes zijn enorm. Logistieke bedrijven hebben noodzakelijke behoefte aan een korte en vooral betrouwbare reistijd. Vrachtverkeer – in het bijzonder versvervoer – is tijdgevoeliger dan personenverkeer. Wil Greenport Westland concurrerend blijven, dan is een goede basisbereikbaarheid noodzakelijk.

3. Toenemende bedrijvigheid leidt tot extra verkeer

Verkeerstudies van de gemeente Westland en Metropoolregio/Vervoersautoriteit wijzen uit dat de verkeersintensiteit in de nabije toekomst groeit. Door de toenemende druk op de bestaande hoofdinfrastructuur nemen de reistijden toe en wordt het netwerk kwetsbaarder voor incidenten. Dit treft de Greenport aanzienlijk. De slimme maatregelen en vraagbeïnvloeding zetten we volop in op het spreiden van de vervoersstromen. Tegelijkertijd zien we dat infrastructurele maatregelen onontkoombaar blijven. Bestaande wegen moeten beter geschikt gemaakt worden voor hun rol in het wegennet. Hoofdwegen (als de N213) moeten écht de dragers van het netwerk blijven.

2.4 Het fysieke plan



Figuur 2.2 Wegontwerp verdubbeling N213 (bron: provincie Zuid-Holland)

Wat verandert er aan de N213?

Het wegprofiel wordt verruimd van 2x1 naar 2x2 doorgaande rijstroken. De beschikbare ruimte wordt optimaal benut. Het asfalt komt tot 4 m richting het geluidsscherm en er wordt verharding aangelegd richting Royal FloraHolland. Het geluidsscherm wordt in een vloeiende lijn geprojecteerd en blijft nagenoeg op dezelfde positie. Een deel van het gebouw Royal FloraHolland, bestemd voor het afgeven van sierproducten voor de veiling, wordt gesloopt om de toegang van het terrein van Royal FloraHolland te kunnen blijven waarborgen. De huidige parallelweg maakt na realisatie integraal onderdeel uit van het 2x2 wegtracé. Het verkeer kan via een weefvak vanaf de N213 het veilingterrein op maar kan ook vanaf het veilingterrein richting het noorden naar de N213.

Daarnaast worden ter weerszijden van het wegtracé twee nieuwe fietsbruggen aangelegd over de watergang ten zuiden van de Dijkweg. Deze fietsbruggen worden aangelegd om ruimte te maken op het bestaande kunstwerk (betonnen brugdek over het langslopende water) en om de verbrede weg plaats te kunnen bieden.

Langs de westzijde van de weg aan de zijde van Naaldwijk wordt een nieuw geluidsscherm geplaatst. De bouwhoogte van het geluidsscherm varieert tussen 3 m en 6,5 m. Het geluidsscherm biedt bescherming tegen het wegverkeerslawaai van de N213 en het industrielawaai van Royal FloraHolland. Met de bewoners zijn afspraken gemaakt over de vormgeving van het geluidsscherm.

Wat verandert er aan kruispunt Dijkweg?

De zuidelijke fietsoversteekplaats wordt verwijderd. Fietzers worden, komend vanuit het zuiden, door twee fietsbruggen over het kruispunt geleid, waarna wordt aangetakt op de bestaande fietspaden in oostelijke, westelijke en noordelijke richtingen. Het aanleggen van de fietsbrug past binnen het geldende bestemmingsplan. De fietsbrugaanleg is een uitvoeringsmaatregel die na de bestemmingsplanfase volgt.

De inrit van het bedrijf 'Van den Bos Flowerbulbs' ter hoogte van de Dijkweg zal afgekoppeld worden. Hiermee wordt de verkeersveiligheid vergroot. De ontsluiting van het bedrijf 'Van den Bos Flowerbulbs' zal via de vierde tak aan rotonde Bospolder plaatsvinden. Daarmee is er een direct verband tussen de verbreding van de N213 en de ontwikkeling Elsenbosch. Deze vierde tak aan de rotonde Bospolder wordt geregeld in het bestemmingsplan voor de ontwikkeling Elsenbosch.

Nabij het kruispunt Dijkweg staat een aantal woningen. Om het ruimtelijk effect op met name de woningen Dijkweg 111 en Dijkweg 117 inzichtelijk te maken, is een visualisatie gemaakt. Deze is opgenomen in Bijlage 2. Hieruit blijkt dat de verbreding ruimtelijk inpasbaar is.

Planproces

De verbreding van het tracé, waar dit bestemmingsplan voor bedoeld is, is één van de benoemde doelstellingen vanuit meerdere visies. Er is een passende oplossing ontworpen die aan de meeste wensen tegemoetkomt. Daar is uitgekomen dat dit de enige reële oplossingsmogelijkheid is om de N213 te verdubbelen. De fysieke ruimte is op deze wijze zo optimaal mogelijk benut.

De vertragingstijd (vanwege samenloop met meerdere infrastructurele projecten) is aangewend om tot verdere optimalisatie te komen en heeft geleid tot de navolgende verbeteringen.

- De mogelijkheid is benut om kruising met de Dijkweg verder te verbeteren op zowel doorstroming als verkeersveiligheid voor overstekende fietsers door het afkoppelen van de uitrit van Van den Bos Flowerbulbs. Daarbij is gekozen voor een werkwijze om samen met bewoners te zoeken naar acceptabele verkeersoplossingen. Om voor het bedrijf een nieuwe ontsluiting te realiseren, is met medewerking van provincie Zuid-Holland een vierde aansluiting, alsmede een fietstunnel, ontworpen op de eerstvolgende rotonde op dit traject van de N213. Deze ontwikkeling wordt geregeld in bestemmingsplan Elsenbosch.
- Het geluidsscherm langs de N213 wordt aangepast, waarmee ook het geluid van de bedrijfsvoering van Flora Holland op de bebouwing van Naaldwijk wordt verminderd. Vanwege de geringe ruimte wordt een zwaardere constructie gemaakt, omdat de voertuigkering (vangrail) in het geluidsscherm wordt verwerkt.
- In verband met de beperkte beschikbare ruimte voor verplaatsing van ondergrondse infrastructuur wordt gebruikgemaakt van leidingkokers die verbonden zijn door kabelputten. Die biedt naar de toekomst flexibiliteit om ondergrondse infrastructuur aan te passen zonder dat grondwerkzaamheden nodig zijn. Kabelputten zijn vergunningvrij en hoeven dus niet apart geregeld te worden in het bestemmingsplan.

Wat levert dit plan op?

In de structuurvisie 2013-2025 van de gemeente Westland is de vlinderstructuur als hoofdwegenstructuur aangemerkt. De N213 is een belangrijke schakel binnen deze vlinderstructuur; doorstroming op deze weg is dus van groot belang voor de bereikbaarheid van de Greenport. Kruisingen zijn in een verkeersstructuur bepalend voor de doorstroming. De maatregelen aan het kruispunt N213-Dijkweg leveren verhoudingsgewijs het grootste positieve effect op de reistijd op. Echter, dit is niet voldoende, ook een verbreding is vereist om voldoende doorstroming en robuustheid te waarborgen.

De noodzaak voor de verbreding van het kruispunt N213 - Dijkweg blijkt uit berekeningen die zijn gemaakt (Bijlage 3). Dit onderzoek is gebaseerd op het gemeentelijk verkeersmodel. Hierin zijn ook de reeds genomen en geplande verkeersmaatregelen elders binnen de vlinderstructuur meegenomen. In deze berekening is de situatie op het kruispunt in 2025 doorgerekend met 2x1 en 2x2 rijstroken. Daarbij is getoetst aan de cyclustijd: onder de 90 seconden wordt als acceptabel beschouwd, tot 120 seconden als zwaar belast en bij meer dan 120 seconden is er een overbelaste situatie.

Uit deze berekening blijkt voor de situatie met 2x1 rijstroken dat het verkeersaanbod niet kan worden

afgewikkeld in een cyclustijd van 120 seconden. In de avondspits is sprake van een zwaar overbelaste situatie. Zonder ingrepen zal er (in 2025) dus sprake zijn van een zwaar overbelaste en dus onacceptabele verkeershinder. Tijdens de planperiode van dit bestemmingsplan (2017-2027) wordt deze grens dus bereikt. Inclusief de autonome groei zal de hinder in 2027 nog groter zijn. Er is dus noodzaak tot het nemen van maatregelen.

Bij een verbreding van 2x2 rijstroken ontstaat een capaciteitsverdubbeling op het kruispunt. Uit de berekeningen blijkt dat er in de ochtendspits nog enige restcapaciteit aanwezig is. In de avondspits is er, uitgaande van een maximumcyclustijd van 120 seconden, ook nog enige restcapaciteit. De verbreding heeft dus nut en is noodzakelijk voor de doorstroming.

Echter, verbreding van het kruispunt is niet voldoende; er is ook een verbreding van het tracé vereist om voldoende doorstroming en robuustheid te waarborgen. Voor de rest van het tracé leidt de verbreding tot een rustiger verkeersbeeld, wat een betere doorstroming oplevert. Dat is zeker het geval op dit tracé waar veel vrachtverkeer gebruik van maakt. Door de verbreding wordt het netwerk verkeerskundig robuuster. Daarmee wordt het minder kwetsbaar bij incidenten.

In het kader van de verbreding wordt verkend hoe de fietsoversteek wordt aangepast. De oplossingsrichtingen passen binnen het bestemmingsplan. Verder wordt de ontsluiting van het bedrijf Van den Bos Flowerbulbs verlegd van de Dijkweg naar een vierde tak aan de rotonde Bospolder. Daarvoor loopt een separaat bestemmingsplan traject (Elsenbosch). Dit alles zorgt voor extra verkeersveiligheid.

De doelstelling van dit plan is door de eerder genoemde maatregelen meer verkeersveiligheid en een betere doorstroming te bereiken. Basisgedachte is het beter benutten van de bestaande mogelijkheden. Dat is het algemene belang dat met deze ontwikkeling nagestreefd wordt. Concreet krijgt het handen en voeten door een daarop ingericht wegontwerp. Daarnaast is er aandacht voor de school-thuisroute. Aan de Dijkweg wordt gewerkt aan een verkeersveiliger fietsoversteek. Dit alles wordt zo veel mogelijk met aandacht voor de omgeving ingepast.

Hoofdstuk 3 Planologische toets

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de voor het plangebied ruimtelijk relevante beleidskaders samengevat. Het gaat hierbij om beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk schaalniveau.

3.2 Rijksbeleid

Op rijksniveau zijn op ruimtelijk gebied de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de meest relevante beleidsdocumenten.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

1. de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
2. de bereikbaarheid verbeteren;
3. zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Bovenstaande doelen zijn vertaald in 13 nationale belangen. De ontwikkeling past binnen het 1^e nationale belang: een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.

De ontwikkeling draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van de Greenport Westland. De Greenport Westland is in de SVIR genoemd als één van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren; onder ander de sectoren Agro & Food en Tuinbouw zijn hier vertegenwoordigd. Het goed functioneren van de Greenport is daarmee een nationaal belang.

Dit bestemmingsplan biedt de planologische mogelijkheid voor verbreding van de N213. Deze verbreding draagt bij aan de bereikbaarheid van de Greenport en daarmee aan de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Daarmee draagt de ontwikkeling bij aan één van de nationale belangen die het Rijk heeft genoemd in de SVIR.

Ladder voor duurzame verstedelijking (SVIR/Bro)

Volgens de handreiking behorende bij de ladder voor duurzame verstedelijking valt de beoogde ontwikkeling onder 'overige stedelijke ontwikkelingen'. Hierin staat dat onder het begrip 'overige stedelijke ontwikkelingen' wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Gelet hierop wordt de in het plan voorziene rijbaanverdubbeling niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Toetsing aan de ladder is daarom niet aan de orde.

3.3 Provinciaal beleid

Visie ruimte en mobiliteit (2014)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Specifiek voor Westland gaat het hierbij bijvoorbeeld om verbetering van de mobiliteit en met name de doorstroming omdat er in Westland snelvervoer moet plaatsvinden in verband met de beperkte houdbaarheid van producten.

De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- ruimte bieden aan ontwikkelingen;
- aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
- allianties aangaan met maatschappelijke partners;
- minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

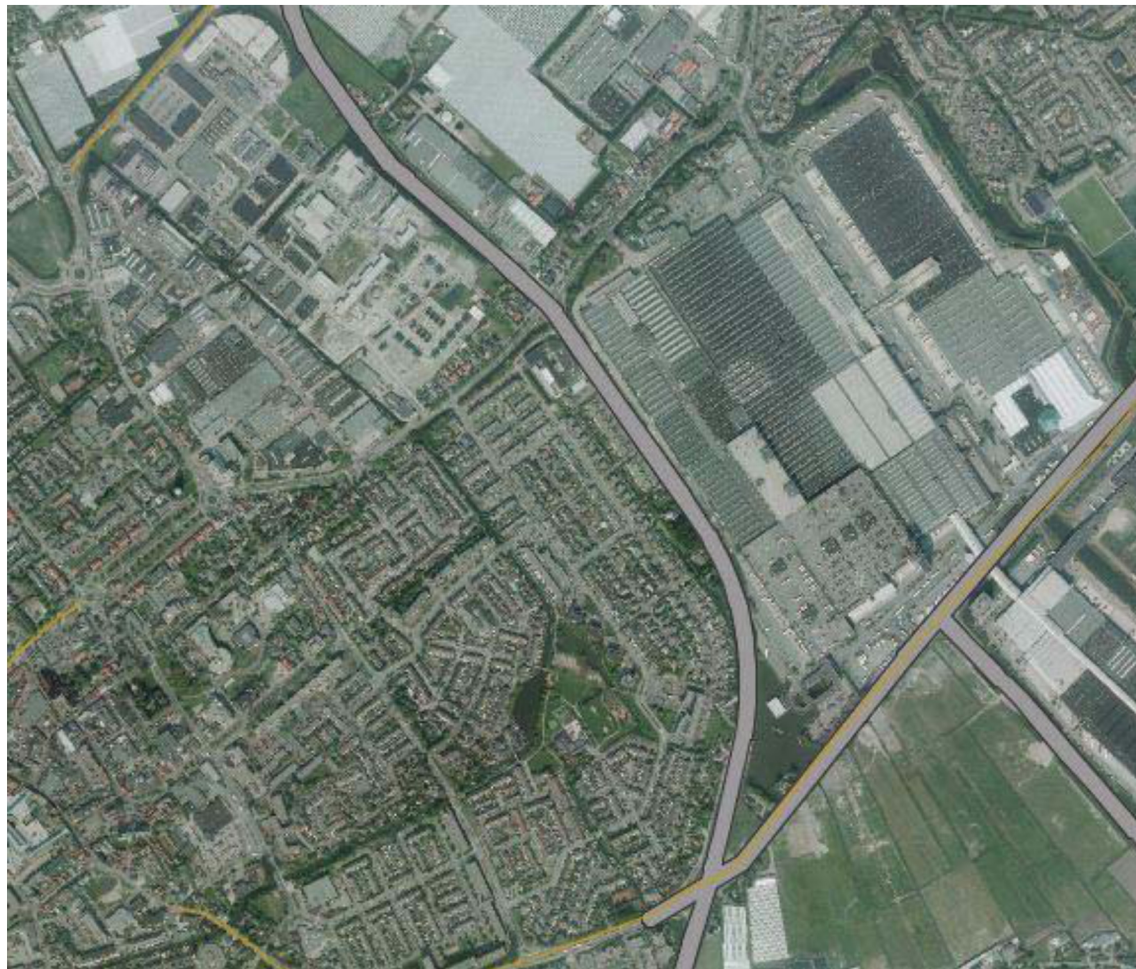
Bij de VRM horen: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

4 rode draden

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De N213 is op kaart 2 van de VRM aangeduid als provinciale weg. Ten aanzien van dit bestemmingsplan is het aspect 'complementering en betere benutting mobiliteitsnetwerk' relevant.



Kaart 2: Beter benutten mobiliteitsnetwerk

-  gewenste regionale hoofd fietsverbinding
-  maatregelen HOV-netwerk 
-  maatregelen spoornetwerk 
-  maatregelen vaarwegennetwerk 
-  maatregelen wegennetwerk 
-  provinciale vaarweg 
-  provinciale weg 

Figuur 3.1 Uitsnede kaart 2 Visie Ruimte en Mobiliteit

Completering en betere benutting mobiliteitsnetwerk

De provincie wil het eigen netwerk op orde krijgen, opwaarderen en goed beheren en onderhouden. Daarbij ligt het primaat voor het verbeteren van personenvervoer in de dichtbevolkte gebieden bij de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de fiets.

Het mobiliteitsnetwerk wordt compleet gemaakt en beter benut. Dat vindt plaats door:

- het op orde brengen en opwaarderen van het netwerk;
- betere benutting infrastructuurnetwerk door afstemmen aanbod op vraag naar mobiliteit;
- verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.

Gelet op de ambities uit de structuurvisie op het gebied van bereikbaarheid wordt geconcludeerd dat de aanpassing van het wegontwerp in overeenstemming is met de beleidsdoelstellingen uit de VRM.

Verordening Ruimte 2014, Programma Ruimte, Programma Mobiliteit (2014)

De *Verordening Ruimte 2014* vormt het juridisch instrumentarium van de provincie. De provincie kan dit instrument inzetten als er sprake is van provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma ruimte en mobiliteit. In de verordening staan de regels die de provincie stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen. Wat betreft het onderwerp mobiliteit wordt aangegeven dat de provincie het mobiliteitssysteem benadert als één geheel, waarin de verschillende modaliteiten optimaal worden verknoopt. De provincie wil het eigen netwerk op orde krijgen, opwaarderen en goed beheren en onderhouden. Daarbij ligt het primaat voor het verbeteren van personenvervoer in de dichtbevolkte gebieden bij de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de fiets.

In het *Programma Ruimte* is het strategische beleid uit de visie doorvertaald naar operationeel beleid en is aangegeven welke mix aan instrumenten de provincie voornemens is om in te zetten en aan wil bieden om deze doelen te realiseren. In paragraaf 2.3.1 is het volgende operationeel doel opgesteld.

'Niet onmogelijk maken van nieuwe infrastructuur door ruimtelijk reserveren'.

De provincie vindt het belangrijk om de ontbrekende schakels in het infrastructuurnetwerk ruimtelijk te reserveren.

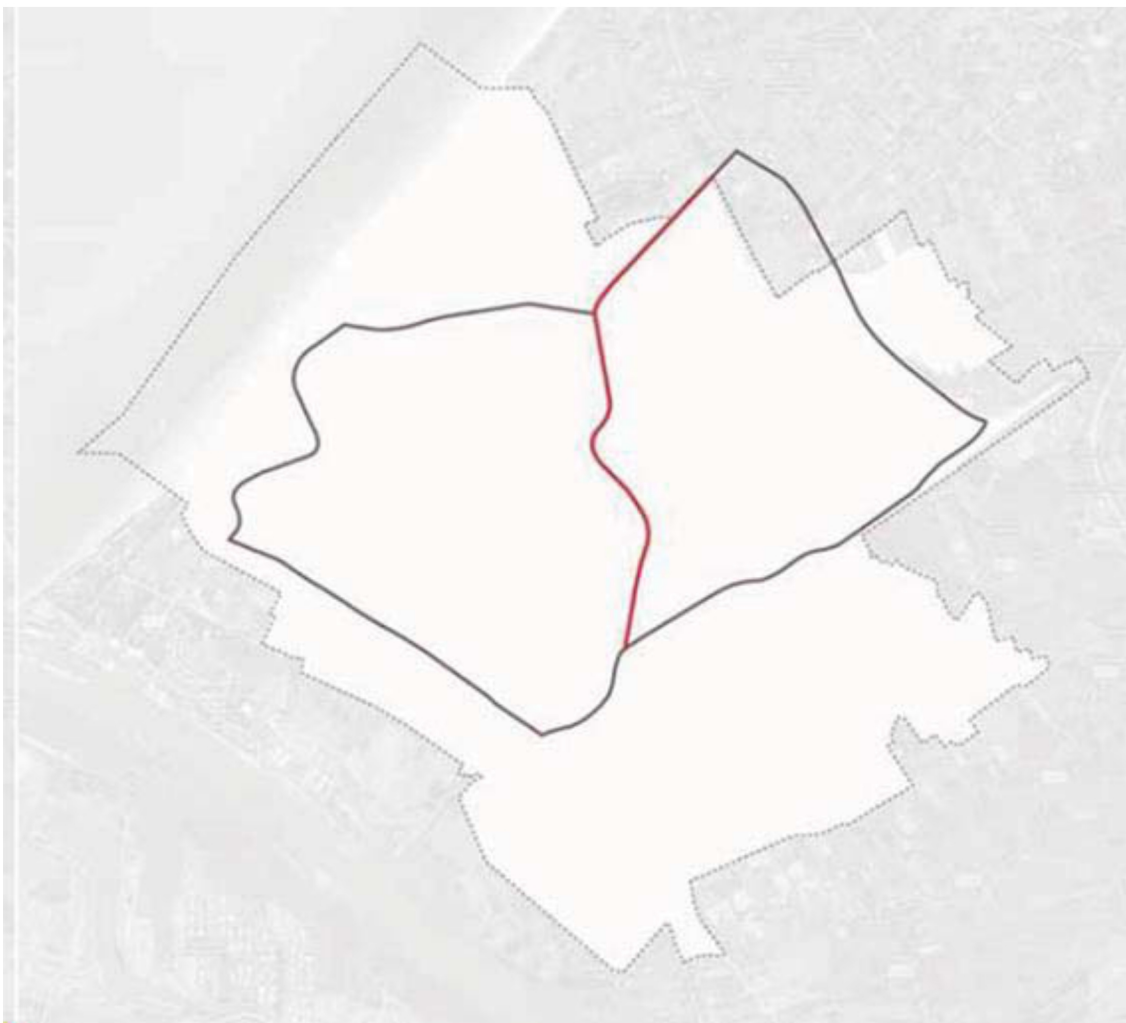
In het *Programma Mobiliteit* staan de ambities en de provinciale belangen. Het programma mobiliteit kent een grotere dynamiek dan de visie. Het kan hierdoor bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit. De capaciteitsuitbreiding van de N213 is als concreet project in het Programma Mobiliteit opgenomen.

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met de beleidslijn van de provincie.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Westland 2025-Perspectief 2040 (2013)

De visie geeft een ruimtelijk toekomstperspectief, het streven van de gemeente voor de langere termijn, zonder daarbij de realiteit uit het oog te verliezen. In het perspectief 2040, dat in dialoog met de samenleving tot stand is gekomen, staan de ambities voor de toekomst van Westland. Hierin staan ook de kernwaarden die de gemeente als meetlat gebruikt bij toekomstige afwegingen of ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt of niet. De gemeente zet zo eerst de stip op de horizon om aan te geven waar ze naartoe wil. Op basis daarvan gaat de gemeente aan de slag met ruimtelijke ontwikkelingen die ze dichterbij het geschetste perspectief brengen. Met deze visie op basis van de Wro faciliteert Westland de gewenste ontwikkelingen en stelt het tegelijkertijd het ruimtelijk kader tot 2025, met het besef dat de uitwerking aan vele partijen is. Westland wil ontwikkelingen mogelijk maken en niet opleggen onder het adagium 'alleen ga je sneller, samen kom je verder'. Voor het bestemmingsplan zijn de volgende thema's relevant: bereikbaarheid en economie (glastuinbouwcluster).



Figuur 3.2 Ligging van de N213 in de vlinderstructuur (bron: structuurvisie Westland)

Toetsing ontwikkeling aan het thema bereikbaarheid

Wat betreft het thema bereikbaarheid geeft de structuurvisie het volgende aan. Naast een goede aansluiting op het rijkswegennet is verbetering van de Westlandse hoofdstructuur noodzakelijk. Westland zet in op het verbeteren van de doorstroming op de vlinderstructuur. Op de structuurvisiekaart is de vlinderstructuur (figuur 3.2) duidelijk te onderscheiden, waarbij twee prominente assen te onderscheiden zijn. Dat zijn de veilingroute (verlengd) en de centrale as (N213 en deel N211).

De centrale as heeft als prominent doel om zowel een werkstroom als een leefstroom te faciliteren. Daarbij moet bij de ruimtelijke uitbreiding/inpassing rekening worden gehouden dat het personenvervoer geregeld moet worden (auto's en OV-verbinding), maar ook geëquipeerd moet zijn voor vrachtwagens. De inpassing kent ook zwaardere eisen in relatie tot de leefbaarheid, de gemeente wil Westland niet 'splitsen'.

Geconcludeerd wordt dat aanpak van de weg in overeenstemming is met de doelstellingen voor bereikbaarheid uit de structuurvisie. De verbreding van de N213 leidt tot een verbeterde bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Er is aandacht besteed aan de oversteekbaarheid.

Beleid ten aanzien van de Centrale As

Het relevante gemeentelijk beleid ten aanzien van de Centrale As is vervat in verschillende nota's. Hierna volgt een opsomming uit de relevante beleidsnota's. Hieruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling wordt onderschreven door de gemeente.

Greenportvisie

De Nederlandse glastuinbouw is toonaangevend en van wereldklasse. De sector is een belangrijke motor voor de Nederlandse economie. Het behoud van deze positie is van evident belang. De Nederlandse glastuinbouwsector is echter niet gezond. De afgelopen jaren nam de solvabiliteit sterk af. Dit leidt tot stagnatie van de innovatiekracht en uitgestelde kapitaalinvesteringen. Daarnaast is ook de infrastructuur aan verbetering toe, en is de afhankelijkheid van aardgas een risico. Bovendien heeft de vruchtgroentesector een afzetstructuur die vraagt om verandering.

Daarom werken de gemeente Westland en de provincie Zuid-Holland in de Coalitie Herstructurering en Ontwikkeling Tuinbouwsector (HOT) samen met de Federatie Vruchtgroente Organisaties (FVO), Royal FloraHolland, Rabobank en het ministerie van Economische Zaken. De Coalitie HOT wil een krachtige bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het Nederlandse glastuinbouwcluster tot een slimme, schone en sterke topsector.

De centrale ambitie van dit Handelingsperspectief luidt: "het faciliteren van de transitie van de huidige draaischijf naar de functionerende Greenport 3.0: een tuinbouwgebied dat weerbaar is voor economische schommelingen op de bulkmarkt (een geoptimaliseerde draaischijf en meer diversiteit in plaats van uniformiteit in verdien capaciteiten), meer geld gaat verdienen buiten de bulk, een duurzame waterhuishouding kent en energieneutraal wordt". De 'diversiteit in verdien capaciteiten' heeft betrekking op de uitwisseling van kennis en kunde op een internationaal niveau (de 'hub'), de stedelijke markt en het cluster voeding, gezondheid en welbevinden.

Er zijn vijf 'ontwikkelpaden' aangegeven op weg naar Greenport 3.0:

1. modernisering en herstructurering van de glastuinbouwbedrijven in combinatie met schone energie- en watersystemen;
2. bereikbaar, prettig wonen en werken in de greenport;
3. complete agribusiness- en handelsterreinen en een netwerk van multimodale knooppunten;
4. versterken van de kennis- en innovatie-agenda;
5. aantrekken van pioniers en doorontwikkeling mogelijk maken.

Bereikbaarheid Greenport

Het vrachtttransport is grotendeels aangewezen op de A20 en A4. Deze routes leggen onder meer de verbinding met de hubs in de intercontinentale netwerken (de mainports Rotterdam-haven en Schiphol). Openbaar vervoer en fiets zijn voor het glastuinbouwgebied vooral van belang in het woon-werkverkeer. Die netwerken zijn daarom meer georiënteerd op de kernen in het Westland.

Agrologistieke bedrijventerreinen zijn gegroeid als knooppunten en hebben een tweede functie gekregen in het bewerken van de producten. Dat geldt recent vooral voor groente en fruit. Mango's, bananen en andere exoten rijpen er en worden versneden of vermengd, deels met producten uit de Greenport zelf. Gevolg is dat naast exporteurs, ook steeds meer importeurs gevestigd zijn op de handelslocaties voor groente en fruit. De sierteelt heeft die beweging al lang geleden gemaakt. Bloemen worden boeketten, waarbij ook producten worden gebruikt die van buitenaf worden aangevoerd. Ook in de sierteelt neemt de import toe. Bloemkwekerijen zijn meer dan voorheen in het buitenland gevestigd. De productie van potplanten blijft wel in Nederland. Groente en fruit en de sierteelt zijn gescheiden circuits. Er zijn nog geen producten die beide combineren. De kaart laat de agrologistieke bedrijventerreinen op het niveau van GreenportWO zien. Deze terreinen zoeken elk hun eigen ontwikkelingsrichting. Er is geen sprake van onderlinge afstemming om tot een complementair aanbod

te komen. GreenportWO stevent wel af op één gezamenlijk multimodaal knooppunt. Waar dat komt te liggen, is nog niet duidelijk, maar het zal niet in het Westland zijn omdat dit gebied geen directe aansluiting heeft op de binnenvaart en het spoor netwerk. Het is wel van belang dat het Westland goed en tijdig op dit knooppunt aanhaakt. Westland heeft twee bedrijventerreinen voor groente en fruit. Daar zijn voornamelijk handelshuizen, transportbedrijven, toeleveringsbedrijven en garages gevestigd. Aan de kop van de A20 ligt het cluster Honderdland, Transportcentrum, Coldenhove en Westerlee, en aan de rand van Den Haag ligt ABC Westland. Onderling verschillen de terreinen enigszins. Op Honderdland en ABC zijn bijvoorbeeld relatief veel handelshuizen waar exoten worden verwerkt, terwijl op het Transportcentrum vooral vervoersbedrijven zijn gevestigd. De veilingfunctie neemt af. Steeds meer groentetelers leveren hun waar direct aan de afnemers. Deels zijn dat handelsbedrijven, maar bijvoorbeeld ook supermarkten. Aangezien supermarkten en distributiecentra steeds minder magazijnruimte aanhouden, moet snel en betrouwbaar worden geleverd; letterlijk iedere minuut telt. Er wordt gewerkt aan Coolport West bij Hoek van Holland, waar gekoelde producten kunnen worden opgeslagen. Die hoeven dan niet meer te worden aangevoerd via de Coolport aan de Waalhaven en de A20. Vanaf Coolport West zullen geïmporteerde producten worden getransporteerd naar de handelscentra in het Westland. Mogelijk kan een deel van de stijging in de handel in groenten ook daar worden opgevangen. Royal FloraHolland is het Westlandse bedrijventerrein voor sierteelt. Het is de op één na grootste vestiging van dit bedrijf, na Aalsmeer maar voor Rijnsburg. Circa 49% van de productie wordt via de veiling verhandeld en circa 51% via bemiddelingssystemen. Hoewel de handel via de klok procentueel afneemt is het volume in 2015 nog met 3% toegenomen. Ingeschat wordt dat misschien 5 à 10% niet fysiek via de veiling gaat, maar direct van de kweker naar de afnemer. Kwekers van sierteeltproducten kunnen vrij kiezen naar welke veiling in Nederland zij willen aanvoeren en kunnen dit ook afwisselen. De hoofdproducten van een veiling zijn daarbij vaak doorslaggevend, maar ook nabijheid speelt mee (veelal hangen deze factoren met elkaar samen).

Verkeersstromen groente en fruit

Het vervoer van groente en fruit van, naar en binnen het Westland gaat vrijwel uitsluitend per vrachtwagen. Multimodaal vervoer komt in aanmerking bij afstanden vanaf ongeveer 750 kilometer, maar ook in dat geval zullen de producten per vrachtwagen van het Westland naar een multimodaal overslagpunt worden gebracht. De vrachtwagens naar het buitenland zitten bijna geheel vol. Vaak gaat het om tweedaagse ritten: op de ene dag heen en op de andere terug. Dit geeft een bereik tot zo'n 600 kilometer. Ook voor de terugweg van de koelwagens naar Nederland wordt een lading gezocht (bijvoorbeeld zuivelproducten). Hier worden beladingspercentages genoemd van 70 tot 80%. Export vanaf ABC Westland gaat voor ongeveer 40% over de A20 en voor zo'n 60% naar de A4 en van daaruit vaak verder via de A12. Vanaf het Transportcentrum gaat verreweg het grootste deel via de A20. De aanvoer naar de bedrijventerreinen bestaat uit lokale en geïmporteerde producten. Beide houden elkaar in evenwicht:

de verhouding is ongeveer 50% om 50%. De verhoudingen kunnen per seizoen enigszins schommelen. Aanvoer uit het Westland en omgeving wordt gecollecteerd (zie 3.4.2). De aanvoer van geïmporteerde waar uit de haven gebeurt deels per container. ABC Westland verwerkt dagelijks 40 tot 50 containers, het Transportcentrum ongeveer 10. De containers gaan leeg terug naar de haven. De komst van Coolport West bij Hoek van Holland zou een belangrijke stimulans zijn voor de bedrijventerreinen. Ook zou er een groot deel van de containers mee 'van de weg' kunnen worden gehaald.

Verkeersstromen sierteelt

Royal FloraHolland bij Naaldwijk is het centrale agrologistieke terrein in het Westland voor de sierteelt, hoewel ook het Transportcentrum sierteeltproducten verwerkt. Het dagpatroon bij Royal FloraHolland is vooralsnog strak:

- 's Nachts wordt gecollecteerd door transportondernemingen. Dat zijn acht à negen bedrijven. Zij komen niet alleen producten ophalen, maar brengen ook leeg materiaal terug;
- Tussen 6 en 11 uur in de ochtend wordt er geveild;

- Rond elf uur begint het verkeer tussen de veilingen van Royal FloraHolland onderling. Zo wordt bijvoorbeeld alles gebundeld wat naar Aalsmeer moet. Dit duurt tot ongeveer 15 uur en gebeurt door dezelfde transportbedrijven die 's nachts hebben gecollecteerd. Bijna alles gaat hierbij over de A4;
- Vervolgens begint het transport naar de afnemers. Dit loopt door tot in de avondspits;
- Ook 's nachts is er verkeer tussen de veilingen. Dan worden materialen zoals stapelwagens weer teruggebracht naar de veiling waar ze vandaan kwamen. In de sierteelt komen, net als bij de groente en fruit, steeds meer directe stromen voor. Handelaren nemen meer en meer direct van kwekers af. De handelaren zijn vaak nog wel gevestigd op de veilingterreinen. Zo kunnen zij een bestelling makkelijk aanvullen met producten van een andere kweker of afkomstig uit de import. Het direct veilen vanaf de kweker betekent naar verwachting dat het transport meer gespreid zal worden in de tijd en kleinschaliger wordt. De trend naar 'vaker, vlugger, verser' versterkt deze ontwikkeling. Gevolg kan zijn dat de spits langduriger wordt en men vaker in de file staat. Duidelijk is dat de veiling en de klok in de toekomst minder bepalend zullen zijn voor de tijdstippen van transport. Deze worden steeds meer bepaald door de vraag. Naar verwachting zal steeds meer transport 's nachts plaatsvinden. De stromen worden steeds constanter met beperkte pieken in de spitsen.



Mobiliteit 2030

Vrachtwagens

De kaart toont het aantal vrachtwagens dat in 2030 per dag wordt verwacht. De gegevens zijn afkomstig uit het verkeersmodel Haaglanden. In tegenstelling tot de kaarten onder de paragraaf 'Bereikbaarheid' zijn hierin ook wegen meegenomen die de komende jaren worden aangelegd, zoals de Verlengde Veilingroute en de Oostelijke Randweg De Lier. De Veilingroute (N222) en het zuidelijke deel van de Centrale As (N213) zijn de belangrijkste wegen voor het goederenvervoer. Zij ontsluiten vooral de bedrijventerreinen van Royal FloraHolland en Honderdland en omgeving. Vanaf deze wegen waaiert het vrachtverkeer uit over het Westland. Daarbij worden de vooral de Burgemeester Van der Goeslaan (N223) en de route Middel Broekweg-Kerkstraat-Heulweg (N466) veel gebruikt. Opvallend is dat het vrachtverkeer tussen het ABCterrein en de A4 en A20 geen vaste route volgt. Het noordelijke deel van de Lozerlaan in Den Haag lijkt een logische keuze, maar wordt vanwege de vele verkeerslichten gemeden.

Duidelijk zichtbaar is hoe het goederenvervoer zich vanaf de kustzijde verzamelt op de routes richting A4 en A20. De stromen worden steeds dikker. Maatregelen aan de oostzijde zijn daarom van belang voor het gehele gebied, terwijl maatregelen aan de westzijde vooral ten goede komen aan de directe omgeving. Als Coolport West wordt gerealiseerd in Hoek van Holland, kan er van daaruit nog een stroom bijkomen. Een beperkt deel van het vrachtverkeer voor versproducten (containers) zal dan naar verwachting via de Hoeksebaan en Westerlee naar Westland rijden. Overigens is niet al het vrachtverkeer gerelateerd aan de glastuinbouwen de bedrijventerreinen. Ook de andere bedrijventerreinen en bijvoorbeeld de bevoorrading van winkels veroorzaken het nodige vrachtverkeer.

Personenauto's

Net als bij het vrachtverkeer, lijken personenauto's in 2030 veel gebruik te zullen maken van de Veilingroute en het zuidelijk deel van de Centrale As. Maar er is ook een verschil: in het personenverkeer wordt ook de zogenaamde vlinderstructuur (N213, N211, N220 en N222) veel gebruikt. Deze wegen functioneren als een soort interne rondweg binnen het Westland. Zo wordt het noordelijke deel van de Centrale As (N213) veel meer gebruikt door personenauto's dan voor vrachtauto's. Ook op de Burgemeester Van der Goeslaan (N223) en de Lozerlaan rijden meer personenauto's. Niettemin is ook bij de personenauto's het patroon te zien van hogere intensiteiten op de wegen in het oostelijke gedeelte, waar de verkeersstromen uit het Westland zich op verzamelen.

De verschillen zijn voor een groot deel te verklaren uit het feit dat personenauto's veel minder dan vrachtwagens naar de A4 en de A20 rijden. Er is meer intern Westlands verkeer en verkeer naar naburige steden zoals Delft en Den Haag.

Slechts een derde van het autoverkeer in de regio Haaglanden bestaat uit zakelijk of woon-werkverkeer, en daarvan is maar een klein percentage verbonden aan de tuinbouw.

Projecten en knelpunten

De doorstroming van het verkeer in het Westland staat onder druk. De toename van de productie per hectare in de glastuinbouw en de beweging op de markt richting 'vaker, vlugger, verser' leiden tot meer transport, en ook het woon-werkverkeer tijdens de spitsuren neemt toe. Er is een aantal verbeteringen noodzakelijk om de doorstroming op niveau te houden. Dat kan met fysieke ingrepen gebeuren, maar bijvoorbeeld ook door een betere benutting van infrastructuur. Allereerst moet de aansluiting op de A4 en A20 worden verbeterd.

Het 3-in-1 project en de aanpassing van de Wippolderlaan dragen hier al aan bij. Daarnaast moeten het interne wegennet (de vlinderstructuur) en met name de knooppunten daarin worden verbeterd. De Veilingroute (N222) en de Centrale As (N213 en deel N211) zijn de prominente assen van deze structuur. De Veilingroute heeft een belangrijke functie voor het goederenvervoer, met name van en naar de veiling. De Centrale As is nadrukkelijker gericht op personenvervoer, per auto en per openbaar vervoer. Bij een eventuele capaciteitsvergroting van deze wegen moet worden voorkomen dat Westland ruimtelijk in tweeën wordt gesplitst. Meer in het algemeen zijn verbeteringen in de infrastructuur niet alleen gericht op een betere bereikbaarheid, maar staan ook de verkeersveiligheid en de leefbaarheid hoog in het vaandel.

Verkeersbewegingen tussen kernen

De tuinbouwkassen en bedrijventerreinen liggen weliswaar grotendeels gescheiden van de woonkernen, maar met name de wegen worden door bewoners en bedrijven gedeeld. Van de ritten met personenauto's heeft ongeveer tweederde deel een sociaal-maatschappelijk motief (winkelen, onderwijs, vrije tijd, familie, etc.). Eén derde deel is economisch verkeer, voor een deel gerelateerd aan de greenport: zakelijk en woonwerkverkeer. Vrachtverkeer is uiteraard wel voor het overgrote deel economisch verkeer.

De kaart toont de verwachte verkeersintensiteiten voor personenauto's in 2030 op de wegen tussen de dorpen onderling (zowel verkeer binnen het Westland als verkeer met herkomst of bestemming buiten het Westland). Dit geeft een indicatie van de mate waarin de dorpen op elkaar betrokken zijn. Naaldwijk ligt centraal en heeft mede daardoor een hoog voorzieningenniveau. Naast winkels is er veel aanbod in

bijvoorbeeld de recreatie en in maatschappelijke functies zoals onderwijs en zorg. Er gaat dan ook veel sociaal-maatschappelijk verkeer naartoe. Dit was ook al te zien aan de intensiteiten voor openbaar vervoer en fiets.

De meeste dorpen zijn direct verbonden met de naastgelegen dorpen. Daarnaast zijn in de ontsluitingsstructuur twee centrale knooppunten waar te nemen. De eerste is Westerlee (in combinatie met het Vlietpolderplein), waar verschillende verkeerstromen met verschillende verkeersmotieven bijeenkomen. Het is moeilijk om in te schatten in hoeverre het hier om verkeer tussen dorpen gaat. Een tweede knooppunt ligt midden in het glastuinbouwgebied bij het kruispunt Wateringseweg-Arckelweg-Zuidwijckweg. Hier komt veel verkeer van en naar Den Haag dat de verkeerslichten van de Lozerlaan ontwijkt. De wegen die naar buiten de gemeente leiden (richting Rotterdam, Delft, Den Haag en Hoek van Holland) zijn in een andere kleur weergegeven om vooral de structuur van relaties binnen Westland aan te geven. Dit betekent niet dat er geen sociaal-maatschappelijk verkeer naar buiten gaat.

HOT satelliet Infra, Energie en Ruimte (gebiedsverkenning Westland)

De Greenport Westland-Oostland is het meest complete tuinbouwgebied van de wereld door de clustering van import, export, handel en logistiek in combinatie met lokale productie (draaischijf). Deze unieke draaischijf is het fundament van de Greenport Westland-Oostland en zal zich verder ontwikkelen in de greenport 3.0. De draaischijf is daarmee niet alleen van essentieel belang voor deze Greenport maar ook voor de andere Greenports in Nederland (Aalsmeer) en voor de Mainports (MIRT onderzoek Greenport-Mainport) omdat van hieruit grote exportstromen richting het buitenland gaan. De verdere ontwikkeling van dit gebied en met name de draaischijffunctie zijn van nationaal belang. Hierdoor zal zij o.a. in staat zijn om in te spelen op:

- vraag naar levering van kleinere hoeveelheden;
- verbreding van het assortiment door verdergaande productdifferentiatie (inspelen op persoonlijke gezondheid);
- steeds hogere eisen die gesteld worden aan vers (ultra fresh) en het toegenomen belang van een multi-channel benadering qua afzetkanalen (fysiek naast internet).

Het belang van toelevering, handel en logistiek, zowel in economische en ruimtelijke zin, zal in de toekomst toenemen. Een goede bereikbaarheid van de diverse handelsterreinen is daarbij essentieel. Voor de consolidatie en verbetering van de agrologistieke positie GreenportWO is daarnaast een aantal zaken van belang:

- verhogen van het aandeel spoor en binnenvaart in de modalsplit;
- verbeteren van de doorstroming voor de nog steeds groeiende stroom vrachtwagens.

Ook de lokale productie blijft echter een noodzakelijk onderdeel.

Een belangrijke vestigingsfactor voor ondernemers in de draaischijf is de bereikbaarheid en de aansluiting op landelijke en internationale netwerken. Op het moment dat dit niet goed geregeld is zullen de (actieve) ondernemers besluiten naar een andere locatie te gaan of de investeringen af te bouwen. Daardoor verouderen gebieden en krijgen ze te maken met leegstand.



Aanpak satelliet en mijlpalen

De bereikbaarheid van het Westland en dan met name de handelsterreinen zal een belangrijke rol spelen voor het behoud en het versterken van het glastuinbouwcluster en de draaischijf. De Centrale As (N213 en N211), de Veilingroute (N222, N211) en de aansluitingen zoals de Middel Broekweg en de Harnaschknoop vormen de belangrijkste schakels tussen de verschillende handelsgebieden en voor de ontsluiting van de huidige en toekomstige logistieke knooppunten. De verbetering van de doorstroming voor vrachtverkeer naar de A4/A20 en de betrouwbaarheid van de verbindingen (gemiddeld reistijd ivm plannen) is voor het Westland een blijvend vraagstuk. Er zijn al een ingrijpende infrastructuurprojecten in het Westland uitgevoerd (3-in-1, N223) en de komende jaren volgen nog meer aanpassingen aan het wegennet (N211 wippolderlaan, N213 verbreding, Verlengde Veilingroute). Ook werkt de regio aan de invulling van het beter benutten van de bestaande infrastructuur met mobiliteitsmanagement en de inzet van een logistiek makelaar. Met logistieke efficiency en het terugdringen van het autogebruik voor woon-werkverkeer is een reductie van 3-5% op het totale wegverkeer mogelijk. Met de verwachte groei van het verkeer richting 2030 zal de verkeersdruk hierdoor niet voldoende afnemen.

De grootste druk ligt rond het zwaartepunt van de sierteeltlogistiek, FloraHolland (locaties Bleiswijk zijn/worden gesloten) en Honderdland. Deze problematiek (verbindingen en de aansluitingen) wordt ook genoemd in Bereikbaarheidsvisie van het Platform Mobiliteit Westland.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) zijn beide routes geclassificeerd met een bovenregionaal belang (paars). Bij de uitwerking in de netwerkanalyse wegen is de Veilingroute, vanwege het goederentransport naar andere greenports in Nederland zoals Aalsmeer en het buitenland via A4/A12 en Schiphol (lucht) en omdat het de twee Rijkswegen A20 en A4 met elkaar verbindt, geclassificeerd als route van bovenregionaal belang (zwart) en de Centrale as, vanwege de combinatie van lokaal en regionaal personen- en goederenvervoer, als route met een regionaal belang (groen). In de Structuurvisie Westland, Bereikbaarheidsagenda MRDH en de netwerkvisie OV komt de Centrale As ook naar voren als potentiële as voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer/R-net. Deze HOV-verbinding kan agglomeratiekracht vergroten door een verbeterde verbinding van de arbeidsmarkten in de steden en de greenport aan de westkant.

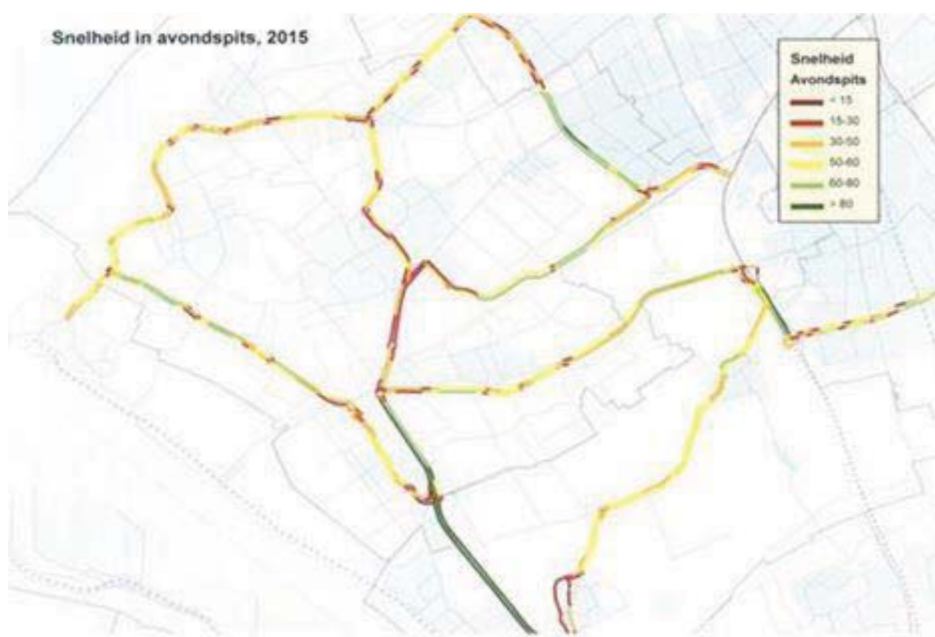
Rondom deze corridors/assen spelen ook grotere en kleinere ontwikkelingen met betrekking tot energie zoals de warmterotonde cluster West en geothermie, ruimtegebruik bijvoorbeeld herstructurering glastuinbouw, waterkwaliteit, ontwikkeling van kennis en innovatiecentra en bijbehorende OV-bereikbaarheid (greenport HortiCampus) en leefkwaliteit (ecologische zones en recreatie). De ontwikkeling van deze assen biedt tevens de mogelijkheid om ook op deze thema's voortgang te bereiken.

Bereikbaarheid

Inzicht in het gebruik van routes nu en in de toekomst inclusief huidige en toekomstige knelpunten. Hierbij kan gedacht worden aan verkeersstromen, snelheden, reistijden met name gericht op handelsterreinen en glastuinbouwgebieden. Onderstaande figuur 6 geeft een eerste beeld van de ontsluiting per tuinbouwgebied. De zwarte gebieden zijn, in een situatie zonder reistijdvertraging, het beste ontsloten richting de A4 (max. 7 min), daarna donkergrijs (max. 13 min) en lichtgrijs (> 13 min). Figuur 7 geeft een prognose van de verdeling van het vrachtverkeer over het wegennetwerk in het Westland (aandeel per weg oplopend van groen naar zwart). Het aandeel vrachtverkeer op de N222 is circa 25% waarvan 15% in de categorie zwaar. Voor de N213 ligt dit respectievelijk 15% en 5%.

HOT-Satelliet Infra

Op onderstaande afbeelding zijn de rijsnelheden in de avondspits te zien op de belangrijkste wegen in het Westland. Hier is duidelijk te zien dat rond Flora Holland (N213 en N222) lange trajecten zijn met een lage snelheid.



Rijsnelheden avondspits 2015

Tevens zijn de intensiteiten voor de N222 en N213 op basis van verkeerstellingen inzichtelijk gemaakt. Het gaat om het jaar 2015. Opvallend is dat er weinig verschil zitten tussen de beiden spitsen en de periode ertussen (dalperiode). Beiden wegen worden de gehele dag dus druk bereden.

De vertraging op de Centrale As tussen de Middel Broekweg en Den Haag bedraagt in de avondspits in beide richtingen 4 tot 5 minuten. Tijdens de avondspits is het moment dat er veel verkeer tussen de logistieke terreinen langs deze as heen en weer rijdt om de verpakte goederen van de handelshuizen op te halen en te verzamelen voor transport richting distributiecentra en het achterland. Totaal is sprake van ongeveer 700 tot 800 voertuigverliesuren per werkdag in 2015 op dit traject.

Ruimte

Uitvoering zal moeten worden gegeven aan de opgaven en ambities uit de Structuurvisie Westland en de Visie Ruimte en Mobiliteit op het gebied van leefbaarheid, groen/ecologie, recreatie en waterkwaliteit. In onderstaande overzichtskaart is een beeld geschetst van de verschillende opgaven en de ruimtelijke impact waaronder sportvoorzieningen, recreatie (land en water) en ecologie en natuur.

Pitch

De unieke draaischijffunctie (import, export, handel en logistiek in combinatie met lokale productie) van het Westland is het fundament van de Greenport Westland-Oostland. De draaischijf is niet alleen van essentieel belang voor deze Greenport maar ook voor de andere Greenports in Nederland (Aalsmeer) en voor de Mainports (MIRT onderzoek Greenport-Mainport) omdat van hieruit grote exportstromen richting het buitenland gaan.

Het belang van toelevering, handel en logistiek, zowel in economische en ruimtelijke zin, zal in de toekomst toenemen. Een goede bereikbaarheid van de diverse handelsterreinen is daarbij essentieel. Een belangrijke vestigingsfactor voor ondernemers in de draaischijf is de bereikbaarheid en de aansluiting op landelijke en internationale infranetwerken (boven- en ondergronds).

De clustervoordelen van de greenport Westland-Oostland en de functie als draaischijf voor meerdere Greenports maken dit dus een belangrijk gebied om in te blijven investeren

Met betrekking tot de ontwikkelpotentie van de verschillende glastuinbouwgebieden is te zien dat de kansen voor grootschalige tuinbouwgebieden met veel verkeersbewegingen rond de Veilingroute (en Centrale as) zijn gelegen. Rondom deze corridor spelen ook ontwikkelingen met betrekking tot energie zoals de warmterotonde cluster West en geothermie, ruimtegebruik bijvoorbeeld herstructurering glastuinbouw, waterkwaliteit, ontwikkeling van kennis en innovatiecentra en bijbehorende OV-bereikbaarheid (greenport HortiCampus) en leefkwaliteit (ecologische zones en recreatie).

De Centrale As (N213 en N211) en met name de Veilingroute (N222, N211) vormen de belangrijkste schakels tussen de verschillende handelsgebieden en voor de ontsluiting van de huidige en toekomstige logistieke knooppunten. Bij de uitwerking in de netwerkanalyse wegen is de Veilingroute, vanwege het goederentransport naar andere greenports in Nederland zoals Aalsmeer en het buitenland via A4/A12 en Schiphol (lucht) en omdat het de twee Rijkswegen A20 en A4 met elkaar verbind, geclassificeerd als route van bovenregionaal belang (zwart).

Ondanks dat de bereikbaarheid de afgelopen jaren flink verbeterd is en er nog meer inframaatregelen uitgevoerd zullen worden blijft de bereikbaarheid, vooral voor aan- en afvoer (vracht), een blijvend vraagstuk. Het aandeel vrachtverkeer op de N222 is circa 25% waarvan 15% in de categorie zwaar. In 2030 wordt ook het grootste aandeel vracht op de Veilingroute verwacht. Totaal is in de huidige situatie sprake van 1800 – 2000 voertuigverliesuren per werkdag op de route tussen A4 en A20. Met het bedrijfsleven wordt gewerkt aan een warmterotonde cluster west (zie voorkeurstracé hieronder) en uitbreiding van het aantal geothermieboringen. Dit tracé en de bijbehorende distributienetten (smartgrids voor geothermie) bieden mogelijk koppelkansen met andere infrastructurele (bijv. Veilingroute) en ruimtelijke ontwikkelingen (ecologische zones).

Ook zal uitvoering moeten worden gegeven aan de opgaven en ambities uit de Structuurvisie Westland en de Visie Ruimte en Mobiliteit op het gebied van leefbaarheid, groen/ecologie, recreatie en waterkwaliteit.

Het is duidelijk dat een ruimtelijke strategie noodzakelijk is voor in eerste instantie de Veilingroute corridor (en op termijn ook voor Centrale As) en de omliggende gebieden op de thema's verduurzaming, energie, ruimte, water, ecologie en leefbaarheid. Het aanpakken van de infrastructuur rond de

Veilingroute biedt de mogelijkheid om als overheid een aanjagende rol te pakken in de herstructurering en verduurzaming van het glastuinbouwgebied.

De kansen die zich hierbij op dit moment lijken voor te doen zijn dat:

- Glastuinbouwbedrijven (ontwikkelbedrijf) moeten gaan bewegen omdat ze worden aangekocht voor uitbreiding infrastructuur à dus driver voor herstructurering;
- Mogelijke nieuwe ruimte langs de Zweth wordt ingericht als ecologische zone en kan mogelijk ook dienen als locatie voor uit te plaatsen woningen uit het glastuinbouwgebied;
- Aan de opgewaardeerde Veilingroute (met een parallelweg ernaast) als de nieuwe entree van de Greenport 3.0 kunnen nieuwe bedrijven zich goed presenteren;
- In de bouwfase een deel van het huidige Veilingroute tracé gebruikt kan worden, zodat ook doorstroming tijdens bouw gewaarborgd is;
- Kansen voor de doorontwikkeling van de campus;
- Ingrijpende aanpassing in de infrastructuur kansen biedt voor verduurzaming van de weg zelf en ook voor smartgridtoepassingen en mogelijke een energienetwerk.

Vanuit het bovenregionale belang, de internationale betekenis van de corridor A4-Veilingroute-A20 en de transitieopgave van de Greenport op nationaal niveau is het wenselijk dat het Rijk deelneemt aan de integrale verkenning naar de corridor A4-Veilingroute-A20. Daarom wordt in het BO MIRT 2016 het gezamenlijk onderzoek gepresenteerd en is het opgenomen in de MIRT-stukken voor het onderzoek Mainport-Greenport.

3.5 Conclusie

Het plan voldoet aan de doelstelling van het Rijk, de provincie en de gemeente om de bereikbaarheid te verbeteren.

Hoofdstuk 4 Toetsing omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Om te toetsen of aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening wordt voldaan, is in dit hoofdstuk een aantal onderzoeken beschreven. Doel is aan te tonen dat de beoogde ontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft op onder andere de volgende milieuaspecten: archeologie bodemkwaliteit, ecologie, externe veiligheid, kabels en leidingen, luchtkwaliteit, verkeer, water en wegverkeerslawaai. Per aspect wordt onderzocht of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Om de effecten van de reconstructie N213 en de gevolgen hiervan voor luchtkwaliteit en geluid (paragraaf 4.7 en 4.10) voor de omgeving modelmatig zo goed mogelijk in te kunnen inschatten, is door Goudappel Coffeng een optimalisatieslag uitgevoerd van het vigerende verkeersmodel voor Haaglanden (VMH 1.1). Hiervan maakt de gemeente Westland onderdeel uit. Deze optimalisatieslag is toegelicht in Bijlage 4. Deze gegevens zijn daarnaast gebruikt voor de berekening van de effecten op beschermde natuurgebieden (paragraaf 4.5).

4.2 M.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het college van burgemeester en wethouders bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffect-beoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Onderzoek en conclusie

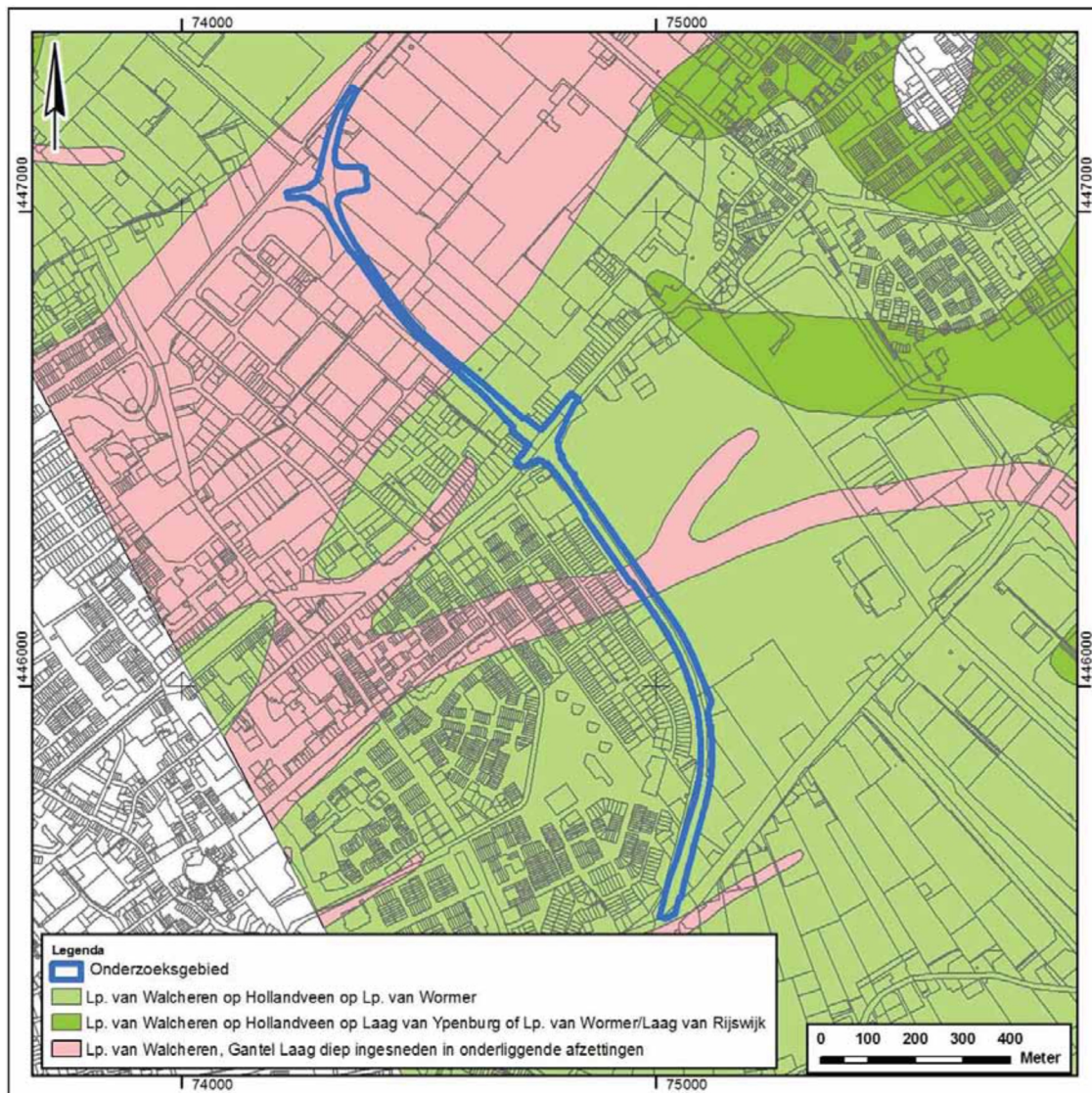
Gelet op de kenmerken van het project (zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten, zoals deze in de volgende paragrafen zijn behandeld. Voor het wijzigingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

De regio rond het plangebied is gevormd in het Holoceen, het huidige geologische tijdperk dat na de laatste ijstijd is begonnen (circa 11.700 jaar geleden). In deze periode steeg de zeespiegel door de temperatuurstijging, aanvankelijk snel maar later nam de snelheid af. Hierdoor vormde zich vanaf ongeveer 5000 jaar geleden een rij strandwallen langs de kust. Deze zandkopjes vormden een ideale vestigingsplek voor bewoning gedurende de IJzertijd en ook de Romeinse tijd. Ze zijn nu afgedekt door recentere sedimenten.

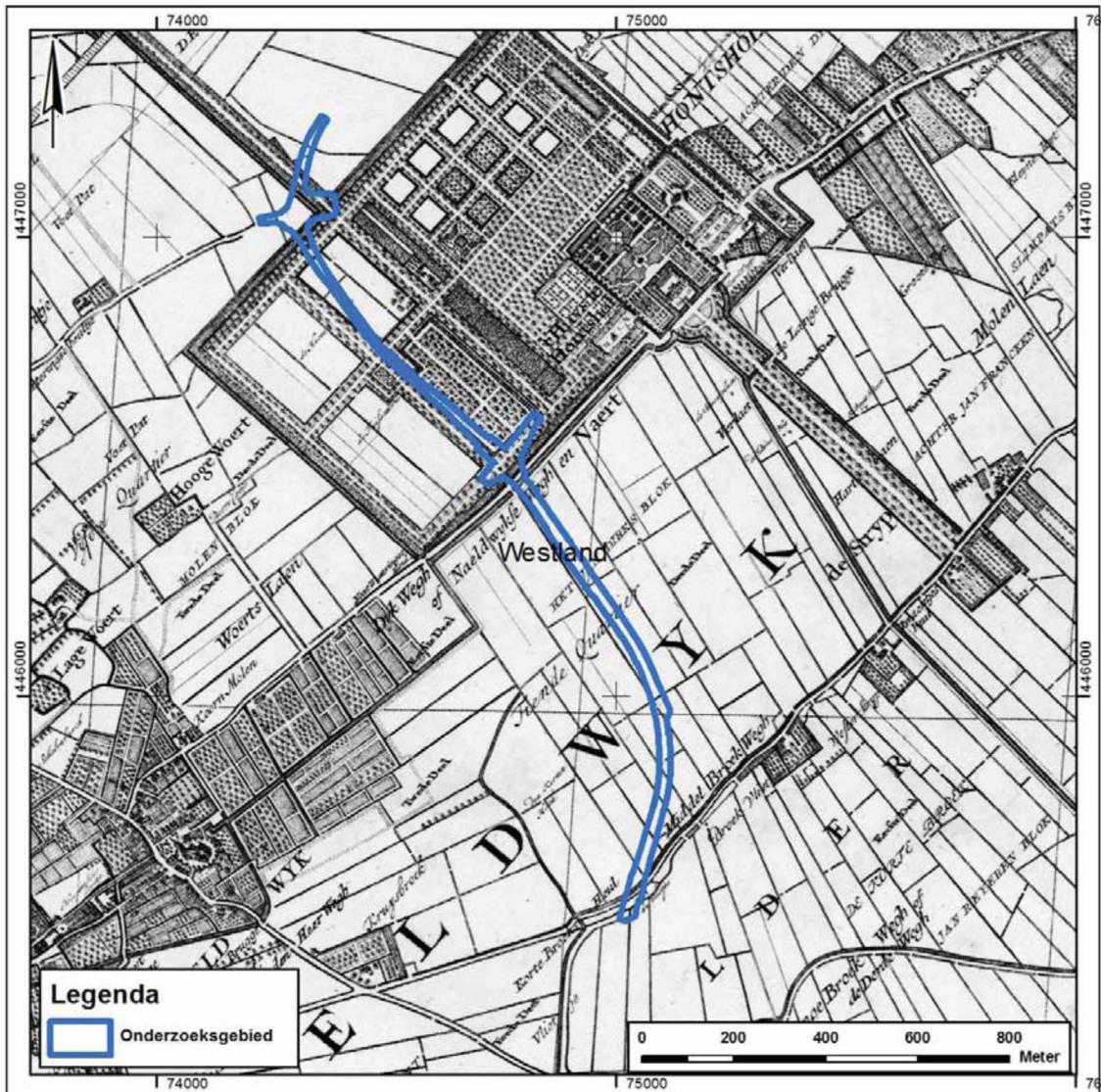
Door de bescherming van de strandwallen ontstond hierachter een rustig milieu waarin een dik veenpakket kon groeien. Na deze periode van veengroei is in het Westland tot drie maal sprake geweest van een verhoogde invloed van de zee, waarbij de veenvorming werd onderbroken. Tijdens deze zogenaamde transgressies zijn in het plangebied verschillende geologische afzettingen gevormd (Laagpakket van Walcheren): de Gantel Laag (circa 300-50 v.Chr.) en de Laag van Poeldijk (circa 1100-1300 na Christus).

Tijdens de Gantel-fase sneed de zee zich verder landinwaarts in via de Gantel, die rond 300 v.Chr. het land binnendrong. De hoofdgeul van de pre-Romeinse Gantel liep door het plangebied, waardoor op deze locatie oudere afzettingen zijn geërodeerd (zie figuur 4.1). Tijdens de Poeldijk-fase overstroomde een groot deel van het huidige grondgebied van de gemeente Westland. De afzettingen zijn waarschijnlijk tot stand gekomen door stormvloed en in combinatie met dijkdoorbraken en kunnen zowel een conserverende als erosieve invloed hebben gehad op de reeds aanwezige bodem (en eventueel daarin aanwezige archeologische waarden).



Figuur 4.1 Het onderzoeksgebied op de geologische kaart

Op de kaart van Kruikius uit 1712 is in het zuiden van het plangebied geen bebouwing weergegeven (zie figuur 4.2). Het plangebied is in gebruik als wei- en bouwland. Dit is zo gebleven tot in het tweede kwart van de 20^e eeuw de huidige N213 werd aangelegd. Het noordelijke deel van het plangebied is gelegen ter plaatse van de tuinen van Huis Honselaarsdijk. Nadat dit begin 19^e eeuw buiten gebruik raakte, zijn de tuinen geleidelijk in gebruikgenomen als akker en weiland. Dit is eveneens zo gebleven tot de aanleg van de N213.



Figuur 4.2 Het onderzoeksgebied op de kaart van Kruikius (1712)

Er heeft in het plangebied, voor zover bekend, geen archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Wel is bekend dat langs de Middel Broekweg, aan de zuidgrens van het plangebied, veel Romeinse vindplaatsen aanwezig zijn. Zo zijn onder andere op het terrein van de Greenport Horti Campus, ten zuidoosten van het plangebied, twee Romeinse vindplaatsen aanwezig.

4.3.1 Regelgeving en beleid

Rijksbeleid

De Wet op de archeologische monumentenzorg (een wijzigingswet van de Monumentenwet 1988) is het eindresultaat van de implementatie van het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed in de Nederlandse Wetgeving. De wet bevat 3 belangrijke uitgangspunten:

- het streven naar behoud in situ van archeologische waarden;
- het tijdig betrekken van de archeologische waarden in de ruimtelijke ordening door het opnemen van harde juridische eisen in bestemmingsplannen;
- de verstoorder betaalt voor het onderzoek en de documentatie van archeologische waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Per 1 juli 2016 is de Monumentenwet vervallen. De voor dit bestemmingsplan relevante artikelen zijn overgegaan naar artikel 9 van de Erfgoedwet.

Gemeentelijk beleid

Op 26 juni 2012 heeft de gemeente Westland haar archeologische beleidskaart vastgesteld. Op deze kaart is weergegeven waar in de gemeente (en in welke mate) kans is op het aantreffen van archeologische resten, uitgedrukt in een verwachtingszone. Aan deze verwachtingszones zijn ondergrenzen gekoppeld, die aangeven wanneer archeologisch onderzoek vanwege een voorgenomen ontwikkeling nodig is. De beleidskaart geeft een globaal inzicht in de te verwachten archeologie, in het bestemmingsplan wordt het beeld aangescherpt.

Het archeologiebeleid legt vast hoe de gemeente Westland met haar bodemarchief omgaat. De gemeente Westland stelt met dit beleidsplan:

1. ondergrenzen vast (uitgedrukt in oppervlakte en diepte) die duidelijk aangeven of een initiatiefnemer dan wel vergunningaanvrager verplicht is archeologisch vooronderzoek te laten verrichten;
2. de in dit beleidsplan opgestelde normen vast teneinde deze normen op te nemen in alle bestemmingsplannen;
3. de beleidskaart vast.

Zones met archeologische waarden of verwachtingen

Op de gemeentelijke beleidskaart zijn voor het plangebied drie zones met archeologische waarden en archeologische verwachtingen aangegeven. Voor alle zones gelden van elkaar verschillende vrijstellingsgrenzen.

Tabel 4.1. Overzicht van de vrijstellingsgrenzen t.a.v. archeologisch onderzoek

functie-aanduiding	beleidszone	vrijstellingsgrens
swr-2	verwachtingszone III	plangebied > 500 m ² & bodemingreep > 50 cm –mv
swr-3	verwachtingszone II	plangebied > 250 m ² & bodemingreep > 50 cm –mv
swr-4	verwachtingszone I	plangebied > 100 m ² & bodemingreep > 50 cm –mv

Verwachtingszone III (swr-2)

Verwachtingszone III bestaat uit het Laagpakket van Wormer (in de diepere ondergrond), het Hollandveen Laagpakket en de dekafzettingen van het Laagpakket van Walcheren in het binnendijs gebied. Omdat zich periodiek bewoningsmogelijkheden voordeden in het veengebied vanaf de Midden IJzertijd geldt hier een middelhoge verwachting voor het aantreffen van resten uit de IJzertijd, de Romeinse tijd, de Middeleeuwen en de Nieuwe tijd. Daarnaast kunnen in dit gebied tot nu toe nog onbekende duinafzettingen van Ypenburg en Voorburg worden aangetroffen (met een hoge verwachting voor de aanwezigheid van archeologische resten vanaf de vroege prehistorie).

Archeologische resten worden in deze zone verwacht op een diepte vanaf 50 cm beneden maaiveld. De dichtheid van archeologische vindplaatsen zal klein zijn, waardoor hier een vrijstellingsgrens van plangebieden tot 500 m² wordt gehanteerd.

Verwachtingszone II (swr-3)

Verwachtingszone II bestaat uit (een buffer rondom) de locaties van de geulafzettingen van de Hoekpolder Laag in het zuidelijke deel van de gemeente Westland. In deze zone zijn ook die delen van de geulafzettingen van de Gantel Laag opgenomen die al in de Romeinse tijd waren verland, evenals de duinafzettingen van de Laag van Ypenburg en de Laag van Voorburg.

In de gehele Verwachtingszone II bestaat een hoge kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen uit de IJzertijd, de Romeinse tijd, de Late Middeleeuwen en de Nieuwe tijd. Voor resten uit het Neolithicum en de Bronstijd geldt een hoge verwachting voor het aantreffen van archeologische resten op de duinafzettingen van Ypenburg en Voorburg.

Archeologische waarden worden in deze zone vanaf 50 cm onder maaiveld verwacht. Voor wat betreft de oppervlakte van de verstoring wordt een vrijstellingsgrens van 250 m² gehanteerd. In deze zone is de dichtheid aan archeologische resten hoger dan in Verwachtingszone II. De kans dat in deze zone archeologische resten worden verstoord bij werkzaamheden tot 100 m² (Verwachtingszone I) is echter klein. Dat geldt ook voor de kans dat er tijdens archeologisch onderzoek op een beperkt oppervlak archeologische resten worden aangetroffen. Een vrijstelling van archeologisch onderzoek voor plangebieden tot een 250 m² is in deze verwachtingszone dan ook wenselijk.

Verwachtingszone I (swr-4)

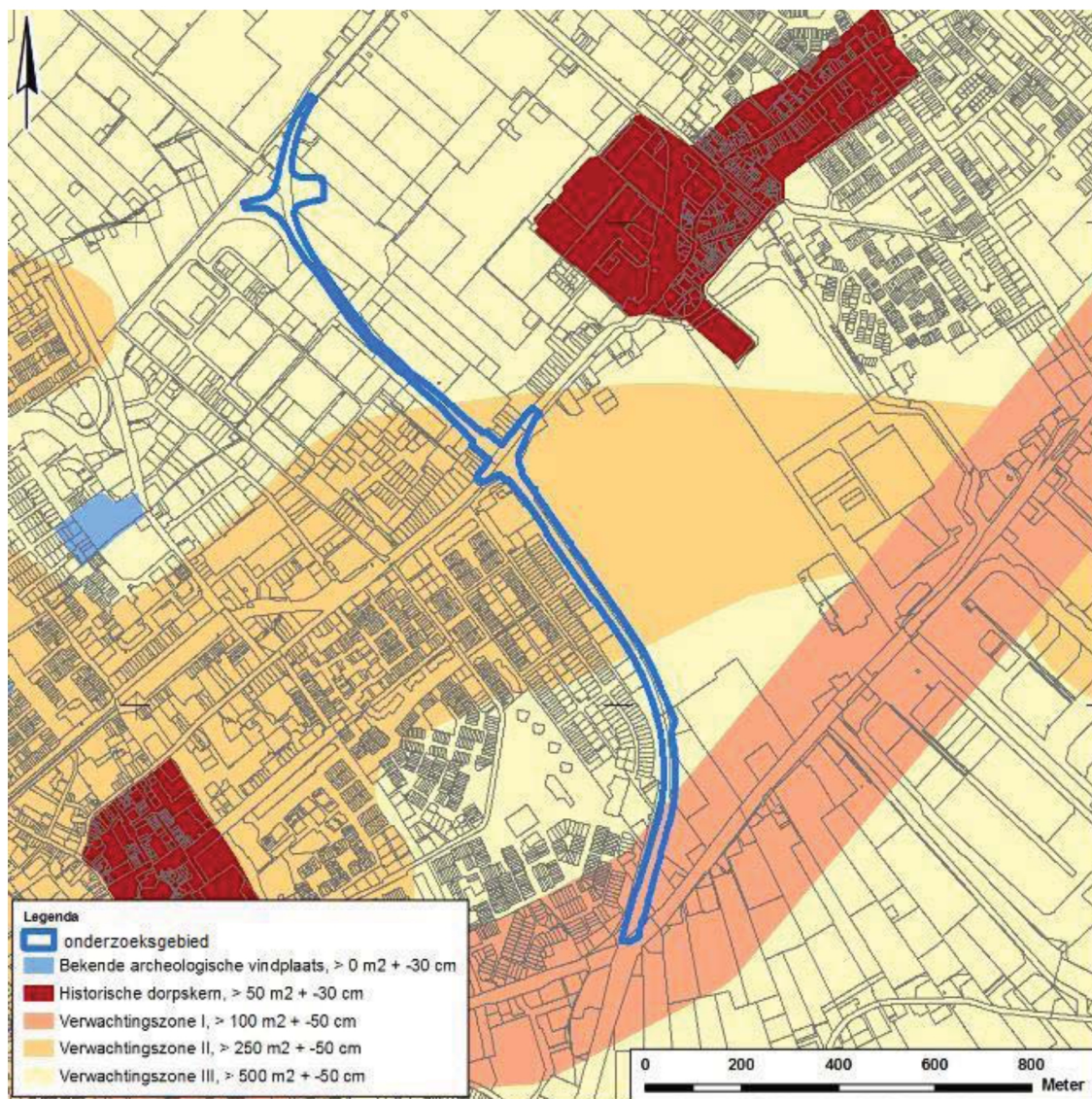
Verwachtingszone I bestaat uit een buffer rondom de locaties waar Romeinse wegen worden vermoed. Voor deze gebieden geldt een zeer hoge verwachting voor het aantreffen van archeologische resten uit de Romeinse tijd. Het gaat daarbij voornamelijk om nederzettingen, maar ook grafvelden kunnen worden aangetroffen. Daarnaast bestaat er ook een kans dat zogenaamde off-site structuren, zoals duikers, aanwezig zijn. Uit de ligging van de bekende archeologische vindplaatsen uit de Romeinse tijd blijkt dat deze hier in hoge dichtheid voorkomen en dicht bijeen liggen. De trefkans van dergelijke sporen is echter kleiner dan die van de archeologische resten die worden verwacht in de historische kernen (swr-6). Daarom wordt voor Verwachtingszone I vastgehouden aan de wettelijke grens van 100 m² voor de oppervlakte van het plangebied.

Omdat de vindplaatsen uit de Romeinse tijd in het merendeel van deze verwachtingszone bedekt zijn geraakt door de afzettingen van de Laag van Poeldijk liggen de vindplaatsen niet direct onder het maaiveld. In deze zone worden bodemingrepen dan ook vrijgesteld van archeologisch onderzoek tot een diepte van 50 cm beneden maaiveld.

4.3.2 Onderzoek archeologie

Voor het aspect archeologie is nog geen veldonderzoek uitgevoerd. Derhalve zijn ter bescherming van mogelijke archeologische waarden drie dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie' in dit bestemmingsplan overgenomen. Er zijn geen archeologische of historische gegevens die aanleiding geven om hiervan af te wijken. Op basis van de archeologische verwachting gelden voor de drie zones verschillende vrijstellingsgrenzen.

Op figuur 4.3 is een uitsnede van de gemeentelijke beleidskaart afgebeeld.



Figuur 4.3 Uitsnede Archeologische beleidskaart gemeente Westland

4.3.3 Onderzoek cultuurhistorie

In het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig.

4.3.4 Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

4.4 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Onderzoek en conclusie

De ontwikkeling bestaat uit een verbreding van de huidige weg. De ontwikkeling voorziet dus enkel in een verkeersbestemming. Binnen deze bestemming zullen geen personen langdurig verblijven. Om inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit is door Antea Group een historisch bodemonderzoek ter plaatse van de N213 uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 5. Het onderzoek geeft inzicht in de reeds bekende bodemkwaliteit op basis van de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken en vormt een blauwdruk van het programma voor het feitelijk uit te voeren verkennend bodemonderzoek.

Uit een analyse van de bekende bodemonderzoeken volgt dat in de grond over het algemeen maximaal licht verhoogde gehalten aan diverse parameters zijn gemeten. Ter plaatse van de Burgemeester Elsenweg is tijdens voorgaand bodemonderzoek uit 1993 een sterk verhoogd gehalte aan DDT in de bovengrond aangetoond. In het grondwater worden op een aantal locaties sterk verhoogde concentraties met arseen aangetroffen. Deze concentraties zijn zeer waarschijnlijk van natuurlijke oorsprong. Op basis van de verzamelde informatie is één locatie te onderscheiden waar een nieuw bodemonderzoek vereist is. Deze deellootatie is weergegeven op figuur 4.4 als locatie A.



Figuur 4.4 Onderzochte locaties (bron: Antea Group)

Met het historisch onderzoek is in het kader van dit bestemmingsplan voldoende inzicht gegeven in de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Bij de omgevingsvergunning voor het aspect aanleggen zal voor de gebieden waar werkzaamheden plaatsvinden een actueel bodemonderzoek overleg worden. In ieder geval dient voor locatie A een actueel verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd vanwege de mogelijke DDT-verontreiniging.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.5 Ecologie

Toetsingskader

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing. Vanuit de wetgeving geldt wel een externe werking. Dat wil zeggen dat ontwikkelingen buiten Natura 2000 effecten kunnen hebben op deze gebieden, bijvoorbeeld door verstoring of vermesting/verzuring.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

De Ffw beschermt in beginsel alle flora en fauna. De in de Ffw opgenomen dier- en plantensoorten zijn (middels de AMvB, Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten behorende bij de Ffw) onderverdeeld in drie categorieën. Voor de soorten uit tabel 1 is geen ontheffing nodig bij ruimtelijke ingrepen of bestendig beheer. Wel blijft voor deze soorten de zorgplicht uit de Ffw van kracht. Voor de soorten uit tabel 2 kan een vrijstelling tot ontheffingsaanvraag gelden als de initiatiefnemer van ruimtelijke ontwikkelingen en beheer over een goedgekeurde gedragscode beschikt. Dit geldt ook voor de soorten uit tabel 3, als er sprake is van bestendig beheer en onderhoud. Voor andere ontwikkelingen bij soorten uit tabel 3 blijft een ontheffingsaanvraag verplicht.

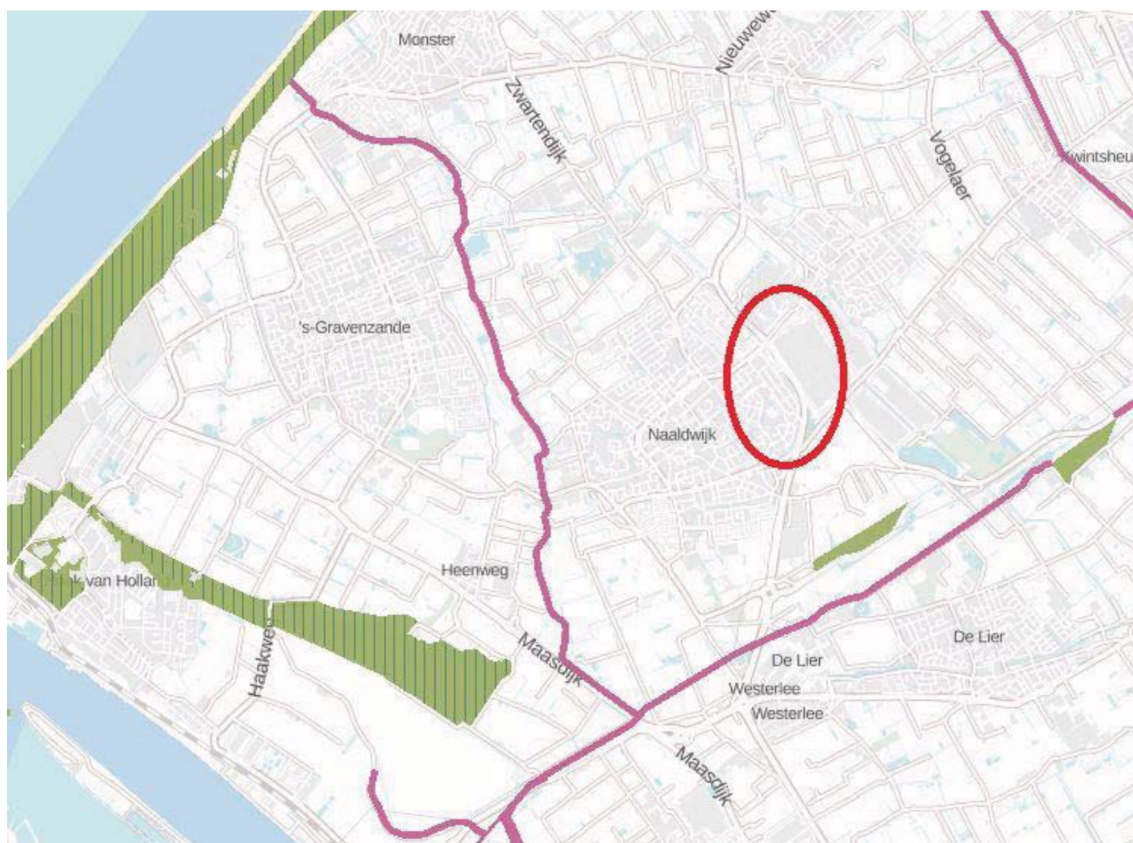
Nieuwe Wet Natuurbescherming

De Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet gaan in januari 2017 op in de nieuwe Wet Natuurbescherming. Het bevoegd gezag wordt Gedeputeerde Staten van de provincie(s) waar de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Naast een wijziging van bevoegd gezag betekent dit een rechtstreekse doorvertaling en interpretatie van de Europese Richtlijnen uit de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Voor de meeste licht beschermde (tabel 1) soorten blijft ook na 1 januari 2017 een algemene vrijstelling van kracht voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Per provincie kan dat echter verschillen. Voor de zwaar beschermde (bijlage VI-soorten) verandert er niets qua soorten- en beschermingsregime. De algemene zorgplicht blijft van kracht zoals deze ook al geldt onder de Ffw.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een Natura 2000-gebied. Het plangebied maakt ook geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen' ligt op ruim 3 km ten zuidwesten van het plangebied. Op circa 900 m afstand ten zuidoosten van het plangebied, ten noorden van de Verlengde Veilingroute, is het dichtstbijzijnde gebied gelegen dat deel uitmaakt van de EHS. Op 2,8 km ten oosten van het plangebied is een belangrijk weidevogelgebied gelegen. In figuur 4.5 is de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde natuurgebieden weergegeven.



Figuur 4.5 Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. beschermde natuurgebieden (bron: geo-loket provincie Zuid-Holland)

Het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen omvat het duingebied tussen Den Haag en Hoek van Holland. Het noordelijke deel, Solleveld, wijkt af van de meeste andere duingebieden doordat het voor het overgrote deel bestaat uit oude duinen. Bijzonder in deze ontkalkte duinen zijn de duingraslanden, de door de wind geschoren eikenstrubben en enkele heideterreintjes. Het zuidelijke deel, Kapittelduinen, bestaat voor het merendeel uit zeer jonge, door de mens opgeworpen duinen. Buiten de zeereep is dit gebied grotendeels met struweel en bos dichtgegroeid. Tussen beide deelgebieden ligt De Banken, een restant van een strandvlakte, dat is ingeklemd tussen zeereep en een slaperdijk. Het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen is aangewezen vanwege het voorkomen van een negental bijzondere habitattypen. De meeste van deze habitattypen zijn gevoelig tot zeer gevoelig voor stikstofdepositie. Figuur 4.6 geeft de gevoeligheid van de habitattypen binnen het Natura 2000-gebied weer (bron: AERIUS Calculator).



Figuur 4.6 Ligging stikstofgevoelige habitattypen ten opzichte van het plangebied (rode cirkel)

De ontwikkeling bestaat uit het stroomlijnen van de huidige verkeersstromen. Doordat de capaciteit vergroot wordt, is echter ook sprake van een toename van het verkeer ter plaatse. Dit blijkt uit de verkeersgegevens van Goudappel Coffeng.

Vanwege de afstand tot de natuurgebieden kunnen effecten zoals areaalverlies, versnippering, verandering van de waterhuishouding, verontreiniging en verstoring, op voorhand worden uitgesloten. De toename van verkeer zou kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied. Om dit te bepalen is met behulp van AERIUS Calculator een berekening uitgevoerd. Deze berekening is opgenomen in Bijlage 6.

Ten behoeve van deze berekening heeft Goudappel Coffeng berekend wat de toename is van het verkeer als gevolg van de verbreding maar zonder de bijdrage van regionale ontwikkelingen en autonome groei (zie Bijlage 4). Uit de berekening blijkt dat de maximale bijdrage op de in de omgeving gelegen Natura 2000-gebieden 0,00 mol N/ha/jr. bedraagt. Vermesting/verzuring treedt niet op. De natuurlijke waarden en kenmerken van het Natura 2000-gebied worden niet aangetast. Vanwege het ontbreken van negatieve effecten op Natura 2000 is een cumulatieve toetsing met andere projecten niet aan de orde. Voor projecten in de omgeving van het plangebied geldt dat zij een eigen toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 moeten uitvoeren.

Gelet op het feit dat geen sprake is van toename van stikstofdepositie is het plan uitvoerbaar in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Er is geen sprake van vergunning- of meldingsplicht. De uitkomsten van de AERIUS berekening dienen wel 5 jaar te worden bewaard, zodat bij controle kan worden aangetoond dat dit aspect is onderzocht.

De Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan niet in de weg.

Soortenbescherming

Aan de hand van een verkennend veldonderzoek is het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten beoordeeld. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 7.

Uit het onderzoek blijkt dat het voorkomen van matig of zwaar beschermde soorten is uitgesloten. Het plangebied bezit geen mogelijkheden voor vleermuizen om te verblijven. Wel vliegen er vleermuizen in lage dichtheid. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen. Effecten op vleermuizen worden derhalve uitgesloten. Er kunnen daarnaast algemene licht beschermde zoogdieren en amfibieën voorkomen. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet. Dit ontheffingsbeleid wordt voorgezet onder de Nieuwe Natuurwet.

Het voorkomen van de bittervoorn, kleine modderkruiper en andere vissen in de wateren kan niet worden uitgesloten. Effecten op deze vissoorten kunnen dan ook niet worden uitgesloten. Dit betekent dat op een bepaalde manier moet worden gewerkt zodat er niet gedood of verwond wordt. Door te werken vanaf één zijde met ontsnappingsmogelijkheid wordt hieraan invulling gegeven doordat vissen kunnen ontsnappen.

In verband met het mogelijk voorkomen van algemene broedvogels is het van belang om werkzaamheden aan de bermen en wateren buiten het broedseizoen uit te voeren of te werken op een manier dat vogels niet tot broeden komen (weren vogels bij start broedseizoen). Voor overige soort(groep)en is het gebied verder volledig ongeschikt.

Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op matig en zwaar beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; het te optimaliseren deel van de N213 te Naaldwijk is niet in strijd met het gestelde binnen de Flora- en faunawet en de Nieuwe Wet natuurbescherming.

Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicorelevante inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per

jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of een nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en het Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Met het in werking treden van het BEVT vervalt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en in nieuwe situaties.

Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} -waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} -contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute. Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In dat Besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Bevi zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onderzoek

Risicovolle inrichtingen

Ten oosten van het plangebied is de inrichting Royal FloraHolland aanwezig. Het veilingcomplex van Royal FloraHolland valt vanwege de aanwezigheid van een ammoniakkoelinstallatie onder de werking van het Bevi. De PR 10^{-6} -contour ligt op 85 m vanaf de koelcentrale en vanaf de vloeistofleidingen. De contour reikt tot een gedeelte van het plangebied. Binnen de PR 10^{-6} -contour zijn echter geen (beperkt) kwetsbare objecten gelegen. Aangezien het plan eveneens geen ontwikkeling van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} -contour mogelijk maakt, voldoet het plan aan de grenswaarden voor het PR.

Transport gevaarlijke stoffen

De ontwikkeling voorziet in de verbreding en de reconstructie van de provinciale weg N213. Deze weg maakt geen onderdeel uit van de Regeling basisnet. Door Antea Group is het risiconiveau van de N213 beschouwd in relatie tot de voorgenomen ontwikkelingen. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 8. Hieruit blijkt dat er geen aanleiding bestaat om te verwachten dat de hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zal toenemen ten gevolge van de reconstructie. Daarnaast blijkt dat de N213 geen PR-contour heeft. De hoogte van het GR is zowel in de huidige als toekomstige situatie lager dan $0,1 \times$ de oriëntatiewaarde. In het worstcasescenario wordt uitgegaan van een verdubbeling van het aantal gevaarlijke stoffen. In dit geval neemt het GR toe, maar blijft onder de $0,1 \times$ de oriëntatiewaarde.

Een verantwoording van het GR is verplicht conform de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten. Een aanzet hiervoor is opgenomen in het rapport van Antea Group. Ten aanzien van de bestrijdbaarheid wordt advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Haaglanden.

Buisleidingen

In het plangebied en de directe omgeving zijn geen buisleidingen aanwezig die relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.7 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Dit onderdeel van de Wm bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijnstof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijnstof (PM ₁₀) ²⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
fijnstof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.
2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden, die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan), uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd in of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Nibm

In het Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg of kantoorlocaties met maximaal 100.000 m² bvo bij één ontsluitingsweg.

Onderzoek en conclusie

Door Witteveen+Bos is in 2016 een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd naar de mogelijke effecten van de aanpassing van het wegvak op de luchtkwaliteit. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 9. Dit onderzoek betreft een actualisatie van een onderzoek luchtkwaliteit dat in 2013 is uitgevoerd. De geactualiseerde berekeningen zijn uitgevoerd met de NSL-rekentool.

Uit het geactualiseerde onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de berekende concentraties van de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (ruim) onder de daarvoor geldende grenswaarden liggen. Hiermee wordt geconcludeerd dat de wegaanpassing voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (artikel 5.16.1.a).

Met het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek is voldoende inzicht gegeven in de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

4.8 Planologisch relevante kabels en leidingen

Toetsingskader

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

Onderzoek en conclusie

In het plangebied liggen geen planologisch relevante leidingen. In of in de nabijheid van het plangebied liggen wel diverse niet planologisch relevante leidingen, zoals rioolleidingen, leidingen voor nutsvoorzieningen, telecommunicatie en drainageleidingen. Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs of in combinatie met de aanwezige infrastructuur.

Voorafgaand aan de werkzaamheden zal een KLIC-melding worden gedaan om de ligging van deze overige leidingen in beeld te brengen. Er wordt daarom geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering oplevert voor de uitvoering van het plan.

4.9 Water

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van het bestemmingsplan wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

De onderstaande paragraaf is gebaseerd op het rapport Watertoets N213, die is opgenomen in Bijlage 10.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal

- provinciaal Waterplan;
- provinciale Structuurvisie;
- Verordening Ruimte.

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het Hoogheemraadschap van Delfland de strategische keuzes, de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. De complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen dwingen tot het stellen van prioriteiten. Het Hoogheemraadschap gaat het beheer en onderhoud van het watersysteem optimaliseren en zal daarbij flink investeren in waterkwaliteit, waterkeringen en het voorkomen van wateroverlast en watertekort. Voor de zuiveringstechnische infrastructuur ligt de nadruk op beheren, onderhouden en optimaliseren.

In het kader van de afstemming van het waterbeleid met ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening heeft het Hoogheemraadschap in 2007 een Waterkansenkaart opgesteld. Deze Waterkansenkaart kan gezien worden als de nadere, gebiedsspecifieke uitwerking van de Deelstroomgebiedsvisie Midden-Holland.

Ten slotte is in 2012 de nieuwe Handreiking Watertoets vastgesteld. De nieuwe handreiking biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking bestaat uit een procesdeel en een inhoudelijk deel. In het procesdeel wordt ingegaan op het watertoetsproces voor ruimtelijke planvorming. Het inhoudelijke deel bevat de vertaling van het actuele beleid van Delfland in ruimtelijke zin.

Huidige situatie

Algemeen

Het plangebied betreft de N213 tussen de Dijkweg en de Middel Broekweg (N466). In de huidige situatie betreft dit een bestaande weg en een groenstrook.

Bodem en grondwater

Voor de regionale bodemopbouw is het Bodemkundig Informatie Systeem (BIS) geraadpleegd. De bodem in het plangebied is een tuin-enkeerdgrond van lichte zavel (EK19). Er is sprake van grondwatertrap IV. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand meer dan 0,4 m onder maaiveld bedraagt, en de gemiddelde laagste grondwaterstand varieert van 0,8 tot 1,2 m onder maaiveld.

Oppervlaktewater

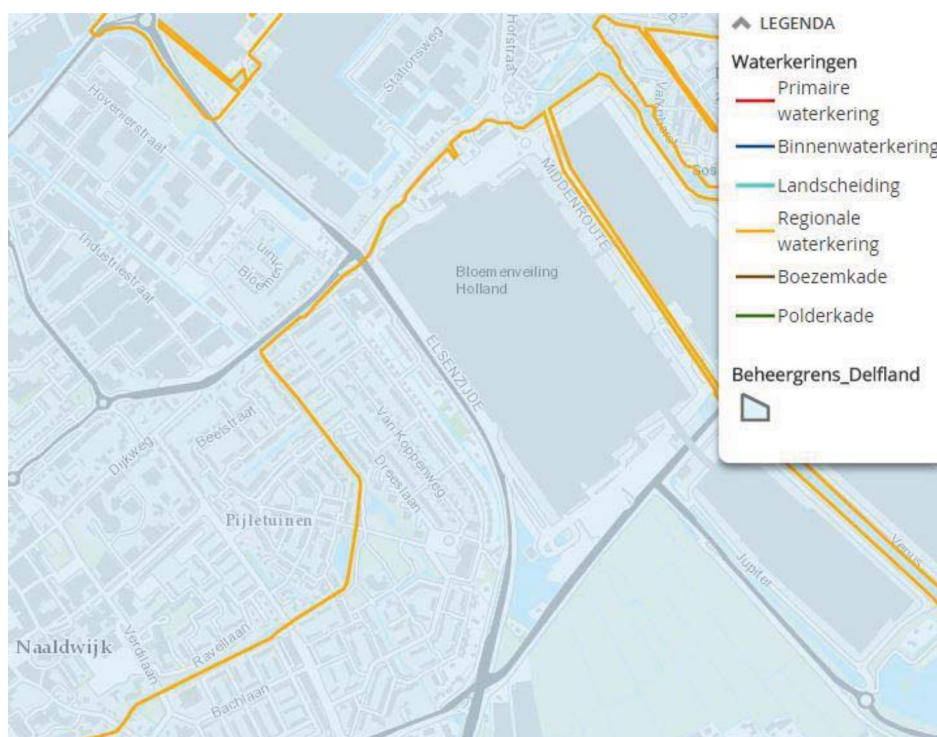
Langs de N213 zijn watergangen aanwezig en de weg kruist het boezemsysteem van Delfland bij de Dijkweg en de rotonde bij de Bosweg. De peilvakken die binnen het plangebied vallen zijn weergegeven in onderstaande tabel. Ook de toelaatbare peilstijging per peilvak is aangegeven.

Tabel 4.3 Peilvakken binnen het plangebied

peilvakken in het plangebied (bron: HH van Delfland) Peilvak	oppervlaktewaterpeil (m NAP)	toelaatbare peilstijging (m)
Boezem XV	-0,60	0,30
Vlietpolder IV	-1,37	0,40
Vlietpolder VI	-1,30	0,50
Vlietpolder IX	-0,82	0,60

Veiligheid en waterkeringen

Ter hoogte van de Dijkweg is een regionale waterkering aanwezig. Het plangebied ligt dan ook binnen de kern- of beschermingszone van deze waterkering.



Figuur 4.7 Ligging regionale waterkering (bron: HH Delfland)

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is in de huidige situatie niet aangesloten op een riolering.

Toekomstige situatie

Algemeen

De verbreding van de N213 tussen de Middel Broekweg en Dijkweg heeft tot gevolg dat in het bestemmingsplan een aantal bestemmingen wordt gewijzigd. In onderstaande tabel is weergegeven hoe de oppervlakten verkeer, groen en water planologisch veranderen.

Tabel 4.4 Planologische veranderingen

peilvak	verkeer (m ²) toekomstig - huidig	groen (m ²) toekomstig – huidig	water (m ²) toekomstig – huidig
Totaal	5.110	-4.620	-490

Op basis van de watersleutel van het waterschap leidt de vaststelling van dit bestemmingsplan tot de volgende compensatiebehoefte.

Tabel 4.5 Compensatiebehoefte

peilvak	toename verkeer (m ²)	berekende watercompensatie (m ³)	toelaatbare peilstijging (m)	benodigde watercompensatie (m ²)
Totaal	5.110	360		1.399

Deze watercompensatie wordt buiten het plangebied opgelost. Op diverse plaatsen langs of nabij de N213 is ruimte beschikbaar om oppervlaktewater te realiseren. De belangrijkste plaatsen zijn het Dreespark en de hoek van de N213 met de Middel Broekweg. Bij de aanvraag van de watervergunning wordt nader uitgewerkt waar de benodigde watercompensatie gerealiseerd zal worden. Voor de planologische zekerstelling is in dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen om de compensatie van 1.399 m² te borgen.

Voor het project wordt een watervergunning aangevraagd zodat wordt voldaan aan de waterbergingsopgave.

Waterkeringen

De provinciale weg N213 kruist bij de zuidzijde van de Dijkweg en bij de rotonde aan de Bosweg een regionale waterkering. Voor de werkzaamheden is het daarom noodzakelijk om een vergunning aan te vragen in het kader van de Waterwet voor het uitvoeren van werkzaamheden in de kern- en/of beschermingszone van de waterkering. Hiervoor dient aangetoond te worden dat zowel tijdens de werkzaamheden als in de te realiseren eindsituatie de waterveiligheid in het gebied is gegarandeerd.

Riolering

Net als in de huidige situatie is er geen vuilwaterriolering aanwezig onder de N213. Het hemelwater wordt direct afgewaterd op het omliggende oppervlaktewater.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.10 Geluid

Toetsingskader

In het kader van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) dient bij een fysieke wijziging aan een weg akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Onderzoek en conclusie

In 2013 heeft Witteveen+Bos in opdracht van de provincie Zuid-Holland een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de verbreding van de N213. Omdat het peiljaar voor realisatie naar achter geschoven is, is het akoestisch onderzoek geactualiseerd op basis van nieuwe verkeerscijfers. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 11.

Uit dit onderzoek blijkt dat als gevolg van de verbreding van de N213 tot 2x2 rijstroken voor 57 woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Uit de afweging van maatregelen volgt een doelmatige schermvariant van 3 m hoog over een lengte van 430 m, waarvan 105 m verhoogd tot 4 m, in combinatie met het toepassen van alternatieve wegdekverharding in de vorm van een dubbele deklaag (type B) over een lengte van 620 m. Door toepassing van deze maatregel worden alle knelpunten weggenomen en hoeven geen hogere waarden te worden vastgesteld.

Het aanpassen van de Dijkweg ter hoogte van de kruising met de N213 levert geen knelpunten op.

Na toepassing van de doelmatige schermvariant is het niet mogelijk voor Royal FloraHolland om ter plaatse van de woningen ten zuidwesten van de N213 te voldoen aan de vergunningsvoorschriften zonder het treffen van aanvullende maatregelen. Dit kan alsnog worden bereikt door het plaatselijk verhogen van het doelmatig scherm tot 4,5 m in combinatie met verhoging van het bestaand scherm ter hoogte van de Kranenburglaan tot 6,5 m boven maaiveld.

4.11 Niet-gesprongen conventionele explosieven

Toetsingskader

In het verleden hebben oorlogshandelingen plaatsgevonden binnen de gemeente Westland. Ten gevolge daarvan is er mogelijk sprake van conventionele explosieven (CE) die nog in de grond aanwezig kunnen zijn. Er worden dan ook nog regelmatig explosieven gevonden tijdens werkzaamheden in of aan de bodem. Bij de planvorming van projecten waarbij er sprake is van grondroering is het dan ook noodzakelijk rekening te houden met de eventuele aanwezigheid van conventionele explosieven.

Gemeentelijk beleid

In de beleidsnotitie conventionele explosieven in Westland wordt beschreven hoe om moet worden gegaan met dieptewerkzaamheden op locaties die mogelijk conventionele explosieven bevatten. De basis voor het gemeentelijk beleid voor het opsporen van explosieven is de explosieven risicokaart. Deze kaart geeft een eerste indicatie van het mogelijke gevaar van dieptewerkzaamheden op bepaalde locaties in Westland.

Onderzoek en conclusie

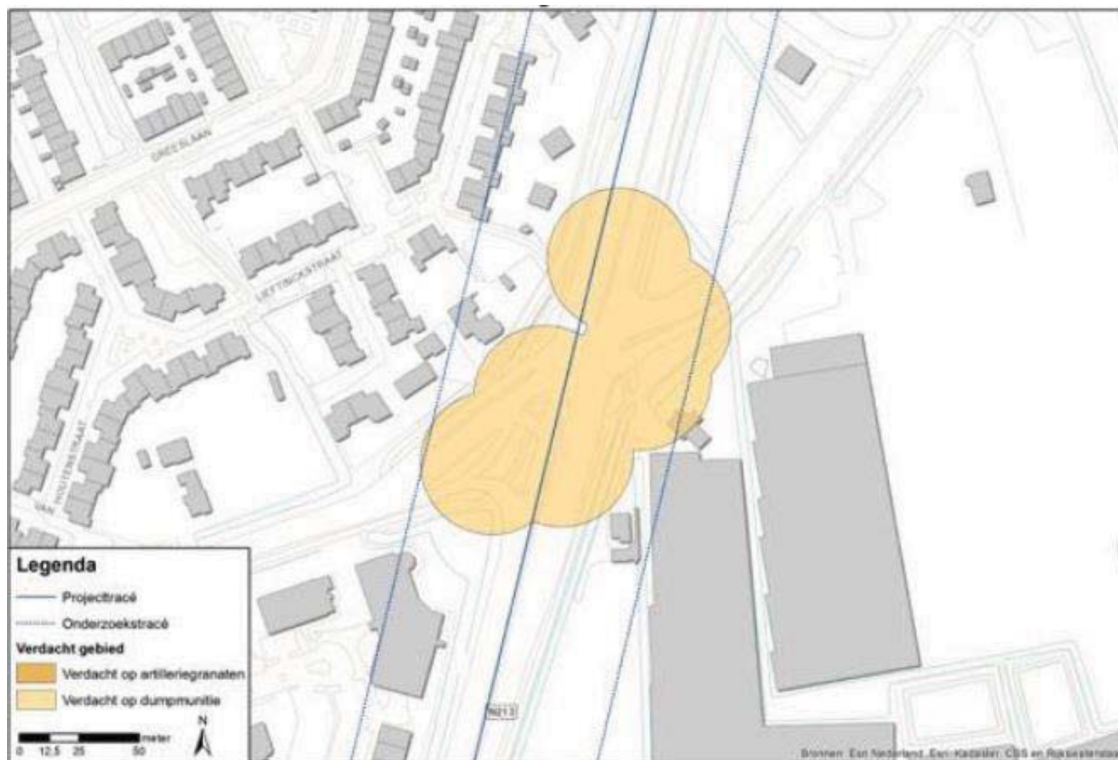
In het plangebied zijn volgens de gemeentelijke explosieven risicokaart geen locaties aanwezig van mogelijke vindplaatsen van conventionele explosieven.

Om een beter beeld te krijgen is door Bombs Away B.V. een vooronderzoek uitgevoerd voor het gehele onderzoekstracé N213 naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (CE) uit de Tweede Wereldoorlog. Het doel van het vooronderzoek CE is het vaststellen of er indicaties zijn in de geraadpleegde bronnen waaruit blijkt dat (delen van) het onderzoekstracé tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken is (zijn) geweest bij oorlogshandelingen waardoor er (mogelijk) CE op/in de waterbodem zijn achtergebleven. Dit vooronderzoek is opgenomen in Bijlage 12.

Op basis van de geraadpleegde bronnen, de beoordeling en de evaluatie van de indicaties is vastgesteld dat delen van het onderzoekstracé N213 Poeldijk-De Lier betrokken zijn geweest bij oorlogshandelingen. Op basis van deze oorlogshandelingen zijn de verdachte delen van het onderzoekstracé N213 vastgesteld. Ter hoogte van het plangebied zijn twee verdachte locaties gelegen. Het eerste verdachte gebied bevindt zich ten oosten van de kruising van de N213 met de Dijkweg net buiten het plangebied, zie figuur 4.8. Het tweede verdachte gebied bevindt zich binnen het plangebied op de kruising van de N213 met de N466/Middel Broekweg, zie figuur 4.9.



Figuur 4.8 Verdacht gebied op dumpmunition kruising N213 ter hoogte van de Dijkweg buiten plangebied (bron: Bombs Away B.V.)



Figuur 4.9 Verdacht gebied op dumpmunitie kruising N213 ter hoogte van de N466/Middel Broekweg (bron: Bombs Away B.V.)

Op basis van de resultaten van dit vooronderzoek en de conclusies wordt geadviseerd om vervolgstappen te ondernemen in de explosievenopsporing voor de verdachte delen van het onderzoekstracé N213 Poeldijk-De Lier. Geadviseerd wordt om een projectgebonden risicoanalyse (PRA17) uit te laten voeren voor de verdachte delen van het onderzoekstracé waarbij dit vooronderzoek als basis zal dienen. Een andere mogelijkheid is om detectiewerkzaamheden uit te laten voeren. Welke detectiemethode(n) van toepassing is (zijn), is afhankelijk van de maximale diepteligging van de aan te treffen CE en de uit te voeren werkzaamheden.

In het bestemmingsplan is de verdachte locatie kruising N213-N466 Middel Broekweg op de verbeelding aangeduid door middel van de gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone - munitie'. In de regels is bij de betreffende bestemmingen een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Dit houdt in dat voor dieptewerkzaamheden, zoals ophogen, afgraven en/of heiwerkzaamheden, een omgevingsvergunning is vereist.

Met inachtneming van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect niet-gesprongen explosieven de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

Planvorm

Het plangebied van dit bestemmingsplan is uitsluitend bestemd voor de te optimaliseren en reconstrueren infrastructuur en de daarbij behorende en naastgelegen bermen, bermsloten en waterpartijen. Om de beoogde ontwikkeling, zoals reeds beschreven in hoofdstuk 2, mogelijk te maken, is gekozen voor een verkeersbestemming die zoveel mogelijk beperkt is tot de gronden die voor de weg benodigd zijn. De bestaande geluidschermen langs de N213 zijn ook meegenomen binnen de begrenzing van het plangebied. Deze gronden zijn conserverend bestemd overeenkomstig het bestemmingsplan 'Woonkern Naaldwijk'.

Planregels

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de planregels. De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. algemene regels;
4. overgangs- en slotregels.

5.2 Inleidende regels

Begrippen (Artikel 1)

De begrippen die in het bestemmingsplan gebruikt worden zijn in dit artikel gedefinieerd. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten (Artikel 2)

Dit artikel maakt duidelijk hoe de lengte, de breedte, de hoogte, de diepte en de oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

5.3 Bestemmingsregels

Het hoofdstuk Bestemmingsregels bevat de regels die specifiek gelden voor de bestemmingen in dit plan. Hieronder volgt per bestemming een korte toelichting.

Groen (Artikel 3)

De bestemming Groen is opgenomen ter plaatse van de zone met een bestaand geluidscherm. De regeling is overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan.

Verkeer (Artikel 4)

De gronden die noodzakelijk zijn in verband met de verdubbeling van de weg en de optimalisatie van het kruispunt Dijkweg zijn bestemd voor Verkeer. Binnen deze bestemmingen zijn de daarbij passende vormen van gebruik en gebouwen en bouwwerken toegestaan. De 2x2 doorgaande rijstroken zijn specifiek aangeduid met een functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1'. Hiermee wordt geborgd dat de verbreding alleen ter plaatse van het project mogelijk is.

Voorwaardelijke verplichting watercompensatie

Ten behoeve van de uitbreiding van verkeersvoorzieningen is watercompensatie noodzakelijk (zie ook paragraaf 4.9). Bij de aanvraag van de watervergunning wordt nader uitgewerkt waar de benodigde watercompensatie gerealiseerd zal worden. Voor de planologische zekerstelling is in dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen om de compensatie van 1.399 m² te borgen. Alvorens tot aanleg van de nieuwe verkeersvoorzieningen over te gaan dient daarom eerst overeenstemming te zijn bereikt met de waterbeheerder.

Voorwaardelijke verplichting geluidscherm

Ten behoeve van de nieuwe verkeersvoorzieningen worden geluidschermen geplaatst en bestaande geluidschermen vervangen. Om te borgen dat deze geluidwerende voorzieningen daadwerkelijk zijn aangelegd voordat de nieuwe wegdelen in gebruik worden genomen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Hierin is bepaald dat de ingebruikname van de nieuwe verkeersvoorzieningen, waaronder de uitbreiding van het bestaande aantal doorgaande rijstroken uitsluitend is toegestaan indien een geluidscherm, zoals opgenomen in Bijlage 1 bij de regels gerealiseerd is en in stand wordt gehouden. Indien blijkt dat de geluidschermen zoals opgenomen in deze bijlage gewijzigd moeten worden in verband met een technisch betere uitvoering is afwijking van deze regel mogelijk. Deze afwijking is alleen mogelijk op voorwaarde dat de geluidbelasting op de gevels van bestaande geluidgevoelige objecten (waaronder woningen) die volgen uit het akoestisch onderzoek niet mag toenemen. Daarnaast mag de positie niet meer verschuiven dan 0,5 m ten opzichte van de hartlijn en 1 m in het verlengde van het geluidscherm. De hartlijn is de denkbeeldige lijn in een geluidscherm die precies in het midden loopt.

Voorwaardelijke verplichting verkeer 1

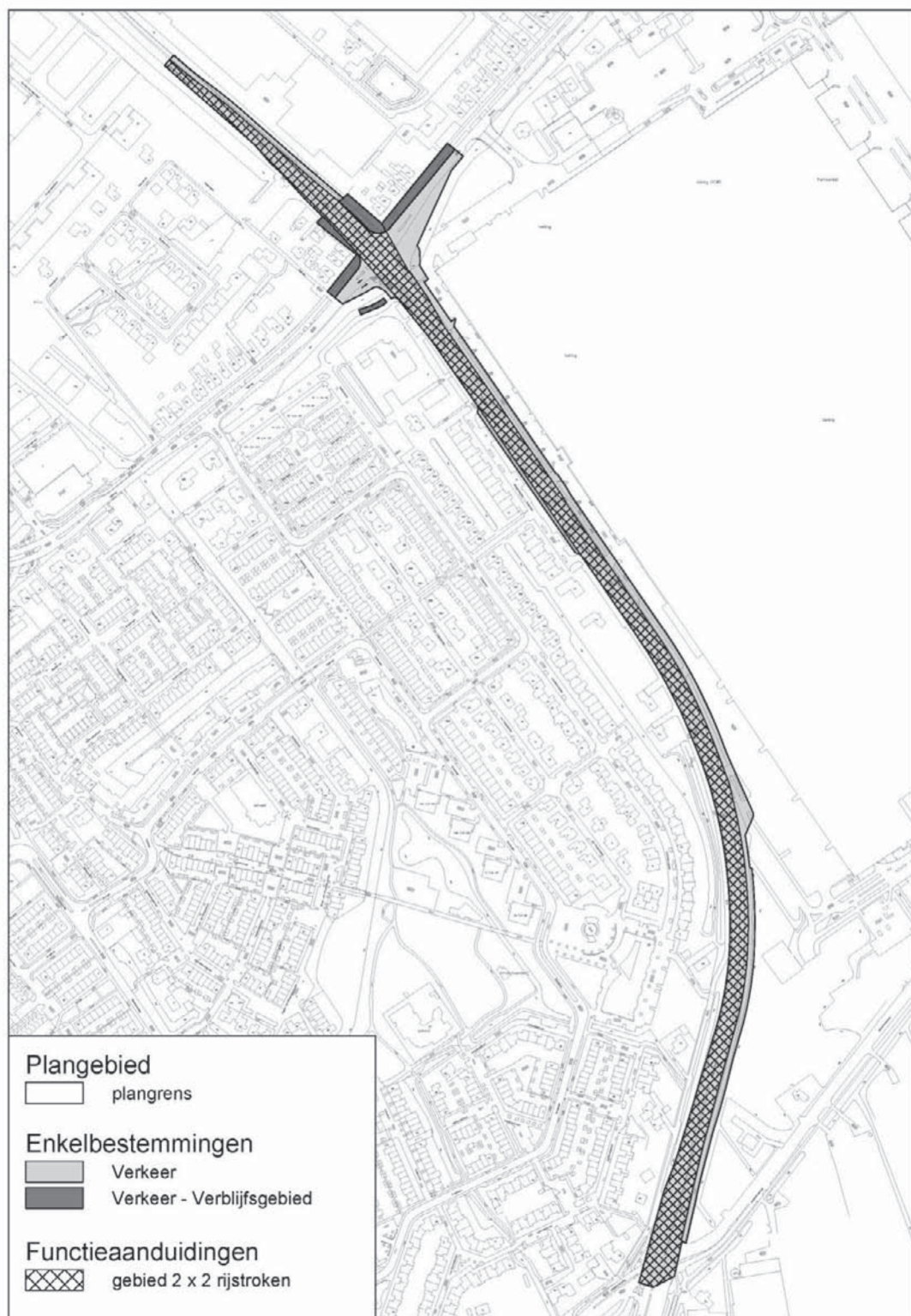
Tot slot is een specifieke functieaanduiding en een gebiedsaanduiding opgenomen ter hoogte van het perceel Dijkweg 111. Ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 3' dient de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te zijn verzekerd. De aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting verkeer 1' (ter hoogte van het kruispunt) is daarom uitsluitend toegestaan indien de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de naastgelegen gronden verzekerd is. Van deze verplichting kan worden afgeweken op het moment dat de ontsluiting anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door aanleg van een nieuwe in- en uitrit.

Verkeer - Verblijfsgebied (Artikel 5)

De gronden met een verblijfsfunctie bij het kruispunt Dijkweg zijn bestemd voor Verkeer - Verblijfsgebied. Binnen deze bestemming is een specifieke aanduiding opgenomen, waarbinnen geen uitritten gerealiseerd mogen worden. Deze maatregel is genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de doorstroming te bevorderen. De uitrit van dit bedrijf ('Van den Bos Flowerbulbs') wordt verplaatst naar rotonde Bospolder en dus afgekoppeld van de Dijkweg.

Voorwaardelijke verplichting verkeer - 2

Tot slot is een specifieke functieaanduiding en een gebiedsaanduiding opgenomen ter hoogte van het perceel Dijkweg 117. Ter plaatse dient een fietsstraat en ontsluiting voor de woning Dijkweg 117 te zijn geborgd. De aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting verkeer 2' is uitsluitend toegestaan indien ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 2' kan worden voorzien in een ontsluiting voor fietsers en de woning Dijkweg 117 met een breedte van tenminste 4,5 m.



Figuur 5.1 Ligging bestemmingen

Waarde - Archeologie 2, -3 en -4 (Artikel 6 t/m Artikel 8)

In het plangebied zijn gebieden aanwezig met een archeologische verwachtingswaarde (zie ook paragraaf 4.3 Archeologie en cultuurhistorie). Afhankelijk van de verschillende waarden zijn de dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie -2 t/m -4 opgenomen te weten:

- Archeologisch waardevol gebied B: Waarde - Archeologie - 2;
- Onderzoeksgebied A: Waarde - Archeologie - 3;
- Onderzoeksgebied B: Waarde - Archeologie - 4.

Hiermee worden de archeologische verwachtingswaarden die binnen het plangebied gelden beschermd. Bouw- en grondwerkzaamheden dieper dan 100 cm zijn uitsluitend toegestaan wanneer (verkenkend) archeologisch onderzoek is uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen archeologische waarden worden geschaad.

Er is een beperkt aantal uitzonderingen op deze regeling, onder andere voor werkzaamheden die niet dieper reiken dan een bepaalde diepte, een kleinere omvang hebben dan een bepaalde oppervlakte of werkzaamheden die kunnen worden aangemerkt als regulier beheer en onderhoud. De oppervlakten betreffen overigens niet de gebouwoppervlakten maar dit zijn de cumulatieve oppervlakten van de verstoringen dieper dan 100 cm (100 m² is niet de omvang van het bouwwerk maar de opgetelde omvang van de verstoringen, dieper dan 1 m). In onderstaande tabel zijn de genoemde maten per bestemming schematisch weergegeven.

Waarde - Archeologie	2	3	4
aanleggen (max. diepte en oppervlakte)	100 cm 100 m ²	100 cm 500 m ²	100 cm 1.000 m ²
bouwen (max. diepte en oppervlakte)	100 cm 100 m ²	100 cm 500 m ²	100 cm 1.000 m ²

Waterstaat - Waterkering (Artikel 9)

Deze dubbelbestemming is toegekend aan de regionale waterkering (kernzone inclusief beschermingszones) in het plangebied.

Deze gronden hebben een waterkerende functie of zijn van invloed op de waterkering. Er is sprake van samenvallende bestemmingen, waarbij de met Waterstaat - Waterkering samenvallende bestemmingen ondergeschikt zijn. Dit uitgangspunt is vertaald in de betreffende bouwregels. Langs de bestemming Waterstaat - Waterkering zijn beschermingszones aanwezig waarop de Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland van toepassing is.

5.4 Algemene regels

In de algemene regels zijn aanvullende regels opgenomen met betrekking tot bouwen. Daarnaast bevat dit hoofdstuk de antidubbelregel, algemene afwijkingsregels, gebruiksregels, wijzigingsregels, procedureregels en overige regels.

5.5 Overgangsrecht en slotregels

In artikel 3.2.1 Bro zijn standaardregels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Deze maken onderdeel uit van dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt de citeerwijze van de regels van het plan voorgeschreven.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de voorgenomen planontwikkeling is geen exploitatieplan noodzakelijk (artikel 6.12 Wro jo artikel 6.2.1 Bro).

Alle gronden in het plangebied die noodzakelijk zijn voor de uitvoering zijn reeds in eigendom van de provincie Zuid-Holland, of er liggen afspraken over de overdracht van gronden. De provincie neemt het grootste deel van de kosten voor het project voor haar rekening. Voor de uitvoering is door het Rijk aan de provincie tevens een subsidie verstrekt in het kader van 'Beter Benutten'. De gemeente Westland draagt bij in dit project. Hiervoor zijn door de raad kredieten beschikbaar gesteld. Hiermee is het plan economisch uitvoerbaar. Ten behoeve van deze ontwikkeling is tussen de gemeente Westland en de provincie een samenwerkingsovereenkomst afgesloten.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Inspraak

Het bestemmingsplan heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening in de periode van 15 april 2016 tot en met 26 mei 2016 ter inzage gelegen. Ook heeft op maandag 25 april 2016 een informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Deze informatie is ook gepubliceerd op de projectwebsite van de provincie. Op het voorontwerp plan zijn inspraakreacties binnengekomen. Deze reacties zijn samengevat en beantwoord in Bijlage 13.

Naar aanleiding van inspraakreacties zijn afspraken gemaakt met belanghebbenden om te praten over de landschappelijke inpassing, een toelichting te geven op de nut en noodzaak en de verplaatsing van de fietsoversteek. Op de projectwebsite van de provincie Zuid-Holland is extra informatie gepubliceerd ten aanzien van de hoogte van geluidsschermen.

6.2.2 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de overleginstanties plegen. In dat kader heeft de gemeente het voorontwerpbestemmingsplan tijdens de bovengenoemde inspraakperiode in toegestuurd aan de relevante overlegpartners. De ingekomen reacties en de beantwoording daarvan zijn opgenomen in Bijlage 14.

6.2.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft in de periode van 16 december 2016 tot 26 januari 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 9 zienswijzen binnengekomen. Deze zijn beantwoord in de nota zienswijzen. Deze is opgenomen in Bijlage 15 van dit bestemmingsplan.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Regels

Inhoudsopgave

Regels

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	635
Artikel 1	Begrippen	65
Artikel 2	Wijze van meten	67
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	69
Artikel 3	Groen	69
Artikel 4	Verkeer	70
Artikel 5	Verkeer - Verblijfsgebied	72
Artikel 6	Waarde - Archeologie - 2	73
Artikel 7	Waarde - Archeologie - 3	75
Artikel 8	Waarde - Archeologie - 4	77
Artikel 9	Waterstaat - Waterkering	79
Hoofdstuk 3	Algemene regels	81
Artikel 10	Antidubbeltelregel	81
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	82
Artikel 12	Algemene aanduidingsregels	83
Artikel 13	Algemene afwijkingsregels	84
Artikel 14	Algemene wijzigingsregels	85
Artikel 15	Overige regels	86
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	87
Artikel 16	Overgangsrecht	87
Artikel 17	Slotregel	88

Bijlage bij de regels

Bijlage 1	Geluidscherm
------------------	---------------------

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het bestemmingsplan N213 Dijkweg - Middel Broekweg met identificatienummer NL.IMRO.1783.INFRAN213MBDWpbp-VA01 van de gemeente Westland.

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 antenne-installatie

een installatie bestaande uit een antenne, een antennedragers, de bedrading en de al dan niet in één of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.6 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.7 bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktelaten, dakopbouwen

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktelaten, dakopbouwen en bouwwerken, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet.

1.8 bestaande bouwwerken

bouwwerken die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan tot stand zijn gekomen of vergund zijn om tot stand te zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.9 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.10 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.11 bevoegd gezag

het bevoegd gezag zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.12 Bevi-inrichting

een bedrijf zoals bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.13 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.14 bouwgrens

de grens van een bouwvlak.

1.15 bouwwerk

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

1.16 boveninsteek

de snijlijn van het maaiveld en het beloop van een watergang.

1.17 gebouw

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

1.18 groenvoorzieningen

groenscherm(en) van opgaande beplanting, bermbeplantingen en andere beplantingen voor openbaar of particulier gebruik welke beplanting in planologisch opzicht een ruimtelijk structurerend effect hebben.

1.19 nutsvoorzieningen

voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie en de gas-, water- en elektriciteitsdistributie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten.

1.20 peil

- a. voor gebouwen die onmiddellijk aan de weg grenzen: de hoogte van die weg;
- b. in andere gevallen en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld, waarbij plaatselijke, niet bij verder verloop van het terrein passende ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw ervan buiten beschouwing blijven; het bouwwerk wordt gemeten aan de kant waar het aansluitend afgewerkt maaiveld het hoogst is.

1.21 straatmeubilair

bouwwerken ten behoeve van al dan niet openbare (nuts)voorzieningen, zoals verkeersgeleiders, verkeersborden, informatieborden, zitbanken, bloembakken, telefooncellen,abri's, kunstwerken, bushaltes, speeltoestellen, fietsenrekken en draagconstructies voor reclame; kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen met een inhoud van ten hoogste 50 m³ en een bouwhoogte van ten hoogste 3 m, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie, energievoorzieningen en brandkranen; afvalinzamelsystemen en hiermee gelijk te stellen bouwwerken.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 bouwhoogte van een antenne-installatie

- a. ingeval van een vrijstaande (schotel)antenne-installatie: tussen het peil en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie;
- b. ingeval van een op of aan een bouwwerk gebouwde (schotel)antenne-installatie: tussen de voet van de (schotel)antenne-installatie en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie.

2.2 bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 hartlijn van een geluidscherm

een denkbeeldige lijn in een geluidscherm die precies in het midden loopt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groen, water, speelvoorzieningen en voet- en fietspaden;
- b. een geluidscherm.

3.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van geluidschermen bedraagt ten hoogste 7 m;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 m.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 3.2 onder b om een bouwhoogte van 8 m voor geluidschermen toe te staan, onder voorwaarde dat:

- a. uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze hoogte noodzakelijk is voor afdoende geluidreducerende werking;
- b. geen onevenredige, nadelige veranderingen ontstaan in de beeldkwaliteit of bezonningssituatie op de aangrenzende gronden.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' (V) aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met ten hoogste 2 x 1 doorgaande rijstrook alsmede opstelstroken, in- en uitvoegstroken en busstroken;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1': wegen met ten hoogste 2 x 2 doorgaande rijstrook, busstroken alsmede opstelstroken en in- en uitvoegstroken;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. kruisingen en bruggen ter overbrugging van water;
- e. voet- en fietspaden;
- f. (hoofd)watergangen, waterpartijen en (ondergrondse) waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. groenvoorzieningen, waaronder bermen, taluds en beplanting;
- h. straatmeubilair;
- i. voorzieningen van algemeen nut;
- j. geluidswerende voorzieningen;
- k. gebouwde kabelgoten;
- l. (ondergrondse) kunstwerken ten behoeve van de wegenstructuur zoals (fiets)tunnels en dergelijke;
- m. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die voor de wegenstructuur en de geleiding van het wegverkeer nodig zijn, zoals bruggen, dammen, verkeersborden en duikers.

4.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van geluidswerende voorzieningen bedraagt ten hoogste 7 m;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan voor verkeersregeling, verkeersleiding, verkeersgeleiding, wegaanduiding, verkeersverlichting en (ondergrondse) kunstwerken, ten hoogste 3 m bedraagt.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 4.2 onder b om een bouwhoogte van 8 m voor geluidschermen toe te staan, onder voorwaarde dat:

- a. uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze hoogte noodzakelijk is voor afdoende geluidsreducerende werking;
- b. geen onevenredige, nadelige veranderingen ontstaan in de beeldkwaliteit of bezonningssituatie op de aangrenzende gronden.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Voorwaardelijke verplichting watercompensatie

De aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen, waaronder de uitbreiding van het bestaande aantal doorgaande rijstroken, is uitsluitend toegestaan met in achtneming van de volgende regels:

- a. als gevolg van de toename aan verharding dient in voldoende watercompensatie te worden voorzien;
- b. de oppervlakte aan watercompensatie bedraagt ten minste 1.399 m²;
- c. in afwijking van het gestelde onder b mag een kleinere oppervlakte aan watercompensatie gerealiseerd indien er andere maatregelen met een vergelijkbaar effect voor de waterhuishouding genomen worden;
- d. watercompensatie mag zowel binnen als buiten het plangebied worden gerealiseerd;
- e. de opzet en uitvoering van de watercompensatie dient in overleg met de waterbeheerder tot stand te komen.

4.4.2 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm

De ingebruikname van de nieuwe verkeersvoorzieningen, waaronder de uitbreiding van het bestaande aantal doorgaande rijstroken, is uitsluitend toegestaan met in achtneming van de volgende regels:

- a. een geluidscherm, zoals opgenomen in Bijlage 1, dient te worden gerealiseerd en in stand gehouden;
- b. ten behoeve van een technisch betere uitvoering kan van de positie van een geluidscherm zoals opgenomen in Bijlage 1 worden afgeweken, met dien verstande dat:
 - 1. de positie niet meer mag verschuiven dan 0,5 m ten opzichte van de hartlijn van het geluidscherm en 1 m in het verlengde van het geluidscherm;
 - 2. de geluidbelasting op de gevels van bestaande geluidgevoelige objecten volgend uit het akoestisch onderzoek zoals opgenomen in Bijlage 11 niet mag toenemen.

4.4.3 Voorwaardelijke verplichting verkeer 1

- a. De aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting verkeer 1' is uitsluitend toegestaan indien ter plaatse van de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 3' de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verzekerd is;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a is de aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen tevens mogelijk indien de bereikbaarheid en verkeersveiligheid anderszins verzekerd is.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' (V-VB) aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 2' is een ontsluiting op de gronden met de bestemming 'Verkeer' niet toegestaan;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. kruisingen en bruggen ter overbrugging van water;
- e. voet- en fietspaden;
- f. (hoofd)watergangen, waterpartijen en (ondergrondse) waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. groenvoorzieningen, waaronder bermen, taluds en beplanting;
- h. straatmeubilair;
- i. voorzieningen van algemeen nut;
- j. geluidswerende voorzieningen;
- k. gebouwde kabelgoten;
- l. (ondergrondse) kunstwerken ten behoeve van de wegenstructuur zoals (fiets)tunnels en dergelijke;
- m. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die voor de wegenstructuur en de geleiding van het wegverkeer nodig zijn, zoals bruggen, dammen, verkeersborden en duikers.

5.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van geluidswerende voorzieningen bedraagt ten hoogste 7 m;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan voor verkeersregeling, verkeersleiding, verkeersgeleiding, wegaanduiding, verkeersverlichting en (ondergrondse) kunstwerken, ten hoogste 3 m bedraagt.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 5.2 onder b. om een bouwhoogte van 8 m voor geluidsschermen toe te staan, onder voorwaarde dat:

- a. uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze hoogte noodzakelijk is voor afdoende geluidsreducerende werking;
- b. geen onevenredige, nadelige veranderingen ontstaan in de beeldkwaliteit of bezonningssituatie op de aangrenzende gronden.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Voorwaardelijke verplichting verkeer 2

- a. De aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting verkeer 2' is uitsluitend toegestaan indien ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 2' kan worden voorzien in een ontsluiting voor fietsers en de woning Dijkweg 117 met een breedte van tenminste 4,5 m;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a is de aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen tevens mogelijk indien de ontsluiting anderszins verkeersveilig verzekerd is.

Artikel 6 Waarde - Archeologie - 2

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie - 2' (WR-A2) aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 6.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
 1. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
 2. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
- c. het bepaalde in dit lid onder b1 en b2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
 2. een bouwwerk met een oppervlakte van ten hoogste 100 m²;
 3. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.3.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde - Archeologie - 2 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van groundbewerkingen op een grotere diepte of hoogte dan 50 cm, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

6.3.2 Uitzondering op het uitvoeringsverbod

Het verbod van lid 6.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 6.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 100 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

6.3.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 6.3.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

Artikel 7 Waarde - Archeologie - 3

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie - 3' (WR-A3) aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

7.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 7.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
 1. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
 2. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
- c. het bepaalde in dit lid onder b1 en b2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
 2. een bouwwerk met een oppervlakte van ten hoogste 250 m²;
 3. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

7.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.3.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde - Archeologie - 3 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van groundbewerkingen op een grotere diepte of hoogte dan 50 cm, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

7.3.2 Uitzondering op het uitvoeringsverbod

Het verbod van lid 7.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 7.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 250 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

7.3.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 7.3.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

Artikel 8 Waarde - Archeologie - 4

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie - 4' (WR-A4) aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

8.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 8.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
 1. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
 2. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
- c. het bepaalde in dit lid onder b1 en b2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
 2. een bouwwerk met een oppervlakte van ten hoogste 500 m²;
 3. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

8.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.3.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde - Archeologie - 4 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte of hoogte dan 50 cm, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

8.3.2 Uitzondering op het uitvoeringsverbod

Het verbod van lid 8.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 8.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 500 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

8.3.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 8.3.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

Artikel 9 Waterstaat - Waterkering

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' (WS-WK) aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de waterkering. Ingeval van strijdigheid, gaan de regels van dit artikel vóór de regels die ingevolge andere artikelen op de betreffende gronden van toepassing zijn.

9.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 9.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 9.2 onder b, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het waterkeringsbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad. Alvorens te beslissen winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de beheerder van de waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Antidubbelregel

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

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

11.1 Verbod op gebruik van gronden

11.1.1 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik wordt ten minste verstaan het gebruik van de gronden:

- a. als opslagplaats voor bagger- en grondspecie;
- b. als opslagplaats voor materialen, al dan niet voor gebruik geschikte werktuigen en machines of onderdelen daarvan, oude en nieuwe (bouw)materialen, afval, puin, grind, vloeibare afvalstoffen of brandstoffen;
- c. als opslagplaats van gebruiksklare of onklare voer- en/of vaartuigen en/of onderdelen daarvan;
- d. als uitstalling-, opslag-, stand- of ligplaats voor kampeer- en verblijfsmiddelen;

11.1.2 Uitzonderingen strijdig gebruik

Het verbod op gebruik van gronden geldt niet voor:

- a. vormen van gebruik als bedoeld in lid 11.1.1, die verenigbaar zijn met het doel, waarvoor de grond ingevolge de bestemming, de bestemmingsomschrijving en/of de overige planregels mag worden gebruikt;
- b. het opslaan van bouwmaterialen, puin en bagger- en grondspecie in verband met normaal onderhoud, dan wel ter verwezenlijking van de bestemming.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

12.1 Veiligheidszone - bevi

Ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - bevi' zijn geen kwetsbare objecten toegestaan als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

12.2 Veiligheidszone - munitie

12.2.1 Aanlegverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone munitie' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
- c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- e. diepploegen;
- f. het aanleggen van kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies;
- g. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

12.2.2 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 12.2 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien uit nader onderzoek blijkt dat dit verantwoord is, gelet op mogelijk in de grond aanwezige munitie. Het bevoegd gezag kan aan de omgevingsvergunning regels en beperkingen verbinden, gericht op het beperken van veiligheidsrisico's.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

13.1 Afwijkingsbevoegdheid voor afmetingen en maten

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van de regels van het bestemmingsplan voor afwijkingen van voorgeschreven afmetingen en maten met maximaal 10 %.

13.2 Afwijkingsbevoegdheid voor kleine bouwwerken

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van de regels van het bestemmingsplan voor:

- a. het bouwen van kleine niet voor bewoning bestemde gebouwtjes met een goothoogte van het hoogste 3 m ten behoeve van openbare nutsbedrijven of voor andere naar doelstelling daarmee vergelijkbare gebouwtjes, mits de inhoud van deze gebouwtjes niet groter is dan 60 m³, zoals transformatorhuisjes, schakelhuisjes, gemaalgebouwtjes, gasdrukregel- en meetstations, toiletgebouwtjes en wachthuisjes voor verkeersdiensten;
- b. geringe veranderingen in de tracés van wegen en de aanpassing daaraan van de ligging en de vorm van bestemmingsvlakken indien bij de definitieve uitmeting blijkt dat een weg als gevolg van de werkelijke toestand van het terrein slechts kan worden aangelegd als op ondergeschikte punten van het plan wordt afgeweken, met dien verstande dat de veranderingen maximaal 2 m mogen bedragen;
- c. overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch of esthetisch betere realisering van bestemmingen of van bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein, met dien verstande dat de overschrijdingen niet meer mogen bedragen dan 3 m;
- d. het afwijken van deze planregels ten behoeve van het bouwen van zonnecollectoren, beeldende kunstwerken, riooloverstort kelders, boven- en ondergrondse containerruimten, en informatie- en reclameborden;
- e. van de regels mag slechts worden afgeweken, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt of kan worden gedaan aan de gebruiksmogelijkheden, zoals bepaald in dit bestemmingsplan, van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

14.1 Waarde - Archeologie

Wijzigingsbevoegdheid voor verwijdering van de bestemming

Burgemeester en wethouders kunnen een of meer bestemmingsvlakken van de bestemming

Waarde - Archeologie geheel of gedeeltelijk verwijderen, indien:

- a. uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het op grond van nader archeologisch onderzoek niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan ter plaatse in bescherming en veiligstelling van archeologische waarden voorziet.

Artikel 15 Overige regels

Werking wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen waarnaar in de regels wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van dit lid onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;
- c. dit lid onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

16.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

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

Artikel 17 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als 'Regels van het bestemmingsplan N213 Dijkweg - Middel Broekweg'.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

bijlagen bij de Regels

Bijlage 1 Geluidscherm





Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**