



Ontwerp-bestemmingsplan

**Reconstructie N211 Wippolderlaan / Partiële
herziening bestemmingsplan Harnaschpolder
Noord, reconstructie N211**

Toelichting

projectnummer 0405082
Ontwerp
7 december 2016

Ontwerp-bestemmingsplan

Reconstructie N211 Wippolderlaan / Partiële herziening bestemmingsplan
Harnaschpolder Noord, reconstructie N211

Toelichting

projectnummer 0405082
Ontwerp
7 december 2016

Auteurs

D.F. Hollemans
P.F.G.M. Kennes
E. de Groot
S. Loorij

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Colofon

Projectgroep bestaande uit

M. Bootsma - gemeente Westland
B. Honselaar - gemeente Westland
G. de Bruin - gemeente Midden-Delfland
D. van Lankeren - gemeente Midden-Delfland
S. Loorij - provincie Zuid-Holland
E. de Groot - Antea Group
P. Kennes - Antea Group

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
	ontwerp	ing. P.F.G.M. Kennes	drs. T. Artz

Inhoudsopgave

Blz.

Bestemmingsplan	2
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3 Samenwerking Midden-Delfland, Westland en provincie Zuid-Holland	3
1.4 Nut en noodzaak	3
1.5 Het plan op hoofdlijnen	4
1.6 Relatie met andere projecten	4
1.7 Geldende bestemmingsplannen	4
1.8 Leeswijzer	5
2 Beschrijving van het plan	6
2.1 Beleid dat van toepassing is op het project	6
2.2 Het ontwerp van de N211	12
2.3 Verkeersanalyse	14
2.4 Ruimtelijk functionele structuur	23
2.5 Grondverwerving	25
3 Onderzoek	26
3.1 Bedrijven en milieuzonering	26
3.2 Geluid	27
3.3 Luchtkwaliteit	29
3.4 Externe veiligheid	31
3.5 Water	35
3.6 Bodem	43
3.7 Natuur	44
3.8 Archeologie, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit	51
3.9 Milieueffectrapportage	58
4 Juridische planbeschrijving	61
4.1 Planvorm	61
4.2 Bestemmingsregeling	63
5 Uitvoerbaarheid	65
5.1 Economische uitvoerbaarheid	65
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	65

1 Inleiding

Het doel van dit bestemmingsplan is het juridisch-planologisch mogelijk maken van de verbreding van de provinciale weg N211 (Wippolderlaan) op het grondgebied van de gemeente Westland en de gemeente Midden-Delfland. De N211 is de provinciale weg die de rijksweg A4 verbindt met (de kust achter) het Westland, de agglomeratie Den Haag en Hoek van Holland. Ook ontsluit deze weg samen met de N222 (veilingroute) de zuidzijde van de Haagse regio en de gemeente Westland met haar agro-logistieke bedrijfsterreinen en vice versa.

Dit hoofdstuk beschrijft de aanleiding tot het opstellen van dit bestemmingsplan en gaat in op de ligging en begrenzing van het plangebied. Daarnaast gaat dit hoofdstuk in op de context waarin de aanpak van de N211 plaatsvindt en het nut en de noodzaak van die aanpak. Ook beschrijft dit hoofdstuk op een globale manier de voorliggende plannen en welke bestemmingsplannen (gedeeltelijk) vervangen worden door dit bestemmingsplan.

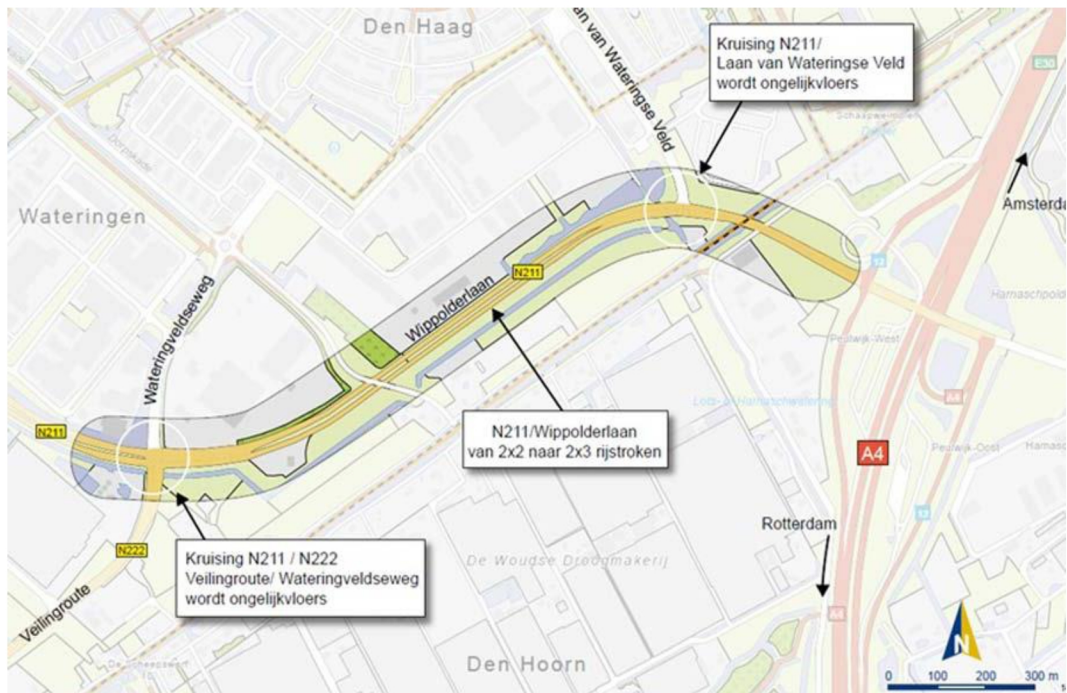
1.1 Aanleiding

De N211 (Wippolderlaan) is op het moment één van de drukste provinciale wegen van Nederland. Op de weg staan regelmatig files in zowel de ochtend- en avondspits. Door de groei van het verkeer in de regio, in de komende jaren nemen ook deze files verder toe.

De N211 staat echter niet op zichzelf, maar is onderdeel van het wegennet in de regio Den Haag. Voor deze regio is in 2011 – 2012 een zogenaamde MIRT-Verkenning uitgevoerd door het Rijk in samenwerking met de regio. Hierin is gekeken of het wegennet in de regio Haaglanden tot circa 2020 – 2030 nog wel goed functioneert. De conclusie was dat diverse aanpassingen noodzakelijk zijn aan het wegennet. Eén van die aanpassingen betreft de aanpak van de N211. De provincie Zuid-Holland is voornemens om de N211 (Wippolderlaan) aan te passen

Besloten is om de N211 uit te breiden naar 2x3 rijstroken en het realiseren van 2 ongelijkvloerse aansluitingen. Dit zijn de huidige kruispunten (met verkeerslichten):

- N211 - N222 Veilingroute/Wateringseveldweg;
- N211 - Laan van Wateringse Veld.



Figuur 1-1 Aanpassingen aan de N211

Om deze aanpassingen mogelijk te maken, zijn twee bestemmingsplannen gemaakt: één voor de aanpassingen aan de N211 op het grondgebied van Midden-Delfland (partiële herziening bestemmingsplan) en één voor de aanpassingen op het grondgebied van de gemeente Westland.

Daarnaast is het verplicht voor de aanpassing van de N211 een vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen. Echter, vanwege de mogelijke impact en om de milieueffecten uitgebreid in beeld te brengen is gekozen voor een uitgebreidere rapportage: een m.e.r.-beoordeling Plus, deze is te vinden in de bijlage I.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De N211 begint bij de afrit 12 (Den Haag Zuid) van de A4. De weg loopt uiteindelijk helemaal naar Hoek van Holland. De aanpassing van de N211 die nu echter nodig zijn, hebben betrekking op een kleiner stuk van circa 2.5 kilometer: vanaf de afrit A4 tot net voorbij de kruising met de N222 (Veilingroute). Dit plangebied is weergegeven in Figuur 1-2. De weg ligt hier tussen het recreatiegebied van de Zwethzone, kassentuinbouw en het bedrijventerrein Wateringse Veld in. Direct aan de N211 ligt ook een benzineservicestation met daarbij een fastfood restaurant.

*Figuur 1-2 Plangebied N211*

1.3 Samenwerking Midden-Delfland, Westland en provincie Zuid-Holland

Aan dit plan ligt de MIRT-Verkenning Haaglanden ten grondslag. De provincie Zuid-Holland trekt en financiert het project. Met de gemeenten Midden-Delfland en Westland is in april 2016 een uitvoeringsovereenkomst gesloten waarin de samenwerking tussen de drie partijen is vastgelegd. Naast de betrokkenheid van de gemeenten bij de uitwerking van het ontwerp voeren de gemeenten zelf de procedure voor de bestemmingsplanwijzigingen door.

1.4 Nut en noodzaak

De N211 wordt aangepast om de bereikbaarheid van de zuidzijde van de Haagse regio en de gemeente Westland met haar agro-logistieke bedrijventerrein te verbeteren. Door het toevoegen van een extra rijbaan en het vervangen van kruispunten met verkeerslichten door ongelijkvloerse kruisingen gaat de doorstroming soepeler en is de reistijd over de N211 korter.

Om inzicht te krijgen in welke mate de aanpassingen aan de N211 de files verminderen is een modelanalyse uitgevoerd¹. Deze modelanalyse vergelijkt de huidige situatie in 2015 met de aangepaste N211 in 2031 en de referentiesituatie (2031). De referentiesituatie beschrijft wat er gebeurt als de toekomstige hoeveelheid verkeer over de huidige infrastructuur rijdt.

De effecten die de aanpassing van de N211 heeft op de doorstroming van het verkeer zijn in beeld gebracht door te kijken naar reistijden, lengte en duur van vertragingen (files), hoeveelheid verkeer en sluipverkeer. Uit de modelanalyse blijkt dat door de aanpassingen de N211 meer verkeer kan afwikkelen. De N211 blijft ook in de toekomst een drukke weg, maar de ongelijkvloerse kruisingen zorgen ervoor dat de opstoppen en filevorming afnemen. Een uitgebreidere beschrijving van de effecten is te vinden in de m.e.r.-beoordeling Plus (zie bijlage I) en in paragraaf 2.3.

¹ Statisch verkeersmodel Haaglanden (961 VMH1.1) en dynamische simulaties

1.5 Het plan op hoofdlijnen

Dit project heeft als doel het uitbreiden van de N211 Wippolderlaan naar 2x3 rijstroken en het realiseren van 2 ongelijkvloerse aansluitingen:

- kruisingen N211 - N222 Veilingroute / Wateringseveldweg
- N211 - Laan van Wateringse Veld

Op deze ongelijkvloerse kruisingen staan momenteel verkeersregelininstallaties. Tussen de twee kruisingen wordt in beide richtingen een rijstrook toegevoegd. Paragraaf 3.2 gaat verder in op het ontwerp van de N211.

1.6 Relatie met andere projecten

Vanuit de MIRT Haaglanden hebben zowel de aansluiting op de rijksweg A4 als de herziening van het kruispunt N211/Erasmusweg een directe relatie met het project N211. De uitvoering van deze projecten ligt respectievelijk bij het Rijk en de gemeente Westland. De aanpassing van de A4-passage is voorzien tussen 2020 en 2025.

Het aanpassen van de N211 heeft gevolgen voor de Zwethzone. Het herinrichten van de Zwethzone en het landschappelijke inpassen van de N211 is gekoppeld aan de uitvoering van de N211. Ruimtebeslag wordt gecompenseerd conform de Verordening Ruimte². Daarnaast is landschappelijke inpassing één van de beoordelingsaspecten bij het maken van de keuze voor het uit te voeren ontwerp. In samenspraak met de omgeving wordt hiervoor een separaat traject doorlopen.

1.7 Geldende bestemmingsplannen

De reconstructie van de N211 valt in de volgende geldende bestemmingsplannen:

- Glastuinbouwgebied Westland (gemeente Westland)
- Bestemmingsplan Zwethstrook (gemeente Westland)
- Bedrijventerrein Wateringen (gemeente Westland)
- Harnaschpolder – Noord (gemeente Midden-Delfland)

Het aanpassen van de N211 is niet mogelijk binnen de geldende bestemmingsplannen. In het bestemmingsplan Harnaschpolder-Noord van de gemeente Midden-Delfland betreft het een beperkte wijziging van de bestemming Verkeer, namelijk er worden 2 x 3 rijstroken mogelijk gemaakt. In de bestemmingsplannen van de gemeente Westland zijn de wijzigingen omvangrijker. Het bestemmingsplan Zwethstrook kent overigens wel een wijzigingsbevoegdheid voor het wijzigen van de vigerende bestemmingen naar verkeer, ten behoeve van aanpassing van de aansluiting N211/Laan van Wateringse Veld.

Omdat het hier om twee gemeenten gaat, waarbij verschillende bestemmingsplannen gelden en de aanpassing in het bestemmingsplan van de gemeente Midden-Delfland minder ingrijpend is, is er voor gekozen om twee aparte bestemmingsplannen te maken, waarbij de toelichting wel voor beide plannen gelijk is, alleen de planregels en verbeelding zijn per gemeente anders en de benaming van de plannen is niet identiek.

² De Zwethzone is aangewezen als één van de recreatiegebieden om de stad waarvan de wezenlijke waarden en kenmerken moeten worden beschermd op grond van de Verordening Ruimte.

Voor de gemeente Westland is dit het bestemmingsplan 'Reconstructie N211, Wippolderlaan', voor de gemeente Midden-Delfland is dit het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Harnaschpolder Noord, reconstructie N211'. Voorliggende toelichting geldt evenwel voor beide plannen.

1.8 Relatie met Crisis- en Herstelwet

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Deze wet is gericht op de versnelling van projecten in het ruimtelijke domein, om de economische crisis en haar gevolgen te bestrijden en een goed en duurzaam herstel van de economische structuur van Nederland te bevorderen. De wet voorziet in nieuwe / aangepaste procedures om zo doelgericht een bijdrage te leveren aan werkgelegenheid en duurzaamheid. Omdat de bestemmingsplannen de realisatie van een weg mogelijk maken is – ingevolge artikel 1.1, lid 1 onder a en bijlage I onder 3.4 – afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet op dit inpassingsplan van toepassing.

Afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet zijn procedurele bepalingen opgenomen die een spoedig verloop van de beroepsprocedure bevorderen. Deze bepalingen hebben voor de bestemmingsplannen volgende gevolgen:

- De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zal beroepen tegen het bestemmingsplan versneld behandelen en doet uitspraak binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.
- Indien het advies van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak wordt ingewonnen, dan brengt zij dat advies binnen twee maanden uit.
- Beroepschriften tegen het bestemmingsplan moeten beroepsgronden bevatten; pro forma beroepen zijn niet-ontvankelijk.
- Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd.

1.9 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 geeft een inleiding op het bestemmingsplan en beschrijft beknopt de aanleiding, ligging van het plangebied, nut en noodzaak en de relatie met andere projecten en bestemmingsplannen. In hoofdstuk 2 is een gedetailleerde beschrijving van het plan(gebied) opgenomen. Hoofdstuk 3 gaat in op de diverse onderzoeken die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 bevat de juridische planbeschrijving. Tot slot beschrijft hoofdstuk 5 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

2 Beschrijving van het plan

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat van toepassing is op de beoogde planontwikkeling die planologisch mogelijk wordt gemaakt met dit bestemmingsplan. De beleidscontext voor de visie op het plangebied wordt gevormd door gemeentelijke, regionale, provinciale en landelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante beleid samengevat. Het hier samengevatte beleidskader is niet uitputtend. In de toelichting wordt op een aantal plaatsen verwezen naar specifiek beleid of beleidsnotities die niet in deze paragraaf worden behandeld.

2.1 Beleid dat van toepassing is op het project

2.1.1 *Gemeentelijke beleid*

Structuurvisie Westland 2025

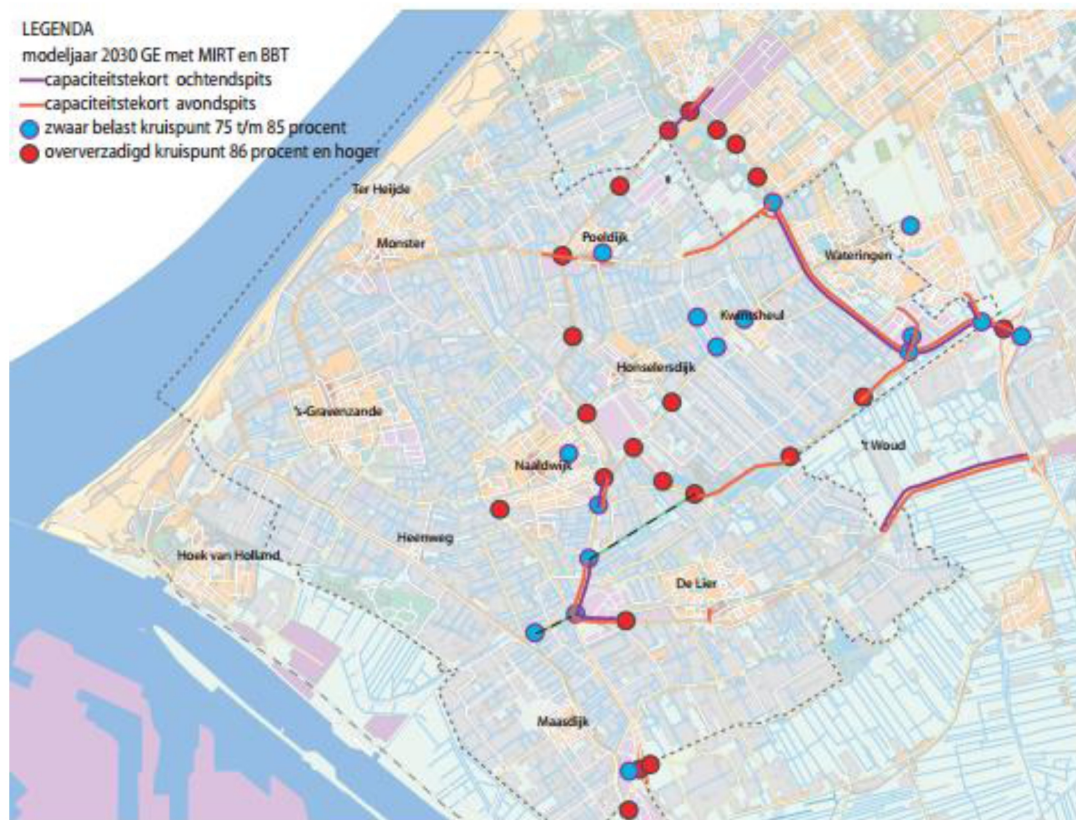
Op 17 december 2013 heeft de gemeente Westland de Structuurvisie Westland 2025 vastgesteld. In de visie worden namelijk de ruimtelijk gewenste ontwikkelingen tot 2025 aangeven op hoofdlijnen, met een doorkijk naar 2040. De gemeente zet met deze visie in op de versterking van de Greenport en wil een vooraanstaande glastuinbouwcluster zijn, waarin mensen goed kunnen wonen, werken en recreëren. Bereikbaarheid is daarbij een van de grote uitdagingen voor de gemeente Westland. Naast een goede bereikbaarheid zet de gemeente ook in op een efficiënt en duurzaam ruimtegebruik.

De structuurvisie bestaat uit verschillende onderdelen. In de visie voor 2025 is het hoofdstuk 'Bereikbaar Westland' opgenomen. 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 3.1) duidelijk te onderscheiden, waarbij twee prominente assen te onderscheiden zijn. Dat zijn de veilingroute (verlengd) en de centrale as (N213 en deel N211).



Figuur 2-1: Hoofdstructuur wegen gemeente Westland (Vlinderstructuur): Veilingroute, N213 en N211.

De N211 is hierin aangeduid als centrale as voor de ontsluiting van de gemeente. Op onderstaande afbeelding is te zien dat er een verwacht capaciteitstekort is op deze weg. De verkenning voor de mogelijke verbreding van de weg is dan ook opgenomen in de ontwikkelagenda. In de visie is ook te lezen dat er voor de komende jaren een verkeerstoename van meer dan 10% verwacht wordt.



Figuur 2-2: Verwachte capaciteitstekorten infrastructuur gemeente Westland

Conclusie

Goede bereikbaarheid is een van de speerpunten in de structuurvisie van de gemeente Westland. Met name voor de ontwikkeling van de greenport is dit van groot belang. De N211 is in deze visie aangewezen voor de verkenning voor mogelijke verbreding van de weg, om te kunnen voldoen aan de toenemende verkeersintensiteit. De uitbreiding van de N211 past binnen de beleidsuitgangspunten van de structuurvisie.

Visie Greenport 2020

In de Visie Greenport 2020 wordt het ruimtelijk kader voor toekomstige ontwikkelingen op hoofdlijnen geschetst. De ruimtelijke component en hoe om te gaan met de glastuinbouwclusters (inclusief de niet ruimtelijke component) staan in de visie voorop. Naast een ruimtelijke vertaling op hoofdlijnen biedt het ook de onderlinge afstemming van de ambities van de gemeente op de gebieden water en groen, verkeer en vervoer, wonen, de glastuinbouwcluster, maatschappelijke en economische voorzieningen. De visie bevat tevens richtinggevende uitspraken over de rol van de gemeente ten aanzien van de glastuinbouwclusters en de andere ruimte behoevende functies. Westland wil zich positioneren als economisch centrum van de glastuinbouw. Een goede bereikbaarheid en ontsluiting is daarbij van cruciaal belang. De verbreding van de N211 en het verbeteren van de aansluiting op de A4 is daarbij opgenomen als een van de strategische keuzes voor de verbetering van de infrastructuur.

Structuurvisie Midden-Delfland 2025

Op 5 juli 2011 is door de gemeente Midden-Delfland de structuurvisie voor de gehele gemeente vastgesteld. Met deze visie wil de gemeente de gewenste toekomst in een juridisch kader vastleggen. Daarnaast is de visie een toetsingskader voor de ontwikkelingen –en een opmaat voor de bestemmingsplannen- van de drie dorpen. Hiervoor zijn drie hoofddoelen geformuleerd:

- de structuurvisie vormt de basis en het kader voor een visie op de toekomst en het daaraan gekoppelde (ruimtelijk) beleid;
- de structuurvisie leidt tot een actief vereveningsbeleid en een proactieve houding ten opzichte van nieuwe ontwikkelingen en dient als onderlegger voor de benutting van de mogelijkheden van de nieuwe Wro (grexwet);
- de structuurvisie vormt een kapstok en toetsingskader voor concrete plannen.

De structuurvisie is opgebouwd uit drie voorgaande beleidsdocumenten. De Gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025, Landschapontwikkelingsperspectief (LOP) 2025 en Behoud Door Ontwikkeling, waarin de visie voor de dorpen van Midden-Delfland opgenomen is.

In de structuurvisie is aangegeven dat de gemeente, door de ligging aan meerdere rijkswegen, goed bereikbaar is. Wel is aangegeven dat er hinder ondervonden wordt van sluipverkeer. De aansluiting op de A4 ligt op het bedrijventerrein HarnaschPolder, behorend bij de kern Den Hoorn. De N211 is een van de ontsluitingswegen van de kern Den Hoorn.

Conclusie

Het onderhavig plan heeft voor de gemeente Midden-Delfland met name invloed op de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. In de structuurvisie wordt een goede bereikbaarheid genoemd als een van de belangrijkste kenmerken van de gemeente. Het plan draagt bij aan een betere ontsluiting van de kern Den Hoorn. De structuurvisie vormt hierdoor geen belemmeringen voor dit plan.

Beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein Harnaschpolder

De aansluiting van de N211 op de A4 is gelegen op het bedrijventerrein Harnaschpolder. Voor dit gebied is op 2 oktober 2014 het Beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein HarnaschPolder opgesteld. Hierin worden kwaliteitseisen en randvoorwaarden gesteld voor de inrichting van zowel het openbare gebied als de bedrijfskavels. Voor de verkeersstructuur wordt gestreefd naar goede ontsluiting van het gebied naar zowel Delft als Den Haag. De N211 wordt daarbij gezien als belangrijkste ontsluitingsroute richting Den Haag. Verbreding van de weg draagt daarom bij aan een verbeterde verkeersstructuur.

Midden-Delfland, Landschapontwikkelingsperspectief 2025

Het Landschapontwikkelingsperspectief (hierna: LOP is een concretisering van één van de zeven thema's uit de gebiedsvisie Midden Delfland 2025 (2005). Het LOP brengt de kwaliteiten van het huidige landschap in kaart en laat zien waar de gemeente deze in stand wil houden of wil versterken. De kwaliteit van het landschap en de relatie met de stad zijn de pijlers van het LOP.

Eén van de kernpunten van het LOP is het in stand houden en versterken van groene lopers, poorten en entrees. Het gebied ter hoogte van de Zwethzone is op de kaart aangeduid als 'poort'. Dit zijn overgangen van stad en land die goed ontsloten zijn en voorzien in gebiedsinformatie en herkenbare routes naar het landelijke gebied. De verbreding van de N211 draagt bij aan de bereikbaarheid van het landelijk gebied. Bij het ontwerp van de weg wordt aandacht besteed aan de groene inpassing en de kwaliteit van de Zwethzone als groene loper.

2.1.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie ruimte en mobiliteit is een provinciale structuurvisie, die de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid bevat. In deze visie worden vier rode draden als richtlijn voor de gewenste ontwikkelingen:

- beter benutten en opwaarderen van wat er is
- vergroten van de agglomeratiekracht
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
- bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving

In losse programma's is hier verder uitvoering aan gegeven.

Programma Ruimte

Het Programma ruimte is een uitwerking van de VRM. Het programma beschrijft de operationele doelen en geeft aan welke instrumenten (realisatiemix) worden ingezet om die doelen te bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

Programma Mobiliteit

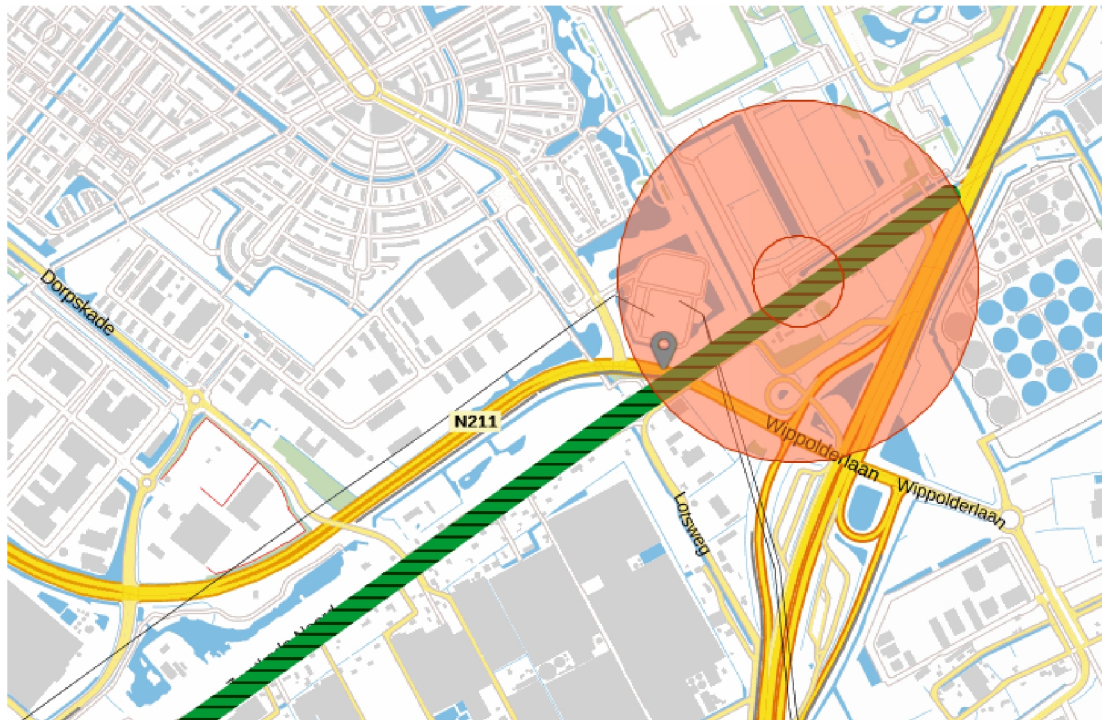
Het Programma Mobiliteit is een uitwerking van de VRM. Het programma beschrijft de operationele doelen en concrete maatregelen. Het programma mobiliteit kent een grotere dynamiek dan de visie. Het kan hierdoor bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma, elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

De N211 vormt de ontsluitingsweg van greenport Westland-Oostland. In het Programma Mobiliteit is opgenomen dat de verbetering van de bereikbaarheid en met name de interne ontsluiting een van de speerpunten van het programma is. In de gebiedsgerichte uitwerking is de mogelijke verbreding van de N211 al aangehaald, in het kader van MIRT Haaglanden.

Verordening ruimte 2014

De Verordening ruimte Zuid-Holland is vastgesteld in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. De Verordening ruimte 2014 vervangt de Verordening ruimte van 2 juli 2010 (inclusief de wijzigingen van latere datum).

In de verordening zijn twaalf kaarten opgenomen met daarin verschillende aspecten, die speciale aandacht verdienen. Een van de kaarten is de molenbiotoop. Een gedeelte van de N211 valt binnen de molenbiotoop van de Schaapweimolen (zie onderstaande figuur).



Figuur 2-3: Molenbiotoop Schaapweimolen en arcering gebied voor compensatieregeling en effectbeperking (uitsnede ruimtelijkeplannenzuidholland.nl).

Binnen de molenbiotoop gelden beperkingen voor de bouwhoogten van nieuwe ontwikkelingen. De N211 bevindt zich op de grens van de biotoop, waardoor de beperking voor de bouwhoogte ruim honderd meter bedraagt ($1/30$ van de afstand tot de molen). De molenbiotoop vormt hierdoor geen beperkingen voor de beoogde ontwikkeling.

De Zwethzone is in de Verordening Ruimte op de kaart 'beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit' aangeduid als recreatiegebied met beschermingscategorie 2. De Verordening Ruimte stelt dat een bestemmingsplan niet mag voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling, tenzij het één van de uitzonderingscategorieën betreft. Eén van de categorieën is 'bovenlokale infrastructuur'. De N211 is een belangrijke provinciale weg en daarmee bovenlokale infrastructuur. In de Verordening worden voorwaarden gesteld aan projecten (zoals de reconstructie van de N211) om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen:

- Er moet sprake zijn van een integraal ontwerp, waarbij ook aandacht is besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied; de overgang naar de omgeving; de fasering in ruimte en tijd en relevante richtpunten van de kwaliteitskaart;
- Het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen. Dit kan zijn:
 - Duurzame sanering van leegstaande bebouwing, kassen en/of boom- en sierteelt;
 - Wegnemen van verharding
 - Toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen;
 - Andere maatregelen waardoor de ruimtelijke kwaliteit verbetert.



Figuur 2-4: Uitsnede themakaart 'ruimtelijke kwaliteit' van de Verordening Ruimte

Voor gebieden met de aanduiding 'recreatiezone, beschermingscategorie 2' geldt de 'Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap'. Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan dat de aantasting van de Zwethzone mogelijk maakt, moet een compensatieplan ter goedkeuring worden aangeboden aan het college van Gedeputeerde Staten.

Het Zwethkanaal valt onder Compensatieregeling (art 2.3.4 lid 5) en effectbeperking (art 2.3.4 lid 6). Het plan heeft geen effect op het kanaal.

Conclusie

Het Programma Ruimte vormt geen beperkingen voor het beoogde plan. Het plan draagt bij aan de doelstellingen en beoogde ontwikkelingen in het Programma Mobiliteit. In de Verordening ruimte zijn geen regels opgenomen, die de verbreding van de N211 kunnen belemmeren.

Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur 2014-2028

In het Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur 2014 – 2028 (MPI) zijn alle infrastructurele projecten opgenomen. Het MPI dient als (financieel) planningsinstrument voor de provincie Zuid-Holland. De N211 is hierin opgenomen als project dat in de voorbereidende fase zit. Dit document geeft verder geen regels of richtlijnen voor de benoemde projecten en vormt daardoor geen belemmering voor dit plan.

2.1.3 Rijksbeleid

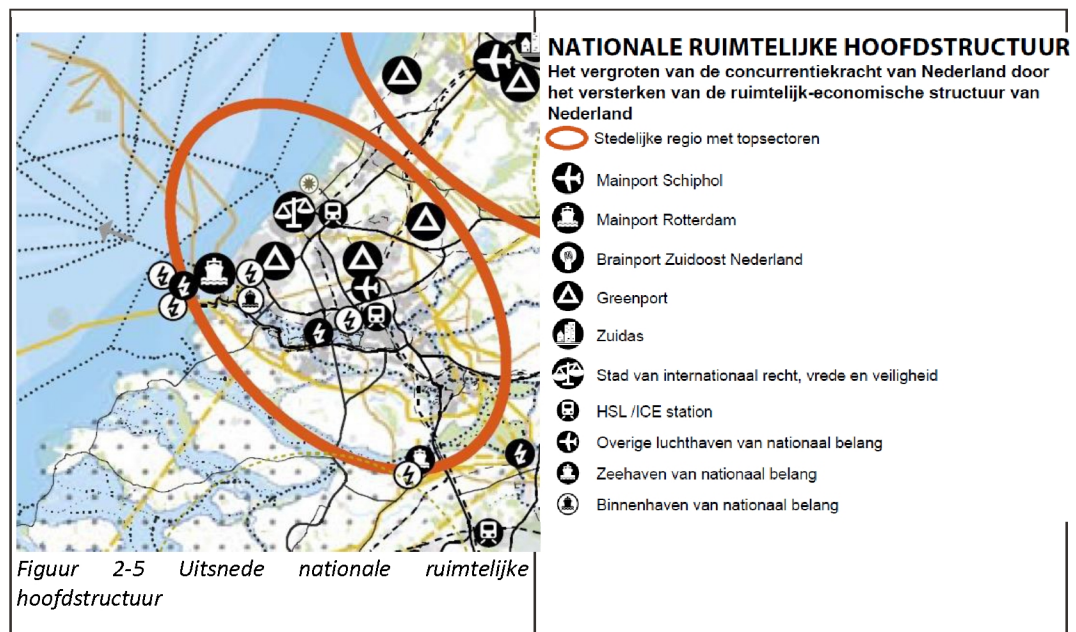
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Het Rijk zet twee zaken helder neer: een kader voor prioritering van investeringen om Nederland in beweging te krijgen en een selectief ruimtelijk beleid dat meer loslaat en overlaat aan provincies en gemeenten.

Het is de uitdaging om Nederland in de wereldeconomie van de toekomst concurrerend te houden. Dat betekent dat onze stedelijke regio's en netwerken versterkt moeten worden door de kwaliteit voor de leefomgeving te verbeteren, hoogwaardige en klimaatbestendige woon- en werkmilieus te realiseren, de bereikbaarheid te verbeteren en de mobiliteit te verduurzamen, maatregelen te treffen ten behoeve van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimte te maken voor de noodzakelijke transitie naar duurzame energie.

Het Rijk onderscheidt 13 nationale belangen in de SVIR. Daarnaast kiest ze nadrukkelijk voor een vereenvoudiging van de regelgeving en brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degenen die het aangaat: burgers en bedrijven. Zo beëindigt het Rijk zijn rol bij nationale landschappen, rijksbufferzones, binnenstedelijk bouwen, landsbrede verstedelijkingsafspraken, sport- en recreatievoorzieningen.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's rond de Mainports (Rotterdam en Amsterdam), de Brainport, greenports en de valleys van nationaal belang (nationaal belang 1). Onderstaande afbeelding laat zien dat het plangebied valt binnen de stedelijke regio met topsectoren.



Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Naast de SVIR is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van toepassing. Het besluit bevat regels voor de juridische borging van een beperkt aantal nationale belangen. Het gaat onder meer over rijksbelangen over rijksvaarwegen, bufferzones, nationale landschappen en de Ecologische Hoofdstructuur. Hiermee maakt het Rijk duidelijk waar de provinciale en gemeentelijke plannen aan moeten voldoen. De regels en de verbeelding van de Barro maken duidelijk welke aspecten van belang zijn voor een ruimtelijk besluit. Voor het plangebied is de volgende bepaling relevant:

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. In dit kader blijft het Rijk gebiedsgerichte afspraken maken met de stedelijke regio's (zoals Rotterdam) over de programmering van verstedelijking (woningbouw), zowel kwantitatief als kwalitatief.

Toets aan ladder voor duurzame verstedelijking

Het initiatief behoeft geen toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op de reconstructie van de N211, omdat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

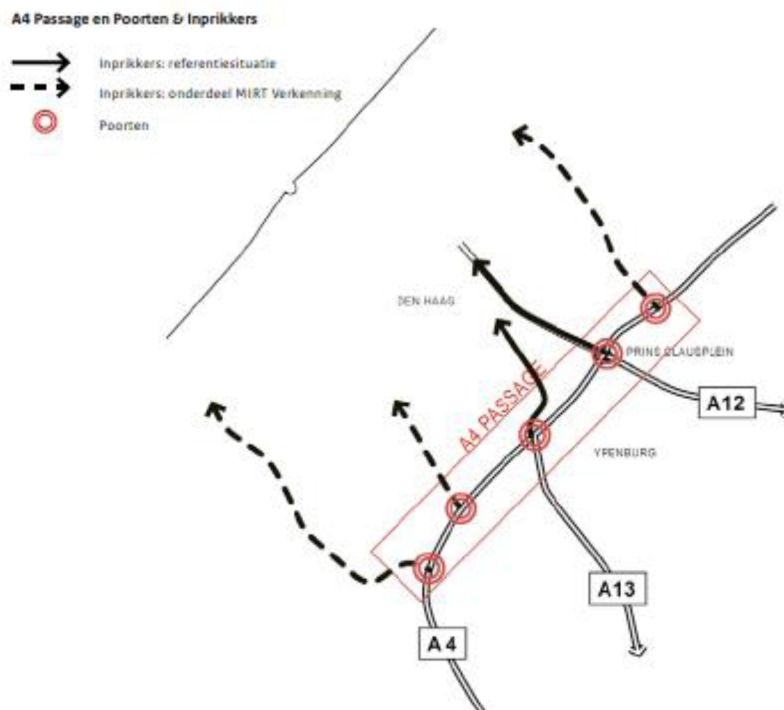
De Raad van State onderschrijft in haar uitspraak over het bestemmingsplan 'aansluiting N323-A15' d.d. 14 januari 2015 (nr. 201407302/1/R6) deze conclusie. In deze casus werd een verbindingsweg gerealiseerd. De RvS oordeelde dat bij de realisatie van de verbindingsweg gezien de aard en omvang van de ontwikkeling geen sprake was van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Conclusie

Zoals in de voorgaande afbeelding weergegeven is, valt het plangebied binnen een van de stedelijke regio's met topsectoren. Voor deze regio's is bereikbaarheid een van de speerpunten in het landelijk beleid. Met het onderhavig plan wordt de bereikbaarheid van deze regio aanzienlijk verbeterd. De SVIR en de Barro leggen daardoor dan ook geen beperkingen op aan het onderhavig plan.

Rijksstructuurvisie – A4 Passage en Poorten & Inprikkers

In november 2012 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu de MIRT verkenning Haaglanden afgesloten met de Rijksstructuurvisie – A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Het belangrijkste doel van deze verkenning was het waarborgen van de bereikbaarheid van de regio. In de Rijksstructuurvisie zijn alle inhoudelijke stappen van de MIRT verkenning samengevat en vormt daarmee de onderbouwing van het besluit om de bereikbaarheidsvraagstukken van de A4 aan te pakken. De Greenport Westland-Oostland is daarbij aangegeven als krachtige economische cluster binnen Haaglanden.



Figuur 2-6: A4 Passage, Poorten en Inprikkers

De A4-passage en de Poorten en Inprikkers zijn essentiële schakels in het netwerk van Haaglanden, de Zuid-Vleugel en de Randstad. Ze zijn van belang voor de bereikbaarheid en economische kerngebieden in de Haagse agglomeratie. Op deze trajecten worden bereikbaarheidsknelpunten geconstateerd. De Voorkeursbeslissing bestaat uit een samenhangend pakket aan maatregelen dat is gericht om de doorstroming te verbeteren en reistijden te verkorten. Het pakket aan maatregelen bestaat onder andere uit :

- De A4-passage: een nieuwe doorgaande hoofdstructuur op de A4 (in twee richtingen). Deze begint in noord-zuid richting na de aansluiting met de N14 en eindigt voor de aansluiting met de prinses Beatrixlaan
- Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met verbreding van de N211 tussen de aansluiting A4 en de N222 (Veilingroute), evenals het realiseren van drie ongelijkvloerse kruisingen op de N211 tot en met de kruising met de Erasmusweg.

De aanpassing van de N211 is een van de maatregelen uit de Voorkeursbeslissing en Rijksstructuurvisie. Het onderhavig plan past daarom binnen de Rijksstructuurvisie voor de A4.

2.1.4 Conclusie

Binnen alle overheidslagen is bereikbaarheid één van de belangrijkste aspecten binnen het ruimtelijk beleid. De Greenport Westland-Oostland wordt daarbij aangemerkt als een van de topectoren van de regio. Een goede ontsluiting van dit gebied is cruciaal om de internationale positie op het gebied van glastuinbouw te waarborgen. In enkele beleidsstukken wordt de verbetering van de verkeersafwikkeling op de N211 expliciet benoemd. Voor met name de gemeente Westland is een goede doorstroming en ontsluiting van en naar de rijksweg A4 van groot belang. Het plan past daardoor binnen het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeenten.

2.2 Het ontwerp van de N211

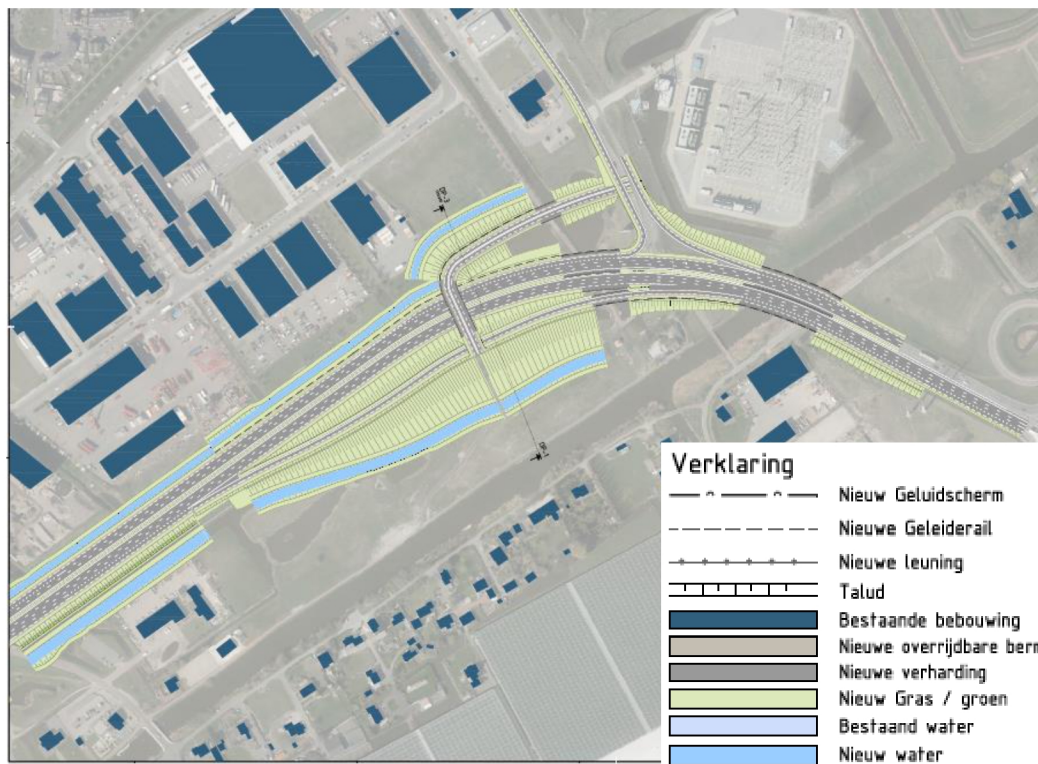
De belangrijkste aanpassingen aan de N211 zijn:

- Een ongelijkvloerse kruising van de N211 met de Wateringveldseweg/Veilingroute
- Een ongelijkvloerse kruising van de N211 met de Laan van Wateringse Veld.
- Verbreding van de N211 van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken.

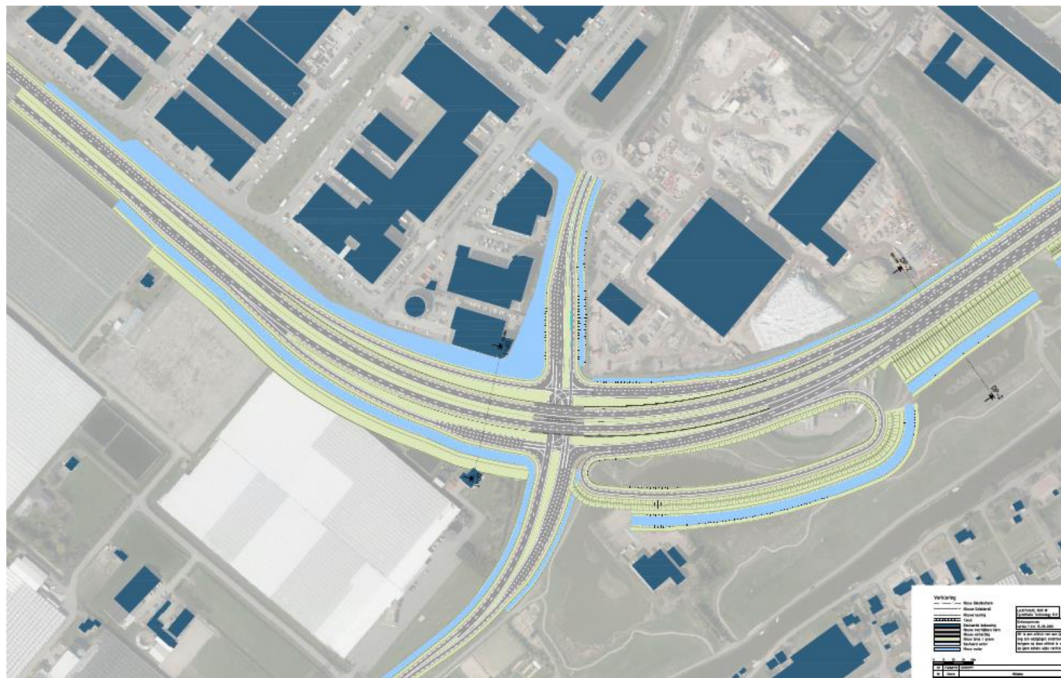
Na realisatie bestaat de noordzijde van de N211 uit drie rijstroken en de zuidzijde uit drie doorgaande rijstroken en een in- en uitvoeger combinatie. Tevens voorziet het project in verplaatsing van het benzineservicestation. In totaal betreffen de aanpassingen aan de N211 de volgende aspecten:

1. Verbreding van het wegvak N211c vanaf de aansluiting rijksweg A4 tot en met de aansluiting N222a van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 3 rijstroken.
2. Nieuw te realiseren verbindingsweg/ongelijkvloerse kruising Laan van Wateringse Veld.
3. Aanpassen van de Laan van Wateringse Veld.
4. Realiseren van ongelijkvloerse kruising N211/Wippolderlaan – N222/Wateringveldseweg.
5. Aanpassen wegvak N222a Veilingroute aansluitend aan de N211c.
6. Aanpassen wegvak Wateringseveld aansluitend aan N211c (gemeentelijk weg).
7. Realisatie van de volgende kunstwerken:
 - te verbreden kunstwerk N211c over de Zweth;
 - te verbreden kunstwerk N211 over de Molensloot;

- nieuw te realiseren viaduct/brug voor de verbindingsweg ten behoeve van fietsverbinding en Molensloot;
 - nieuw te realiseren viaduct verbindingsweg over de N211;
 - nieuw te realiseren viaduct N211 ten bate van passage N211-N222 Veilingroute/Wateringveldseweg.
8. Het verplaatsen van het bestaande tankstation (incl. shopgebouw met fastfoodrestaurant) aan de N211.
 9. Aansluiting van het tankstation (in de nieuwe situatie) met een weefvak op de N211.
 10. Het verleggen van kabels en leidingen (met name de gasleiding en CO₂-leiding gesitueerd langs het projectgebied).
 11. Het aanpassen van de waterhuishouding.
 12. Het herinrichten van de Zwethzone.
 13. Het plaatsen (en eventueel verplaatsen) van geluidsschermen en geluidswallen.



Figuur 2-7: Ontwerp voor de aangepaste N211 (oostelijk deel)



Figuur 2-8: Ontwerp voor de aangepaste N211 (westelijk deel)

2.3 Verkeersanalyse

2.3.1 Inleiding

De N211 wordt aangepast om de bereikbaarheid van de zuidzijde van de Haagse regio en de gemeente Westland met haar agro-logistieke bedrijventerrein te verbeteren. Door het toevoegen van een extra rijstrook en het vervangen van kruispunten met verkeerslichten door ongelijkvloerse kruisingen gaat de doorstroming soepeler en is de reistijd over de N211 korter.

Om inzicht te krijgen in welke mate de aanpassingen aan de N211 de files verminderen is een modelanalyse uitgevoerd³. Deze modelanalyse vergelijkt de huidige situatie in 2015 met de aangepaste N211 in 2031 en de referentiesituatie (2031). De referentiesituatie beschrijft wat er gebeurt als de toekomstige hoeveelheid verkeer over de huidige infrastructuur rijdt.

De effecten die de aanpassing van de N211 heeft op de doorstroming van het verkeer zijn in beeld gebracht door te kijken naar reistijden, lengte en duur van vertragingen (files), hoeveelheid verkeer en sluipverkeer.

2.3.2 Files in de huidige situatie

Intensiteiten

Op een werkdag maakt veel verkeer gebruik van de N211, circa 70.000 motorvoertuigen. Het wordt drukker op de N211 dicht bij de rijksweg A4 tot bijna 80.000 motorvoertuigen. Een groot deel van het verkeer komt vanaf de aansluitende wegen, zoals de Laan van Wateringse Veld, de Wateringveldseweg, de N222 (Veilingroute) en de Erasmusweg.

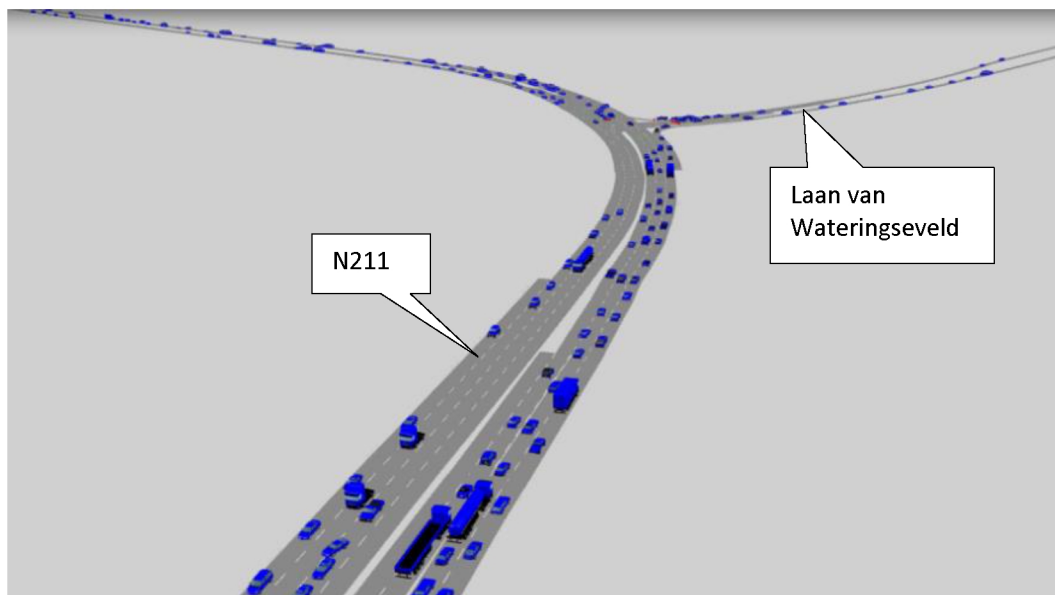
³ Statisch verkeersmodel Haaglanden (961 VMH1.1) en dynamische simulaties



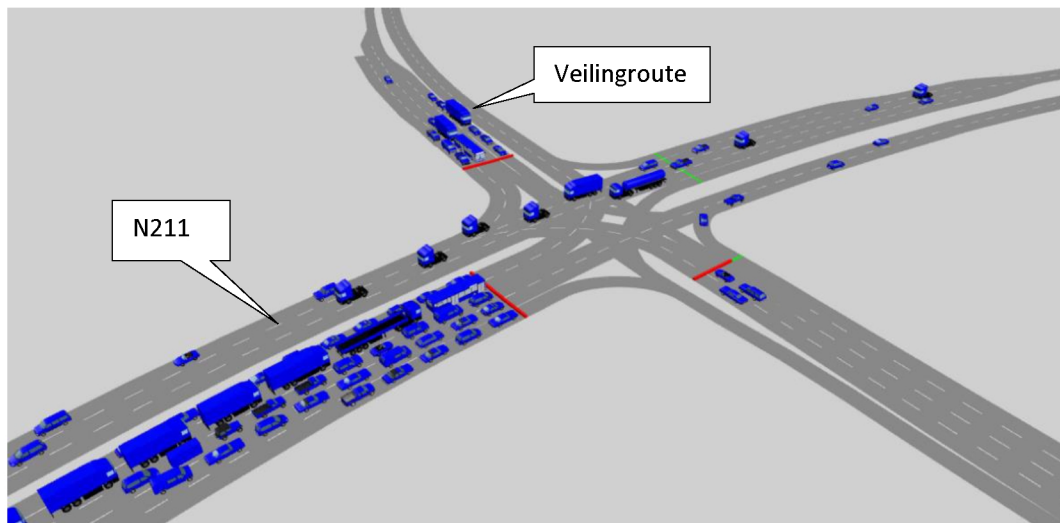
Figuur 2-9 Aantal motorvoertuigen dat op een werkdag over de N211 en omliggende wegen rijdt

Doorstroming

Op diverse plaatsen zorgt de hoeveelheid verkeer geregeld voor opstoppingen. Op de kruisingen van de N211 met de Laan van Wateringse Veld en de Wateringveldseweg is het probleem met de doorstroming het grootst. Zowel in de ochtend- als in de avondspits heeft de weg onvoldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen, zie onderstaande figuren.



Figuur 2-10 Doorstroming op kruising N211 en Laan van Wateringse Veld in de huidige situatie



Figuur 2-11 Doorstroming op kruising N211 en Veilingroute in de huidige situatie

In Figuur 2-12 zijn de rijsnelheden op een gemiddelde dinsdagavond (rond 17.30) weergegeven. Groen betekent een normale doorstroming, oranje matig en rood slecht. De grootste opstoppen zijn er bij de afrit vanaf de A4 en de kruispunten met verkeerslichten op de N211 zelf.



Figuur 2-12 Doorstroming op de N211 en toeleidende wegen in de huidige situatie (bron: Google Maps, 2016)

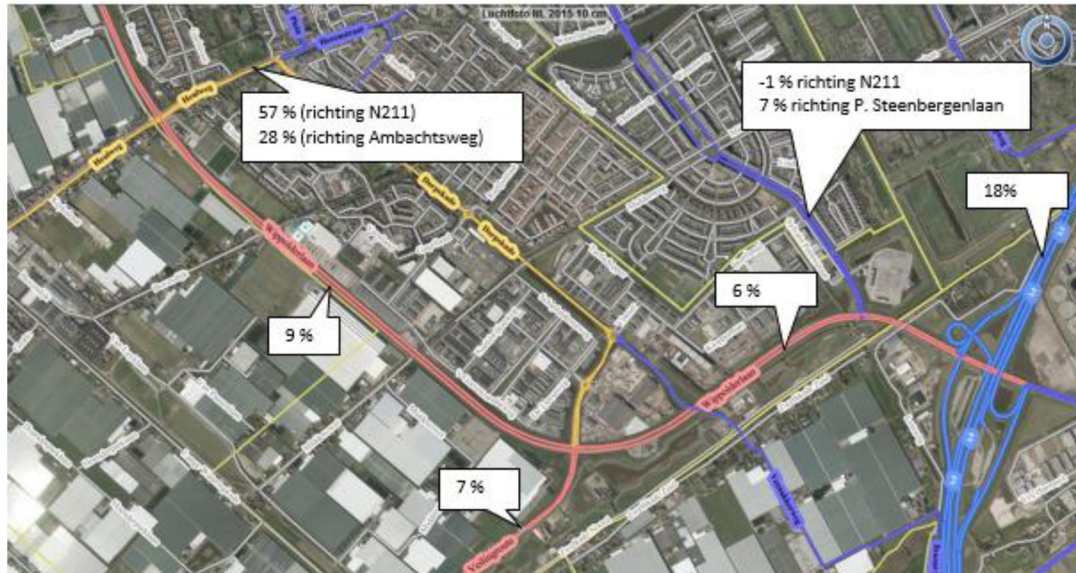
Sluipverkeer

Om de opstoppen op de N211 te vermijden zoekt een deel van de automobilisten sluiproutes door woonwijken. De files en congestie breiden zich daardoor steeds verder uit. Toename van verkeer en opstoppen binnen deze woonwijken kunnen onder andere leiden tot geluidsoverlast en verslechterde verkeersveiligheid; oftewel een verslechtering van de leefbaarheid.

2.3.3 Door groei van het verkeer neemt de problematiek toe

Intensiteiten

De komende 15 jaar zal het verkeer toenemen doordat de regio Den Haag zal groeien. Meer werkgelegenheid en woningen zorgen ook voor meer verkeer. Daarnaast groeit het aantal eenpersoonshuishoudens, waardoor er meer auto's gaan rijden.



Figuur 2-13 Procentuele toename van verkeer tussen 2016 en 2031 zonder aanpassing van de N211

Op de A4, ten noorden van de Harnaschknoop, rijden in 2031 circa 165.000 voertuigen per etmaal, een toename van 18 %. Het verkeer op de N211 neemt slechts met 6 % toe. De oorzaak hiervan is dat de N211 al zo druk is, dat het verkeer sluiproutes gaat kiezen om de drukke kruispunten ter hoogte van de Laan van Wateringse Veld en de Wateringveldseweg/Veilingroute gaan vermijden. Het gevolg hiervan is dat het verkeer op de Erasmusweg richting de N211 met 57 % toeneemt.

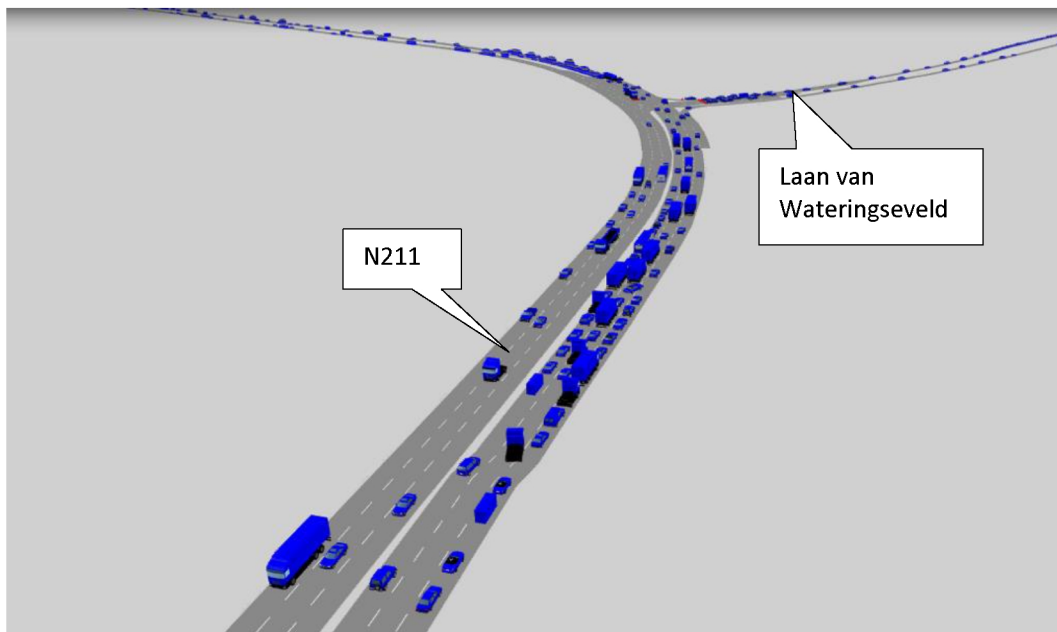
Doorstroming huidige infrastructuur

Wanneer al het verkeer in 2031 over de huidige infrastructuur moet rijden zal, gedurende zowel de ochtend- als de avondspits, de doorstroming onvoldoende zijn. Op meer wegvakken (Veilingroute, Erasmusweg) treden structureel vertragingen op. Dit is ondermeete zien aan de verhouding tussen de intensiteit en de maximale capaciteit van een weg (I/C-verhouding). Bij een I/C-verhouding > 80 is de weg vrij druk. Bij een I/C-verhouding van > 90 is de kans groot dat regelmatig opstoppen ontstaan. Op de N211, de Veilingroute en de Laan van Wateringseveld is de I/C-verhouding in de ochtend- en/of avondspits boven de 80 of 90.

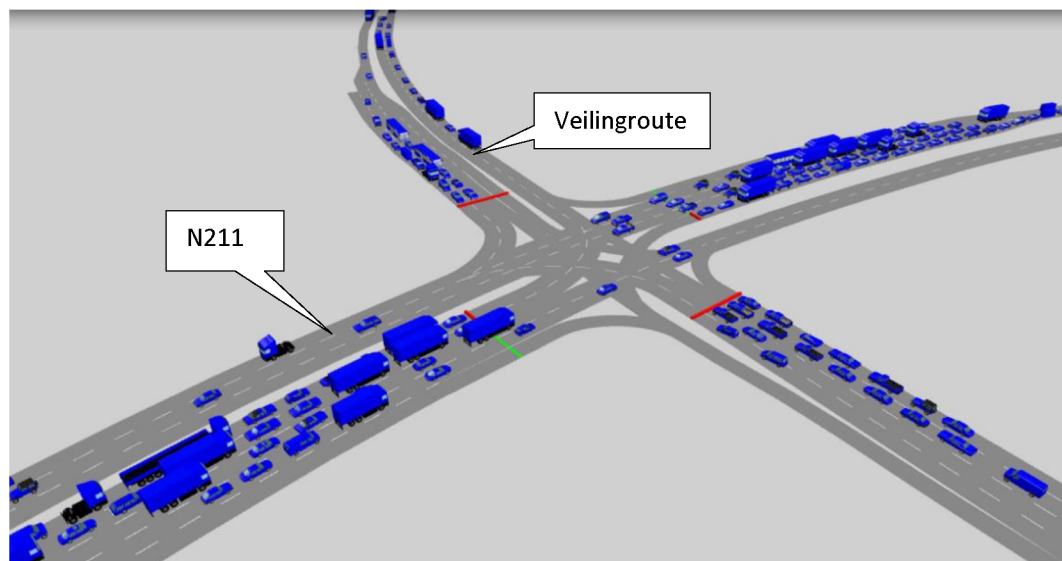


Figuur 2-14 I/C-verhoudingen per wegvak per richting in de ochtendspits (1^e getal na de pijl) en avondspits (2^e getal na de pijl) in de autonome situatie.

De N211 wordt te druk tussen de aansluiting met de A4 en de afslag naar de Veilingroute en Wateringveldseweg. Met name in de avondspits is het erg druk. Op de Wateringveldseweg ontstaan in de ochtendspits juist files in de richting van de N211. De opstoppen bij de kruispunten N211/Laan van Wateringseveld en Veilingroute/ Wateringveldseweg worden veel groter dan nu.



Figuur 2-15 Doorstroming op het kruispunt N211/Laan van Wateringseveld in de referentiesituatie (2031)



Figuur 2-16 Doorstroming op het kruispunt N211/Veilingroute in de referentiesituatie (2031)

Sluipverkeer & leefbaarheid

Door de groei van het verkeer neemt ook het aandeel verkeer dat gebruik maakt van sluiproutes toe. Met name op de Erasmusweg, Laan van Wateringseveld en de Dorpskade groeit het verkeer meer dan gemiddeld.

2.3.4 Planeffecten

Intensiteiten

Wanneer de ongelijkvloerse kruisingen zijn gerealiseerd en de N211 is verbreed naar 2x3 rijstroken kan deze meer verkeer verwerken. In Tabel 2-1 zijn de intensiteiten voor de belangrijkste wegvakken in de referentiesituatie en plansituatie weergegeven.

Tabel 2-1 Intensiteiten op de N211 en omliggende wegen in de referentie en plansituatie 2031

	Wegvakken	Referentie	Plan	% verschil
1	A4 (11 Rijswijk - 12 Den Haag - Zuid)	81.064	85.057	5%
	A4 (12 Den Haag - Zuid - 11 Rijswijk)	84.635	89.315	6%
2	A4 (12 Den Haag - Zuid - 13 Den Hoorn)	70.908	65.941	-7%
	A4 (13 Den Hoorn - 12 Den Haag - Zuid)	64.627	71.608	11%
3	N211 (A4 - Laan van Wateringse Veld)	41.626	48.605	17%
	N211 (Laan Van Wateringse Veld - A4)	41.217	49.493	20%
4	N211 (Laan Van Wateringse Veld - Wateringveldseweg)	31.242	39.025	25%
	N211 (Wateringveldseweg - Laan Van Wateringse Veld)	32.353	41.432	28%
5	N211 (Wateringveldseweg - N464)	16.243	21.657	33%
	N211 (N464 - Wateringveldseweg)	17.721	23.767	34%
6	N211 (N464 - Melis Stokelaan)	17.689	21.314	20%
	N211 (Melis Stokelaan - N464)	20.227	23.261	15%
7	Laan van Wateringse Veld (Paul Steenbergelaan - N211)	10.202	9.832	-4%
	Laan van Wateringse Veld (N211 - Paul Steenbergelaan)	11.721	11.352	-3%
8	Wateringveldseweg (Westlandseweg - N211)	8.555	9.867	15%
	Wateringveldseweg (N211 - Westlandseweg)	9.416	10.394	10%
9	Veilingroute N222 (Lange Wateringkade - N211)	12.680	13.683	8%

	Veilingroute N222 (N211 - Lange Wateringkade)	12.188	12.858	5%
10	Erasmusweg N464 (Poeldijksweg - N211)	12.254	13.676	12%
	Erasmusweg N464 (N211 - Poeldijksweg)	14.748	14.903	1%
11	Erasmusweg S105 (Ambachtsweg - N211)	7.916	7.492	-5%
	Erasmusweg S105 (N211 - Ambachtsweg)	6.484	6.105	-6%

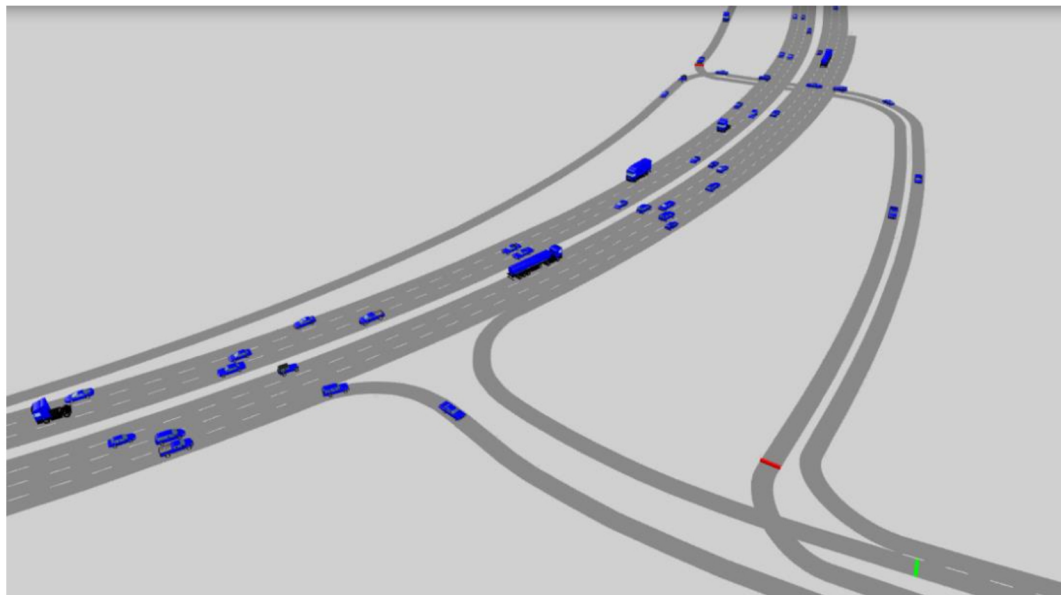
Doorstroming en reistijden

De aanpassingen aan de N211 zorgen voor kortere reistijden in de regio, zie Tabel 2-2.

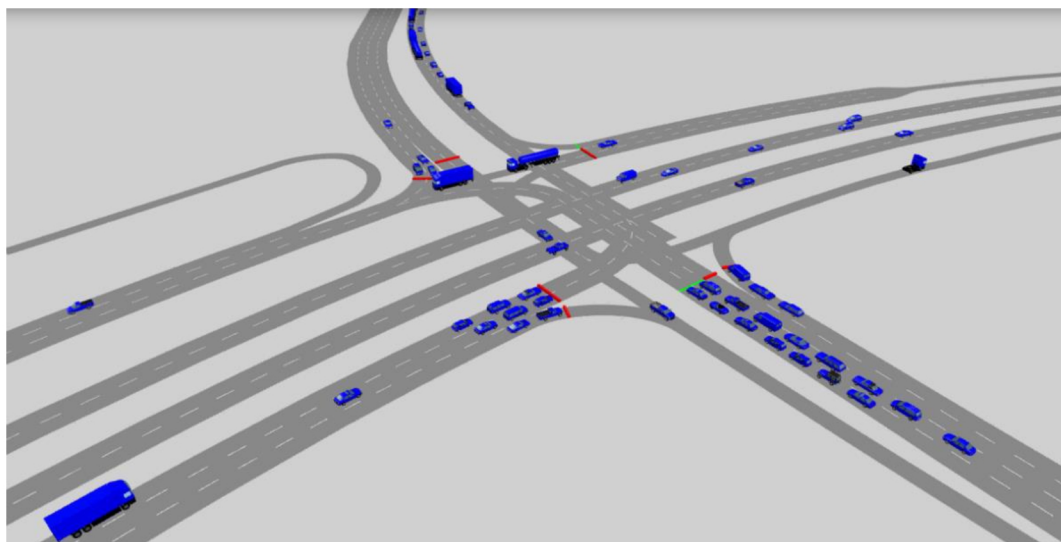
Tabel 2-2 Verschil in reistijd na aanpassing van de N211

Van	Naar	Ochtendspits	Avondspits
A4 ten noorden van aansluiting 12	Laan van Wateringse Veld	1%	-7%
A4 ten noorden van aansluiting 12	Veilingroute N222	-16%	-14%
A4 ten noorden van aansluiting 12	Erasmusweg N464	-16%	-16%
A4 ten zuiden van aansluiting 12	Laan van Wateringse Veld	6%	-5%
A4 ten zuiden van aansluiting 12	Veilingroute N222	-13%	-14%
A4 ten zuiden van aansluiting 12	Erasmusweg N464	-13%	-15%
Laan van Wateringse Veld	A4 ten noorden van aansluiting 12	-8%	-9%
Laan van Wateringse Veld	A4 ten zuiden van aansluiting 12	-18%	-20%
Laan van Wateringse Veld	Veilingroute N222	-3%	-8%
Laan van Wateringse Veld	Erasmusweg N464	-7%	-3%
Veilingroute N222	A4 ten noorden van aansluiting 12	-15%	-20%
Veilingroute N222	A4 ten zuiden van aansluiting 12	-22%	-26%
Veilingroute N222	Laan van Wateringse Veld	-11%	-19%
Veilingroute N222	Erasmusweg N464	0%	0%
Erasmusweg N464	A4 ten noorden van aansluiting 12	-11%	-16%
Erasmusweg N464	A4 ten zuiden van aansluiting 12	-16%	-21%

Op de N211 nemen de vertragingen, ondanks de toename van verkeer bij de verkeerskruisingen af. De doorstroming op beide kruisingen verbetert door de ongelijkvloerse inrichting. In Figuur 2-17 en Figuur 2-18 is dit goed te zien als deze vergeleken worden met de referentiesituatie.



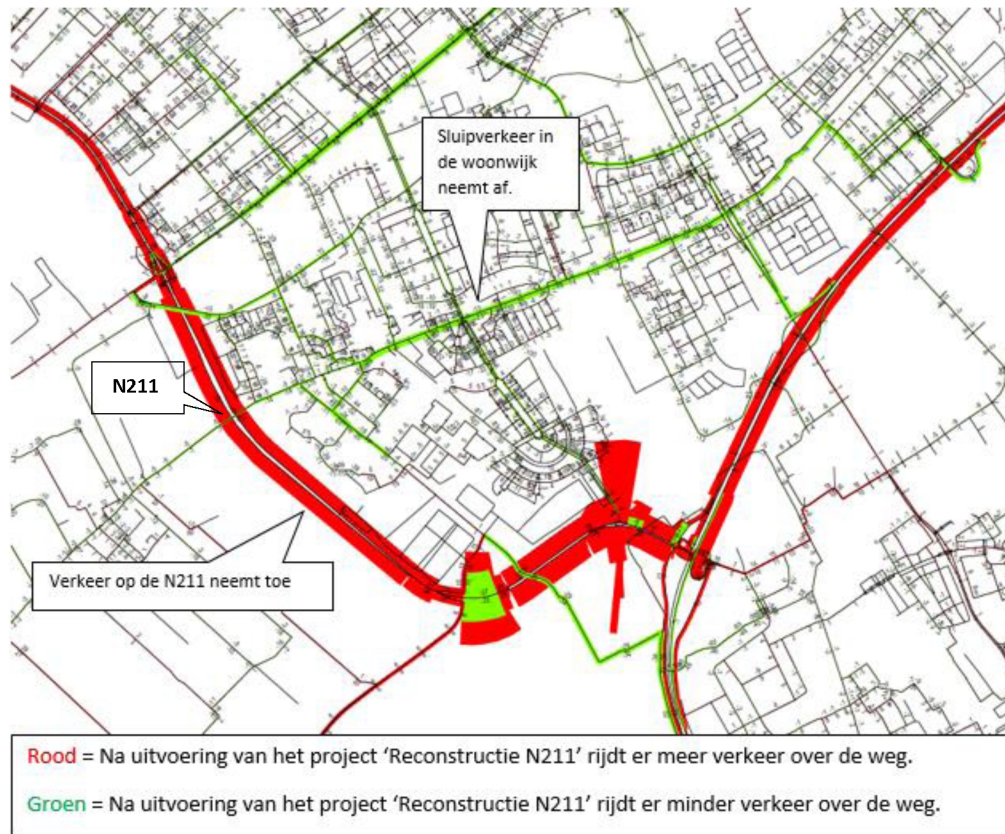
Figuur 2-17 Doorstroming op de kruising N211/Laan van Wateringseveld na aanpassing N211



Figuur 2-18 Doorstroming op de kruising N211/Veilingroute na aanpassing N211

Sluipverkeer en leefbaarheid

De hoeveelheid verkeer op de nabijgelegen lokale wegen neemt af. Dit komt doordat de N211 meer verkeer kan afwikkelen. Het aandeel sluipverkeer door de wijken wordt hierdoor lager. In Figuur 2-19 is dit goed te zien: de groene lijnen op het lokale wegennet laten een vermindering van het sluipverkeer zien.



Figuur 2-19 Toe- en afname van verkeer op de N211 en omliggende wegen: met groen zijn de afnamen van sluipverkeer weergegeven, situatie in 2031.

2.3.5 Doorkijk situatie met realisatie Voorkeursbeslissing MIRT-Verkenning Haaglanden

In de Voorkeursbeslissing van de MIRT-Verkenning Haaglanden is niet alleen de aanpassing van de N211 voorzien. Diverse andere maatregelen, zoals het aanpassen van de A4 (parallelstructuur en aanpassing knooppunt Harnasch) en de verdere aanpassing van de N211 Den Haag in, maken ook onderdeel uit van de Voorkeursbeslissing (zie paragraaf 2.1.3). De start realisatie van de aanpassing van de A4 is voorzien in 2023. Dit betekent dat de N211 reeds aangepast is voordat de A4 en het knooppunt aangepast is. Uit de analyses blijkt dat de aangepaste N211 ook zonder deze verdere aanpassingen goed functioneert. Echter, na aanpassing van ook de A4 en de N211 verder Den Haag in verbetert de doorstroming nog meer. Uit analyses in de MIRT-Verkenning zijn dan reistijdwinsten van circa 30% voorzien ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is 15% extra verbetering van de doorstroming ten opzichte van de situatie waarin alleen de N211 aangepast is.

2.3.6 Conclusie

Als gevolg van de aanpassingen aan de N211 verbetert de bereikbaarheid, zijn er minder vertragingen en minder sluipverkeer door woonwijken. Er zijn geen extra maatregelen nodig om dit te verbeteren. De enige wenselijk maatregelen, de aanpassingen aan de A4 en de N211 verder Den Haag in, zijn reeds opgenomen in de Voorkeursbeslissing van de MIRT-Verkenning Haaglanden. De aanpassing van de Wippolderlaan is één van de eerste uitwerking hiervan. Het effect van deze aanpassing wordt dus nog verder vergroot na realisatie van de gehele Voorkeursbeslissing.

Het plan sluit hiermee aan op de doelstellingen van de MIRT-verkenning Haaglanden om Haaglanden op lange termijn bereikbaar én leefbaar te houden.

2.4 Ruimtelijk functionele structuur

2.4.1 Inventarisatie van functies

In het plangebied zijn de volgende (groepen van) functies te onderscheiden.

Bedrijven

In de gemeente Westland is een bedrijf in de vorm van een verkooppunt van motorbrandstoffen aanwezig. Dit verkooppunt wordt direct ontsloten door de op- en afritten van de N211.

Horeca

Het bovengenoemde verkooppunt van motorbrandstoffen ligt op hetzelfde terrein als de enige horecafunctie in het plangebied. Deze horecafunctie betreft een vestiging van McDonald's naast het bovengenoemde verkooppunt van motorbrandstoffen en bestaat uit een wegrestaurant met drive-in-gelegenheid. Zowel voor het wegrestaurant als voor het verkooppunt van motorbrandstoffen zijn op en rond beide functies parkeerplaatsen aanwezig.

Wegen en leidingen

Een functie die prominent in het plangebied aanwezig is, is de verkeersfunctie van de N211. Andere wegen in het plangebied zijn de:

- Laan van Wateringse Veld (tot de rotonde die de Laan van Wateringse Veld aansluit op de Paul Steenbergenlaan en de Waterkersvijver).
- Dorpskade (voor zover de Dorpskade de N211 en bijbehorende groen- en watervoorzieningen kruist).
- Wateringveldseweg (tot de rotonde die de Wateringveldseweg aansluit op de Westlandseweg).
- N222 (Veilingroute) (tot de kruising met de Middenzwet).

De wegen in bovenstaande opsomming staan grofweg haaks op de N211 en daarmee ontstaan als het ware aftakkingen van de N211 die het achterland van de N211 doorsnijden.

Een andere verbinding in het plangebied is de hoogspanningsverbinding die zich aan de noordzijde van de N211 bevindt. Deze hoogspanningsverbinding voedt een transformatorstation dat is gelegen aan de Laan van Wateringsveld.

De N222 en de N211 maken deel uit van een corridor (tussen Den Haag en Hoek van Holland) voor het transport van gevaarlijke stoffen (transportroutedeel Z34-4). Ten zuiden van de kruising van de N211 met de N222 (Veilingroute) wordt de N222 daarnaast gekruist door een hoofdtransportleiding voor aardgas (leiding A617). Die leiding loopt vanaf de Zwethkade-Noord in noordelijke richting, kruist de N222 en loopt vervolgens parallel aan de N211 in westelijke richting.

Groenvoorzieningen

In het plangebied bevinden zich de volgende structurele groenvoorzieningen:

- Groenstroken langs de N211.

- Groenvoorzieningen rondom de masten van de hoogspanningsverbinding ten noorden van de N211.
- De gronden rondom de Dorpskade.
- De groenvoorzieningen rondom de watergang de Zweth, voor zo ver gelegen in het plangebied.

Water

In het plangebied bevinden zich de volgende waterlichamen:

- Watergangen ten noorden en ten zuiden van de N211.
- Watergangen ten westen en ten oosten van de N222.

2.4.2 Inventarisatie van waarden

Deze paragraaf gaat in op de diverse waarden die in het plangebied onderscheiden kunnen worden.

Waterkeringen

Op een aantal primaire waterkeringen in het plangebied is de Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland van toepassing. Het gaat om de volgende watergangen:

- De waterkering die het tracé van de Zwethkade-Noord volgt, het gaat om de waterkering van de Oud- en Nieuw-Wateringveldschepolder.
- De waterkering die het tracé van de Zwethkade-Zuid volgt, het gaat om de waterkering van de Woudse Droogmakerij.
- De waterkering die het tracé van de Noordhoornseweg volgt, het gaat om de waterkering van de Harnaschpolder.

Bovengenoemde waterkeringen en de beschermingszones van die waterkeringen kruisen de N211 ten oosten van de kruising van de N211 met de Laan van Wateringse Veld.

Natuurlijke en landschappelijke waarden

In het plangebied bevinden zich verschillende natuurlijke en landschappelijke waarden (zie paragraaf 3.7 en 3.8).

Archeologische waarden

De beleidsadvieskaart van de gemeente Westland laat zien dat er voor het plangebied in de gemeente Westland geen archeologische verwachtingswaarde is. Het plangebied in de gemeente Midden-Delfland heeft een middelhoge archeologische verwachting.

Andere cultuurhistorische waarden

In de nabijheid van het plangebied staat de Schaapweimolen (op het grondgebied van Rijswijk). De molenbiotoop van die molen reikt tot in het plangebied.

Verder ligt in de buurt van het plangebied, aan de Zwethkade-Noord 2, een boerderij die aangemerkt is als gemeentelijk monument. Deze boerderij, de Johanna's Hoeve, is een karakteristieke boerderij met een bijzondere ligging aan de Zweth. Met name door de bijzondere voorgevel van het voorhuis van de boerderij, is het pand van historische waarde.

In de nabijheid van het plangebied ligt tevens een aantal topclusters van cultuurhistorische waarden. De dichtstbijzijnde is de Zwethkade Zuid (zie paragraaf 4.8).

2.5 Grondverwerving

Voor de herinrichting van de N211/Wippolderlaan worden een aantal percelen doorsneden die niet in eigendom zijn van de provincie of gemeente. Deze percelen – of delen daarvan – moeten verworven worden. Eventuele objecten moeten ook verworven en geamoveerd worden. Hiervoor wordt het proces van grondverwerving doorlopen. De inzet is om de gronden op minnelijke wijze te verwerven. Mocht dat niet slagen, dan wordt overgegaan tot de onteigeningsprocedure. Dit bestemmingsplan vormt daarvoor de onteigeningstitel. De lijst met te amoveren objecten is hieronder weergegeven. De te verwerven (delen van) percelen vallen binnen de plangrens van het plangebied, zoals die is weergegeven op de Verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan.

Straat opstal	Huisnr.	Opstal	Plaats	Reden van amovering
Middenzweth	7	Bedrijfswoning	Wateringen	Gelegen binnen veiligheidscontour leiding
Zwethkade noord	2	Opslagloods veeschuur	Wateringen	Gelegen binnen trace
Van der Goes		Benzine station		Gelegen binnen trace

3 Onderzoek

Gebiedsaspecten zoals onder andere archeologie, water en milieuhygiëne zijn onlosmakelijk verbonden met ruimtelijke ordening. De wettelijke verplichting om te komen tot een goede ruimtelijke ordening impliceert onderzoek naar de relevante milieu- en gebiedsaspecten. Dit hoofdstuk bevat de resultaten van dat onderzoek naar die aspecten.

3.1 Bedrijven en milieuzonering

3.1.1 *Wettelijk kader*

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
- het bieden van voldoende ruimte en zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

3.1.2 *Onderzoek*

3.1.2.1 **Huidige en referentiesituatie**

In het plangebied is sprake van een benzineservicestation met LPG-verkoop en een Mc Donalds. Een benzineservicestation (zonder LPG) heeft een richtafstand van 30 meter tot milieugevoelige functies zoals woningen. Een benzineservicestation (met LPG en doorzet groter dan 1.000m³) heeft een richtafstand van 50 meter. Een horecagelegenheid zoals de Mc Donalds heeft een richtafstand van 10 meter.

3.1.2.2 **Effecten**

Met de reconstructie van de N211/Wippolderlaan wordt het benzineservicestation en de andere gevestigde functies verplaatst naar een locatie ten zuidwesten van de bestaande locatie. In de nieuwe situatie is de afstand van de genoemde bedrijfsactiviteiten tot milieugevoelige functies groter dan de genoemde richtafstanden. Het benzineservicestation met bijbehorende tankshop en de Mc Donalds zijn in het bestemmingsplan rechtstreeks mogelijk gemaakt in de bestemming Gemengd. In de bestemmingsregeling is de verkoop van LPG of andere tot vloeistof verdichte gassen aan een wijzigingsbevoegdheid van B&W gekoppeld. Indien gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid, moet voldaan worden aan de milieueisen die aan LPG-tankstations en hun omgeving worden gesteld. Concreet betekent dit dat er binnen een afstand van 40 meter vanaf het vulpunt van het LPG-tankstation (en 25 meter rondom de ondergrondse tank) geen kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn. Binnen een afstand van 60 meter moet voldaan worden aan het gestelde in de circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations van juni 2016. In de regels van het bestemmingsplan is voorts bepaald dat bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid ook de verantwoordingsplicht van het groepsrisico moet worden ingevuld. In de huidige situatie is duidelijk dat voldaan kan worden aan de diverse vereisten en het bestemmingsplan staat geen ontwikkelingen toe die latere vestiging van een LPG-tankstation belemmeren.

3.1.2.3 Maatregelen

Voor de verplaatsing van het benzineservicestation en de Mc Donalds zijn er vanuit het oogpunt van milieuzonering geen belemmeringen en zijn er geen maatregelen nodig. Het aspect 'Bedrijven en Milieuzonering' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.2 Geluid

3.2.1 Wettelijk kader

Wet geluidhinder – geluidstoename en onderzoek maatregelen

Bij aanpassingen aan een bestaande weg is onderzoek nodig naar de geluidseffecten. Uit het onderzoek moet blijken of op woningen of andere geluidsgevoelige objecten binnen de zone van de weg (zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder) sprake is van een geluidstoename van 2 dB of meer. Hierbij wordt de huidige situatie (1 jaar voor openstelling van de weg) zonder wegverbreding vergeleken met de toekomstige situatie (10 jaar na openstelling van de weg) inclusief wegverbreding. Bij een toename van 2 dB of meer moet worden onderzocht welke geluidsreducerende maatregelen voldoende effectief zijn. Er dient daarbij te worden gestreefd naar een geluidsniveau dat minder dan 5 dB toename is. Uiteraard wordt gestreefd naar een zo gering mogelijke toename of zelfs afname ten opzichte van de huidige geluidbelasting.

Doelmatigheidscriterium

Het doelmatigheidscriterium is een, door Rijkswaterstaat uitgegeven, methode om te bepalen waar geluidsreducerende maatregelen⁴ rond een geluidbron worden genomen als er sprake is van te hoge geluidbelastingen. Hierbij wordt gekeken naar maatregelen aan de bron (zoals stil asfalt), maatregelen in de overdracht (zoals schermen) of maatregelen bij de ontvanger (zoals gevelisolatie). Deze afweging is nodig om te voorkomen dat hoge kosten voor een geluidsreducerende maatregel (zoals een hoog geluidscherm) worden gemaakt om slechts enkele woningen af te schermen. In zulke gevallen kan het dan goedkoper en beter zijn om de woningen zelf te isoleren. Het [doelmatigheidscriterium](#) is bedoeld om een objectieve en controleerbare afweging te maken.

Hogere waarden

Als blijkt dat het niet haalbaar is om de geluidstoename volledig weg te nemen, dan is het onder voorwaarden mogelijk om hogere geluidsniveaus toe te staan. Hiervoor is een zogenoemde "procedure vaststelling hogere waarden" nodig. Een hogere waarde kan alleen worden vastgesteld als de wegbeheerder middelen beschikbaar stelt om, daar waar nodig, de geluidisolatie van woningen te verbeteren. Voor alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld wordt onderzocht of het geluidsniveau in de woning niet hoger is dan 33 dB. Als het geluidsniveau hoger is dan 33 dB dan worden geluidsisolerende maatregelen aan de woning aangeboden.

3.2.2 Onderzoek

De Wet geluidhinder schrijft voor om het geluidsniveau op de gevels van de woningen vast te stellen. Dit wordt gedaan met wettelijk voorgeschreven geluidsberekeningen (Reken- en

⁴ Voor een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder is toepassing van het doelmatigheidscriterium niet wettelijk voorgeschreven, maar wel een bruikbaar instrument om de afweging van maatregelen op een transparante en gestructureerde wijze te kunnen doen

meetvoorschrift geluid 2012). Bij het bepalen van het verschil in geluid tussen huidige en toekomstige situatie wordt voor de toekomstige situatie gerekend zonder maatregelen.

Voor alle geluidgevoelige objecten (woningen) binnen een straal van 600 meter⁵ vanaf het projectgebied (deel van de N211) is de geluidbelasting berekend als gevolg van de wijzigingen aan de N211 Wippolderlaan (zonder rekening te houden met bestaande maatregelen binnen het plangebied). In totaal betreffen dit circa 730 woningen. De volledige resultaten staan beschreven in het akoestisch onderzoek⁶, dat is toegevoegd als bijlage bij de m.e.r.-beoordeling plus. (zie bijlage I)

3.2.2.1 Huidige situatie en referentiesituatie

Voor alle geluidgevoelige objecten (woningen) binnen een straal van 600 meter⁷ vanaf het projectgebied (deel van de N211) is de geluidbelasting berekend in de huidige situatie berekend. In deze berekening is rekening gehouden met de bestaande geluidwerende voorzieningen aan de zuidzijde van de N211: een scherm van 2 meter hoog en een geluidswal van 2 - 3 meter hoog. Op de geluidswal staat ook een scherm, waardoor de totale afschermende hoogte 5-6 meter is. Uit de resultaten blijkt dat woningen aan de Zwethkade Zuid, Zwethkade Noord, Middenzwet, Dorpskade, Waterbiesweg, Noordhoornsweweg en de Paul Steenbergelaan de hoogste geluidbelastingen kennen.

Door autonome ontwikkelingen neemt het verkeer toe tot 2031. De geluidbelasting op de woningen neemt als gevolg van dit extra verkeer toe. Deze woningen bevinden zich voornamelijk aan de Zwethkade Zuid, Waterbiesweg, Paul Steenbergelaan, Ko van Dijk plein en de Eduard Verkadelaan.

Gecumuleerde geluidbelasting

Figuur 4-1 geeft de gecumuleerde geluidbelasting in de referentiesituatie weer, oftewel de situatie in 2031 wanneer de N211 niet wordt aangepast. De weergegeven gecumuleerde geluidbelasting is de geluidbelasting ten gevolge van de N211 in combinatie met de geluidbelasting van de A4, de N222 (Veilingroute), Laan van Wateringseveld en de Wateringveldseweg. Bij vrijwel alle woningen blijft de geluidbelasting onder de 60 dB. Ter hoogte van de Laan van Wateringseveld wordt de gecumuleerde geluidbelasting in de referentiesituatie bij enkele woningen maximaal 65 dB.

⁵ Een weg heeft een wettelijke geluidzone (art. 74 Wgh) vanaf de as van de weg tot een afstand aan weerszijden van de weg. Binnen deze zone moet volgens de wet akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging (binnenstedelijk/buitenstedelijk) en het aantal rijstroken van de weg. De Wippolderlaan is een weg in buitenstedelijk gebied met (in de toekomstige situatie) 5 of meer rijstroken. Er geldt een wettelijke zone van 600 meter of meer, gemeten vanaf de rand van het asfalt.

⁶ Antea Group (2016). Akoestisch onderzoek ten behoeve van de voorgenomen wijzigingen van de N211 Wippolderlaan in de gemeente Westland en Midden-Delfland.

⁷ Een weg heeft een wettelijke geluidzone (art. 74 Wgh) vanaf de as van de weg tot een afstand aan weerszijden van de weg. Binnen deze zone moet volgens de wet akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging (binnenstedelijk/buitenstedelijk) en het aantal rijstroken van de weg. De Wippolderlaan is een weg in buitenstedelijk gebied met (in de toekomstige situatie) 5 of meer rijstroken. Er geldt een wettelijke zone van 600 meter of meer, gemeten vanaf de rand van het asfalt.

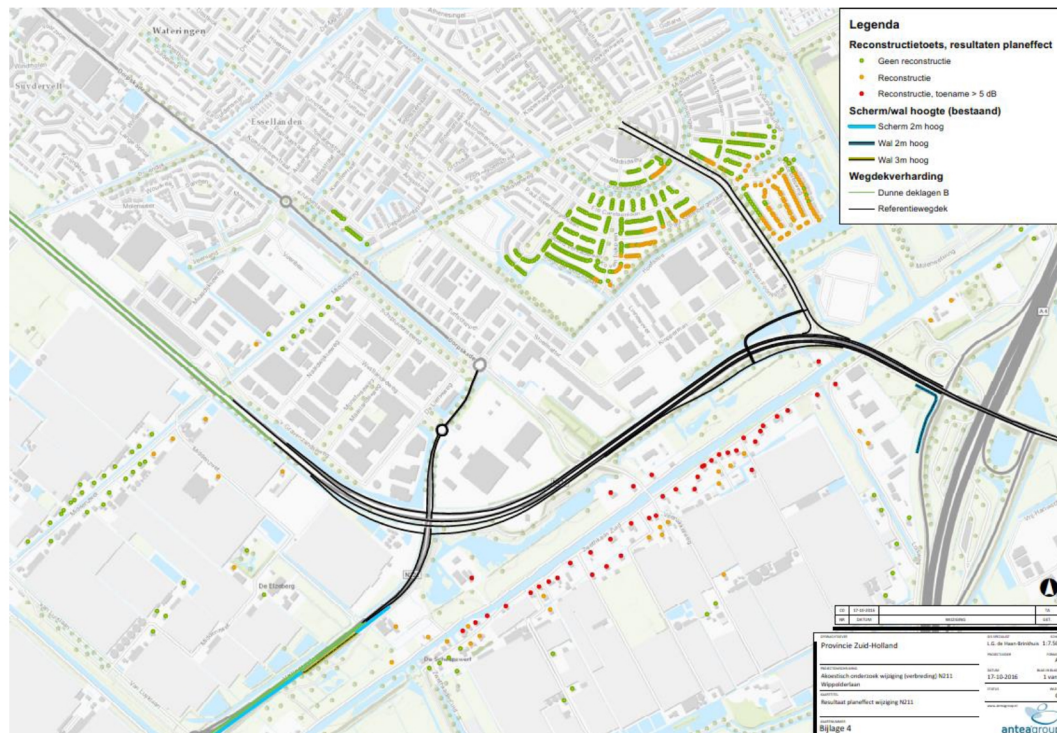


Figuur 3-1 Gecumuleerde geluidbelasting rondom N211 in de referentiesituatie

3.2.2.2 Planeffecten

De aanpassing van de N211 leidt ertoe dat de er meer verkeer over de weg gaat rijden. Daarnaast verschuift de ligging van de weg. Als gevolg van de verschoven ligging van de weg kunnen de bestaande geluidsschermen niet blijven staan. In eerste instantie is daarom berekend wat de geluidseffecten zijn, wanneer geen aanvullende geluidsschermen/geluidswallen worden geplaatst en geen geluidreducerend asfalt wordt neergelegd. In Figuur 3-2 zijn alle woningen weergegeven die binnen een straal van 600 meter van de N211 liggen. Voor iedere woning is berekend of het geluid niet of met minder dan 2dB toeneemt (groene stip), 2 tot 5 dB toeneemt (oranje stip) of meer dan 5 dB toeneemt (rode stip).

Zonder geluidsreducerende maatregelen neemt de geluidbelasting bij 219 woningen met 2 dB of meer toe. Bij nog eens 41 van deze 219 woningen bedraagt de toename meer dan 5 dB. Deze woningen liggen ten zuiden van de N211. Gelet op de overschrijding van de grenswaarde en de maximaal toegestane toename (5 dB) dient te worden onderzocht of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk en noodzakelijk zijn.



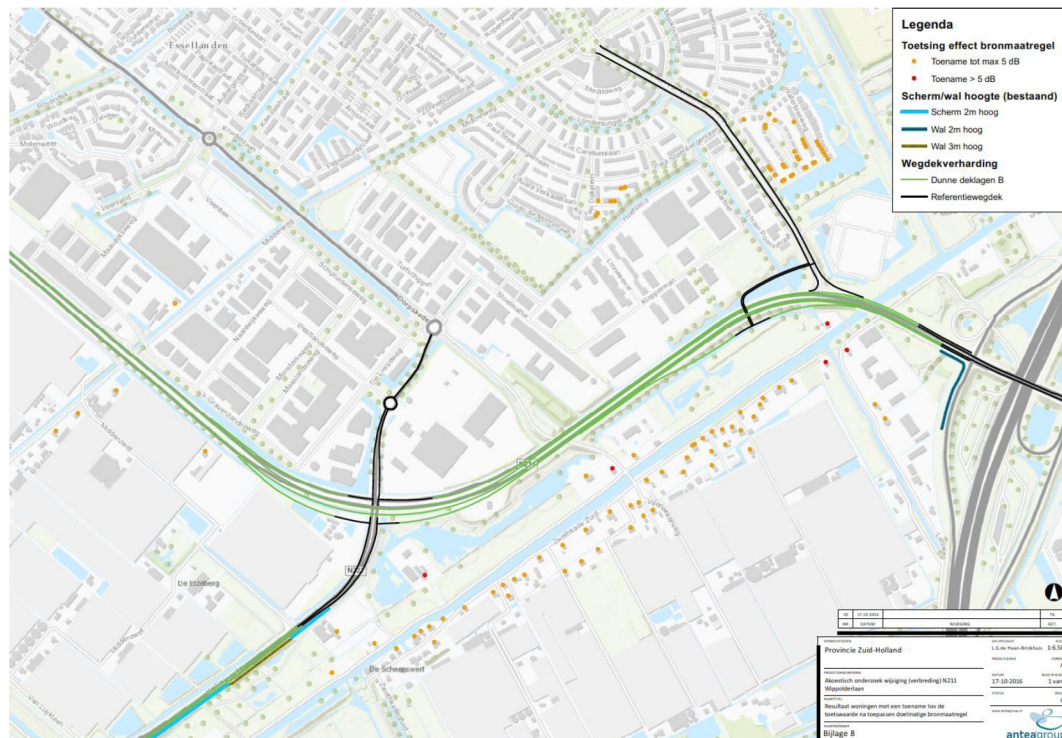
Figuur 3-2: Toename van geluidbelasting na aanpassing van de weg, zonder toepassen van geluidsreducerende maatregelen.

Er is tevens onderzocht of de wijzigingen aan de Laan van Wateringseveld en de Veilingroute leiden tot een toename van geluid. Op de Veilingroute is de geluidstoename ten hoogste 1,38 dB en op de Laan van Wateringseveld 0,2 dB. De Wet Geluidhinder verplicht pas bij een toename van 2 dB of meer, onderzoek naar maatregelen. Verdere toetsing vanwege de N222 kan achterwege blijven.

3.2.2.3 Maatregelen

Maatregelen vanuit het doelmatigheidscriterium

Er kunnen verschillende typen maatregelen getroffen worden om de geluidsbelasting te reduceren: maatregelen aan de bron (het toepassen van stil asfalt), geluidwerende maatregelen (geluidsscherm / -wal) en maatregelen bij de ontvanger (gevelisolatie). Het toepassen van stil asfalt heeft als resultaat dat bij het merendeel van de woningen ten noorden van de N211 de geluidsbelasting niet toeneemt. Aan de Waterbiesweg en bij enkele andere woningen aan de noordzijde neemt de geluidsbelasting nog toe, maar dit is minder dan 5 db. Ten zuiden van de N211 aan de Zwethkade Noord en Zwethkade Zuid neemt de geluidsbelasting nog steeds toe. Bij een aantal woningen is de toename meer dan 5 dB (figuur 4-3). Op basis van de Wet Geluidhinder en het doelmatigheidscriterium zijn geluidswerende voorzieningen nodig om de geluidsbelasting verder naar beneden te brengen.



Figuur 3-3: Toename van geluidsbelasting na toepassen maatregelen aan de bron, plansituatie 2030.

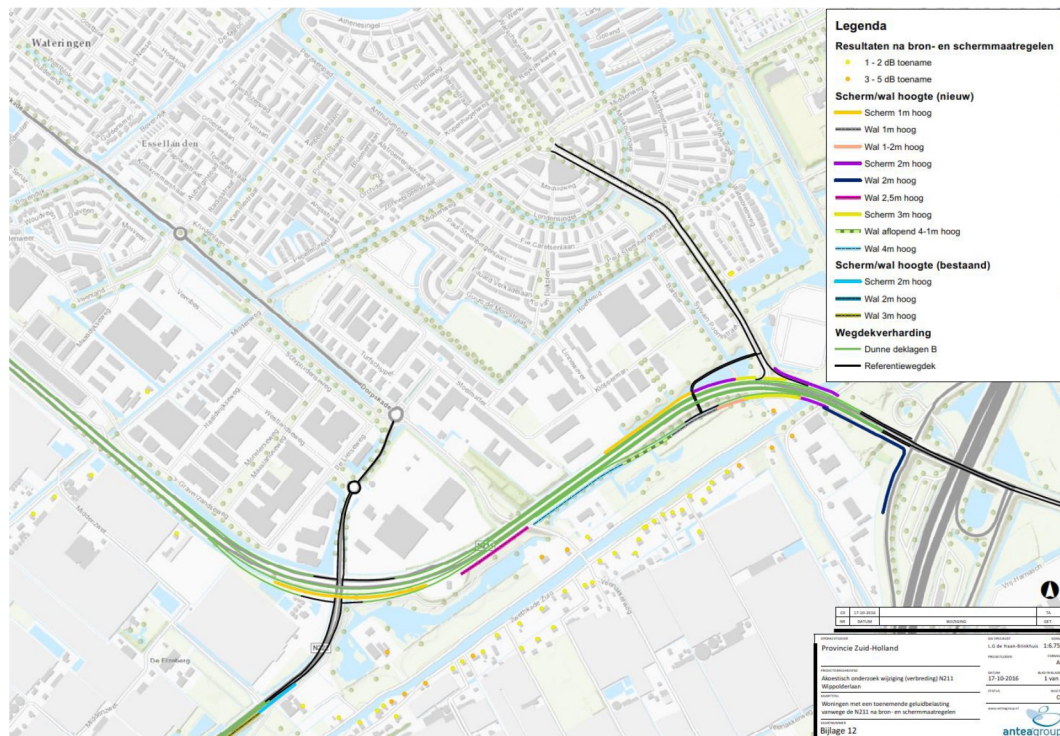
Een pakket aan geluidswerende voorzieningen heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting verder afneemt. Deze geluidswerende voorzieningen betreffen:

Afschermdende maatregelen zuidzijde:

- Scherm 1m hoog en 395m lang (langs HRB thv ongelijkvloerse kruising)
- Wal 2,5m hoog en 190m lang (aansluiten op talud Dorpskade)
- Wal 4m hoog en 260m lang (aansluiten op talud Dorpskade)
- Wal aflopend van 4 tot 1m hoog, 145m lang (langs afrit zuidzijde N211, vanwege oplopend talud loopt hoogte wal af)
- Wal 1m hoog 135m lang
- Wal oplopend van 1 tot 2m hoog, 75m lang
- Scherm 3m hoog en 135m lang
- Scherm 2m hoog en 75m lang
- Wal 2m hoog en 155m lang (sluit vervolgens aan op bestaande wal)

Afschermdende maatregelen noordzijde:

- Scherm 1m hoog en 265m lang
- Scherm 2m hoog en 105m lang
- Scherm 3m hoog en 55m lang
- Scherm 3m hoog en 55m lang (tussen aansluiting Laan van Wateringse Veld)
- Scherm 2m hoog en 175m lang



Figuur 3-4: Toename van geluidsbelasting na nemen van doelmatige maatregelen, plansituatie 2030.

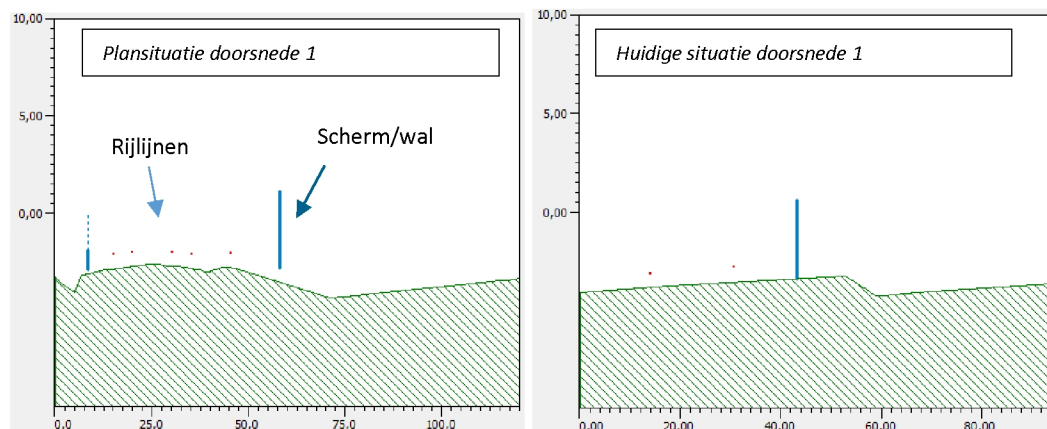
De geluidsschermen en de geluidswallen zorgen ervoor dat de geluidsbelasting bij de meeste woningen niet toeneemt. Op 2 woningen ten noorden van de N211 neemt de geluidbelasting met de voorgenomen maatregelen met ten hoogste 1 dB toe. Ten zuiden van de N211 neemt, ondanks de aanvullende schermen, de geluidsbelasting op een aantal woningen nog met 1 – 4 dB toe. Voor circa 80% van de woningen geldt dat sprake is van een toename van minder dan 2 dB. Hogere of aanvullende geluidsschermen staan qua effectiviteit niet in verhouding tot de maatschappelijke kosten die deze maatregelen met zich meebrengen. Voor deze woningen waar nog een toename van geluidbelasting is, wordt een hogere waarde procedure doorlopen. De woningen waarvoor een hogere waarde procedure wordt doorlopen staan in Tabel 3-1. Voor de woningen waarvoor Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland een hogere waarde vaststelt, wordt met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen.

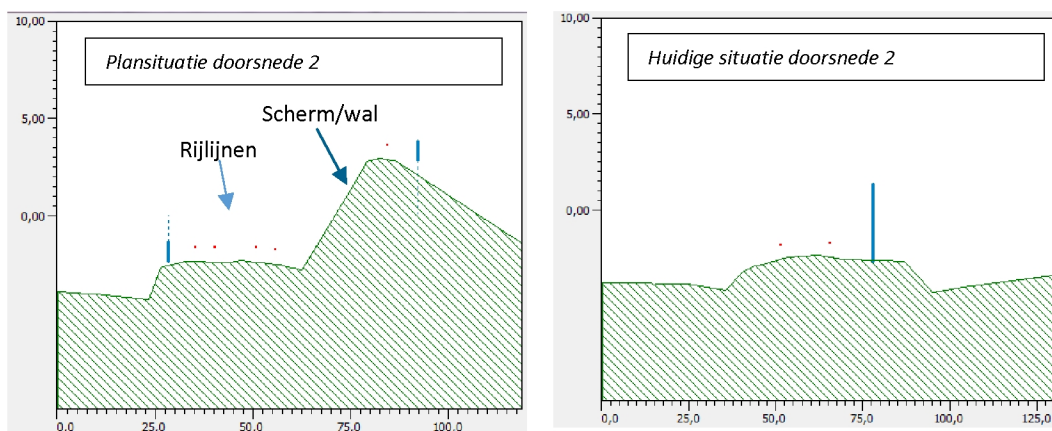
Tabel 3-1: Woningen waarvoor een hogere waarde procedure wordt doorlopen als gevolg van de aanpassing van de N211.

Adres	Plaats	Hogere waarde (inclusief aftrek ex art 110g Wgh)	Gecumuleerde geluidbelasting (exclusief aftrek ex art 110g Wgh)
Zwethkade Zuid 49	Den Hoorn	51	55
Zwethkade Zuid 51	Den Hoorn	50	55
Zwethkade Zuid 53	Den Hoorn	50	55
Zwethkade Zuid 55	Den Hoorn	50	55
Lotsweg 16	Den Hoorn	53	57
Veenakkerweg 14	Den Hoorn	49	53
Dorpskade 75	Wateringen	56	59
Dorpskade 79	Wateringen	53	62

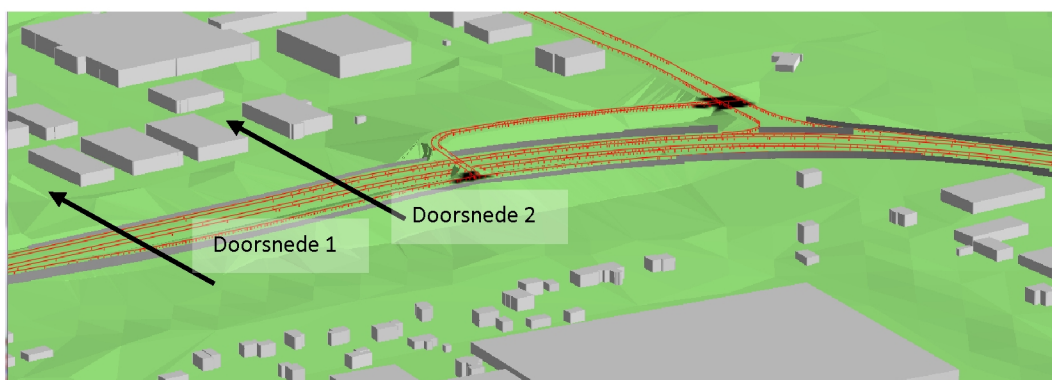
Geluidsschermen na aanpassing N211 ten opzichte van huidige geluidsschermen

In figuur 3.5 is een dwarsprofiel weergegeven van de weg inclusief de geluidsschermen ten zuiden van de N211, aan de Zwethzone. De dwarsprofiel laat zien hoe hoog de geluidsschermen en de geluidswal zijn ten opzichte van NAP in de plansituatie en huidige situatie. Deze afbeeldingen zijn opgenomen om een indicatie te geven van het toekomstige beeld. Bij deze afbeeldingen moet de kanttekening geplaatst worden dat het een schematische weergave uit het akoestisch model betreft. Er is in deze weergave geen rekening gehouden met maatregelen die ten behoeve van landschappelijke inpassing worden genomen. Ter hoogte van doorsnede 1 wordt het geluidsscherm een 0,5 meter hoger ten opzichte van NAP. Ter hoogte van doorsnede 2 wordt een geluidswal geplaatst, inclusief een geluidsscherm van een meter hoog. De totale hoogte van beide geluidswerende voorzieningen is in de plansituatie 4 meter hoog. In de huidige situatie is dit 1,5 meter hoog.





Figuur 3-6: Dwarsprofielen N211 incl. geluidsmaatregelen



Figuur 3-5: Locaties dwarsdoorsnedes N211

Gecumuleerde geluidbelasting

De gecumuleerde geluidbelasting is bij de meeste woningen na aanpassing van de N211 en plaatsen van de geluidwerende voorzieningen minder dan 60 dB. Alleen ter hoogte van de Laan van Wateringveldse weg en de Zwethkade Noord zijn bij enkele woningen de gecumuleerde geluidbelasting tussen de 60 en 65 dB.



Figuur 3-7 Gecumuleerde geluidbelasting plansituatie 2031

Koelinstallaties vrachtwagens

Op de N211 en de N211 bestaat circa een kwart van het verkeer uit middelzwaar tot zwaar verkeer (vrachtverkeer, maar ook bussen en touringcars). Een deel van dit verkeer bestaat uit vrachtverkeer met koelmotoren. Hoewel de methodiek voor het bepalen van de geluidbelasting vanwege een weg, en de toetsing hiervan, niet voorziet in specifieke componenten van verkeer, zoals bijvoorbeeld koelmotoren, is hier wel naar gekeken. Dit is gedaan omdat bewoners bezorgd zijn over de effecten van het vrachtverkeer met koelmotoren.

Voor het rijden van vrachtwagens bij snelheden zoals die gelden op de N222 en de N211 (50 tot 80 km/uur) geldt dat het bandengeluid en het motorgeluid van de vrachtwagen hoger is dan het geluidvermogen van de koelmotor. Het bandengeluid en motorgeluid zijn dan ook bepalend voor het geluid afkomstig van vrachtwagens. Ook in een situatie met schermen is te verwachten dat het bandengeluid en motorgeluid vanwege de rijdende vrachtwagens hoger is dan het geluid van de koelmotor. Ondanks dat de bijdrage van het geluid vanwege de koelmotoren kleiner is dan de bijdrage van het banden- en motorgeluid, valt niet te ontkennen dat het geluid vanwege koelmotoren een specifiek karakter heeft en als zodanig kan worden herkend. Koelmotoren kunnen zich aan de voorzijde van de trailer/oplegger boven de cabine bevinden, maar ook tussen de trailer/oplegger en cabine of onder de trailer/oplegger. Afhankelijk van de positie van de koelmotor is het geluid hiervan meer of minder hoorbaar. Ook in de huidige situatie (waarbij sprake is van een situatie met vergelijkbare schermhoogtes ten opzichte van de beoogde plansituatie)

komen vrachtwagens met koelmotoren voor in het verkeersbeeld. Wanneer het plan niet zou worden gerealiseerd treedt richting de toekomst een vergelijkbare situatie op voor wat betreft het aandeel vrachtverkeer. Het rijden van vrachtwagens met koelmotoren is dan ook geen specifiek planeffect.

Meekoppelkansen lichthinder en landschap

De vormgeving van schermen is belangrijk voor de inpassing in de Zwethzone en bepaalt ook waar bewoners 'tegenaan kijken'. Dit wordt niet vastgelegd in de bestemmingsplannen, maar in het Voorlopig Ontwerp en het later door de aannemer te maken Definitief Ontwerp. Hierbij dient dus aandacht voor inpassing, maar ook voor het direct beperken van de lichthinder. In de m.e.r.-beoordeling plus (bijlage I) is nader ingegaan op lichthinder en landschappelijke inpassing.

3.2.3 Conclusie

Als gevolg van de aanpassing van de N211 zijn geluidsreducerende maatregelen nodig om te zorgen voor een aanvaardbare geluidssituatie. Dit betreffen geluidswallen, geluidschermen en geluidsarm asfalt. De realisatie van de geluidsreducerende maatregelen is zeker gesteld met een voorwaardelijke verplichting in voorliggend bestemmingsplan. De provincie Zuid-Holland heeft als zijnde wegbeheerder beoordeeld dat meer maatregelen dan in deze paragraaf voorgesteld niet voldoen aan het doelmatigheidscriterium en niet financieel haalbaar of ruimtelijk gewenst zijn.

Bij 53 woningen is er na het nemen van de geluidsreducerende maatregelen nog een toename van geluid, variërend van 1 dB tot 4 dB. Voor deze woningen wordt een hogere waarde procedure doorlopen. Het bestemmingsplan is op het aspect 'Geluid' uitvoerbaar.

3.3 Luchtkwaliteit

3.3.1 Wettelijk kader

Voor het thema luchtkwaliteit is een achtergrondrapportage⁸ gemaakt, deze is toegevoegd als bijlage aan de m.e.r.-beoordeling plus (zie bijlage I). Hierin zijn in detail de uitgangspunten en resultaten weergegeven. Ook de m.e.r.-beoordeling plus bevat een meer gedetailleerde toelichting. In deze paragraaf is een beknopte beschrijving opgenomen.

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteits-eisen van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit langs wegen wordt deels bepaald door het verkeer dat erover rijdt, maar ook door de bijdrage van andere uitstootbronnen zoals industrie, huishoudens en landbouw: de zogenaamde achtergrondconcentraties. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) in Nederland over het algemeen het meest kritisch. Voor deze stoffen is de kans het grootste dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden.

3.3.2 Onderzoek

In het kader van het bestemmingsplan is op basis van het wegontwerp een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. In dit onderzoek wordt gerekend met de meest actuele verkeersmodellen die regionaal zijn afgestemd.

⁸ Antea Group (2016), Luchtkwaliteitonderzoek N211 Wippolderlaan, d.d. 7 juli 2016.

3.3.2.1 Effecten

Stikstof (NO₂)

De berekende jaargemiddelde concentraties NO₂ zijn in de plansituatie maximaal 27-28 µg/m³. Dit betekent dat ook in de plansituatie de concentratie NO₂ ruimschoots onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie ligt (40 µg/m³).

Fijnstof (PM₁₀)

De berekende jaargemiddelde concentraties PM₁₀ zijn in de autonome situatie maximaal 22-23 µg/m³. Dit is gelijk aan de concentraties fijnstof in de huidige situaties en beter dan de referentiesituatie. Dit is ruimschoots onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie (40 µg/m³). Voor het bepalen van het aantal maal dat de etmaalgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (dag norm) wordt overschreden wordt gebruik gemaakt van een statistische relatie. Uit deze relatie volgt dat bij een jaargemiddelde PM₁₀-concentratie van 32 µg/m³ (inclusief zeezoutcorrectie) of hoger de grenswaarde voor de etmaalgemiddelde PM₁₀-concentraties wordt overschreden. Uit de berekeningen (zie bijlage I) blijkt dat de jaargemiddelde concentratie voor alle berekende situaties lager is dan 32 µg/m³. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat voldaan wordt aan de norm voor het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM₁₀.

Het aspect 'Luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.4 Externe veiligheid

3.4.1 Algemeen

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes, zoals spoorwegen of buisleidingen. In deze paragraaf is een beknopte beschrijving opgenomen. De m.e.r.-beoordeling plus bevat een meer gedetailleerde toelichting.

3.4.2 Wettelijk kader

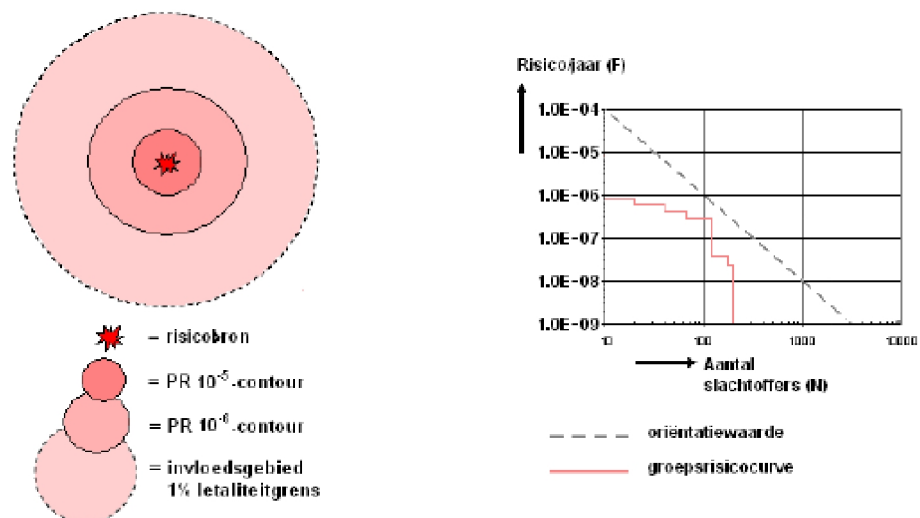
Het juridisch kader voor externe veiligheid wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In het juridisch kader staan de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) centraal. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶-contour (die als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1%-letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 3-8 Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoording groepsrisico

In het Bevi, het Bevb en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 3-9: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

3.4.3 Onderzoek

3.4.3.1 Huidige en referentiesituatie

Inrichtingen

Er is één LPG-tankstation aanwezig langs de N211. Deze is echter niet van invloed op de externe veiligheidssituatie bij de N211. De ligging van het LPG-tankstation heeft geen invloed op het plaatsgebonden risico van de weg, daarnaast worden verkeersdeelnemers/gebruikers van de openbare ruimte niet betrokken worden bij de beschouwing van het groepsrisico.

Routes gevaarlijke stoffen

Over de N211 worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Dit betreft vooral het vervoer van benzine en diesel. Bij een ongeluk met deze stoffen is de impact beperkt tot circa 45 meter vanaf de weg (invloed gebied Handleiding Risicoanalyse Transport). Het vervoer van gevaarlijkere stoffen, zoals LPG en toxische stoffen, over de N211 is zeer beperkt (< 125 LPG-transporten per jaar). Hierdoor is geen 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour (hierbinnen mogen geen woningen of andere kwetsbare functies staan) aanwezig. Het groepsrisico van de weg is lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde (op basis van vuistregels Handleiding Risicoanalyse Transport). Ten aanzien van het risiconiveau (plaatsgebonden risico, groepsrisico) is er geen sprake van een verschil tussen de huidige situatie en de referentiesituatie.

Ondergrondse leidingen

Langs de N211 loopt deels ook een hogedruk aardgasleiding.

3.4.3.2 Effecten

Inrichtingen

Er is één LPG-tankstation aanwezig langs de N211 (deze wordt wel verplaatst). Deze is echter niet van invloed op de externe veiligheidssituatie bij de N211. De ligging van het LPG-tankstation heeft geen invloed op het plaatsgebonden risico van de weg, daarnaast worden verkeersdeelnemers/gebruikers van de openbare ruimte niet betrokken worden bij de beschouwing van het groepsrisico.

Conclusie

De verkoop van LPG wordt niet direct mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan, maar met een wijzigingsbevoegdheid. Hiervan kan gebruik worden gemaakt als de initiatiefnemer voor het tankstation aantoont dat het plaatsgebonden risico geen probleem vormt en het groepsrisico te verantwoorden is. Concreet betekent dit dat er binnen een afstand van 40 meter vanaf het vulpunt van het LPG-tankstation (en 25 meter rondom de ondergrondse tank) geen kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn. Binnen een afstand van 60 meter moet voldaan worden aan het gestelde in de circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations van juni 2016. In de regels van het bestemmingsplan is voorts bepaald dat bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid ook de verantwoordingsplicht van het groepsrisico moet worden ingevuld. In de huidige situatie is duidelijk dat voldaan kan worden aan de diverse vereisten en het bestemmingsplan staat geen ontwikkelingen toe die latere vestiging van een LPG-tankstation (of andere tot vloeistof verdichte gassen) belemmeren.

Routes gevaarlijke stoffen

De voorgenoemde verandering richt zich op de vergroting van de capaciteit van de N211 en het doorvoeren van een aantal verkeerskundige verbeteringen. Het betreft geen veranderingen waardoor de N211 aantrekkelijk wordt voor meer vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij speelt

tevens mee dat in de (ruime) omgeving geen ontwikkelingen plaatsvinden waardoor meer vervoer van gevaarlijke stoffen gegenereerd zou kunnen worden.

De voorgenomen verandering aan de N211 betreft vooral een verbreding van de weg. Dit betekent dat het invloedsgebied, gemeten vanaf het midden van de weg, voor een groter gedeelte over de weg is gelegen. Gezien de omgeving en de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen is deze verandering echter nog steeds niet relevant voor het aspect externe veiligheid.

Ondergrondse leidingen

Langs de N211 loopt deels ook een hogedruk aardgasleiding. Ten gevolge van wegaanpassingen zal er geen sprake zijn van nadelige gevolgen voor het risiconiveau van deze leiding. Risico's voor deze aardgasleiding met betrekking tot externe veiligheid spelen voornamelijk tijdens de aanleg van de weg (incidenten bij leidingen worden veelal veroorzaakt door graafwerkzaamheden).

3.4.3.3 Maatregelen

Er zijn geen maatregelen nodig om de externe veiligheid te verbeteren. Verder geldt dat op basis van de kengetallen uit het HART is bepaald dat er geen sprake is van een relevant groepsrisico. Dit betekent dat op grond van artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes een beperkte verantwoording van het groepsrisico van toepassing is. Hierbij moet gekeken worden naar de zelfredzaamheid van personen in de omgeving en naar de mogelijkheid tot bestrijding van een incident met gevaarlijke stoffen.

Er wordt opgemerkt dat ten opzichte van de huidige situatie geen verandering optreedt die van invloed is op de zelfredzaamheid of bestrijdbaarheid. De veiligheidsregio heeft daarnaast speciale protocollen voor het bestrijden van incidenten met gevaarlijke stoffen.

Verkoop LPG bij de nieuwe locatie van het tankstation

Het berekende groepsrisico en de overige veiligheidsaspecten moeten betrokken worden bij de inrichting van het (nieuwe) LPG-tankstation. Hiervoor is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

Het aspect 'Externe veiligheid' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.5 Water

3.5.1 Wettelijk kader

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties. De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Wet ruimtelijke ordening en de watertoets

De watertoets is wettelijk verplicht en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer worden overlegd met de waterbeheerder.

Keur (Hoogheemraadschap van Delfland)

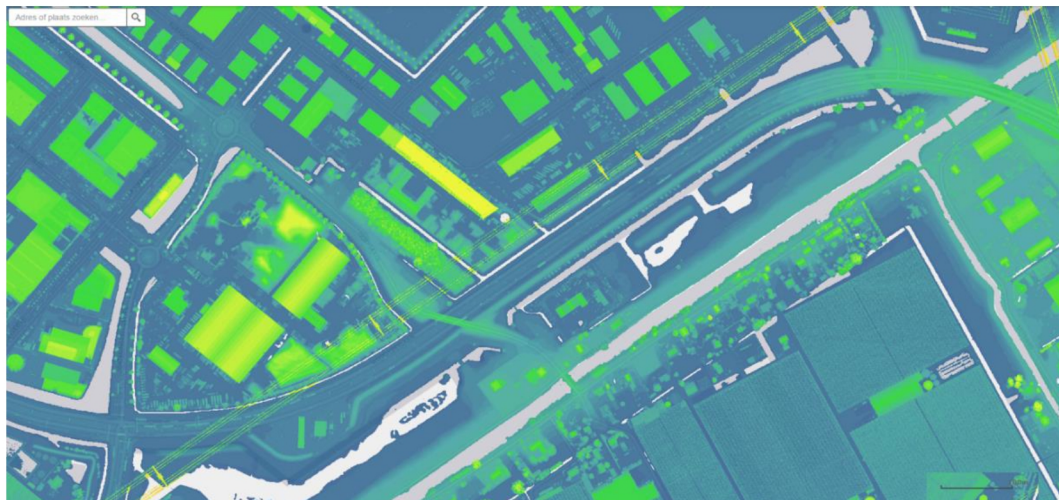
De Keur is een juridisch instrument van de waterbeheerder (Delfland) dat ervoor zorgt dat het watersysteem op orde blijft. De Keur legt onder andere vast welke bouwactiviteiten in de beschermingszone van waterlopen mogelijk zijn.

3.5.2 Verkennend onderzoek

3.5.2.1 Huidige en referentiesituatie

Maaiveldhoogte

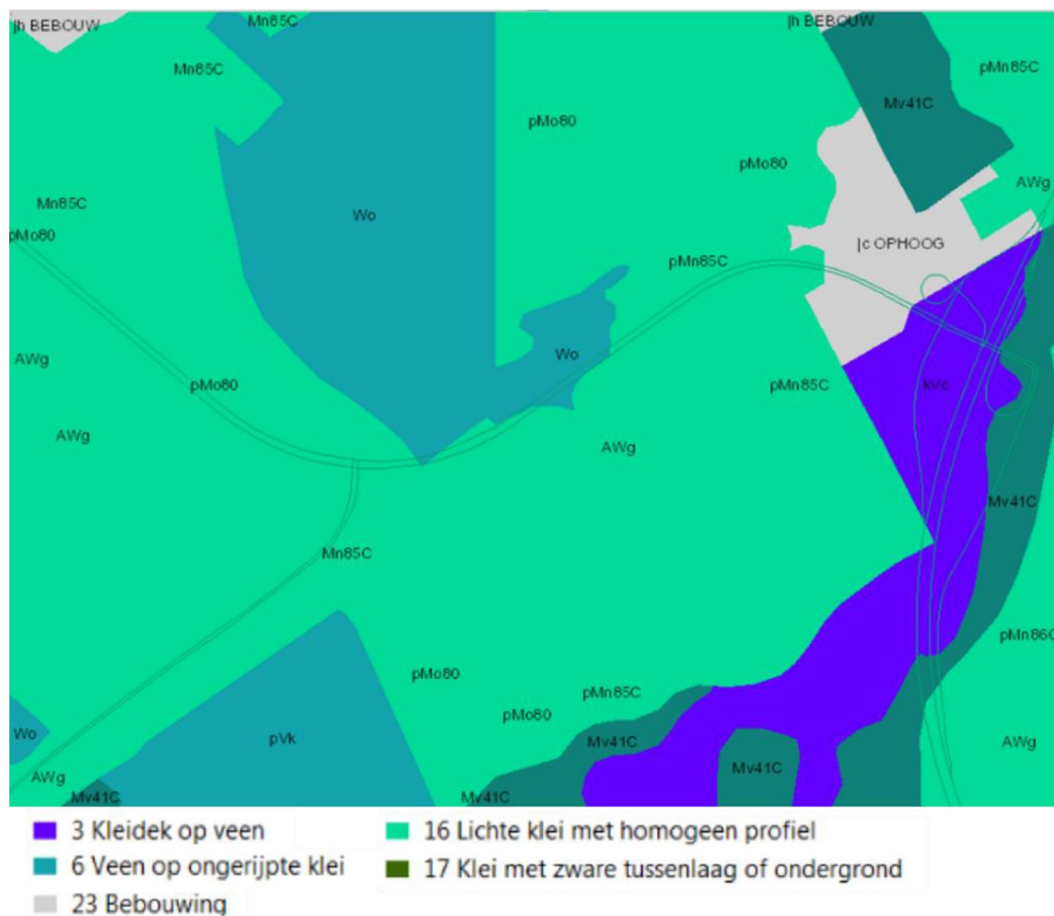
Het plangebied heeft een maaiveldhoogte tussen NAP – 4,0 m en NAP + 2,0 m. De maaiveldhoogte is afgeleid uit het algemeen hoogtebestand van Nederland (AHN3). Binnen het plangebied komt voornamelijk klei voor. De verschillende boringen laten klei in de bovenste zes meter zien, afgewisseld door een zandbaan of dunne lagen veen. De diepteligging en dikte van de veen- en/of zandlagen verschilt per locatie. Onderstaande figuur geeft de maaiveldhoogte in het plangebied weer.



Figuur 3-8: Maaiveldhoogteligging vanuit AHN3 (bron: ahn.nl).

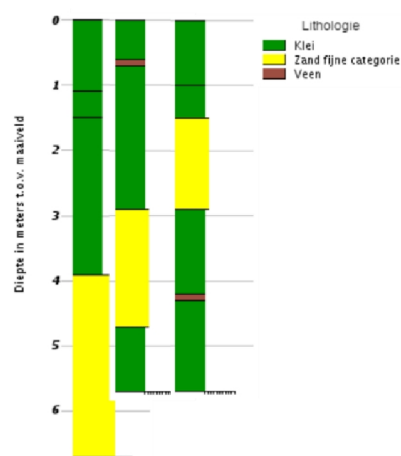
Bodemopbouw

Voor de regionale bodemopbouw is het Bodemkundig Informatie Systeem (BIS) geraadpleegd en weergegeven in onderstaande figuur. Binnen het plangebied komt voornamelijk klei voor.



Figuur 3-9: Bodemopbouw plangebied (bron: Bodemdata.nl).

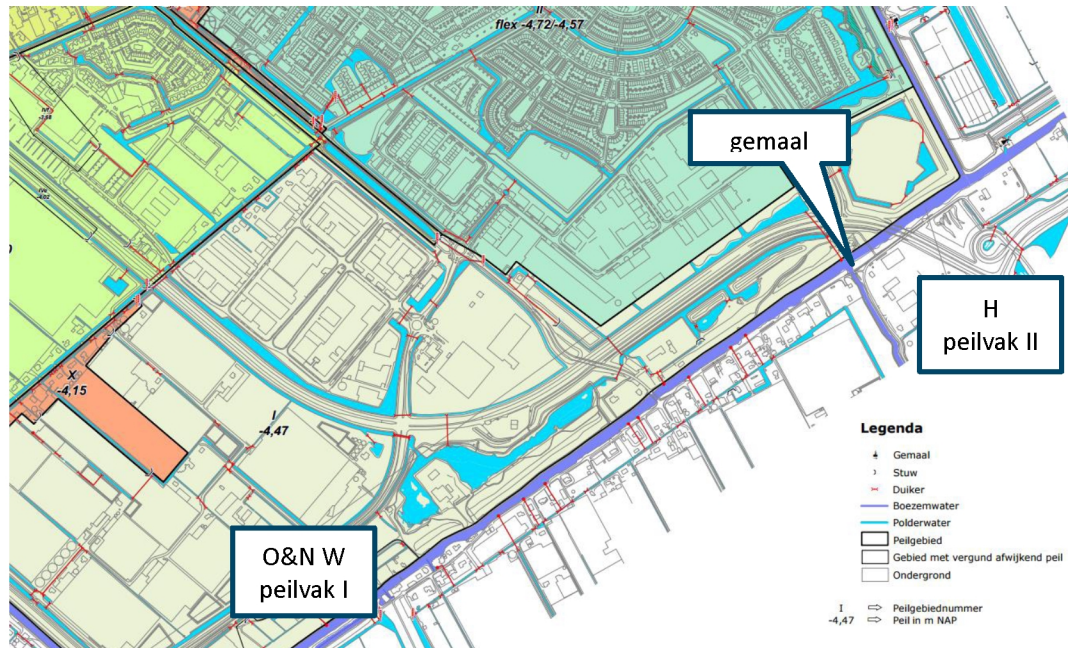
Om een nauwkeuriger beeld te krijgen van de bodemopbouw ter plaatse is, zijn in Figuur 3-10 boorbeschrijvingen weergegeven (bron: DINOLoket). De verschillende boringen laten klei in de bovenste zes meter zien, afgewisseld door een zandbaan of dunne lagen veen. De diepteligging en dikte van de veen- en/of zandlagen verschilt per locatie.



Figuur 3-10: Boringen in het plangebied, ten westen, ter hoogte van de dorpskade en ten oosten (bron: DINOLoket, boring B37B3073, B37E2949 en B37E2950).

Oppervlaktewater

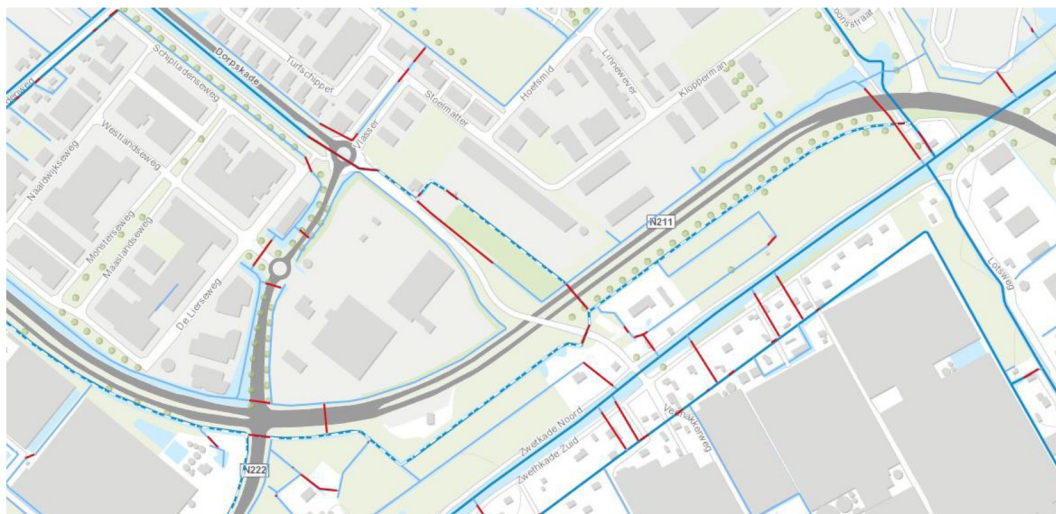
Het grootste deel van het projectplan ligt in peilvak I van de Oud- en Nieuw Wateringveldse polder (Figuur 3-11). Het waterpeil van dit peilvak is NAP -4,47 m. De afvoer van dit peilvak is naar het gemaal bij de Zweth, oostelijk in het plangebied. De Zweth maakt deel uit van de boezem van Delfland. Het waterpeil is hier is NAP -0,43 m. De N211 kruist de Zweth middels een brug. Oostelijk van de Zweth wordt nog een deel van de N211 verbreed. Dit deel ligt in peilvak II van de Harnaschpolder. Het waterpeil hier is NAP -2,85 m.



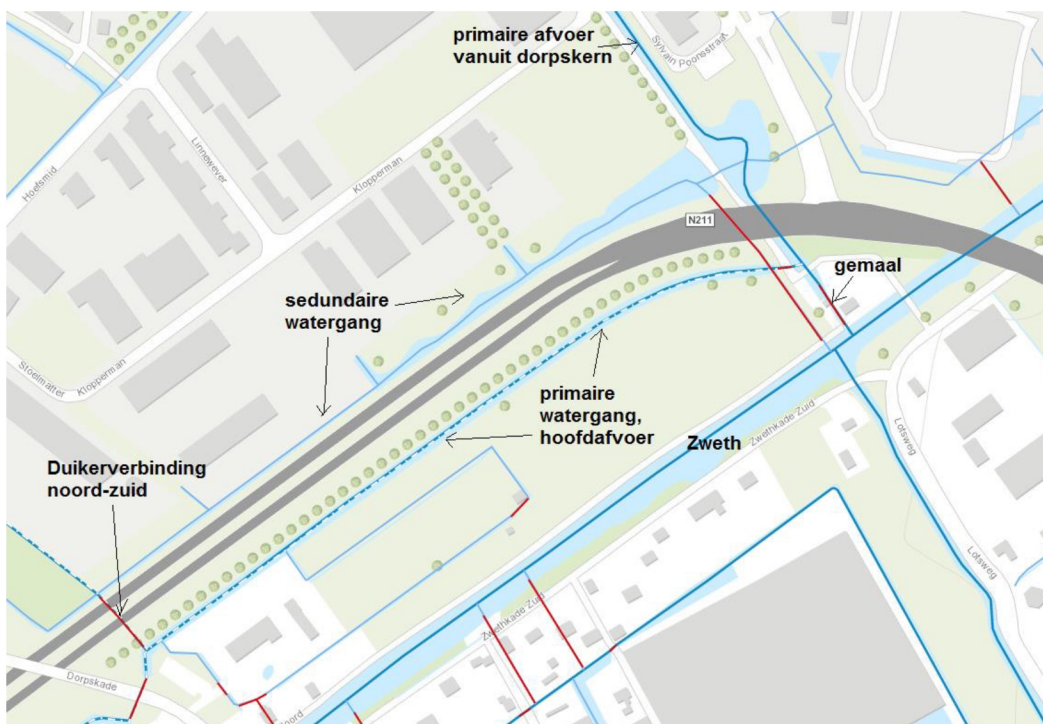
Figuur 3-11: Peilbesluit plangebied (bron: Delfland).

In de legger van Delfland zijn de wateren zichtbaar en afgebeeld (figuur 5 – 7). Ten zuiden, parallel aan de N211 ligt een primaire watergang. Dit is de hoofdafvoer van een groot deel van deze polder. Deze watergang kruist de N222 door middel van twee duikers. In het oosten, nabij de kruising van de N211 met de Laan van Wateringse Veld, wordt het water door middel van een gemaal naar de Zweth gepompt. Ten noorden van de N211 loopt evenwijdig aan de N211 een secundaire watergang. Deze is nabij de kruising met de N222 en bij de Dorpskade verbonden met de primaire watergang zuidelijk van de N211. De secundaire watergang komt noordelijk van de N211 nabij de kruising met de Laan van Wateringse Veld uit op een primaire watergang die vanuit de dorpskern naar het gemaal stroomt (Figuur 3-13).

De primaire watergangen zijn in onderhoud van Hoogheemraadschap van Delfland. De secundaire watergang parallel aan de N211 is in onderhoud van Rijkswaterstaat. De kleine aftakkingen van de secundaire watergang zijn in onderhoud van de eigenaren van de aangrenzende percelen of gemeente Westland (watergang parallel aan de Dorpskade).



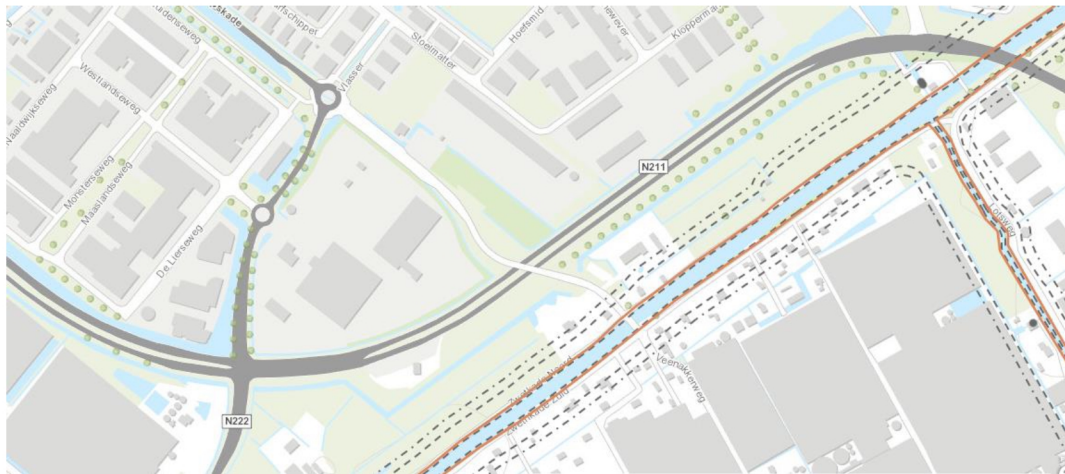
Figuur 3-12 Legger van de wateren rondom de N211 (bron: HHD Delfland)



Figuur 3-13: Detail van legger in het oostelijke deel van de N211 (bron: Delfland).

Waterkering

Ten zuiden van het plangebied is een regionale kering aanwezig. Dit is de Zwetkade-Noord en -Zuid die parallel lopen aan de Zweth. Ter bescherming van de regionale waterkering is er een kern- en beschermingszone aanwezig. Deze is respectievelijk 50 meter en 20 meter breed en is weergegeven in bovenstaande figuur. De kern- en beschermingszone van de Zwethkade zijn weergegeven in .



Figuur 3-14: Kering en beschermingszone van de Zwethkade

Riolering

De N211 is niet aangesloten op riolering. De afwatering van de rijbanen van de N211 gaat via de berm door de lichte dwarshelling van de wegen. Dit betekent dat het hemelwater van het wegdek naar de berm stroomt. In de berm infiltreert het water of stroomt het af naar een bermsloot.

3.5.2.2 Effecten

Waterstructuur

Bij de voorgenomen ontwikkeling zijn een aantal aspecten van belang:

- De waterstructuur moet zo aangepast worden dat deze goed blijft functioneren; Dit houdt in dat watergangen de huidige afvoer naar het gemaal nog steeds goed kunnen verwerken. Een versmalling van deze watergangen is dus niet toegestaan. Duikers moeten ook voldoende afmeting hebben voor de benodigde afvoercapaciteit. Verder zijn doodlopende watergangen ongewenst in verband met de vaak slechtere waterkwaliteit.
- Waar water gedempt wordt, moet dit volledig gecompenseerd worden alvorens de demping plaats vindt;
- Een toename van verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door een extra hoeveelheid oppervlaktewater of door in overleg met Delfland een ander soort maatregelen te realiseren, zoals de aanleg van droge berging (wadi's).

Na de verbreding van de N211 is het van belang dat de waterstructuur goed blijft functioneren. De duikers die onderdeel zijn van de primaire watergangen, moeten passeerbaar zijn voor onderhoudswerkzaamheden. Deze duikers zijn opgenomen in het Voorlopig Ontwerp.

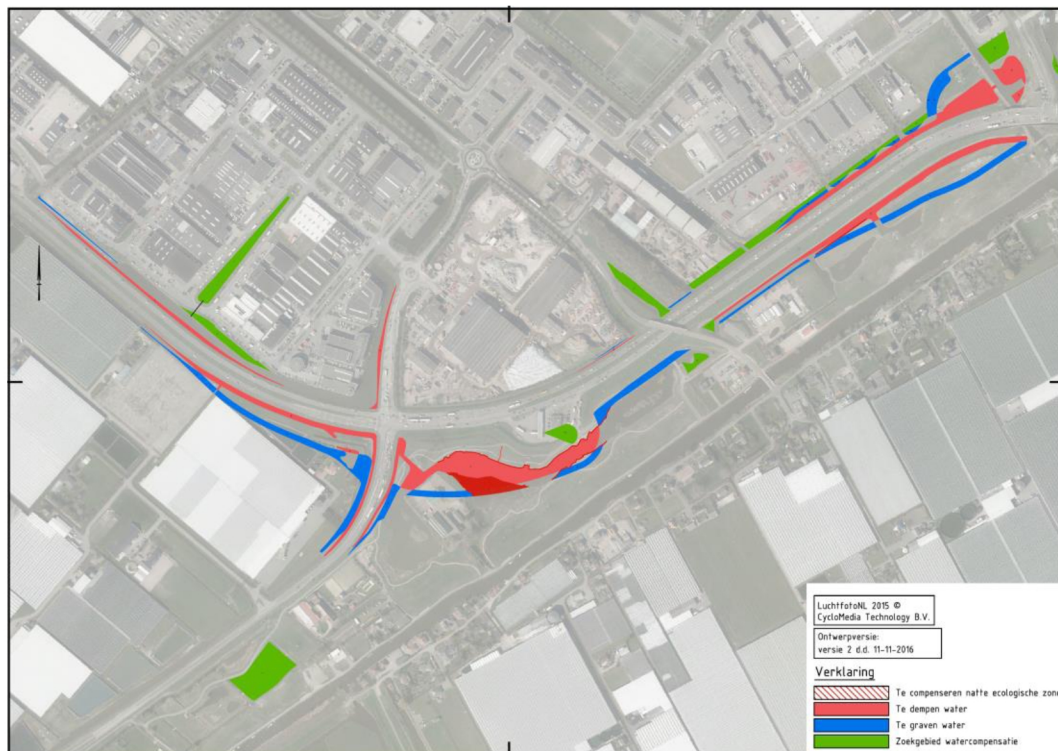
Berekening waterberging

Waterberging bestaat uit twee componenten:

1. het compenseren van te dempen water en
2. extra oppervlaktewater voor berging van water afkomstig van nieuw verhard oppervlak.

Door de verbreding van de N211 en de verplaatsing van het tankstation wordt in totaal 29.545 m² wateroppervlak gedempt. Het te dempen wateroppervlak is met een roze kleur aangegeven in Figuur 3-15. Dempen betekent graven, dus er dient 29.545 m² wateroppervlak gecreëerd te worden om het te dempen wateroppervlak te compenseren.

Daarnaast is er ook sprake van een toename in (weg)verharding en wordt op sommige locaties ook verharding verwijderd. In het ontwerp wordt 27242 m² verharding ten noorden van de Zweth en 1665 m² verharding aangebracht bij de Zwethbrug. Ten zuiden van de Zweth wordt 76 m² verharding verwijderd. Dit komt neer op een totale extra verharding van 28.831 m² (27242 + 1665 – 76 = 28.831 m²).



Figuur 3-15 Te dempen (roze) en te graven (blauw) wateroppervlak, te compenseren natte ecologische zone (donkerrood) en de zoekgebieden voor watercompensatie (groen)

Door middel van de Watersleutel (Hoogheemraadschap van Delfland), is berekend hoeveel wateroppervlak er gegraven moet worden ter compensatie van de extra verharding. Het totale wateroppervlak ter compensatie van verharding komt neer op 28.009 m². De compensatieopgave die hieruit volgt is circa 5.300 m². Hieruit blijkt dat er nog (35.845) m² water gerealiseerd moet worden (tabel Tabel 3-2).

Tabel 3-2: Berekening watercompensatie

	Oppervlak in m ²	Compensatie in m ²
Te dempen wateroppervlak	29.545	29.545
Toename verharding	28.009	Circa 5.300
Totaal te compenseren		35.845
Te graven wateroppervlak in het ontwerp		16.958
Zoekgebieden watercompensatie		17.667
Totaal		34.625

Er zijn verschillende locaties in de nabijheid geschikt voor watercompensatie. Deze locaties liggen direct naast de weg of op korte afstand. Daarnaast is de groenstrook tussen de Monsterseweg en

Maaslandseweg een mogelijke locatie voor watercompensatie (Figuur 3-15). Op de locaties van de zoekgebieden maakt het vigerende bestemmingsplan het reeds mogelijk om hier water toe te voegen.

De exacte locaties voor watercompensatie worden in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland nog nader bepaald. Het perspectief is dat aan de eisen van het Hoogheemraadschap van Delfland wordt voldaan.

Natuurvriendelijke oevers

De Zwethzone, tussen de N211 en de Zweth, is een groene en waterrijke zone. Hier zijn verschillende natuurvriendelijke oevers (nvo's) aanwezig. Een deel van deze oevers wordt door Delfland beheerd. Delfland heeft aangegeven dat de positieve effecten die deze oevers hebben op de ecologie, de waterkwaliteit en de beleving van het plangebied niet af mogen nemen. Dit houdt in dat bij het verwijderen van nvo's er een overeenkomstige oppervlakte aan nieuwe nvo's moet worden aangebracht. Deze moeten ook al ingericht zijn met riet en dergelijke, overeenkomstig de te verwijderen nvo's. Hiermee wordt voorkomen dat het meerdere jaren duurt voordat de werking van de nvo's weer is zoals in de huidige situatie.

Scheepvaart

De Zweth wordt voor recreatieve scheepvaart gebruikt. De brug over de Zweth moet daarom voldoende doorvaarthoogte en –breedte hebben. In de beschikbare beleidsdocumenten is een minimale doorvaarthoogte van 1,8 m aangegeven. Met de verschillende waterbeheerders (Delfland, gemeente Westland, provincie) is afgestemd dat deze hoogte als minimum moet worden gehanteerd. De doorvaartbreedte zal bij de aanpassingen niet kleiner worden dan de huidige situatie.

Waterkering

Globaal zuidelijk van de N211 loopt de Zweth. Aan weerszijden van de Zweth ligt een regionale waterkering (waterstaatswerk) met daarlangs een beschermingszone. Vrijwel alle voorgenomen werkzaamheden liggen buiten het waterstaatswerk en/of de beschermingszone.

In het oosten van het plangebied kruist de weg de Zweth middels een te verbreden brug. Bij de uitwerking van dit kunstwerk wordt rekening gehouden met de eisen van de waterkering ten aanzien van hoogte en stabiliteit, zodat de waterveiligheid gewaarborgd blijft. In de Harnaschpolder (oostelijk van de Zweth) kruist de weg momenteel een bestaande fiets-/langzaam verkeer route, die in de zone van het waterstaatswerk ligt. Deze route ligt gedeeltelijk verdiept. Vanwege de verbreding van het kunstwerk zal ook deze gedeeltelijk verdiepte route verlengd worden. Hierbij wordt eveneens rekening gehouden met de eisen van de waterkering.

Noordelijk / westelijk van de Zweth, juist westelijk van de brug van de N211 ligt het gemaal van de Oud- en Nieuw Wateringveldse polder. De belangrijkste afvoer van water naar dit gemaal loopt nu juist zuidelijk van de N211, tussen de weg en de beschermingszone van de waterkering. Bij de herinrichting moet de watergang mogelijk iets in zuidelijke richting worden verplaatst. De huidige insteek is dat deze watergang juist buiten de beschermingszone blijft. Indien dit niet volledig mogelijk blijkt, zal middels stabiliteitsberekeningen in overleg met Delfland worden onderbouwd dat de voorgenomen inrichting niet tot een aantasting van de waterkering leidt.

Het uiteindelijke ontwerp wordt door het Hoogheemraadschap van Delfland getoetst in een watervergunning.

Watervergunning

In de watervergunning moeten de volgende onderdelen worden aangevraagd:

- De te dempen watergangen voor het gehele plangebied.
- De te graven watergangen voor het gehele plangebied.
- De werkzaamheden op de waterkeringen.
- De werkzaamheden in de beschermingszone van de waterkeringen.
- De aan te passen of te verwijderen duikers.
- De te realiseren of onderhouden bruggen.
- De te realiseren tunnels.

De watergraving dient aangevraagd te worden, in het kader van de Waterwet, bij Hoogheemraadschap Delfland.

3.5.2.3 Maatregelen

Voor zover sprake is van primaire watergangen worden deze in het bestemmingsplan specifiek bestemd. Watercompensatie is mogelijk binnen alle bestemmingen. Ook voor het gedeelte van de Zwethzone dat niet in dit bestemmingsplan is opgenomen.

Verder krijgen waterkeringen de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering zodat de bescherming juridisch-planologisch is verankerd.

In de m.e.r.-beoordeling plus zijn naast bovenstaande wettelijke maatregelen optimaliserende maatregelen geïnventariseerd die de een positief effect kunnen hebben op de waterhuishouding. Deze maatregelen hebben betrekking op de verdere uitwerking van het wegontwerp.

Het aspect 'Water' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.6 Bodem

3.6.1 Wettelijk kader

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

3.6.2 Bodemparagraaf

Ter plaatse van de N211 Wippolderlaan te Wateringen is in mei en juni 2016 een historisch bodemonderzoek⁹ uitgevoerd (Bijlage II Historisch bodemonderzoek).

De verzamelde informatie geeft aanwijzingen voor de aanwezigheid van (voormalige) bodembedreigende activiteiten op het onderzoeksterrein. Ter plaatse van en/of nabij de onderzoekslocatie zijn enkele stortplaatsen aanwezig geweest en is een tankstation gelegen.

⁹ Antea Group (2016). Historisch bodemonderzoek N211 te Wateringen, d.d. 3 juni 2016.

Tevens zijn watergangen langs de N211 aanwezig waarvan het slib verdacht is op het voorkomen van verhoogde gehalten aan metalen, PAK en bestrijdingsmiddelen vanwege de verkeersintensiteit en de in het verleden aanwezige kassen in het gebied. Daarnaast moet men bedacht zijn op het voorkomen van asbest in de grond en op het maaiveld in verband met de mogelijke toepassing van asbestverdachte materialen in (voormalige) bebouwing in het verleden, met name ten zuiden van de N211.

Op basis van het vooronderzoek zijn de in onderstaande tabel opgenomen deellocaties te onderscheiden.

Tabel 3-2: Overzicht deellocaties

Deellocatie	Hypothese	Onderzoek noodzakelijk (ja/nee)	Strategie ¹⁾	Bodemkwaliteitsklasse
A. Voormalige stortplaats Lotsweg	verdacht	Ja	VED-HE-NL	Nader te bepalen
B. Zwethkade Noord	verdacht	Nee	Gebruiksbeperking (leeflaag in stand houden)	Afdeklaag klasse Wonen, Ondergrond niet toepasbaar
C. Dorspkade	Verdacht	Nee	Gebruiksbeperking (leeflaag in stand houden)	Afdeklaag klasse Industrie, Ondergrond niet toepasbaar
D. BP De Zweth	Verdacht	Ja	VEP-OO/Eindsituatie onderzoek + nulsituatie onderzoek tpv nieuwe locatie	Nader te bepalen
E. overig terreindeel	onverdacht	Nee	-	Maximaal klasse Industrie
F. Te dempen watergangen	Verdacht	Ja	OLN	-

¹⁾ Toelichting gebruikte onderzoekstrategieën:

VEP-OO : Onderzoeksstrategie voor een verdachte locatie met één of meer ondergrondse opslagtanks

VED-HE-NL : Onderzoeksstrategie voor een verdachte niet-lijnvormige locatie, diffuse bodembelasting, heterogeen verdeelde verontreiniging op schaal van monsterneming

OLN : Onderzoeksstrategie voor overig water, lintvormig, normale onderzoeksinspanning

In het kader van het bestemmingsplan is geen aanvullend bodemonderzoek vereist, met betrekking tot het aspect bodem is de grond geschikt voor de beoogde bestemmingen. In het kader van de voorgenomen herinrichting (werkzaamheden) is echter wel verkennend (water)bodemonderzoek benodigd zijn voor bovengenoemde deellocaties A, D en F. Ook dient er rekening te worden gehouden met de nieuwe locatie van het tankstation. Ter plaatse moet voor de milieuvergunning een nul-situatie onderzoek worden uitgevoerd.

3.7 Natuur

3.7.1 Wettelijk kader

De natuurwet- en regelgeving kent twee sporen, namelijk een soortgericht spoor (Flora- en faunawet) en een gebiedsgericht spoor Natuurnetwerk Nederland (NNN) (voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) en Natuurbeschermingswet 1998. De Flora- en faunawet richt zich op de bescherming van soorten en de NNN en Natuurbeschermingswet 1998 op de bescherming van gebieden. Met de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 is de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving geïmplementeerd.

Beschermde soorten

Flora- en faunawet

Het doel van de Flora- en faunawet is het in stand houden van de inheemse flora en fauna. Vanuit deze wet is bij ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van de mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het projectgebied. De Flora- en faunawet gaat uit van het 'Nee, tenzij'-principe. Bepaalde handelingen, waaronder ruimtelijke ingrepen, waarbij beschermde soorten in het geding zijn, zijn slechts bij uitzondering en onder voorwaarden mogelijk.

Beschermde gebieden

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt en vastgelegd in de ruimtelijke verordening. Ruimtelijke plannen moeten hieraan worden getoetst. In of in de nabijheid van het NNN en Natuurbeschermingswetgebieden geldt het 'Nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als deze ontwikkelingen de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aantasten.

Natura 2000

Natura 2000-gebieden, Beschermde Natuurmonumenten en wetlands zijn beschermd via de Natuurbeschermingswet 1998 en hebben derhalve een wettelijke status. In of in de nabijheid van de Natuurbeschermingswetgebieden geldt het 'Nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als deze ontwikkelingen de natuurlijke waarden van het gebied direct of indirect aantasten.

Op 1 juli 2015 is de Natuurbeschermingswet 1998 gewijzigd in verband met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Het bijbehorende programma "programma aanpak stikstof" is tevens in werking getreden, waardoor de vergunningverlening in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor het aspect stikstof is vereenvoudigd.

3.7.2 Onderzoek

Beschermde soorten

Beschermde soorten zijn op basis van bureauonderzoek en op basis van verkennend terreinbezoek onderzocht. Daarnaast is het plangebied nader onderzocht op het voorkomen van (beschermde) flora, vleermuizen, vissen en kleine zoogdieren. Deze onderzoeken hebben, conform de meest recente soortenstandaarden en het meest recente vleermuizenprotocol (2013), verspreid over seizoenen (mei tot en met september) in 2016 plaats gevonden (zie ECO-Logisch, in concept). De resultaten zijn verwerkt in de natuurtoets¹⁰ en het nader onderzoek¹¹ (bijlage 1)

Beschermde gebieden

¹⁰ Antea Group (2016). Bestemmingsplanwijziging project N211 Wippolderlaan, d.d. 30 september 2016.

¹¹ E.C.O. Logisch (2016). Natuuronderzoek N211 Wateringen, d.d. 29 september 2016.

Beschermde gebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000 zijn op basis van bureauonderzoek en met behulp van stikstofberekeningen onderzocht.

3.7.2.1 Huidige en referentiesituatie

Beschermde soorten

Uit de natuurtoets en het nader onderzoek is gebleken dat enkele zwaarder beschermde soorten voor komen binnen het plangebied. Tevens biedt het plangebied broedgelegenheid aan een aantal algemeen voorkomende soorten broedvogels (zie tabel 3-3).

Tabel 3-3. Aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten in het plangebied.

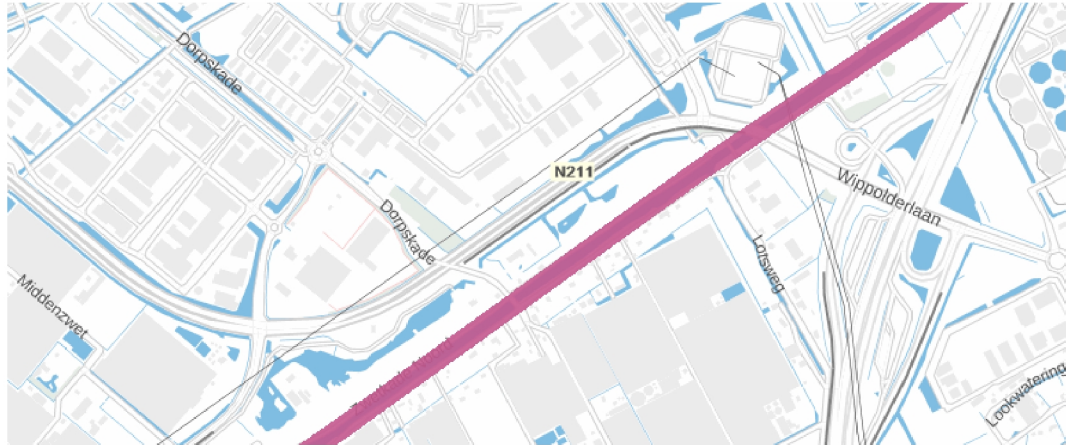
Soort	Beschermingsregime	Aanwezigheid	Toelichting
Algemene broedvogels	Tijdens het broedseizoen beschermd als nest in gebruik is	Mogelijk	Broedbiotoop aanwezig
Vleermuizen	Tabel 3 Flora- en faunawet en Bijlage IV Habitatrichtlijn	Ja	Geen vaste rust- en verblijfplaatsen aanwezig. Plangebied functioneert als niet essentieel foerageergebied en vliegroute. De Zweth vormt een essentiële vliegroute voor de meervleermuis.
Bittervoorn	Tabel 3 Flora- en faunawet	Ja	Aangetroffen in vrijwel alle wateren binnen het plangebied.
Kleine modderkuiper	Tabel 2 Flora- en faunawet	Ja	Aangetroffen in vrijwel alle wateren binnen het plangebied.
Rivierdonderpad	Tabel 2 Flora- en faunawet	Ja	Aangetroffen in het water ten noordoosten van de N211.

Beschermde gebieden

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

In de omgeving van de N211 is alleen De Zweth en haar oevers is in de Verordening Ruimte 2014 aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland) en als Ecologische verbinding. Op de provinciale interactieve kaart van de Ecologische Hoofdstructuur is de Zweth aangewezen als Ecologische verbinding, zie Figuur 3-16.

De wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN zijn vastgelegd in het natuurbeheerplan. Het betreft meestal de bij het gebied horende natuurdoelen en de daarbij horende abiotische conditie. In het natuurbeheerplan 2016 zijn geen beheertypes aangewezen voor dit deel van de Zweth. In de ambitiekaart behorende bij het natuurbeheerplan 2016 is de Zweth door de provincie voor een groot deel aangewezen voor de ambitie 'nog om te vormen naar natuur'.



Figuur 3-16: Ligging Ecologische Verbindingszone (Natuurnetwerk Nederland)

Natura 2000

Het plangebied is niet binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied gelegen. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is het duingebied "Solleveld & Kapittelduinen". Dit gebied bevindt zich op een afstand van circa 6 kilometer ten (noord)westen van het plangebied (zie Figuur 3-17).



Figuur 3-17: Ligging Natura 2000-gebied

3.7.2.2 Effecten

Beschermde soorten

In deze paragraaf zijn alleen de soorten opgenomen die in het gebied zijn aangetroffen.

Vogels

Door de geplande werkzaamheden wordt (beperkt) negatief effect verwacht door verlies van een beperkte oppervlakte aan aanwezig leef- en broedgebied voor algemene broedvogels (het voorkomen van jaarrond beschermde vogelnesten kan worden uitgesloten).

Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Flora- en faunawet. Met de meeste broedvogels die in het plangebied kunnen voorkomen, kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door werkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli) en indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde.

Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken dan dient het plangebied vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden voor (broed)vogels. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient voorafgaand aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecooloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied of de directe omgeving wordt het plangebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden tot nadat het nest niet meer in gebruik is.

Zoogdieren

Vleermuizen

Alle vleermuissoorten (inclusief hun verblijfplaatsen, essentiële vliegroutes en foerageergebieden) zijn beschermd onder de Flora- en faunawet (tabel 3) en staan vermeld op Bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn. De Zweth vormt een essentiële vliegroute van de meervleermuis. Door het stellen van randvoorwaarden aan het ontwerp en uitvoering wordt verstoring van de vliegroute voorkomen.

Vissen

Door aanpassingen aan waterpartijen wordt het leefgebied van de beschermde vissoorten (kleine modderkruiper, rivierdonderpad en bittervoorn) aangetast.

Bittervoorn

De bittervoorn is zwaar beschermd en staat vermeld op tabel 3 van de Flora- en faunawet. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling gaat leefgebied van de soort verloren. Voor de werkzaamheden dient een ontheffing aangevraagd te worden bij het bevoegd gezag Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Deze dient aangevraagd te worden aangezien door de werkzaamheden voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen verstoord/aangetast worden. Door deze werkzaamheden wordt het in artikel 11 van de Flora- en faunawet neergelegde verboden op het verstoren en aantasten van de vaste rust- of verblijfplaatsen overtreden, zodat voor die werkzaamheden een ontheffing is vereist.

In oktober 2016 wordt een ontheffing aangevraagd voor de vernietiging van leefgebied van de bittervoorn. Om de ontheffing te verkrijgen dient aangetoond te worden dat geen afbreuk wordt gedaan aan de staat van instandhouding van de soort. In het kader van de ontheffing dient daarom, voorafgaand aan de vernietiging van bestaand leefgebied, nieuw leefgebied gerealiseerd te worden zodat geen afbreuk wordt gedaan aan de staat van instandhouding van de soort. In het kader van de Waterwet is het noodzakelijk een verlies aan wateroppervlakte te compenseren (binnen het bestaande watersysteem). Tevens dient een meervoud aan wateroppervlakte gecompenseerd te worden als gevolg van een toename in verharding. Hiermee is geborgd dat voldoende ruimte beschikbaar is voor de compensatie van leefgebied voor de bittervoorn. Met de inrichting van de wateren dient rekening te worden gehouden met de eisen die de bittervoorn stelt

aan zijn leefomgeving. Ook dient rekening te worden gehouden met de soort tijdens de realisatiefase. Aannemelijk is dat de ontheffing verleend wordt.

Kleine modderkuiper en rivierdonderpad

De kleine modderkuiper en rivierdonderpad staan vermeld op tabel 2 van de Flora- en faunawet. Door te werken conform een door het Ministerie goedgekeurde gedragscode (Provinciale Infrastructuur II) geldt een vrijstelling van de ontheffingsplicht voor deze soorten. Door te werken conform de gedragscode worden negatieve effecten voorkomen.

Flora

Door de geplande werkzaamheden wordt (beperkt) negatief effect verwacht door verlies van groeiplaatsen van de grote kaardbol. Voor de tijdelijke aantasting van het groeiplaatsen van soorten van tabel 1 geldt een vrijstelling. Er hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet aan gevraagd te worden, maar de zorgplicht moet wel nagekomen worden. Deze zorgplicht houdt in dat planten niet onnodig vernield mogen worden. Dit betekent dat handelingen (of het nalaten hiervan) waarvan men weet, of redelijkerwijs kan vermoeden, dat ze nadelig zijn voor planten niet mogen worden uitgevoerd. Wanneer dergelijke handelingen toch uitgevoerd moeten worden, moeten maatregelen, voor zover dit in redelijkheid kan, worden genomen om de nadelige gevolgen te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Het kan nodig zijn om soorten te verplaatsen.

Met deze werkwijze komt de gunstige staat van instandhouding van beschermde plantensoorten niet in gevaar als gevolg van de ruimtelijke inrichting.

Beschermde gebieden

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De Zweth, inclusief oevers, dat onder de N211 door loopt, is aangewezen als Ecologische verbinding (onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland). Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal de brug over de Zweth worden verbreed. Dit leidt niet tot planologisch ruimtebeslag binnen het NNN. Ook in de toekomstige situatie blijven het Zweth en haar oevers gehandhaafd. Vanuit de verbindende functie van deze zone die behouden dient te blijven, zijn randvoorwaarden geformuleerd voor de kruising met de Zwethzone die meegenomen zijn in het ontwerp (zie beschrijving bij de maatregelen). Daarmee is verzekerd dat de natuurlijke kenmerken en waarden van het NNN niet aangetast worden.

Natura 2000

Het plangebied bevindt zich op een afstand van minimaal 6 kilometer vanaf het Natura 2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen'. Hierdoor zijn effecten als gevolg van alle verstoringfactoren, met uitzondering van stikstof, uitgesloten.

Stikstof

Op 1 juli 2015 is de Natuurbeschermingswet 1998 gewijzigd in verband met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Het bijbehorende programma is tevens in werking getreden, waardoor de vergunningverlening in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor het aspect stikstof is vereenvoudigd.

De aanpassing van de N211 is aangemeld als prioritair project. Hierdoor is verzekerd dat voor het project zogenoemde 'ontwikkelruimte' beschikbaar is. Deze kan dan in de vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet worden toebedeeld aan het project.

Om deze vergunning aan te vragen is de stikstofdepositie van het project doorgerekend met het programma AERIUS Calculator (zie Antea Group, 2016). Op basis van deze berekening blijkt dat de

voorgenomen ontwikkeling leidt tot een bijdrage aan de stikstofdepositie op voor stikstofgevoelige habitattypen binnen het Natura 2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen' van minder dan 3,0 mol/ha/jaar in het rekenjaar 2021 (verwachte eerste jaar na openstelling van de weg). Dit past binnen de ontwikkelruimte die voor de N211 beschikbaar is. De Natuurbeschermingswet-vergunning is inmiddels aangevraagd.

Door voor het project aanspraak te maken op de ontwikkelingsruimte in het kader van de PAS kan derhalve uitgesloten worden dat het project leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en betreffende de instandhoudingsdoelen in gevaar komen. Omdat er al een passende beoordeling is uitgevoerd (bij de PAS) is een (nieuwe) passende beoordeling bij het planbesluit niet nodig (art. 19f, lid 3, Nbwet). Omdat er voor het planbesluit geen passende beoordeling hoeft te worden opgesteld geldt voor dit aspect ook geen m.e.r.-plicht op grond van art. 7.2a Wm.

3.7.2.3 Maatregelen

In deze paragraaf zijn alleen de mitigerende maatregelen opgenomen voor natuur: dit zijn de maatregelen die zijn vastgelegd met het bestemmingsplan. De optimaliserende maatregelen uit de m.e.r.-beoordeling Plus worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het integraal ontwerp en aan de aannemer.

Beschermde soorten

Meervleermuis

Om effecten op de functie van De Zweth als essentiële vliegroute voor de meervleermuis te voorkomen dienen maatregelen genomen te worden enerzijds in het ontwerp anderzijds in de uitvoering.

Ontwerp

De functionaliteit van De Zweth als vliegroute voor de meervleermuis dient geborgd te worden in het ontwerp. Dit houdt in dat de volgende randvoorwaarden worden opgenomen:

- Ruimte tussen het wateroppervlakte en de onderkant brug minimaal 1 meter;
- Geen (extra) verlichting op het kanaal (door (geluid)schermen te plaatsen langs de brug wordt verlichting tegen gegaan, tevens kan gebruik gemaakt worden van speciale gerichte, of vleermuisvriendelijke, armaturen).

Uitvoering

Tijdens de realisatiefase mag geen sprake zijn van verlichting van De Zweth tijdens de vleermuisactieve perioden. Tevens dient de onderdoorgang ook tijdens de realisatiefase geschikt te blijven voor de meervleermuis. De werkwijze dient te worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol.

Bittervoorn

Ontwerp

Aan de inrichting van de toekomstige wateren worden enkele randvoorwaarden gesteld om geschikt leefgebied te vormen voor de bittervoorn:

- Een goed ontwikkelde onderwatervegetatie of oevervegetatie;
- Diepere delen van minimaal 45 centimeter;
- Aanwezigheid van zoetwatermossels (bodems met dikke lagen modder/slib of harde klei zijn ongunstig voor de soort).

Deze randvoorwaarden worden opgenomen in het ontwerp.

Uitvoering

Tijdens de realisatiefase dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van de bittervoorn. Dit houdt in dat rekening wordt gehouden met de kwetsbare perioden van de soort. Tevens worden voorwaarden gesteld aan de werkwijze (en het te gebruiken materieel).

Kleine modderkuiper en rivierdonderpad

Werken conform de gedragscode houdt in dat rekening wordt gehouden met de kwetsbare perioden van de kleine modderkuiper en rivierdonderpad. Tevens worden voorwaarden gesteld aan de werkwijze (en het te gebruiken materieel). De werkwijze dient vastgelegd te worden in een ecologisch werkprotocol.

Beschermde gebieden

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Vanuit Natura 2000-gebied zijn geen extra maatregelen nodig, buiten de reguliere PAS-maatregelen.

Natura 2000

De werkzaamheden aan de brug hebben mogelijk wel tijdelijke effecten op de Zweth en haar oevers. Ook komt als gevolg van de verbreding de brug mogelijk lager te liggen. De ruimte tussen de onderkant brug en de oevers zal afnemen van circa 160 centimeter naar circa 140 centimeter. Daarnaast kan de verbrede brug leiden tot een toename van verstoring door licht en geluid. Ook wordt de af te leggen afstand onder de brug groter bij de verbreding. Deze factoren kunnen leiden tot negatieve effecten op de functie van de Zweth als Ecologische verbinding omdat deze de verbindende functie kunnen beperken.

Om effecten op de functie van de Zweth als ecologische verbinding te voorkomen, is het van belang dat in de toekomstige situatie de oevers van het kanaal kunnen blijven functioneren als verbindingsszone. Hier dient in het ontwerp rekening te worden gehouden met de inrichting van de oevers. Het is onbekend voor welke doelsoorten de ecologische verbinding is aangewezen. In de huidige situatie is de onderdoorgang, op basis van de hoogte (< 2m), niet geschikt voor grof wild. De passage zal daarom voornamelijk dienst doen voor kleinere zoogdieren, vleermuizen, vissen, amfibieën en ongewervelden. Voor de toekomstige inrichting gelden de volgende uitgangspunten uit de leidraad faunavoorzieningen (MJPO, 2013) om de verbindende functie voor deze soortgroepen in stand te houden:

- Omdat onder een dergelijke lage en brede brug weinig lichtinval is, ontbreekt doorgaans vegetatie. Om de passage aantrekkelijk te maken dient geleiding te worden geplaatst in de vorm van een stobbenwal of grote zwerfkeien;
- Het gebruik van de onderdoorgang kan verder worden bevorderd door herinrichting van de omgeving. Naast de aanleg van geleidende elementen als een haag of houtwal vanuit het achterland naar de onderdoorgang valt te denken aan de aanleg van (drink) poelen en bosschages;
- Langs de weg moeten rasters (of geluidsschermen) worden aangebracht die goed aansluiten op en geleiden naar de voorziening.

Tevens is het van belang de verstoring afkomstig van de weg te minimaliseren. Om dit te bereiken dient de lichtuitstoot van de weg op het kanaal geminimaliseerd te worden. Dit kan worden bereikt door gebruik te maken van speciale armaturen en / of door het gericht plaatsen van verlichting. Ook kan aan de rand van de weg een (geluid)schermbord geplaatst worden. Daarnaast dient gebruik gemaakt te worden van geluidsarm asfalt.

Met inachtneming van de in deze paragraaf genoemde maatregelen vormt het aspect 'Natuur' geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In de m.e.r.-beoordeling plus zijn naast bovenstaande mitigerende maatregelen, ook optimaliserende maatregelen geïnventariseerd.

3.8 Archeologie, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit

3.8.1 Wettelijk kader

Verdrag van Malta en Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Het Verdrag van Malta is er op gericht het bodemarchief beter te beschermen. Het bodemarchief bestaat uit alle archeologische waarden die zich in de bodem bevinden. Deze archeologische waarden dienen op een integrale wijze beschermd te worden, waarbij de volgende drie principes gelden:

1. Tijdig rekening houden met eventuele aanwezigheid van archeologische waarden: Het is belangrijk dat bij de ruimtelijke inrichting van een gebied tijdig rekening gehouden wordt met mogelijk aanwezige archeologische resten. Daarom dient voorafgaand aan een nieuwe ontwikkeling onderzoek plaats te vinden naar archeologische waarden in de bodem van het plangebied. Hierdoor kunnen tijdig archeologievriendelijke alternatieven gezocht worden en wordt tevens een stukje onzekerheid tijdens de bouw van de ontwikkelingen weggenomen, doordat vooraf duidelijk is of er al dan niet archeologische resten in bodem te verwachten zijn.
2. Behoud in situ: Er wordt naar gestreefd archeologische waarden in de bodem te bewaren (behoud in situ). In de bodem blijven de resten immers goed geconserveerd.
3. Verstoorder betaalt: Degene die verantwoordelijk is voor het verstoren van de grond dient te betalen voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarden, wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

Dit verdrag is in 2007 vertaald naar de Nederlandse situatie middels de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz). Onder deze wet, een wijzigingswet die onder andere de Monumentenwet 1998 heeft gewijzigd, zijn de gemeenten de bevoegde overheid inzake archeologie geworden. Zij dienen het aspect archeologie onder meer te borgen in nieuwe bestemmingsplannen. Aangezien de gemeenten de bevoegde overheid zijn voor archeologie beschrijft onderstaande paragraaf per gemeente de conclusies van het verkennend onderzoek. Sinds 1 juli 2016 is de voorgaande wetgeving vervangen door de Erfgoedwet 2016. Anders dan enkele artikel-wijzigingen sluit de nieuwe wetgeving voor dit bestemmingsplan aan op het hiervoor geschetste beeld.

3.8.2 Onderzoek

3.8.2.1 Huidige en referentiesituatie

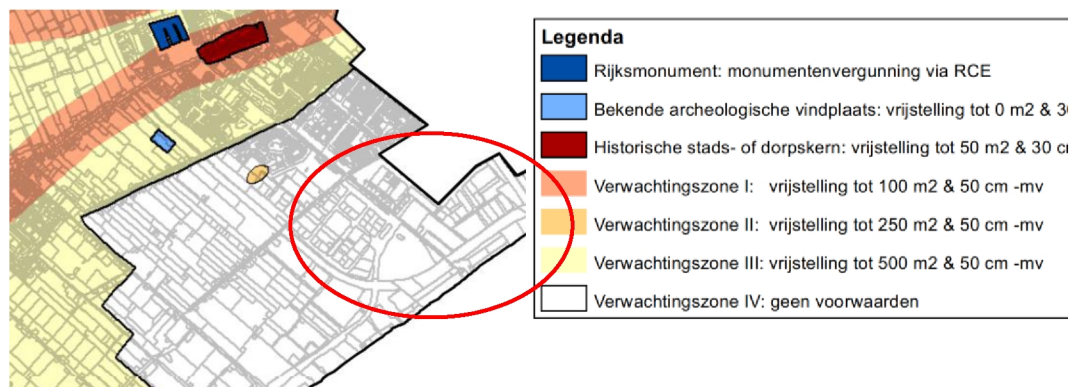
Archeologie

Omdat het bestemmingsplan twee afzonderlijke gemeentes beslaat die beiden een eigen archeologisch beleid hebben worden de bepalingen met betrekking tot deze gemeentes hier afzonderlijk besproken.

Gemeente Westland

Op de beleidskaart van de gemeente **Westland** (figuur 3-20) is het plangebied gelegen in verwachtingszone IV. Hiervoor gelden geen archeologische voorwaarden vanwege de zeer lage

archeologische verwachting. Het gebied waarin het plangebied was gelegen was namelijk een droogmakerij. Het oorspronkelijk aanwezige Hollandveen Laagpakket is afgegraven. Eventuele vindplaatsen die zich in en op dit veen bevonden zijn daardoor verdwenen. Er worden soms nog wel toevalsvondsten gedaan. Dit vondstmateriaal is echter secundair terecht gekomen op de kleiafzettingen onder het veen en zijn dus contextloos. Daarom is het niet zinvol om hier een archeologisch onderzoek uit te voeren. Voor dit gedeelte van het plangebied hoeft in het bestemmingsplan geen dubbelbestemming 'waarde archeologie' te worden opgenomen. De meldingsplicht van eventuele toevalsvondsten die tijdens de werkzaamheden worden gedaan blijft echter wel van kracht.

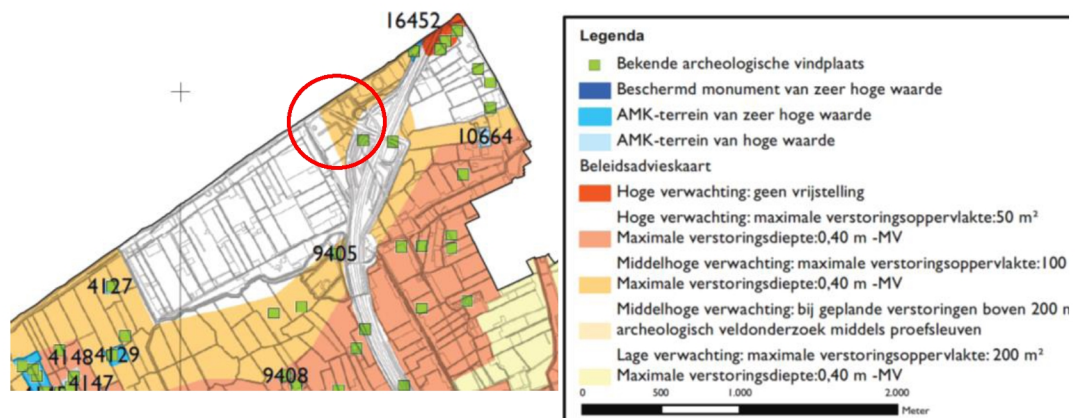


Figuur 3-18: Uitsnede beleidskaart Archeologie gemeente Westland. Projectgebied is ter plaatse van de rode cirkel

Gemeente Midden-Delfland

De beleidskaart van de gemeente **Midden-Delfland** (figuur 3-21) is gebaseerd op 5 periode specifieke verwachtingskaarten. Voor de periode vanaf de vroege prehistorie tot en met het begin van de late middeleeuwen geldt voor het gedeelte van het plangebied binnen de gemeente Midden-Delfland een lage archeologische verwachting. Voor de periode late middeleeuwen en nieuwe tijd geldt voor dat gedeelte een middelhoge archeologische verwachting. Op de beleidskaart is de hoogste verwachting overgenomen en geldt er dus een middelhoge archeologische verwachting voor het plangebied binnen de gemeente Midden-Delfland. Hierbij geldt een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstorende werkzaamheden met een oppervlakte van 100 m² of meer die de bodem dieper dan 40 cm beneden maaiveld zullen verstoren.

De reactie van de adviseur van het bevoegd gezag, Mevr. M. Kerkof van Erfgoed Delft en Omstreken, op de concept-rapportage van het archeologisch bureauonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van dit bestemmingsplan heeft echter aan het ligt gebracht dat er in 2012 ter hoogte van het plangebied een booronderzoek is uitgevoerd. Zij gaf aan dat dat onderzoek heeft uitgewezen dat de bodem ter hoogte van het plangebied tot circa 200 cm – mv is verstoord. De geplande werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de N211 zullen niet dieper reiken. Derhalve hoeft ook voor dit gedeelte van het plangebied in het bestemmingsplan geen dubbelbestemming 'waarde archeologie' te worden opgenomen. De meldingsplicht van eventuele toevalsvondsten die tijdens de werkzaamheden worden gedaan blijft echter wel van kracht.



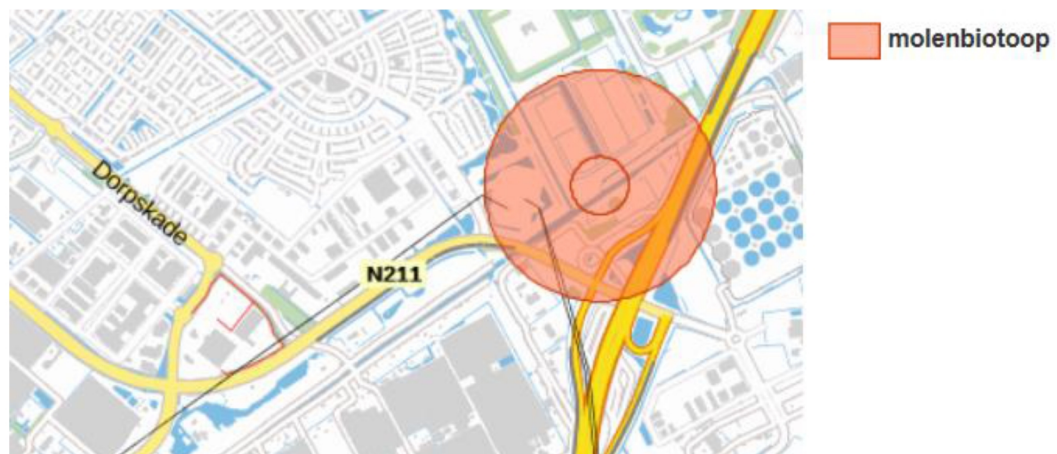
Figuur 3-19: Uitsnede beleidsadvieskaart gemeente Midden-Delfland. Plangebied is ter plaatse van de rode cirkel

Cultuurhistorie

Rond de N211 zijn enkele cultuurhistorische elementen aanwezig. Deze worden kort beschreven.

Molenbiotoop

Het plangebied overlapt met een molenbiotoop. De molen zelf staat in de gemeente Rijswijk. De molenbiotoop strekt tot in de gemeente Westland en de gemeente Midden-Delfland. De molenbiotoop heeft op basis van de Verordening Ruimte 2014 (provincie Zuid-Holland) een beschermde status vanwege de zeer hoge cultuurhistorische waarde.



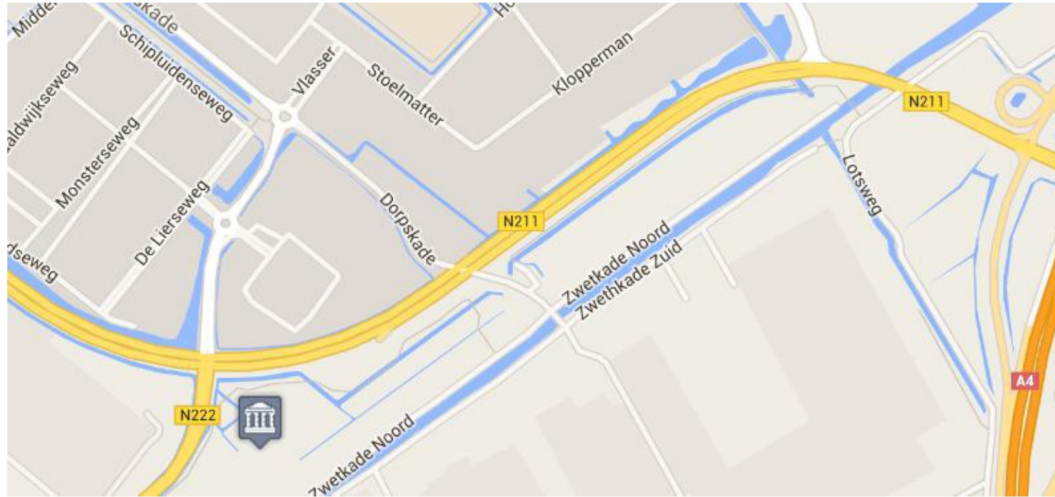
Figuur 3-20: Molenbiotoop, Verordening Ruimte 2014

Binnen de molenbiotoop gelden regels voor het oprichten van nieuwe bebouwing en beplanting. Het plangebied ligt op circa 270 meter afstand van de molen en heeft daarom te maken met de volgende hoogtebeperking voor bebouwing en beplanting: *“De maximale hoogte van bebouwing en beplanting mag niet meer dan 1/30ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek.”*

De bebouwing ter plaatse van het plangebied mag daarom niet hoger zijn dan 9 meter. De huidige weg ligt momenteel op 2,8 meter boven NAP (hoogste punt).

Gemeente Westland

De gemeente Westland heeft haar cultureel erfgoed aangegeven op de kaart 'Bij u in de buurt'. Nabij het plangebied ligt een gemeentelijk monument, de manege Zwethkade Noord.

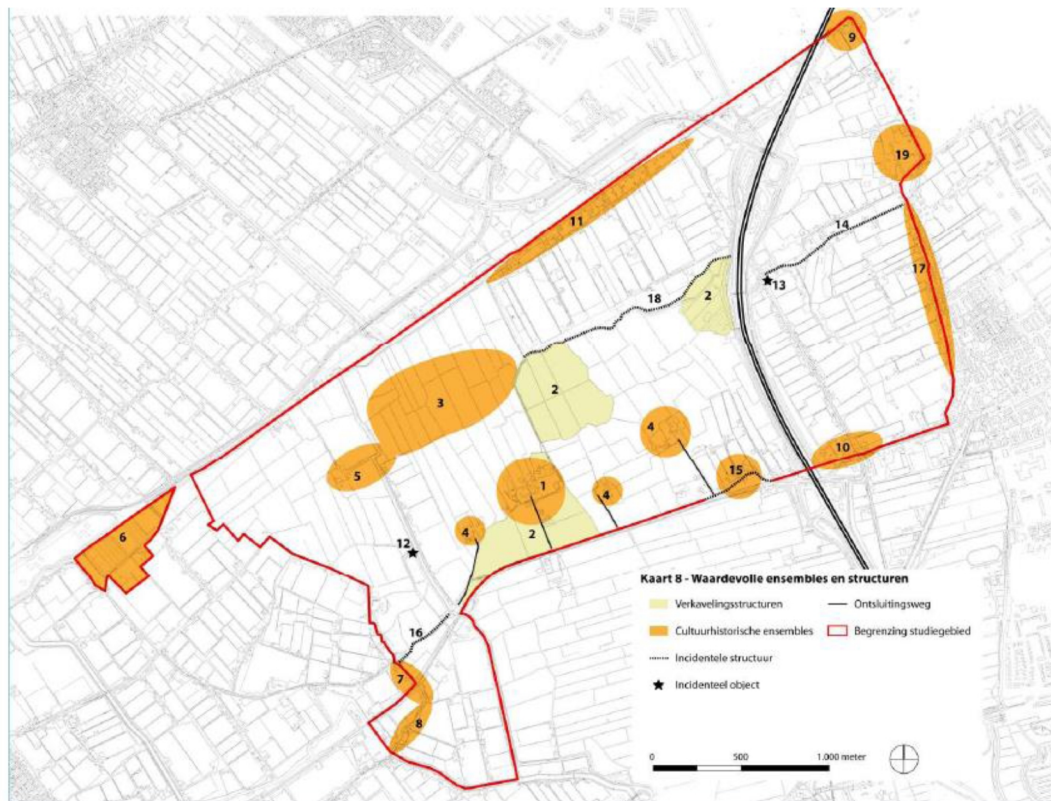


Figuur 3-21: cultuurhistorisch erfgoed gemeente Westland

Gemeente Midden-Delfland

De stichting 'Midden-Delfland is Mensenwerk' werkt aan de cultuurhistorische inventarisatie van de polders van het Midden-Delfland gebied. Per poldergebied heeft de stichting een inventarisatie gemaakt van cultuurhistorisch waardevolle elementen. Het plangebied maakt deel uit van de Harnaschpolder, een gebied dat bestaat uit veen dat gedeeltelijk is afgedekt met een laagje klei.

De stichting heeft allerlei cultuurhistorische aspecten van het gebied beschouwd, zoals de verkavelingsstructuur, bewoningsgeschiedenis en geologische situatie. Op basis daarvan heeft de stichting 19 topclusters van cultuurhistorische waarde aangewezen, zie Figuur 3-22. De dichtstbijzijnde bij het plangebied is nr. 11: Zwethkade Zuid. Kwaliteiten zijn de beleving van de Woudse droogmakerij, de Zweth en Vlietlandjes.



Figuur 3-22: topclusters cultuurhistorie Groeneveldse Polder, Woudse Polder, Harnasch Polder

Landschap

De Zwethzone is in de Verordening Ruimte op de kaart 'beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit' aangeduid als recreatiegebied met beschermingscategorie 2. De Verordening Ruimte stelt dat een bestemmingsplan niet mag voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling, tenzij het één van de uitzonderingscategorieën betreft. Eén van de categorieën is 'bovenlokale infrastructuur'. De N211 is een belangrijke provinciale weg en daarmee bovenlokale infrastructuur. In de Verordening worden voorwaarden gesteld aan projecten (zoals de reconstructie van de N211) om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen:

- Er moet sprake zijn van een integraal ontwerp, waarbij ook aandacht is besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied; de overgang naar de omgeving; de fasering in ruimte en tijd en relevante richtpunten van de kwaliteitskaart;
- Het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen. Dit kan zijn:
 - Duurzame sanering van leegstaande bebouwing, kassen en/of boom- en sierteelt;
 - Wegnemen van verharding
 - Toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen;

Voor gebieden met de aanduiding 'recreatiezone, beschermingscategorie 2' geldt de 'Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap'. Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan dat de aantasting van de Zwethzone mogelijk maakt, moet een compensatieplan ter goedkeuring worden aangeboden aan het college van Gedeputeerde Staten.

Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland stellen ieder jaar het 'Uitvoeringsprogramma Groen' vast. Onderdeel van het Uitvoeringsprogramma 'Groen' is het projectenpakket Recreatie om de Stad (RodS). RodS is gericht op de ontwikkeling van aantrekkelijk en toegankelijke groengebieden rond de grote steden. De Zwethzone is één van de RodS-projecten en inmiddels afgerond. In de Zwethzone, een gebied met een oppervlakte van 78 ha, zijn fiets- en wandelverbindingen aangelegd en extra groen en waterpartijen gerealiseerd.



Figuur 3-23: Uitsnede themakaart 'ruimtelijke kwaliteit' van de Verordening Ruimte

3.8.2.2 Effecten

Archeologie

Het project N211 leidt niet tot negatieve effecten voor archeologie in de gemeente Westland. Het gebied is vrijgesteld van archeologische waarden. In de gemeente Midden-Delfland is sprake van een middelhoge archeologische verwachting. Verkennend booronderzoek¹² heeft uitgewezen dat de bodem tot 200 meter diepte is verstoord en dat de geplande werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de N211 niet dieper reiken. Er is daarom geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk. Er is daarmee dubbelbestemming ook geen dubbelbestemming archeologie vereist.

Cultuurhistorie

Op de locatie waar de molenbiotop het plangebied overlapt wordt voldaan aan de hoogtebeperkingen. De aanpassingen van de N211 leiden niet tot aantasting van de cultuurhistorische waarden in de Harnaschpolder. Tot slot geldt dat de monumentale manage Zwethkade Noord niet wordt aangetast.

Landschap

De Zwethzone naast de N211 bestaat voornamelijk uit veelal grassen en enkele waterpartijen met als hoofdader De Zweth. Door de aanpassingen aan de N211 wordt het groene oppervlak iets

¹² Antea Group (2016). Bureauonderzoek Wippolderlaan / N211 te Wieringen (gem. Westland) en Den Hoorn (gem. Midden Delfland), d.d. 25 juli 2016.

kleiner. Ook de inpassing van geluidschermen heeft ruimte nodig. Dit negatieve effect kan wel beperkt worden door diverse maatregelen. Hierdoor kan het gebied ook een impuls krijgen.

3.8.2.3 Maatregelen

Archeologie

Het volledige plangebied is vrijgesteld van archeologische waarden. Er zijn geen mitigerende maatregelen nodig om de archeologische waarden veilig te stellen. Ook voor vrijgeven (delen van) plangebieden bestaat altijd de mogelijkheid dat er tijdens graafwerkzaamheden toch losse sporen en vondsten worden aangetroffen. Het betreft dan vaak kleine sporen of resten die niet door middel van een booronderzoek kunnen worden opgespoord.

Cultuurhistorie

Er zijn geen maatregelen nodig voor het aspect cultuurhistorie.

Landschap

De exacte invulling van de Zwethzone wordt niet geregeld in de bestemmingsplannen. De juiste plaats hiervoor is het Ontwerp. In samenspraak met de landschapsontwerpers en de omgeving (gebruikers) wordt naar een mogelijkheden voor herstel van de landschappelijke waarden gezocht die daarna door wordt uitgewerkt. De volgende aanknopingspunten/maatregelen zijn al geïnventariseerd: .

- Het recreatieve netwerk wordt deels aangetast maar is binnen de planuitwerking van het landschapsplan waarschijnlijk 1 op 1 te repareren. Dit is gericht op fiets- en wandelroutes.
- Daarnaast is contact gezocht met de MTB vereniging om een bijdrage te leveren voor hun netwerk door een route in de Zwethzone op te nemen binnen ons plangebied. Daarmee wordt ingezet op kwaliteitsverbetering.
- De Zwethzone biedt ruimte aan uitbreiding van recreatieve kwaliteiten. De wensen om meer te doen met het water (vismogelijkheden) is besproken met de gebruikers van de Zwethzone en hun ideeën worden meegenomen in het landschapsontwerp.
- De unieke waterranden met rietkragen worden 1 op 1 gecompenseerd in relatie tot het recreatieve gebruik. Uitwerking vindt plaats in het landschapsontwerp

Samengevat worden in de m.e.r.-beoordeling Plus (bijlage I) de volgende maatregelen aanbevolen voor de verdere uitwerking:

- *Vergroting biodiversiteit*
 - Natuurvriendelijke oevers
 - Ruimte voor diverse soorten (nieuwe) flora
- *Ruimte voor passende recreatie*
 - Toevoegen wandelpad
 - Recreatieve fietspad terugbrengen en verbeteren aansluiting op het recreatieve netwerk buiten het plangebied.
- *Versterken landschappelijke structuur*
 - Hiervoor wordt parallel aan de procedure van het bestemmingsplan een separaat traject doorlopen met de omgeving.
- *Zorgvuldige inpassing geluidschermen*
 - Geluidschermen zoveel mogelijk met natuurlijke materialen (aarden wallen)
 - Geluidschermen ingepast in de omgeving

De aspecten Archeologie, Cultuurhistorie en Landschap vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.9 Milieueffectrapportage

3.9.1 Uitleg werking Besluit m.e.r.

Bij veel projecten is het verplicht om aandacht te besteden aan m.e.r. Dit kan variëren van kleine projecten (enkele woningen) tot de grootste projecten (een nieuwe snelweg). Het meest bekend is de m.e.r.-procedure met een Milieueffectrapport (MER). Hierin worden alternatieven met elkaar vergeleken. Voor 'kleinere' projecten is een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht. Dit is een notitie waarin gekeken moet worden of een project leidt tot *mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen*.

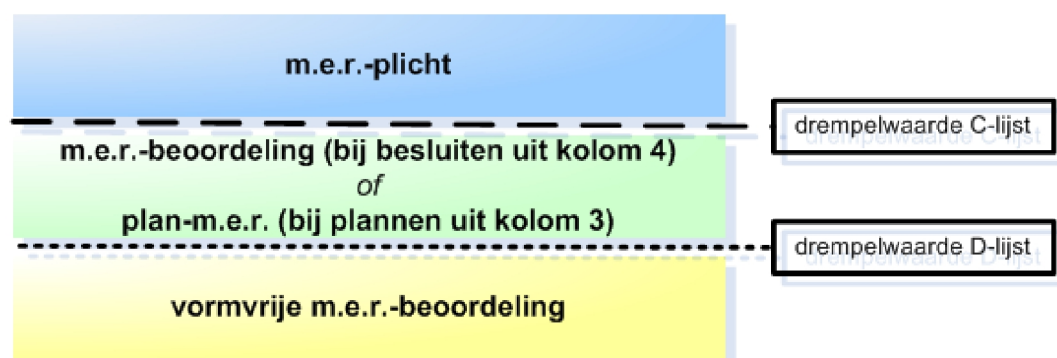
Tussen een MER en een vormvrije m.e.r.-beoordeling zit een m.e.r.-beoordeling. Ook hier moet de vraag: '*zijn er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen?*' beantwoord worden. Het is hierbij niet verplicht om alternatieven te onderzoeken. Het verschil met een vormvrije m.e.r.-beoordeling zit met name in de uitgebreidheid van onderzoek én dat in deze m.e.r.-beoordeling Plus ook bewust gekeken is naar bovenwettelijke maatregelen.

In het Besluit m.e.r. staan alle projecten waarbij aandacht voor m.e.r. moet zijn. Het Besluit m.e.r. bestaat twee onderdelen: bijlage C en bijlage D. In het Besluit m.e.r. zijn deze onderdelen C en D onderverdeeld in vier elementen:

- Activiteiten (beschrijving van de activiteit);
- Gevallen (drempelwaarden, bijvoorbeeld vierkante meters, aantal woningen, etc.);
- Plannen (de plannen die van toepassing zijn);
- Besluiten (de besluiten die van toepassing zijn).

In bijlage C van het Besluit m.e.r. zijn de activiteiten opgenomen waarbij de verplichting geldt om een milieueffectrapport op te stellen (m.e.r.-plicht). In bijlage D zijn de activiteiten en gevallen opgenomen waarbij een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Wanneer het gaat om een besluit moet het bevoegd gezag beoordelen of de betreffende activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Wanneer het gaat om een 'plan' als bedoeld in kolom 3 'plannen' geldt een directe verplichting tot het opstellen van een planMER.

Wanneer activiteiten onder de (indicatieve) drempelwaarde van onderdeel D liggen, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Deze werking van het Besluit m.e.r. is vereenvoudigd weergegeven in Figuur 3-24.



Figuur 3-24: Schematische weergave werking Besluit m.e.r.

De N211 is een autoweg. De aanpassing van een autoweg staat in bijlage D van het Besluit m.e.r.

Het plan voor de N211 is korter dan vijf kilometer. Formeel betekent dit dat er geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Vanwege eerdergenoemde redenen is toch gekozen voor een m.e.r.-beoordelingsprocedure.

Tabel 3-4 Uitsnede uit het Besluit m.e.r.

Nr.	Activiteit	Drempelwaarde
D	De wijziging of uitbreiding van een	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg
1.1	autosnelweg of autoweg.	met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

3.9.2 M.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit?

Voor de MIRT-verkenning Haaglanden is een planMER opgesteld. Voor de reconstructie van de N211 is geen MER nodig. De N211 valt niet onder bijlage C. De N211 valt onder de bepalingen van nummer D.2 van het Besluit m.e.r.. Dit betreft *'de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg'*. De drempelwaarde is een tracélengte van vijf kilometer of meer. Het plan voor de N211 is korter dan vijf kilometer. Er geldt daarmee geen formele m.e.r.-beoordelingsplicht.

3.9.3 M.e.r.-beoordeling +

De N211 ligt in een gebied met veel stedelijke voorzieningen. Om het gebied ook in de toekomst bereikbaar te houden voert de overheid in de regio Haaglanden meerdere projecten uit om de infrastructuur te verbeteren. Toename van de stedelijke druk in een gebied kan ten koste gaan van ruimtelijke kwaliteit en de leefomgeving. Om niet alleen te toetsen aan de wettelijke normen, maar juist ook te kijken naar maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit en een gezonde leefomgeving kunnen optimaliseren, is een m.e.r.-beoordeling *PLUS* uitgevoerd. Hierin is aandacht voor maatregelen die 'bovenwettelijk' zijn. Dit betreffen bijvoorbeeld maatregelen om lichthinder tegen te gaan of maatregelen ten behoeve van de natuurkwaliteiten of waterhuishouding.

Onderstaande tabel geeft de mitigerende en optimaliserende maatregelen weer die zijn geïnventariseerd en hoe deze worden geborgd. De volledige m.e.r.-beoordeling plus is toegevoegd in bijlage I.

Tabel 3-3: Tabel maatregelen m.e.r.-beoordeling plus.

	Mitigerende maatregelen	Optimaliserende maatregelen	Borging
Effecten op de leefomgeving			
Geluid	Geluidsschermen aan de noordzijde en zuidzijde van de Zwethkade (zie 4.2.4)	N.v.t.	Voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan
	Geluidreducerend asfalt op de N211	N.v.t.	Voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan
Luchtkwaliteit	N.v.t.	N.v.t.	

Licht	.	Schermen of aarden wallen Gebruik LED-verlichting en strooilichtarme armaturen Lampen VRI's gericht op de weg.	Voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan. Eisen aannemer.
Externe veiligheid	N.v.t.	N.v.t.	
Gezondheid	Zie maatregelen akoestiek, luchtkwaliteit en landschap.	N.v.t.	
Effecten op de ruimtelijke kwaliteit			
Water	- Waterberging in zoekzones - Dubbel-bestemming waterkeringen	Brede watergang aan de zuidkant van de N211	- Ontwerp - Bestemmingsplan
Natuur	- Ruimte tussen het wateroppervlakte en de onderkant brug minimaal 1 meter; - Geen (extra) verlichting op de Zweth - Tevens dient de onderdoorgang ook tijdens de realisatiefase geschikt te blijven voor de meervleermuis. - Randvoorwaarden oevers, geschikt leefgebied bittervoorn - Rekening houden met kwetsbare	- Uitbreiding natuurvriendelijke oevers en/of beplanting op harde oevers. - Voorkomen toename van (directe) belichting en geluidsbelasting op de Zwethzone. - Toevoegen van een stobbenpad onder de weg. - Plaatsen van faunarasters - Inzaaien geluidswallen met kruidenmengsel. - Visvriendelijke verbinding Zweth	- Ecologisch werkprotocol aannemer. - Ontwerp - Ecologisch werkprotocol.

	perioden soorten. • (Her)inrichting faunapassage en omgeving.		
Archeologie, cultuurhistorie en landschap	N.v.t.	• Extra beplanting • Verbetering aansluiting fietsverbindingen op recreatief netwerk buiten het plangebied.	• Ontwerp
Effecten tijdens de aanleg			
Tijdelijke activiteiten		• Zo snel mogelijk in weer in gebruik maken Zwethzone • Trillingsvrij werken	• Uitvoeringsfase

4 Juridische planbeschrijving

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop het voornemen dat in de voorgaande hoofdstukken beschreven is, vertaald is naar juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de regels over de toegelaten bestemmingen. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

4.1 Planvorm

4.1.1 *Wettelijk voorgeschreven standaardisering*

De regels en de verbeelding van dit bestemmingsplan zijn overeenkomstig de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen als gepubliceerd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (SVBP 2020) en als wettelijk voorgeschreven in de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 (Staatscourant 2012, nr. 14821, van 24 juli 2012).

Daarnaast zijn in de regels de standaardregels opgenomen als geboden in artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening. In een apart artikel zijn de bijzondere gebruiksverboden opgenomen voor alle bestemmingen, welke verboden aansluiten op het wettelijk verbod als neergelegd in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening.

Gemeente Midden-Delfland

Op het grondgebied van Midden-Delfland is een beperkte juridisch-planologische wijziging nodig voor de reconstructie van de N211. In het geldende bestemmingsplan Harnaschpolder-Noord kent het grootste gedeelte van de weg reeds de bestemming “Verkeer” met de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – 1’. Met deze aanduiding is geregeld dat maximaal 2 x 2 rijstroken zijn toegestaan.

De aangrenzende gronden zijn voorzien van de bestemming “Groen”. Binnen deze laatste bestemming kunnen ook bermen ten behoeve van de weg worden gerealiseerd.

Voor Midden-Delfland wordt de reconstructie van de N211 mogelijk met een partiele herziening van het geldende bestemmingsplan. Aan de bestaande regeling wordt een aanduiding toegevoegd die aanleg van een weg met 2 x 3 rijstroken mogelijk maakt (‘specifieke vorm van verkeer – 1’).

Gemeente Westland

Voor de gemeente Westland is een compleet nieuw bestemmingsplan opgesteld.

4.1.2 *Aanvulling en geoorloofde afwijking van de SVBP 2012*

De regels en verbeelding van dit bestemmingsplan zijn toegesneden op de specifieke behoefte aan planregulering voor het gegeven plangebied. In de hierna volgende paragrafen is de aan het bestemmingsplan eigen plansystematiek toegelicht voor zover die een aanvulling of een geoorloofde afwijking vormt van de SVBP 2012.

De regels zijn voorts weergegeven in de specifieke opmaak die eigen is aan het adviesbureau dat het plan heeft vervaardigd. Met deze opmaak wordt aangesloten op de juridische planvorming door dat bureau die in deze toelichting is weergegeven en gemotiveerd.

4.1.3 *Systematiek van de planregels*

Gebruiksregels

De doeleindenbeschrijving van de bestemming of de dubbelbestemming, waarvan opname in de regels is geboden in artikel 3.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening, is in de regels voor elke bestemming in eerste instantie vervat in het onderdeel "Bestemmingsomschrijving". Van het onderdeel "Specifieke gebruiksregels" wordt in de regels vooral gebruik gemaakt om regels te geven voor de onder de bestemming of dubbelbestemming vallende functieaanduidingen en bouwaanduidingen en andere aanduidingen.

In het onderdeel "Afwijken van de gebruiksregels" wordt alleen die afwijkingsbevoegdheid opgenomen die uitsluitend ziet op het gebruik. Zodra sprake is van het afwijken van de bouwregels - ook al vormt dat bouwen een (klein) onderdeel van het gebruik in ruime zin - wordt de bevoegdheid daartoe geplaatst in het onderdeel "Afwijken van de bouwregels".

Aanleggen of slopen

De aanlegregels of sloopregels zijn uitvoerig met het oog op een zorgvuldige verlening van de omgevingsvergunning daartoe, voor zover regels daarvoor niet reeds zijn voorzien in de Wet ruimtelijke ordening of het Besluit ruimtelijke ordening. De aanlegregels of sloopregels kennen de volgende onderverdeling:

- het aanlegverbod of sloopverbod zelf;
- de voorwaarden waaronder een omgevingsvergunning mag worden verleend en het inwinnen van deskundigenadvies;
- de specifieke aanlegverboden of sloopverboden met de daarop gegeven uitzonderingen.

Algemene gebruiksregels

In het artikel "Algemene gebruiksregels" zijn naast een verwijzing naar het algemene gebruiksverbod van artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, specifieke gebruiksverboden ter invulling van het algemene gebruiksverbod opgenomen. Daarin is onderscheid gemaakt tussen het verbod op het gebruik van gronden en het verbod op het gebruik van bouwwerken.

Overgangs- en slotregels

In het artikel "Slotregel" is de citeertitel opgenomen.

4.1.4 *Systematiek van de verbeelding*

De verbeelding is digitaal vorm gegeven overeenkomstig de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012. De digitale verbeelding en de andere onderdelen van de dataset hebben het volgende planidentificatie-nummer gekregen:

- [NL.IMRO.1783.OINN211WIPPLDNphp-ON01] voor het gedeelte van Westland;
- [NL.IMRO.1842.bp16H01-o01] voor het gedeelte van Midden-Delfland.

De dataset bestaat uit:

- het gml-bestand van de planverbeelding;
- het xml-geleideformulier;
- de onderliggende bestanden zoals ondergrond en overige topografische informatie;

- de pdf- en html-bestanden voor respectievelijk de verbeelding van plantoelichting en planregels.

4.2 Bestemmingsregeling

De bestaande functies in het plangebied die overeenkomstig de voorheen geldende bestemmingsplannen in dit plan zijn bestemd, zijn de volgende (in alfabetische volgorde van bestemming).

4.2.1 Bestemming "Agrarisch – Glastuinbouw"

De gronden met de bestemming Agrarisch – Glastuinbouw zijn bestemd voor bijbehorende erven van aangrenzende glastuinbouwbedrijven. Agrarische bebouwing is niet toegestaan.

4.2.2 Bestemming "Gemengd"

Deze bestemming is in het bestemmingsplan van Westland opgenomen voor het verkooppunt van motorbrandstoffen en het wegrestaurant met drive-ingelegenheid en bijbehorende voorzieningen (zoals parkeervoorzieningen) aan de N211. Het verkooppunt van motorbrandstoffen en het wegrestaurant komen tegelijkertijd en gelijkwaardig ten opzichte van elkaar voor in het bestemmingsvlak.

4.2.3 Bestemming "Groen"

Alle structurerende groenvoorzieningen hebben in beide bestemmingsplannen de bestemming "Groen".

4.2.4 Bestemming "Recreatie – Dagrecreatie"

Ter hoogte van de bestemming "Recreatie – Dagrecreatie" ligt de recreatiezone, de Zwethstrook. Deze gronden zijn overeenkomstig het aangrenzende bestemmingsplan "Zwethstrook" bestemd.

4.2.5 Bestemming "Verkeer"

Daar waar een weg een stroomfunctie heeft, is de weg in beide bestemmingsplannen bestemd als bestemming "Verkeer".

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' zijn wegen met ten hoogste 2x3 doorgaande rijstroken toegestaan. Opstelstroken, busstroken, voet- en fietspaden zijn tevens toegestaan. De wegas mag uitsluitend worden gerealiseerd ter plaats van de figuur 'as van de weg'.

4.2.6 Bestemming "Water"

De waterlopen zijn in beide bestemmingsplannen bestemd als "Water".

4.2.7 Dubbelbestemming "Leiding - Gas"

De zones van vijf meter aan weerszijde van de hartlijn van de aanwezige gasleidingen hebben in het bestemmingsplan voor Westland de dubbelbestemming "Leiding - Gas" gekregen. Het betreft

de zakelijk rechtstrook van de leiding. Ter plaatse van een afsluiterschema is de zone van vier meter aan weerszijde van het schema opgenomen. Aan deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning verbonden.

4.2.8 Dubbelbestemming "Leiding - Hoogspanningsverbinding"

De zones van 37 meter aan weerszijde van de hartlijn van de aanwezige hoogspanningsverbinding hebben in beide bestemmingsplannen de dubbelbestemming "Leiding – Hoogspanningsverbinding" gekregen. Het betreft de zakelijk rechtstrook van de verbinding. Aan deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning verbonden.

4.2.9 Dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering"

In het plangebied van beide bestemmingsplannen is een aantal waterkeringen aanwezig. De kern- en beschermzones van deze keringen zijn, conform de keur en legger van het hoogheemraadschap van Delfland beschermd door middel van de dubbelbestemming "Waterstaat- Waterkering". Aan deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning verbonden.

4.2.10 Gebiedsaanduiding "Specifieke vorm van verkeer tijdelijk werkterrein"

De gronden met de gebiedsaanduiding "tijdelijk werkterrein" zijn bedoeld voor het gebruik als werkterrein om de aanpassing van de N211 te realiseren.

4.2.11 Gebiedsaanduiding "Vrijwaringszone - Molenbiotoop"

De molenbiotoop van de Schaapweimolen in Rijswijk heeft in beide bestemmingsplannen de gebiedsaanduiding "Vrijwaringszone - Molenbiotoop" gekregen. Met de vrijwaringszone wordt de windvang van de molen beschermd. De planregels zien op het beschermen van de windvang van de molen in het geval dat binnen die zones wordt gebouwd of hoogopgaande beplanting wordt aangelegd.

4.2.12 Gebiedsaanduiding "Waterberging"

Ter hoogte van de aanduiding "Waterberging" is alleen waterberging en groen toegestaan ten behoeve de watercompensatieopgave van de N211.

5 Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk worden de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan toegelicht.

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 14 oktober 2015 door middel van een uitvoeringsbesluit besloten om een investeringskrediet beschikbaar te stellen van € 42.253.000 voor de capaciteitsvergroting N211 Wippolderlaan. De kosten voor de uitvoering van het project zijn vanuit deze reservering gedekt. Met dit plan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die exploitatieplanplichtig zijn.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Vooroverleg en inspraak

Het concept van het ontwerpbestemmingsplan is conform de gemeentelijke inspraakverordening van Westland ter inzage gelegd tussen 24 juni en 5 augustus 2016. De gemeente Midden-Delfland heeft zich bij deze procedure aangesloten. Iedereen heeft zijn reactie op het plan kunnen inbrengen. In totaal zijn 14 inspraakreacties ingediend. De beantwoording van de inspraakreacties staat in de reactienota (bijlage III).

Op 20 juni en 6 september 2016 zijn informatieavonden gehouden voor omwonenden en ondernemers uit de directe omgeving van het plangebied.

Parallel aan de periode van inspraak is het concept ontwerpbestemmingsplan conform artikel 3.1.1. Bro toegezonden aan betrokken instanties in het kader van vooroverleg. De vooroverlegreacties zijn tevens opgenomen in de reactienota (bijlage III).

5.2.2 Zienswijzen

Het definitieve ontwerpbestemmingsplan wordt na vrijgave door de colleges van Burgemeester en wethouders van zowel de gemeente Westland als Midden-Delfland voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kan iedereen een zienswijze inbrengen op het plan. Dit wordt kenbaar gemaakt in de gebruikelijke huis aan huis bladen en op de website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Bijlage I m.e.r.-beoordeling plus

Bijlage II Historisch bodemonderzoek

Bijlage III Reactienota

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 0162-487 000

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.