

# Toelichting

Plan: Aansluiting A15/N3  
 Status: vastgesteld  
 Plantype: bestemmingsplan  
 IMRO-idx: NL.IMRO.1927.BPA15N3N214ABS-VG01

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en doel

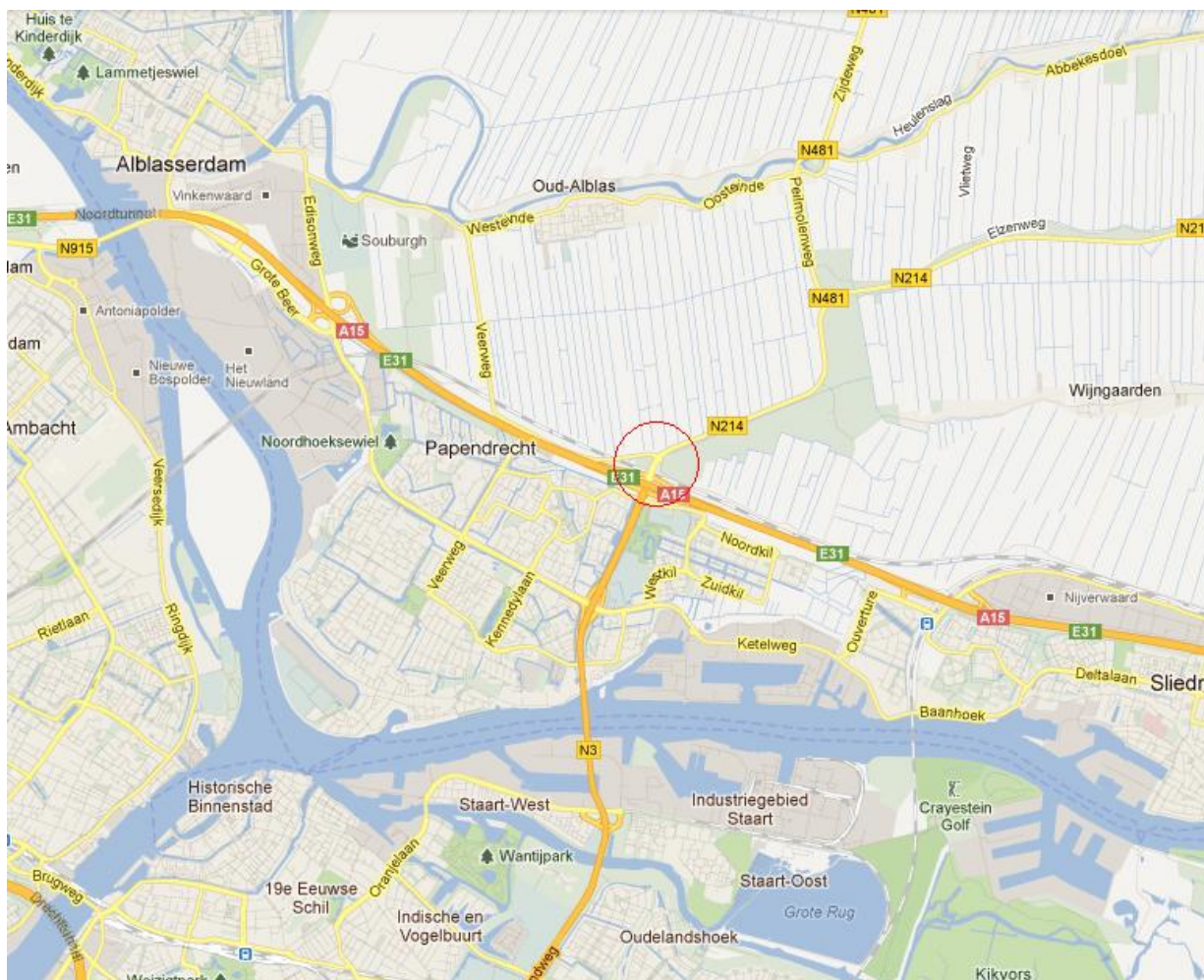
Ter hoogte van Papendrecht sluit de A15 aan met de N3 en de N214. In de spitsperioden is regelmatig sprake van bereikbaarheidsproblemen. Het verkeer vanuit Gorinchem over de N3 naar Papendrecht/Dordrecht kruist het verkeer vanuit de richting Papendrecht/Dordrecht over de A15 naar Rotterdam. Via de aansluiting N214 wordt het verkeer richting de gemeente Molenwaard geleid. Rijkswaterstaat heeft zich voorgenomen om deze aansluiting aan te passen. De aansluiting wordt aangepast om een verbetering van de doorstroming van het verkeer te bewerkstelligen. Dit bestemmingsplan voorziet in de planologisch-juridische verankering van de aanpassing van de aansluiting van de A15 op de N3/N214.

Het plangebied betreft enkel de aansluiting A15/N3/N214. Het verkeer wordt op dit moment met een ongelijkvloerse kruising (A15/N3) met verkeerslichten geregeld. Ten noorden van deze kruising wordt het verkeer via een rotonde naar de provinciale weg N214 geleid.

De doelstelling van dit bestemmingsplan is:

- een bijdrage leveren aan de vergroting van de verkeerscapaciteit van de aansluiting van de N3 op de A15;
- goede verkeersafwikkeling vanuit Papendrecht, Dordrecht en de N214 bewerkstelligen;
- de doorstroming op de A15 verbeteren.

### 1.2 Ligging en begrenzing plangebied



Figuur 1.1: Globale ligging van het plangebied (Bron: Google).



In de provincie Zuid-Holland sluiten de A15 en N3/N214 op elkaar aan ter hoogte van Papendrecht. Dit punt verbindt een Rijksweg met een provinciale weg. Het plangebied ligt deels in de gemeente Molenwaard, ten noordwesten van het knooppunt, en deels in de gemeente Papendrecht, ten zuidoosten van het knooppunt.

## 1.3 Vigerende plannen

Bestemmingsplan 'Landelijk gebied 1997' van de gemeente Papendrecht en 'Buitengebied Graafstroom' van de gemeente Molenwaard zijn hier van toepassing. Bestemmingsplan 'Landelijk gebied 1997' is op 23 februari 1999 vastgesteld. Bestemmingsplan 'Buitengebied Graafstroom' is op 25 januari 2010 vastgesteld. De provincie Zuid-Holland heeft hierop een reactieve aanwijzing gegeven. De aanwijzing heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan. De aanwijzing heeft betrekking op de planregels van de bestemming Bedrijf, deze bestemming komt niet in dit plangebied voor.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en betrokken gemeenten uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in de hoofdstukken 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en overleg.

# Hoofdstuk 2 Huidige situatie

## 2.1 Ruimtelijke structuur



Figuur 2.1: Plangebied met wegnummers en straatnamen (bron: maps.google.nl)

De A15 en de Betuwelijn vormen een duidelijke grens tussen het stedelijk gebied en het buitengebied, dat zich vanaf het waterfront van de Merwede uitstrekt. Het gebied kenmerkt zich enerzijds met het Papendrechtse Bos dat ten noordoosten van de N214 ligt. Het Papendrechtse Bos maakt deel uit de Ecologische Hoofdstructuur. Anderzijds, ten westen van de N214 bevindt zich een polderlandschap dat een belangrijk weidevogel gebied is.

De rijksweg A15 ligt direct ten noorden van de bebouwde kom van Papendrecht. Deze snelweg vormt een directe route van het havengebied van Rotterdam naar het oosten van Nederland en Duitsland. In de huidige situatie ontstaat in de spitsperiodes met grote regelmaat congestie die een negatieve invloed heeft op de (externe) bereikbaarheid van Papendrecht.

### **Betuweroute**

Door het plangebied loopt de Betuweroute. De Betuweroute is een belangrijke goederenspoorverbinding tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland. Dit spoor loopt van west naar oost en daarmee loopt de lijn van de Maasvlakte naar de Duitse grens. De spoorwegverbinding loopt onder andere langs de volgende plaatsen: Rozenburg, Barendrecht, Zwijndrecht, Papendrecht Gorinchem, Tiel, Valburg, Bommel en Zevenaar. Dit bestemmingsplan zal geen nieuwe bepalingen bevatten. Het planologisch regime voor de Betuwelijn wordt voortgezet.

## **2.2 Functionele inrichting**

De A15 is een belangrijke achterlandverbinding tussen de Rotterdamse haven- en industriegebied en het Duitse Ruhrgebied. Deze weg speelt een grote rol in het Europese goederenvervoer en kent daarom een hoog percentage vrachtverkeer.

De N3 wordt samen met de A15 en de N214 aangemerkt als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De aansluiting met de N3 en de provinciale weg N214 begint bij de A15. De N3 is grotendeels uitgevoerd als autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Op deze verbinding ontstaan vaak files.

Het stedelijk gebied, ten zuiden van de A15, vormt het deel van de ring rondom het Groene Hart. Het Groene Hart wordt gezien als het open en landelijk middengebied van de Randstad. Dit gebied bestaat voornamelijk uit weide en verder uit duinen en bosgebieden.

# **Hoofdstuk 3 Beleidskader**

## **3.1 Rijksbeleid**

### **Structuurvisie Infrastructuur en milieu**

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke orderingsbeleid van het Rijk. Het vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen m.b.t. (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

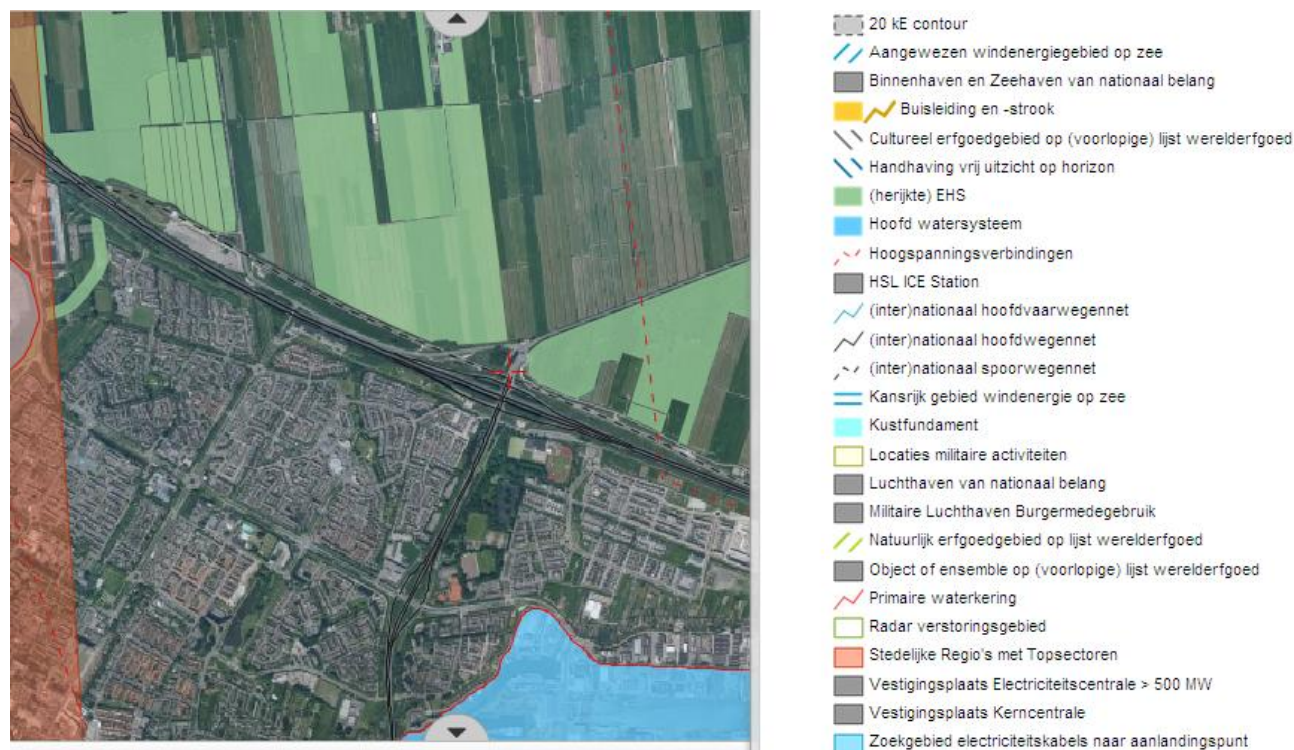
Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk geeft vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten



voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen). Indien stedelijke regio's buiten de mainports, brainport en greenports zich economisch dusdanig doorontwikkelen dat het cruciaal is voor de concurrentiekracht van de Nederlandse economie om te investeren in aantoonbare ruimtelijke of mobiliteitsknoelpunten, dan zal het Rijk in het kader van het MIRT met de regio overleggen of investeringen noodzakelijk en mogelijk zijn. Het stimuleren van gebiedsontwikkelingen van nationaal belang (zoals Zuidas, Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM), Brainport Avenue rond Eindhoven, Rotterdam-Zuid/Stadshavens) zet het Rijk door.

Een fysieke scheiding op plaatsen waar dat nuttig en haalbaar is, kunnen zogenaamde supersnelwegen ontstaan, met minder afslagen en een vlottere doorstroming. Veel wegverbindingen in de Randstad worden of zijn al uitgebreid naar een capaciteit van 2x4 rijstroken of meer en de grootste bottlenecks worden aangepakt. Op hoofdverbindingen buiten de Randstad (voornamelijk op de dominante multimodale, (inter)nationale verbindingen) wil het Rijk 2x3 rijstroken de standaard laten zijn, tenzij wordt aangetoond dat 2x2 rijstroken ook op de lange termijn voldoende is.



Figuur 3.1: Kaart Nationale belangen (Bron: Structuurvisie Infra en Ruimte)

Nabij het plangebied liggen enkele Nationale Belangen. Op de bovenstaande afbeelding is te zien dat het plangebied nabij de EHS ligt. In paragraaf 5.10 wordt hier verder op ingegaan.

### Zuidvleugel/Zuid-Holland

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven in deze structuurvisie per MIRT-regio beschreven.

De MIRT-regio Zuidvleugel omvat de provincie Zuid-Holland, Groene Hart en (een deel van) de Zuidwestelijke Delta. Het verbeteren van Den Haag internationale stad, de stad/Mainport Rotterdam en de Greenports Westland- Oostland, Boskoop en Duin- en Bollenstreek door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de bereikbaarheid, het faciliteren van de woningbouwopgave, het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel, het oppakken van het nationale programma Rotterdam-Zuid en het opstellen van de Rijksstructuurvisies Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Haaglanden.

### Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De doorwerking van het ruimtelijk beleid wordt geregeld met een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in 2008 zijn de beleidsuitgangspunten in de diverse planologische kernbeslissingen (pkb) in principe alleen bindend voor het Rijk. In de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid staat



een overzicht van de nationale ruimtelijke belangen in de vigerende pkb's. Ook is aangegeven waarvoor de bevoegdheid voor het stellen van regels per AMvB wordt ingezet.

De inwerkingtreding van de AMvB vindt gefaseerd plaats. Zowel in 2009 als medio 2011 is een ontwerpbesluit gepubliceerd. De onderdelen uit 2009 met de nationale belangen uit de bestaande beleidskaders zijn inmiddels vastgesteld. De regels zijn bedoeld om op lokaal niveau in bestemmingsplannen te worden verwerkt. Het betreft een beperkt aantal van de beslissingen van wezenlijk belang (en evt. concrete beleidsbeslissingen) uit de Nota Ruimte, alsmede uit de PKB Ruimte voor de Rivier, de PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) en de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

### **Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)**

Het MIRT is met de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte een samenhangend investeringsprogramma in een beleidsprogramma gezet. Het MIRT wordt gezien als een investeringsprogramma ten behoeve van een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het MIRT is verlengt van 2020 naar 2028. Hierop zijn een aantal kleine aanpassingen doorgevoerd. Zo is op projectniveau zichtbaar waar taakstellingen uit het Regeerakkoord worden doorgevoerd en wat hier de omvang van is.

De aan te passen aansluiting van de N3/N214 op de A15 valt onder het Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet en is een onderdeel van het MIRT. De aan te passen aansluiting voorkomt filevorming op de A15. De doorstroming van het verkeer zal verbeteren en de verkeersveiligheid zal toenemen.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **Visie ruimte en mobiliteit**

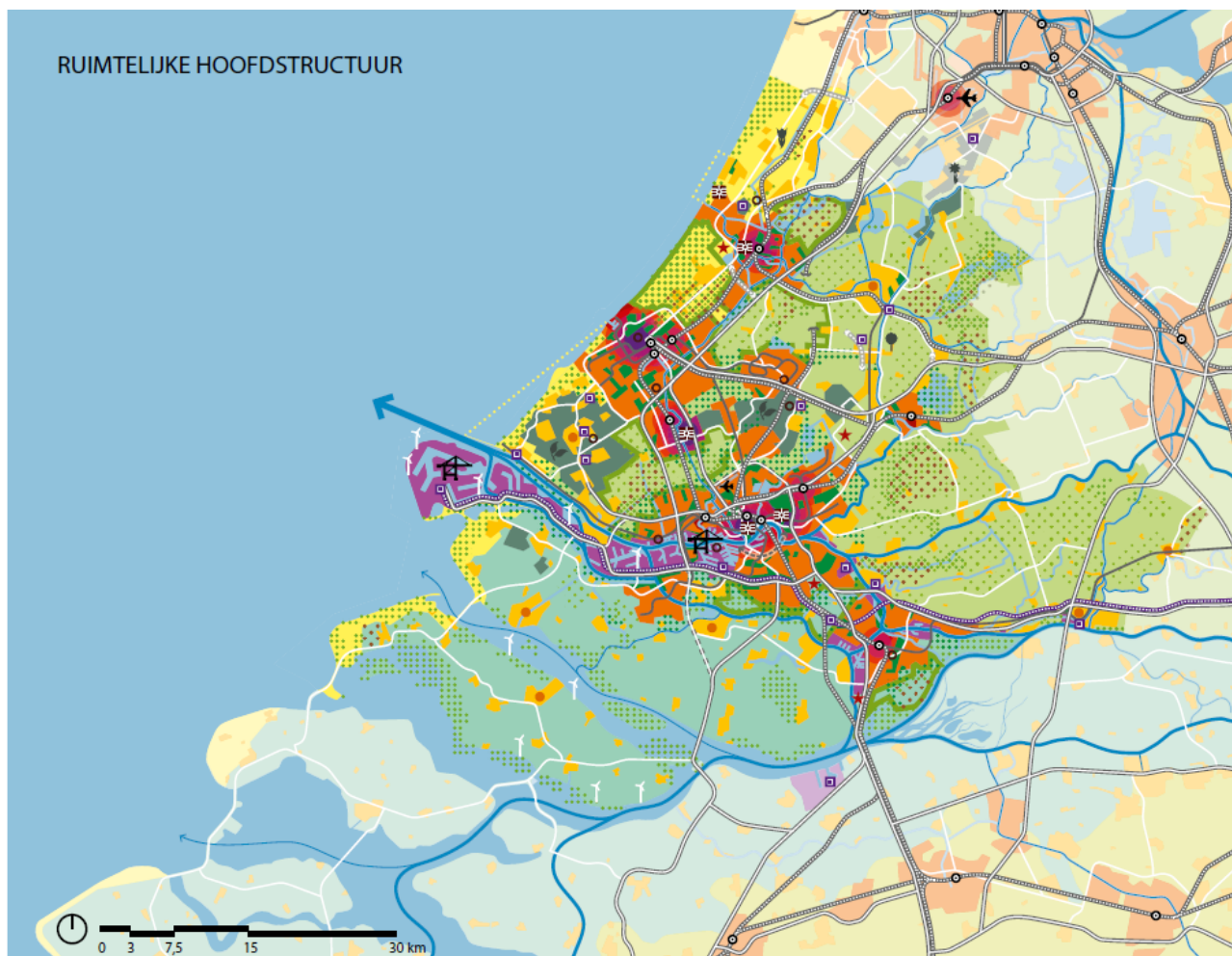
De provincie Zuid Holland stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. De VRM bestaat uit: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

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

1. Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
2. Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
3. Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
4. Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

### *Beter benutten en opwaarderen*

De provincie Zuid-Holland wil de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit hoofdzakelijk opvangen in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. De infrastructuur biedt, hoewel druk bereden, nog veel kansen. Het betere gebruik van de capaciteit gaat samen met een opwaardering: een hoge ruimtelijke kwaliteit op ontwikkelingslocaties en maatregelen die de doorstroming en verkeersveiligheid op het infrastructuurnetwerk verbeteren.



Figuur 3.2: Ruimtelijke hoofdstructuur "Visie ruimte en Mobiliteit"

Figuur 3.2 laat de kaart ruimtelijke hoofdstructuur zien uit de 'visie ruimte en mobiliteit'. In de onderstaande figuur staan de wijzigingen op de functiekaart aangegeven. Het plangebied staat aangegeven met een rode cirkel. Hier is te zien dat de actualisatie geen gevolgen heeft voor het plangebied.

### Conclusie

De provincie wil de kansen om ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer -en vervoersontwikkelingen te koppelen beter benutten. De internationale en regionale bereikbaarheid moeten sterk verbeterd worden door meer afstemming tussen de ruimtelijke kwaliteit op ontwikkelingslocaties en de doorstromingen en verkeersveiligheid op het infrastructurele netwerk. De ontwikkeling van de aansluiting op de A15 is daarmee in lijn met de Visie Ruimte en Mobiliteit.

### Verordening Ruimte 2014

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er één is. De Verordening ruimte 2014 stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Niet alle onderwerpen zijn geschikt voor opname in een verordening. In het algemeen lenen vooral onderwerpen met heldere criteria en/of spelregels en een zwaarwegend provinciaal belang zich hiervoor. De provincie heeft in de Verordening ruimte 2014 daarom onder meer regels opgenomen over kantoren, bedrijven, detailhandel, glastuinbouw, boom- en sierteelt, bollenteelt, ruimtelijke kwaliteit, agrarische bedrijven, waterkeringen, provinciale vaarwegen, recreatieve vaarwegen, windenergie, archeologie en molen - en landgoedbiotopen.

Daarnaast is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ('AMvB Ruimte') van het Rijk van belang. Hierin zijn regels opgenomen waaraan provinciale verordeningen moeten voldoen. Enkele onderwerpen in de verordening van de provincie Zuid-Holland vloeien rechtstreeks voort uit de AMvB Ruimte, zoals regels over de Ecologische Hoofdstructuur en de Romeinse Limes.

In de verordening Ruimte zijn geen relevante regels opgenomen voor het plangebied. De ontwikkeling omvat een



reconstructie van de bestaande situatie. De nieuwe aansluiting is van belang voor de verkeersveiligheid en een goede doorstroming van het verkeer. Het veranderen van dit knooppunt is daarmee van groot maatschappelijk belang. De ontwikkeling is niet in strijd met de verordening.

### **Programma Mobiliteit**

Het Programma mobiliteit operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Het Programma Ruimte operationaliseert parallel aan dit programma de strategische doelen voor ruimte. Voor mobiliteit heeft de provincie de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Het plangebied is gelegen binnen deelgebied Drechtsteden. De Drechtsteden vormen de grens van het stedelijk gebied van de zuidelijke Randstad en het landelijk gebied van de Waarden, de Biesbosch en het noordelijk deel van Noord Brabant. De waterwegen in het gebied zijn van groot belang voor de regionale economie (maritieme maakindustrie) en vormen tegelijkertijd een barrière. Vervoer van personen en goederen over water helpt om die gedeeltelijk te slechten.

De rijks- en spoorwegen in het gebied, in combinatie met de rijksweg N3, worden gebruikt om de regionale verplaatsingen te verwerken. De aansluitingen A15/N3 en A16/N3 worden verbeterd. Op termijn zijn er capaciteitsproblemen op de A15 Papendrecht-Gorinchem. De provincie probeert hierover tot afspraken te komen met het Rijk om dit op te lossen. De aanpassing van de aansluiting A15/N3 is benoemd als concrete actie in dit deelgebied.

### *Conclusie*

Dit bestemmingsplan voorziet in aanpassing van de aansluiting A15/N3.

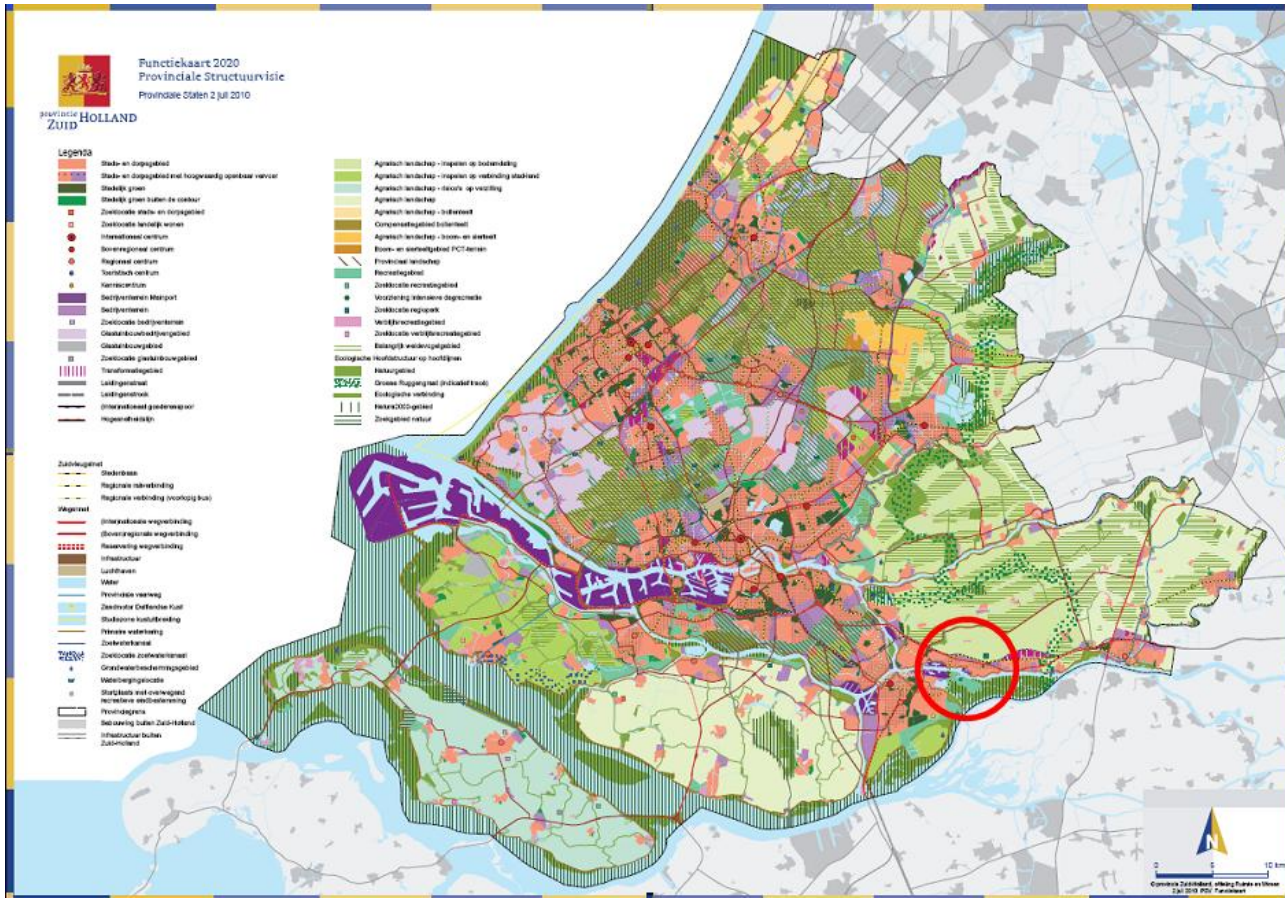
### **Structuurvisie Visie op Zuid-Holland - Actualisering 2011**

Gedeputeerde Staten hebben op 2 februari 2012 de herziening van de provinciale Structuurvisie vastgesteld. In de Visie op Zuid-Holland - Actualisatie 2011 beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft de visie voor 2020 én een doorkijk naar 2040 met bijbehorende uitvoeringsstrategie.

In deze visie staat weergegeven hoe de provincie in samenwerking met andere overheden en maatschappelijke actoren wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie streeft de provincie naar een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor komt volgens de Structuurvisie goed wonen, werken en recreëren voor iedereen in Zuid-Holland binnen handbereik.

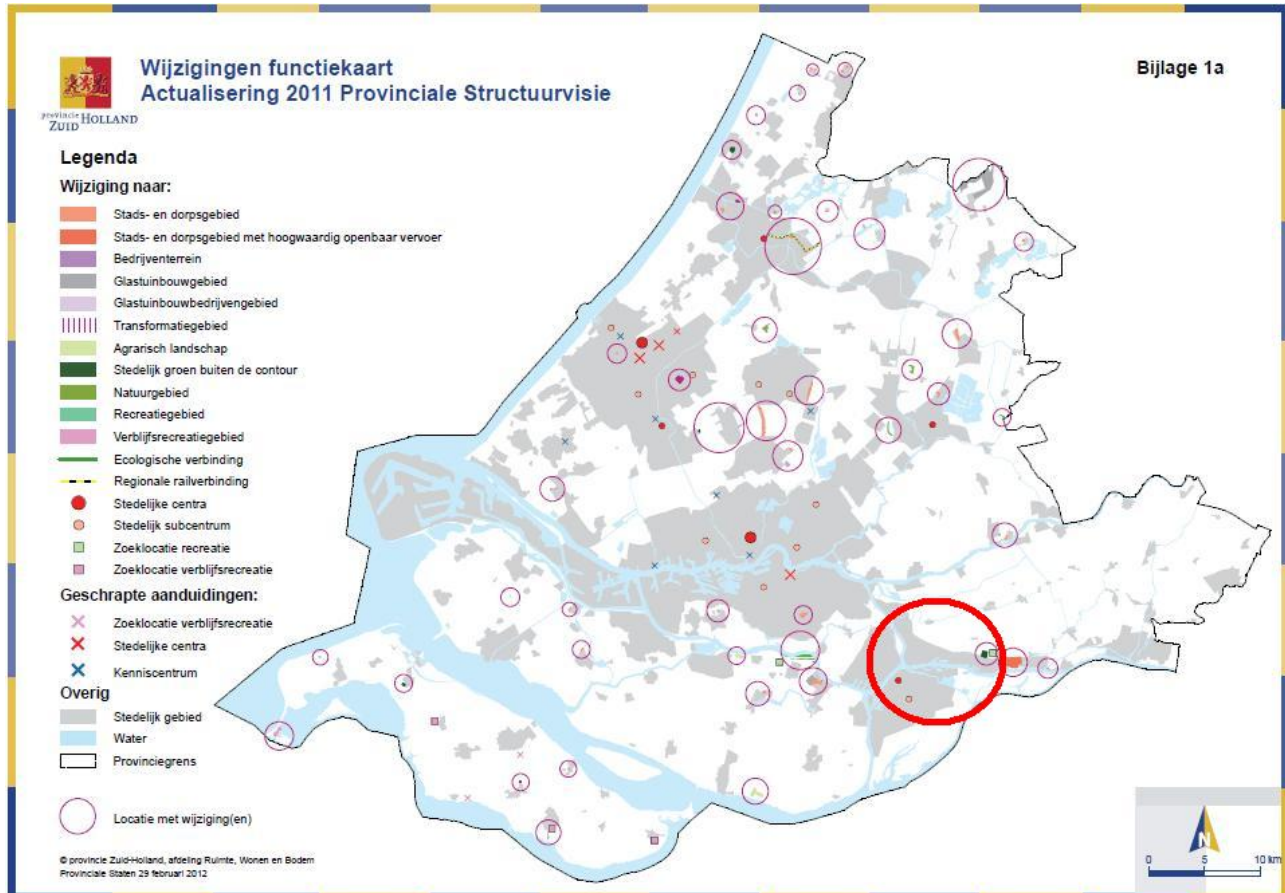
De provincie onderscheidt vijf hoofdpogingen om de vitaliteit en de ruimtelijke verbinding en samenhang in de provincie te vergroten. Deze vijf hoofdpogingen zijn:

4. Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
5. Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
6. Divers en samenhangend stedelijk netwerk;
7. Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
8. Stad en land verbonden.



Figuur 3.2: Functiekaart Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" 2010 (Bron: Structuurvisie Zuid Holland)

Figuur 3.2 laat de functiekaart zien uit Structuurvisie Visie op Zuid-Holland 2010. In de onderstaande figuur staan de wijzigingen op de functiekaart aangegeven. Het plangebied staat aangegeven met een rode cirkel. Hier is te zien dat de actualisatie geen gevolgen heeft voor het plangebied.





Figuur 3.3: Wijzigingen functiekaart - Actualisering 2011

De provincie wil de kansen om ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer -en vervoersontwikkelingen te koppelen beter benutten. De internationale en regionale bereikbaarheid moeten sterk verbeterd worden door meer afstemming tussen vervoerswaarde van netwerken en functiewaarde van locaties.

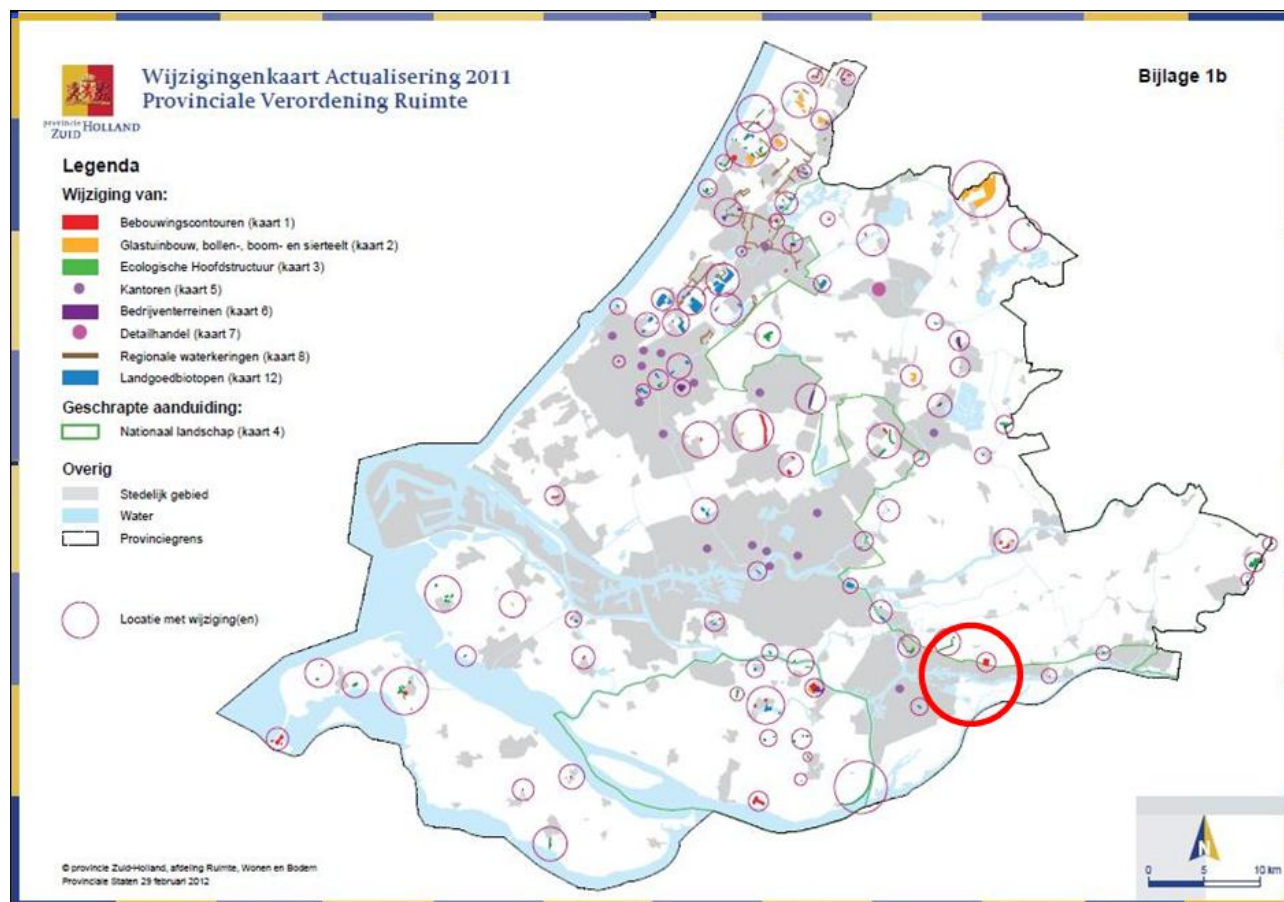
De ontwikkeling van de aansluiting op de A15 is daarmee in lijn met de beleidskaders van de Structuurvisie Visie op Zuid-Holland - Actualisering 2011.

### Verordening Ruimte Actualisering 2011

De provinciale Verordening Ruimte Actualisering 2011 schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang. Het gaat daarbij om regels over bebouwingscontouren, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, milieuzoneringen, lucht- en helihavens, molen - en landgoedbiotopen.

Volgens de Verordening Ruimte dienen bestemmingsplannen alleen ontwikkelingen mogelijk te maken die de kernkwaliteiten van deze gebieden behouden of versterken. In de toelichting van het bestemmingsplan dient te worden onderbouwd op welke wijze of met welke maatregelen de kernkwaliteiten kunnen worden behouden of versterkt.

Het plangebied ligt in het Nationale landschap en bevat een reconstructie van de bestaande situatie. Daardoor wordt het landschap (nagenoeg) niet verder aangetast dat nu reeds het geval is. De nieuwe aansluiting is van belang voor de verkeersveiligheid en een goede doorstroming van het verkeer. Het veranderen van dit knooppunt is daarmee van groot maatschappelijk belang.

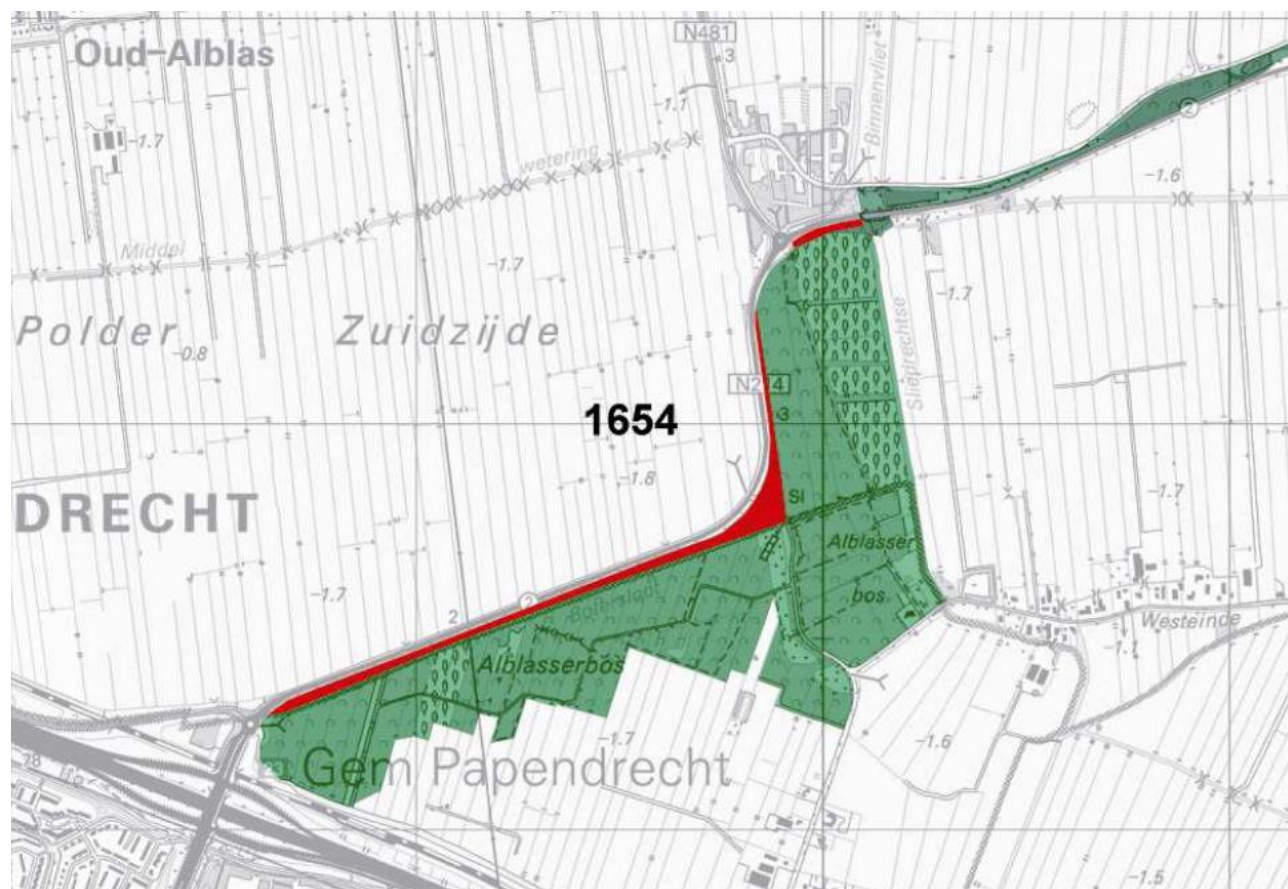


Figuur 3.4: Wijzigingenkaart Actualisatie 2011 Provinciale Verordening Ruimte

### Ecologische Hoofdstructuur

Op de bovenstaande figuur is te zien dat in de Verordening Ruimte Actualisering 2011 het plangebied deels is aangewezen als onderdeel van de EHS. In de onderstaande figuur is hierop ingezoomd. De Herziening Verordening Ruimte 2011 laat zien dat EHS gewijzigd is ten opzichte van de Verordening Ruimte 2010. Het rode gedeelte (de berm en het fietspad) is geschrapd uit de EHS.

De herziening van de begrenzingen van de EHS hebben betrekking op het herstellen van fouten op de kaart. Voor een groot deel gaat het om het ten onrechte begrenzen of niet begrenzen van de EHS. De correcties hebben betrekking op de bestaande situatie.



Figuur 3.5: Ligging EHS in het plangebied (Bron: Herziening Verordening Ruimte Zuid-Holland).

Het ruimtelijk beleid voor de EHS is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van deze waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader: het zogenaamde 'nee, tenzij'-regime. Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn.

Zoals reeds in de inleiding al is aangegeven zorgt de huidige situatie voor filevorming en daarmee een bereikbaarheidsprobleem. Het nieuwe wegontwerp wat de problemen gaan oplossen gaan daarmee voor een klein gedeelte door EHS. Dit is vanuit het provinciaal beleid gezien niet wenselijk. Echter ontwerp- en kostentechnisch is het niet mogelijk de aansluiting op een andere wijze te realiseren, waardoor er een kleine hoeveelheid EHS verloren gaat. Echter het openbaar belang van de verandering van de aansluiting is te motiveren vanwege de verkeersveiligheid die verbeterd, de filevorming die afneemt en de bereikbaarheid die toeneemt. Het is mogelijk om de EHS te wijzigen. Er zal daarom in het compensatieplan ingegaan worden op de wijze waarop de verloren natuur gecompenseerd wordt.

### 3.3 Regionaal beleid

#### *Drechtsteden Op één kompas varen*

De Drechtsteden liggen aan een knooppunt van autosnelwegen. Zij streven naar een goede bereikbare, vitale en sterke regio. De regio wil het hoofdwegennet auto optimaal benutten. Het gemotoriseerd verkeer heeft prioriteit voor de doorstroming op het hoofdwegennet en de directe aansluitingen op het onderliggend wegennet. Door de aanwezigheid de



rijkswegen A15, A16 en N3 is de bereikbaarheid van en binnen de regio in potentie een sterk punt. Door het toenemende autogebruik neemt de drukte op de omringende rijkswegen toe. Door de toenemende drukte ontstaan knelpunten op diverse wegvakken en aansluitingen van het hoofdwegennet binnen de regio. De regionale bereikbaarheid over de weg neemt hierdoor af, met gevolgen voor de verkeersafwikkeling binnen de Drechtsteden.

Het Rijk heeft verschillende investeringsafspraken met de regio gemaakt. De belangrijkste bovenregionale investeringen zijn de aansluitingen A15 / N3, A16 / N3, A16 / Mijlweg, A16 / Dordtse Kil 4 en A15 / Grote Beer.

### 3.4 Gemeentelijk beleid

Het gehele plan ligt twee gemeenten te weten, de gemeente Papendrecht en de gemeente Molenwaard.

#### 3.4.1 Gemeente Papendrecht

##### Structuurvisie Papendrecht 2020 Een venster naar de toekomst

De structuurvisie heeft als kerndoelstelling: 'de kwaliteit van leven behouden en versterken', zodat het in Papendrecht ook in de toekomst goed wonen, leven, werken en recreëren is. Om goed te kunnen wonen, leven, werken en recreëren in Papendrecht is een 'optimaal en efficiënt ruimtegebruik' van alle gebieden en onderdelen van de gemeente noodzakelijk. Behoud en versterking van de eigenheid van de gemeente is daarbij het vertrekpunt.

De identiteit van Papendrecht wordt ook bepaald door haar positie in de regio. Door de A15, de N3 en de interne wegenstructuur ligt het in Papendrecht primair voor de hand om voor de grotere verplaatsingen de auto te kiezen. Het is van belang om de externe bereikbaarheid van en naar het hoofdwegennet op peil te houden en het liefst te verbeteren. De hoofdwegen A15 en de N3 kampen met capaciteitsproblemen waardoor op het hoofdwegennet regelmatig filevorming ontstaat.

##### Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan (GVVP) Papendrecht 2010-2020

De doelstelling van het GVVP is: 'Het behouden, en waar mogelijk versterken, van de leefkwaliteit door het creëren van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem met voldoende gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.'

Papendrecht vormt geen eiland. Inkomende en uitgaande verkeers- en vervoerbewegingen zijn essentieel voor het functioneren van Papendrecht als woon- en werkgemeente. Door de nabijheid van de rijkswegen A15, N3 en de provinciale weg N214 heeft Papendrecht een goede verbinding met het landelijke hoofdwegennet. Het huidige landelijke hoofdwegennet heeft echter te kampen met overbelasting, zodat tijdens de spitsperioden files ontstaan, de externe bereikbaarheid onder druk komt te staan en de kans op ongewenst doorgaand verkeer over het interne wegennet toeneemt.

Vanuit verschillende perspectieven heeft Papendrecht belang bij een goede doorstroming op de rijkswegen A15, de N3 en de aansluitende lokale hoofdwegen. Een goede doorstroming op de A15 en de N3 voorkomt ongewenst doorgaand verkeer over bijvoorbeeld de Burgemeester Keijzerweg en zorgt voor een goede bereikbaarheid vanuit de gemeente naar bestemmingen buiten de gemeente en vice versa (externe bereikbaarheid). Bundeling van het doorgaande autoverkeer op het landelijke hoofdwegennet biedt kansen om de oversteekbaarheid van gemeentelijke wegen voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Ook de leefkwaliteit in de aanliggende woonwijken is gebaat bij minder doorgaand autoverkeer.

#### 3.4.2 Gemeente Molenwaard

De gemeente Graafstroom is gefuseerd waardoor dit nu gemeente Molenwaard heet. Het beleid van de toenmalige gemeente Graafstroom is nog wel van toepassing.

##### Structuurvisie Graafstroom

De gemeente Graafstroom beoogt met de opstelling van de Structuurvisie meerdere inhoudelijke en procesmatige doelen te bereiken:

- Integrale visievorming voor de lange termijn;
- Bijeenbrengen en afwegen van belangen (inhoudelijk en procesmatig);

- Toetsings- en inspiratiekader voor ruimtelijke beslissingen:
  1. 'bottom-up' voor regionale en provinciale planvorming;
  2. 'top-down' voor ruimtelijke initiatieven;
- Basis voor uitwerking in sectoraal beleid en in juridisch-planologische kaders (zoals bestemmingsplannen);
- Basis voor uitvoering: stellen locatie-eisen, verhalen bovenplanse kosten, vestigen voorkeursrecht.

De structuurvisie van de gemeente Graafstroom is vooral gericht op het behoud van het bestaande karakteristieke landschap, de cultuurhistorisch waardevolle elementen en het relatief grote voorzieningenaanbod. Dat zo kenmerkend is voor de gemeente en de dynamiek in de kernen en linten. De bestaande kwaliteiten vormen het uitgangspunt voor veranderingen. Dit dient te gebeuren door de aanwezige kansen te benutten.

Gemeente Graafstroom streeft naar een goede bereikbaarheid. Situaties waar het noodzakelijk is om nieuwe infrastructuur toe te voegen doet zich voor op plekken waar maatregelen nodig zijn om de ontsluiting van de kernen te verbeteren. Het in stand houden van de hoofdverbindingen is van essentieel belang voor de bereikbaarheid van de kernen.

De congestie op de snelwegen de A27 en A15 is de laatste jaren enorm toegenomen. Dit leidt tot een toename van het sluipverkeer over de provinciale en ruilverkavelingswegen in het gebied en door de kernen en linten. Een vermindering van het sluipverkeer door de gemeente is gewenst. Door het zo veel mogelijk weren van sluipverkeer en het aanpakken van de congestie op de rijkswegen kunnen tevens de congestieproblemen op de provinciale wegen in het gebied worden opgelost.

### 3.5 Conclusie

Het voorgenomen initiatief past binnen de kaders van zowel het rijks- provinciaal- en gemeentelijk beleid. Er dient wel aandacht te zijn voor ecologie. Voor de EHS die verloren gaat wordt een compensatieplan opgesteld en zal de natuur gecompenseerd worden.

## Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

### 4.1 Doelstellingen en uitgangspunten

De verkeerskundige doelstelling van het project is:

- een bijdrage leveren aan de vergroting van de verkeerscapaciteit van de aansluiting van de N3 op de A15;
- goede verkeersafwikkeling vanuit Papendrecht, Dordrecht en de N214 bewerkstelligen;
- de doorstroming op de A15 verbeteren.

De uitgangspunten die met betrekking tot verkeerslichtenregeling gebruikt zijn:

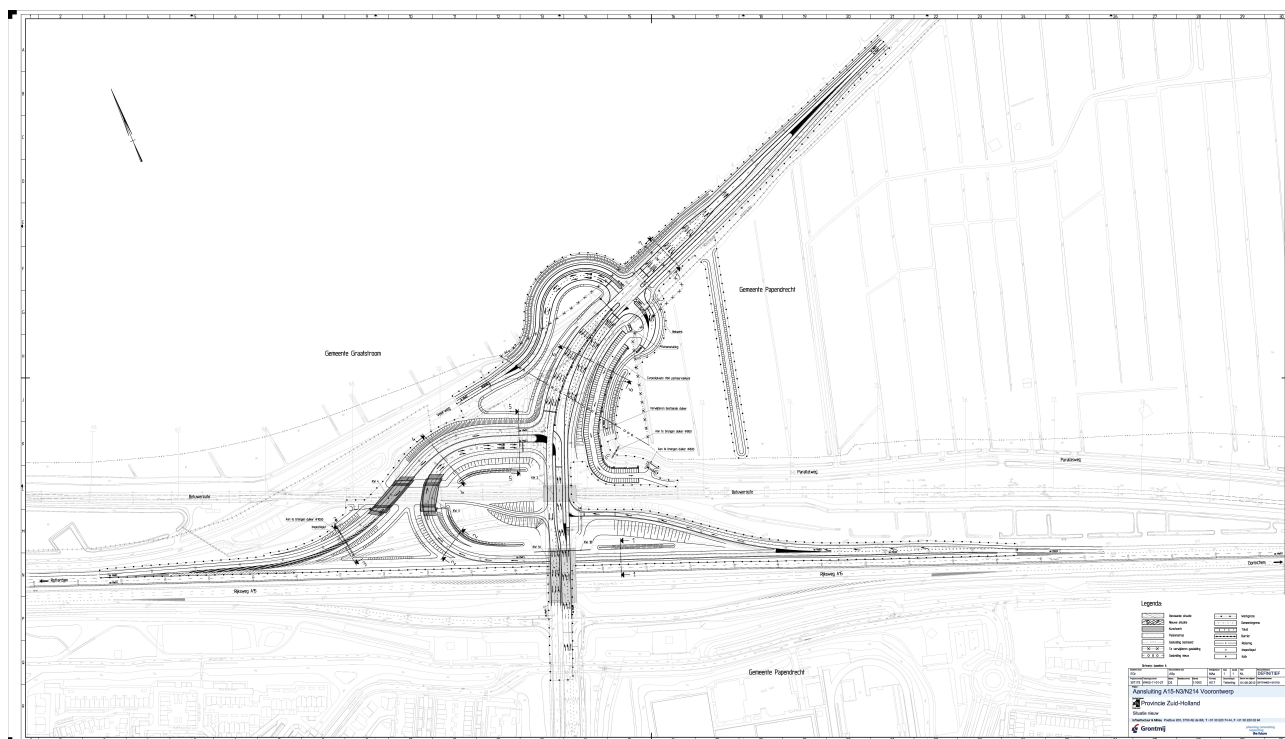
- De huidige regeling is als basis genomen voor de nieuw te ontwikkelen regeling. De diverse tijdsinstellingen en de detectorconfiguraties zijn overgenomen uit deze regeling.
- Bij een gewijzigde vormgeving is een schatting gemaakt van gewijzigde of toegevoegde ontruimingstijden.
- Fietsverkeer bij de afrit A15 wordt conform de huidige situatie gelijkvloers afgewikkeld.
- Busprioriteit is in de modelregeling opgenomen.
- Er zijn geen deelconflicten toegepast.
- In de modelregeling is geen filedetectie opgenomen.
- Een blokkade van een kruising door terugslag van een vorige kruiding dient te worden voorkomen. Daartoe zijn de drukste richtingen N3 richting A15 west en A15 oost richting N# voorzien van een harde koppeling.
- De fasen volgorde is gebaseerd op een minimale verliestijd rekening houdend met de vast gekoppelde richtingen.
- De gemiddelde cyclustijd van de regelingen moet onder de 120 seconden blijven.

### 4.2 Ontwikkelingen

Vooraf aan het ontwerp is een variantenstudie uitgevoerd. Hierbij zijn zes varianten bestudeerd. Er zijn twee varianten te weten, de oostelijke en de westelijke variant uitgewerkt. Deze varianten functioneren verkeerskundig goed en zijn uitgewerkt tot het schetsontwerp. Omdat de beide varianten verkeerskundig niet te onderscheiden waren, is een afweging



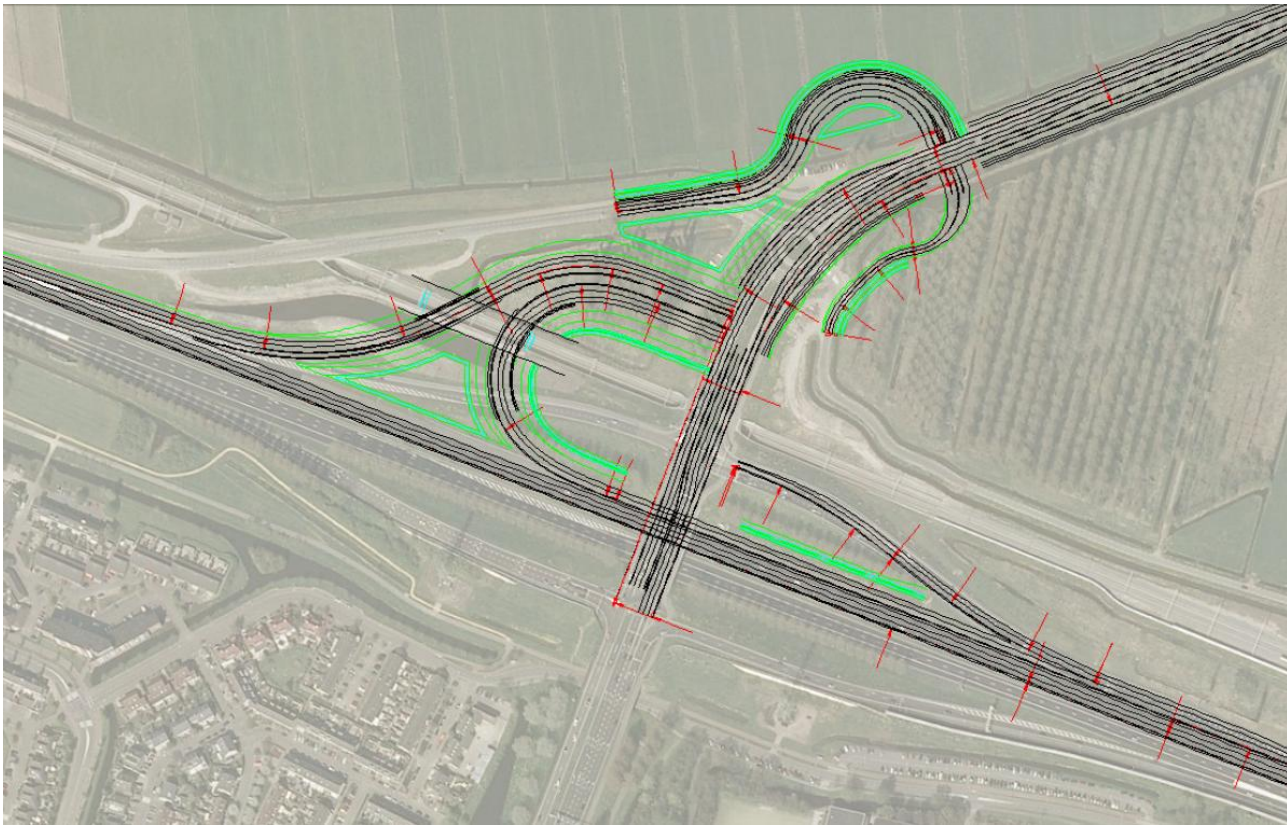
gemaakt op omgevingsaspecten en kosten. Op basis van deze studie is door Rijkswaterstaat, met akkoord van het Mobiliteits Overleg Zuidvleugel, het besluit genomen de westelijke variant uit te werken. Op de onderstaande afbeelding is de ontwerptekening opgenomen.



Afbeelding 4.1 Wegontwerp

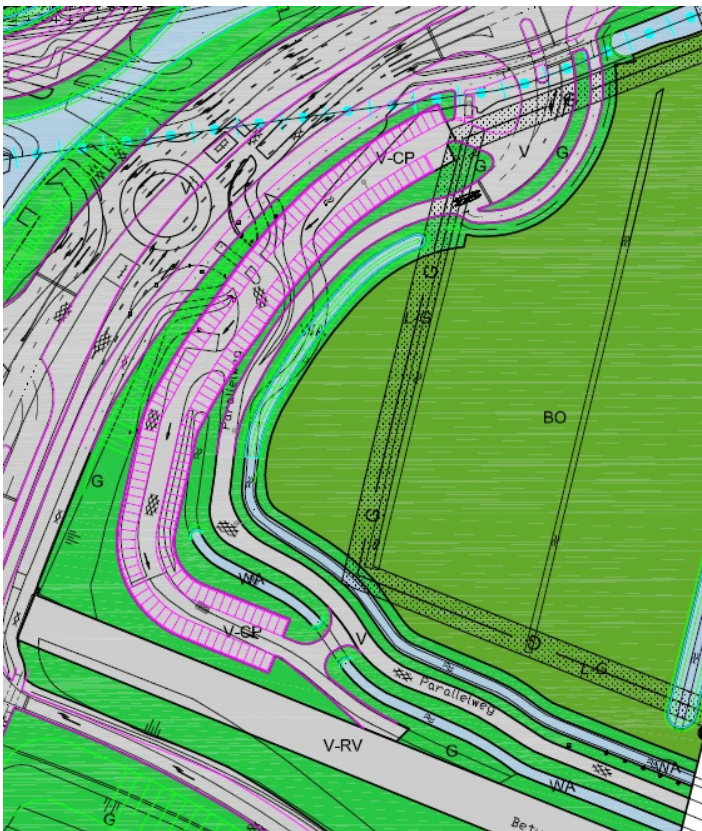
Het ontwerp van de horizontale en verticale alignementen is gebaseerd op de huidige ligging van de N214 en N3. Hiermee blijven de hoogteverschillen tussen nieuwe en oude situatie beperkt.

Ten gevolge van de verplaatsing van de aansluiting van de Veerweg en de Parallelweg op de N214 dienen ook de beide wegen voor een gedeelte aangepast te worden. Het kruispunt is dusdanig gepositioneerd dat de uitbuiging van de Veerweg slechts over twee particuliere percelen loopt. De nieuwe locatie van de Veerweg en de Parallelweg is op onderstaande afbeelding nader uitgewerkt.



Figuur 4.2: Indicatieve weergave aanpassing ongelijkvloerse kruising

De huidige drie carpoolplaatsen worden gebundeld tot één carpoolplaats. Hier komt een capaciteit van 159 auto's. Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de plankaart opgenomen met het ontwerp. Hierop is de carpoolplaats tussen de N214 en de Parallelweg opgenomen.



Afbeelding 4.3 Ligging carpoolplaats

#### Fietsverbinding

Op de kruising van de N214 met de Veerweg is een nieuwe verkeerslichten installatie gekomen. Het fietsverkeer is opgenomen in de verkeerslichtenregeling in plaats van dat de fietser zelf een hiaat moeten vinden bij het passeren van de kruising. Verder zal dit fietsverkeer iets moeten omrijden door het verleggen van het kruispunt. In totaal zullen de rijtijden voor de fietser vanaf de Veerweg richting Papendrecht in de nieuwe situatie iets toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

### *Groenstructuur*

Het is op dit moment nog niet volledig duidelijk op welke wijze het groen ingevuld gaat worden. Er wordt een apart inrichtingsplan opgesteld voor de te ontwikkelen groenstructuur.

## **Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten**

### **5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)**

#### **Wettelijk kader**

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor projecten met grote milieugevolgen een plan-m.e.r. op te stellen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

#### **Situatie plangebied**

Dit project valt volgens het Besluit milieueffectrapportage onder categorie D 1.1 De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg en autoweg. In geval het gaat om een tracelengte van 5 kilometer of meer. Het plangebied heeft een lengte van ongeveer 1800 meter. Hiermee wordt ruim onder de grenswaarde van 5 km gebleven. Voor dit project voldoet een vormvrije m.e.r. In bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r. staat aangegeven dat de volgende drie punten kort aangehaald dienen te worden in deze vormvrije m.e.r.

#### **Kenmerken van het project**

Het project betreft het verleggen van de aansluiting van de rijksweg A15 op respectievelijk de N3 en de N214. Het plangebied heeft langs de A15 een lengte van ruim 1 kilometer. De lengte van de aansluitende weg op de N3 heeft een lengte van ongeveer 750 m. Voor de overige milieuaspecten wordt verwezen naar de overige paragrafen in dit hoofdstuk.

#### **Plaats van het project**

Het projectgebied bevindt zich in de gemeenten Molenwaard en Papendrecht. Op figuur 1.1 is het plangebied globaal weergegeven. In figuur 4.1 is een nadere detaillering van het ontwerp opgenomen.

Op dit moment is er reeds een afrit richting de N3 gesitueerd. In de nieuwe situatie zal ook een klein gedeelte van het nabijgelegen akker nodig zijn voor de nieuwe afrit. Daarnaast zal een minimaal stukje bos gekapt moeten worden om de carpoolplaats mogelijk te maken.

#### **Conclusie**

De potentiële effecten op het milieu dragen niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van het milieu. In de verschillende milieuparagrafen wordt nader ingegaan op de effecten en eventuele maatregelen die het plan met zich mee brengt.

### **5.2 Bedrijven en milieuzonering**



In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan hinder door bedrijven in algemene zin. Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder veroorzaken door onaangename geuren, lawaai, stof, trillingen of drukke verkeersbewegingen. Het is daarom wenselijk als bedrijfsactiviteiten of andere milieubelastende functies op een zekere afstand van woningen en andere hindergevoelige functies zijn gesitueerd. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een handreiking opgesteld: de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009).

In dit bestemmingsplannen zijn geen bedrijven aanwezig, daarnaast liggen er ook in de nabijheid geen bedrijven die van enige invloed op dit project zijn. Bedrijven en milieuzonering is dan ook verder niet van toepassing op dit bestemmingsplan en zorgt niet voor knelpunten.

## 5.3 Verkeer, luchtkwaliteit en wegverkeerslawaai

### Inleiding

In deze paragraaf wordt uiteengezet welke verkeersgegevens voor respectievelijk het geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek gebruikt zijn.

### Gehanteerde verkeerscijfers

Voor de studie A15/N3 aansluiting Papendrecht zijn de verkeerscijfers uit het NRM geconverteerd en verrijkt naar bruikbare cijfers voor lucht- en geluidberekeningen. Hierbij is gebruik gemaakt van de applicatie Lucht en geluid (versie 3.02).

- De intensiteiten uit het NRM betreffen het basisjaar 2004 en de prognose 2030 (autonoom).
- Voor het hoofdwegennet en de N3 zijn alle wegvakken van het NRM voor het studiegebied gekoppeld aan het meest relevante nabijgelegen telpunt.
- Voor het onderliggende wegennet is voor de berekeningen van de weekdag-werkdagverhouding het percentage vracht en de aandelen van de dagdelen gebruik gemaakt van tellingen op de N3:
  1. Voor de weekdag-werkdagverhouding is conform de Visuele telling Rijksweg N3 een factor van 0,93 aangehouden;
  2. Voor de verhouding tussen dag, avond en nacht geldt voor zowel personenauto's als vracht de volgende onderverdeling:
    - a. Dag: 70 %
    - b. Avond: 20 %
    - c. Nacht: 10 %
- Voor de N214 (noordelijk van de A15) en de Veerweg zijn de verkeerscijfers uit het NRM gecorrigeerd, omdat hier de intensiteiten uit het RVMK zijn gehanteerd. De wegvakbelasting uit het NRM is voor de Veerweg daarom met 4 % verlaagd (geldt voor basisjaar en prognosejaar). Voor de N214 is de intensiteit uit het NRM met 3 % verlaagd. Omdat de Parallelweg niet in het NRM is opgenomen, is de intensiteit voor dit wegvak bepaald op basis van het RVMK (en een inschatting van regionale wegbeheerders). De etmaalbelasting bedraagt 3080 mvt, voor zowel basis als prognosejaar (2030). Van dit verkeer is het percentage vracht 3 %. De verdeling over de dagdelen is hetzelfde als bij het eerder genoemde OWN. Voor het vrachtverkeer is een onderverdeling naar 88 % licht, 3 % middelzwaar en 10 % zwaar vrachtverkeer gehanteerd.
- Voor het projectalternatief wordt de aansluiting van de noordbaan van de A15 (vanuit het oosten) met de N3 (richting het zuiden) verlegd. De hoeveelheid verkeer die hierover rijdt is bepaald aan de hand van een selected-link-analyse van de afrit voor de autonome situatie 2030. Aangenomen is dat de totale hoeveelheid verkeer bij het projectalternatief niet zal veranderen ten opzichte van autonoom.

In het onderzoek lucht zijn verkeerscijfers voor de volgende jaren bepaald:

Lucht:

- 2011 Huidige situatie;
- 2015 Plan en autonoom;
- 2020 Plan en autonoom.

### 5.3.1 Luchtkwaliteit

In deze paragraaf is een korte samenvatting van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek is opgenomen in

Bijlage 1 van de toelichting.

### **Wettelijk kader**

Het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen is opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit wettelijk stelsel is van kracht sinds november 2007 en wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' (verder aangeduid als Wlk) genoemd.

In de Wet milieubeheer zijn de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de daarbij behorende EU-dochterrichtlijnen in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor onder andere de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), koolmonoxide (CO) en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>).

### **Onderzoek**

In dit onderzoek zijn de effecten van de geplande maatregelen op de luchtkwaliteit onderzocht. De beschouwde zichtjaren betreffen de jaren 2011, 2015 en 2020. Voor deze jaren zijn de emissies en de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) voor de autonome ontwikkeling en de plansituatie berekend.

### **Conclusie**

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Wanneer de autonome situatie en de plansituatie met elkaar worden vergeleken, blijkt dat de verkeersintensiteit toeneemt. De daarbij behorende emissies nemen ook toe. Deze toename bedraagt tussen de 1,5 en 2 % voor zowel NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>. De toename in emissies is gelijk aan de toename in verkeersintensiteit.
- In geen enkele situatie (autonoom en plan) in geen enkel toetsjaar (2011, 2015 en 2020) is er sprake van een overschrijding van de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>, de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub>, de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en de 24-uurgemiddelde concentratie PM<sub>10</sub>.
- In geen enkele situatie en in geen enkel toetsjaar worden mensen blootgesteld aan concentraties boven de grenswaarden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

Dit betekent dat vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit er geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van het plan.

### **5.3.2 Wegverkeerslawaai**

In deze paragraaf is een korte samenvatting van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek wordt opgenomen in Bijlage 2 van de toelichting.

### **Wettelijk kader**

Op 1 juli 2012 is een deel van de Wet geluidhinder vervangen door de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. Voor rijkswegen dient niet meer naar de Wet geluidhinder gekeken te worden, maar naar hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In samenhang met het Besluit geluid milieubeheer (Bgm) en de Regeling geluid milieubeheer (Rgm). Deze verschuiving van wetten brengt een nieuwe rekenmethode met zich mee. Daar waar voorheen gekeken werd naar de geluidbelasting op de gevel wordt nu gewerkt met geluidproductieplafonds.

Het geluidproductieplafond (GPP) is de toegestane geluidproductie van een weg of spoorweg op een referentiepunt op ca 50 meter vanaf de weg. Geluidproductieplafonds zijn van toepassing op de wegen en de hoofdspoorwegen die staan aangegeven op de geluidplafondkaart. Deze wegen en hoofdspoorwegen zijn in beheer bij het Rijk en bij Prorail. Op de geluidplafondkaart kunnen door de minister bovendien andere, al dan niet nog aan te leggen, wegen en spoorwegen worden aangegeven waarop geluidproductieplafonds eveneens van toepassing zijn.

Geluidproductieplafonds zijn door de minister vastgesteld bij de inwerkingtreding van de wet. De hoogte van het geluidproductieplafond is gelijk aan de heersende geluidproductie zoals deze was in 2008, vermeerderd met een 'werkruimte' van 1,5 dB. Of daar waar sprake is van recente besluiten is de 2008 informatie vervangen voor de informatie uit deze besluiten, waarbij de werkruimte is verdisconteerd in de gehanteerde verkeersprognoses. Door deze werkruimte is het voor de beheerder van de weg of spoorweg mogelijk om in een situatie met structurele groei tijdig geluidbeperkende maatregelen te kunnen voorbereiden, voordat een plafond wordt overschreden. Daarnaast is deze 'werkruimte' noodzakelijk

om normale fluctuaties die van jaar tot jaar optreden toe te laten. Voor wegen, aangegeven in bijlage 2 bij het Bgm, is voor de vaststelling van het geluidproductieplafond uitgegaan van de gegevens (inclusief de daarin gehanteerde prognose) van een in het verleden genomen besluit.

## Onderzoek

Bij de wijziging van een bestaande rijksweg geldt een stand-stilldoelstelling. Er moet naar gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden en daarmee ook de geluidsbelasting op basis van het geldende geluidproductieplafond op geluidsgevoelige objecten niet te laten toenemen. Wanneer de stand-stilldoelstelling niet gehaald kan worden, moet worden onderzocht of die met bronmaatregelen wel kan worden bereikt. Via de reguliere jaarlijkse monitoring wordt bewaakt of de geluidproductie na uitvoering van het project niet te dicht in de buurt van het plafond komt.

Voor een onderzoek langs een te wijzigen rijksweg worden onderstaande stappen gevolgd.

**Stap 0.** Kunnen in de situatie na wijziging van de weg de referentiepunten blijven liggen op de huidige plek. Indien een gedeelte van de referentiepunten verschoven dient te worden omdat de ligging niet meer representatief is, wordt op die locatie een nader akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd waarbij de geluidbelasting bij volledige opvulling van het huidige geluidproductieplafond als toetswaarde dient. Als dit niet het geval is, wordt de waarde van het nieuwe geluidproductieplafond op het nieuwe (verschoven) referentiepunt bepaald. Bij overschrijding van de toetswaarde bij geluidgevoelige objecten is een nader onderzoek nodig om te bepalen of, en zo ja welke, geluidmaatregelen doelmatig zijn. Bij gebleken doelmatigheid wordt het nieuwe geluidproductieplafond op basis van deze maatregel bepaald.

**Stap 1.** Kan zonder maatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?

**Stap 2.** Kan met bronmaatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?

**Stap 3.** Indien het zonder maatregelen (stap 1) of met bronmaatregelen (stap 2) niet mogelijk is om aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen, wordt een nader akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd om te bepalen met welke andere (doelmatige) maatregelen het mogelijk is de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten langs de weg zoveel mogelijk terug te dringen tot de toetswaarde of - indien van toepassing - de saneringsdoelstelling voor deze objecten.

Het onderzoek op referentiepunten is door Rijkswaterstaat uitgevoerd met het landelijke geluidsmodel op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, Bijlage V met behulp van het geluidrekenmodel Silence 3, versie 3.6. De brongegevens die de basis vormen voor de berekening zijn conform de op dit moment geldende registerdataset zoals dat is gewijzigd bij besluit van 17 juli 2014. In dit model zijn de nieuwe brongegevens verwerkt die de uitvoering van het project met zich mee zal brengen. De brongegevens die zijn opgenomen in het model zijn:

- ligging rijlijnen;
- toekomstige verkeersintensiteiten (prognosejaar 2017) en snelheden;
- wegdekverharding;
- afmetingen en locaties van geluidswallen en -schermen.

De geluidproductie die als gevolg van de nieuwe brongegevens in de referentiepunten zou komen te heersen is berekend, en vergeleken met de geldende geluidproductieplafonds. Het doel van het onderzoek is om na te gaan of de geplande wijzigingen al dan niet passen binnen de bestaande geluidruimte voor de rijksweg. Indien dat niet het geval is, wordt het effect van bronmaatregelen onderzocht. Mocht daaruit blijken dat niet voldaan kan worden aan de geldende geluidproductieplafonds, wordt het effect en de doelmatigheid van (overdrachts)maatregelen nagegaan in een akoestisch onderzoek op woningniveau, wat echter buiten de scope van dit onderzoek valt.

## Conclusie

Uit dit onderzoek is gebleken dat 4 referentiepunten moeten worden verplaatst als gevolg van de wijzigingen aan de weg. Bij de meeste andere referentiepunten kan worden voldaan aan de geluidproductieplafonds door de in deze plafonds opgenomen groeimogelijkheid te beperken. Dit leidt er toe dat op 1 referentiepunt de waarde van het geluidproductieplafond moet worden verhoogd. Voor 11 referentiepunten wordt de waarde van het geluidproductieplafond verlaagd. Omdat de verplaatsingen en overschrijdingen van de geluidproductieplafonds zich alleen voordoen aan de noordzijde van de A15, waar zich geen woningen bevinden, is een akoestisch onderzoek op woningniveau niet



noodzakelijk en zijn er geen bezwaren om de referentiepunten te verplaatsen en de geluidproductieplafonds te wijzigen.

In tabel 8 zijn de referentiepunten aangegeven waarop het geluidproductieplafond zal worden gewijzigd en in tabel 9 de nieuwe referentiepunten met de vast te stellen geluidproductieplafonds.

**Tabel 8 Referentiepunten met te wijzigen geluidproductieplafonds**

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
20656	109001,79	427935,83	70,3
20657	108910,36	427976,35	70,0
20658	108818,94	428016,90	69,6
20659	108732,00	428065,75	68,5
20660	108647,84	428119,72	66,0
20665	108199,93	428255,27	70,2
20666	108105,18	428287,31	69,5
20667	108010,14	428318,23	69,8
22044	108624,95	427906,23	60,5
22046	108820,10	427862,33	60,2
22049	109103,05	427762,97	60,3
22697	108349,47	427849,87	60,8

**Tabel 9 Nieuwe referentiepunten met vast te stellen geluidproductieplafonds**

Referentiepunt	Coördinaten na verplaatsing		Geluidproductie projectsituatie (GP <sub>project</sub> ) [dB]
	X	Y	
20661	108616,38	428258,19	64,9
20662	108508,67	428291,72	66,5
20663	108384,10	428291,34	66,6
20664	108291,05	428251,22	62,2

## 5.4 Externe veiligheid

In deze paragraaf is een korte samenvatting van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek is opgenomen in Bijlage 3 van de toelichting.

### Wettelijk kader

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen);
- het gebruik van luchthavens.

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden.

### Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats (langs een

transportroute of een buisleiding) verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen.

Bij het beoordelen van gevaarlijke locaties gaat het rijk uit van een basisnorm: het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof mag voor omwonenden niet hoger zijn dan 1 op de miljoen. Dat betekent dat op een bepaalde plek een omwonende geen grotere kans op zo'n ongeluk mag hebben, dan één per miljoen jaar.

De omvang van het risico is een functie van de afstand waarbij meestal geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De diverse niveaus van het plaatsgebonden risico worden geografisch weergegeven door zogenaamde iso-risicocontouren (lijnen) om de activiteit (infrastructuur of buisleiding). Daarbij verbindt elke lijn plaatsen in de omgeving van een transportas met even hoog plaatsgebonden risico.

Voor kwetsbare objecten geldt een grenswaarde van PR 10-6. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt een richtwaarde van PR 10-6. De grenswaarden moeten bij de uitoefening van een aangewezen wettelijke bevoegdheid in acht worden genomen, terwijl met richtwaarden zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden.

Afwijking van een richtwaarde is bij alle beperkt kwetsbare objecten mogelijk vanwege zwaarwegende belangen op het gebied van vervoer, ruimtelijke ordening en economie (verder te noemen: gewichtige redenen). Afwijking is tevens toegestaan bij het opvullen van kleine open gaten in het bestaand stedelijk gebied of vervangende nieuwbouw in het kader van de herstructurering van stedelijk gebied.

Afwijking is primair een verantwoordelijkheid van het ter zake van een besluit aangewezen bevoegd gezag. Daarbij dient voorafgaand overleg met alle betrokken bestuursorganen plaats te vinden. In de motivering bij het betrokken besluit moet worden aangegeven waarom wordt afgeweken van de norm.

### *Groepsrisico*

Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute of buisleiding, in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute (ook bij buisleidingen) aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de risicobron.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale het aantal doden logaritmisch is weergegeven.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment (geldt ook voor buisleidingen) gemeten per kilometer en per jaar:

- 10-4 voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10-6 voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10-8 voor een ongeval met ten minste 1000 dodelijke slachtoffers;
- Enz. (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

Bij de toetsing moet worden gezien of de kans per kilometer route of tracé op een bepaald aantal slachtoffers groter is dan bovengenoemde oriëntatiewaarden. Deze oriëntatiewaarden gelden in alle situaties.

### *Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen*

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen geldt: Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd.

### *Buisleidingen*

Voor buisleidingen geldt:

Over elke negatieve verandering van het groepsrisico (boven de 0,1 maal de oriëntatiewaarde of een procentuele groei van het groepsrisico met meer dan 10%) moet volledige verantwoording worden afgelegd.

## Onderzoek

Met behulp van RBM II is het plaatsgebonden risico berekend voor de A15, de N3 en de N214. Het groepsrisico is niet kwantitatief bepaald maar kwalitatief benaderd. Dit omdat het hoofdwegennet niet wordt aangepast.

Uit gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat over de A15, N3 en N214 vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de betreffende snelwegen vormt een risicobron voor de aanwezigen in de omgeving van het gebied. Door de infrastructurele verandering verandert de externe veiligheidssituatie en is onderzocht of de externe veiligheidssituatie verandert voor de aanwezigen personen in de omgeving van het plangebied.

De gegevens met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de snelweg A15 en de wegen N3 en N214 zijn verkregen van Rijkswaterstaat en zijn gebaseerd op tellingen uit 2006.

## Conclusie

### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

De huidige situatie verandert niet ten opzicht van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de reconstructie van de aansluiting op de A15 hoeven geen maatregelen genomen te worden.

### *Plaatsgebonden risico*

De volgende conclusies zijn getrokken over het plaatsgebonden risico:

- Het plaatsgebonden risico verandert niet in 2021, vergeleken met 2011. De toename van het transport van gevaarlijke stoffen heeft geen invloed op het plaatsgebonden risico.
- Er wordt een PR 10-6-contour berekend, hierbinnen liggen echter geen kwetsbare objecten.

Dit betekent dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor deze ontwikkeling.

### *Groepsrisico*

De volgende conclusies zijn getrokken over het groepsrisico:

- Ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising zijn geen knelpunten van het groepsrisico.
- Het groepsrisico verandert door de infrastructurele aanpassing niet, ten opzichte van de nulsituatie.
- De juiste bestrijdingsmiddelen, blusmiddelen en bluswatervoorzieningen dienen beschikbaar te zijn.
- Deze middelen dienen goed bereikbaar te zijn.
- Het getroffen gebied dient goed bereikbaar te zijn.
- Adequate risicocommunicatie dient ingezet te worden ter bevordering van het zelfreddende gedrag.
- De verkeerskundige doelstelling van het project is het vergroten van de verkeerscapaciteit, het bewerkstelligen van een goede verkeersafwikkeling en het bevorderen van de doorstroming. Bijkomend positief effect is dat het voor hulpdiensten dan automatisch gemakkelijker wordt het getroffen gebied te bereiken.
- Indirect heeft de verkeerskundige doelstelling een positief effect op het groepsrisico.
- Maatregelen zijn niet te treffen vanwege verkeerde jurisdictie of vanwege de hoge kosten.

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid heeft een risicoanalyse uitgevoerd waarbij ook het GR is bepaald. Het GR is relatief laag (<0,2) en zal niet toenemen door de aanpassing van de kruising. Een uitgebreide verantwoording acht de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid niet noodzakelijk.



De externe veiligheid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling. De infrastructurele aanpassing zorgt niet voor een extra negatief effect, eerder voor een licht positief effect.

### *Kabels en leidingen*

In het kader van het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van ondergrondse planologisch relevante leidingen. Indien daartoe aanleiding bestaat dient rondom de leiding een zone te worden aangegeven waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

In het plangebied bevindt zich een gasleiding die als dubbelbestemming op de verbeelding en in de regels is opgenomen.

Ook zijn er diverse niet-planologisch relevante leidingen (rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) aanwezig. Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs / in combinatie met aanwezige weginfrastructuur. Bij graafwerkzaamheden op het terrein dient hiermee rekening te worden gehouden.

### **5.4.1 QRA ten behoeve van gasleiding**

In de QRA wordt een risicoanalyse gepresenteerd waarin plaatsgebonden (PR) en groepsrisicoberekeningen (GR) zijn uitgevoerd voor de gastransportleiding W-530-01 van N.V. Nederlandse Gasunie. Deze risicoanalyse is uitgevoerd in verband met verlegging (door middel van een boring) in de omgeving van de wegen A15 en N3. Deze wijzigingen doen zich voor ter hoogte van Papendrecht. Het volledige rapport is opgenomen in van de toelichting.

De risicostudie in dit rapport is uitgevoerd conform de door de overheid gestelde richtlijnen voor het uitvoeren van risicoanalyses aan ondergronds gelegen hogedruk aardgastransportleidingen [1, 2, 3]. De analyse is uitgevoerd met het pakket CAROLA. CAROLA is een softwarepakket dat in opdracht van de Nederlandse overheid is ontwikkeld, specifiek ter bepaling van het plaatsgebonden risico en groeps-risico van ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen.

Uit de berekeningen wordt het volgende geconcludeerd:

#### *Plaatsgebonden risico W-530-01*

Het plaatsgebonden risico van gastransportleiding W-530-01 voldoet in het beschouwde gebied aan de door de Nederlandse overheid in het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen gestelde voorwaarde dat het PR van de verlegging van deze leiding, die een ontwerpdruk van 40 bar heeft, op een afstand van vier meter gemeten uit het hart van de leiding niet hoger is dan 10<sup>-6</sup> per jaar. Het niveau van 10<sup>-6</sup> per jaar wordt niet bereikt en dus wordt tevens voldaan aan de voorwaarde dat er zich geen kwetsbare objecten binnen deze contour bevinden.

#### *Groepsrisico W-530-01*

Zowel voor als na verlegging van de gastransportleiding W-530-01 bestaat er geen scenario met 10 of meer slachtoffers. Hierdoor is er in het kader van het Besluit externe veiligheid buisleidingen in beide situaties geen sprake van groepsrisico.

## **5.5 Bodemkwaliteit**

In deze paragraaf is een korte samenvatting van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek is opgenomen in [Bijlage 6](#) van de toelichting.

### **Wettelijk kader/inleiding**

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van herbesteden van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Bouw kan pas plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij

iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

## Onderzoek

Voor het bodemonderzoek zijn boor- en bemonsteringswerkzaamheden uitgevoerd in de periode van 26 mei 2011 tot en met 30 mei 2011.

Onderdeel	boringen tot 0,5 m-mv	boringen tot gws	steken waterbodemonderzoek	peilbuizen tot 1,5 m-gws
landbodemonderzoek	60	7	-	17
waterbodemonderzoek	-	-	60	-
totaal	60	7	60	17

Figuur 5.1: Overzicht wijzigingen in onderzoeksstrategie

## Resultaten

### Bodem

Op basis van het veld- en laboratoriumonderzoek kan worden geconcludeerd dat de bodem van het plangebied van de aansluiting A15-N3 niet noemenswaardig is verontreinigd. Zowel de boven als ondergrond is maximaal licht verontreinigd met zware metalen en/of PAK. Daarnaast is in mengmonster M08\_bg(z) van de bovengrond een lichte verhoging aan somparameter PCB(7) aangetroffen. In het sterk puinhoudende grondmonster M3 van de bovengrond blijkt dat de bodem slechts licht is verontreinigd met somparameter PAK(10)m, zink en minerale olie.

Op basis van de bodemsaneringsbeleid van de provincie Zuid-Holland geven de gemeten tussen-waarde-overschrijdingen aan barium in het grondwater geen aanleiding tot het instellen van een grond voldoet aan de klasse 'wonen' op basis van somparameter PAK(10). De overige grond kan worden toegepast/hergebruikt als bodemkwaliteitsklasse 'vrij toepasbaar'.

### Waterbodemonderzoek

Alle vrijkomende waterbodemonderzoek binnen het plangebied is verspreidbaar op aangrenzend perceel. Voor het toepassen van de baggerspecie als landbodemonderzoek komt het traject 3 niet in aanmerking. voor de baggerspecie van de overige trajecten is maximaal geclassificeerd als 'industrie'. Wanneer de baggerspecie wordt toegepast in oppervlaktewater dan voldoet de baggerspecie van traject 3 aan klasse 'B'. De specie van de overige trajecten voldoet maximaal aan klasse 'A'.

### Lozingsparameters

Voor het lozen van het grondwater op oppervlaktewater dient rekening te worden gehouden met de gemeten verhoogde ijzer- en opgeloste bestanddelen waarden. Door toepassing van een strobakfilter en beluchtingsfilter zal aan de eis kunnen worden voldaan.

## Aanvullend onderzoek

In augustus 2012 heeft Royal HaskoningDHV in opdracht van Rijkswaterstaat een aanvullend verkennend bodemonderzoek (9X2751 verkennend onderzoek aansluiting A15-N3, 3 september 2012) uitgevoerd ter plaatse van de aansluiting A15-N3 ter hoogte van Papendrecht. Het volledige onderzoek is opgenomen in [Bijlage 6](#) van de toelichting.

Dit onderzoek vormt een aanvulling op het bodemonderzoek dat binnen het plangebied reeds is uitgevoerd: Verkennend water(bodem)onderzoek project B190014 'HWN/OWN aansluiting A15-N3' nabij Papendrecht, kenmerk NC11260121/01, RPS, 14 juli 2011. Tijdens dit onderzoek zijn de ontbrekende delen van het definitieve plangebied onderzocht.

### Aanleiding en doel

Aanleiding voor het bodemonderzoek wordt gevormd door de voorgenomen aanpassingen van de aansluiting A15-N3. De voorgenomen aanpassingen zijn het gevolg van bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen van dit onsluitingspunt tijdens spitsperiodes. Voor dit project dienen een aantal percelen van eigenaar te wisselen en zullen diverse grondwerkzaamheden worden verricht.

Het doel van dit bodemonderzoek is het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de (water)bodem en het freatische grondwater op de locatie. Middels dit onderzoek is aan dit doel invulling gegeven.

### *Conclusies*

Op basis van de onderzoeksresultaten kan het volgende worden geconcludeerd.

### Veldwerkzaamheden

- De onderzoekslocaties zijn momenteel in gebruik als landbouw- en natuurgebied en bevatten diverse watergangen.
- De bodem bestaat tot circa 0,5 tot 1,0 m-mv uit klei met daaronder tot de maximaal geboorde diepte van 2,2 m-mv uit veen.
- Tijdens de veldwerkzaamheden zijn in het opgeboorde materialen geen bodemvreemde materialen of andere verontreinigingskenmerken waargenomen. Er zijn geen asbestverdachte materialen in of op de bodem aangetroffen.
- De grondwaterstand is tijdens het onderzoek ingemeten op 0,55 m-mv ten noorden van de N214 (peilbuis B1).
- Als gevolg van de sterke begroeiing in de watergangen ten zuiden van de N214 zijn de veldwerkzaamheden niet uitgevoerd. Voor een indicatie van de kwaliteit van de waterbodem worden de resultaten van het onderzoek van RPS op de nabij gelegen watergangen (traject 7 genaamd) representatief geacht.

### Analyseresultaten en toetsing

- Uit de analyseresultaten blijkt dat de boven- en ondergrond licht verontreinigd zijn met zware metalen (kwik, nikkel en/of molybdeen).
- Het grondwater is licht verontreinigd met barium en xylenen.
- De vrijkomende grond voldoet aan de bodemkwaliteitsklasse AW2000 en kan derhalve binnen de geldende bodemkwaliteitskaart vrij worden toegepast/hergebruikt.
- De onderzochte waterbodem is vrij toepasbaar in oppervlaktewater en op landbodem en tevens verspreidbaar op aangrenzende percelen.
- De hergebruiksmogelijkheden van de vrijkomende materialen zijn middels dit verkennend bodemonderzoek indicatief bepaald. Wanneer grond of baggerspecie van de locatie of buiten de geldende bodemkwaliteitszone worden afgevoerd dient de grond worden gecertificeerd, dit kan door middel van een partijkeuring (AP04).

De kwaliteit van de onderzochte bodem en waterbodem vormt milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen voor de voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur of voor perceelsoverdracht.

## **5.6 Water**

### **Wettelijk kader / inleiding**

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

### **Onderzoek**

Voor dit bestemmingsplan is een watertoets opgesteld en is meerdere malen overleg gevoerd met het waterschap. De volledige watertoets en het verslag van overleg met het waterschap is toegevoegd in Bijlage 7. Hieronder worden de belangrijkste conclusies beschreven.



## Huidige situatie

Binnen het plangebied ligt een aantal watergangen. Direct langs verschillende wegen zijn een aantal watergangen met een A-status aanwezig zijn. Naast de betunneling van de Betuweroute liggen ook watergangen met een A-status. Het merendeel van de sloten welke ontwateren in noord-zuidrichting hebben een B en C status. Er liggen direct in en rondom het plangebied geen waterkeringen.

De maaiveldhoogte in het plangebied varieert tussen de NAP +5 m ter hoogte van de fly-over van de A15 en NAP -1,4 m ter hoogte van de Elzenweg. De bodemhoogte aan de randen ter hoogte van de watergangen ligt op een hoogte van ca. NAP -1,8 m.

In het plangebied ligt geen riolering dat is aangesloten op het gemeentelijk rioleringsstelsel van de gemeente Papendrecht. Het hemelwater stroomt rechtstreeks af via de berm en via kolken in het oppervlaktewater. In de huidige situatie zijn geen voorzieningen aanwezig, zoals lamellenfilters.

## Toekomstige situatie

### Verharding

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de toename aan verharding per peilvak door de aanleg van de nieuwe aansluiting van A15 met de N3 en N214.

**Tabel 5.1 Overzicht toename verharding en hoeveelheid te compenseren**

<b>Te compenseren verharding</b>	<b>Peilvak 1</b>	<b>Peilvak 3</b>
Oude verharding in m <sup>2</sup>	14.198	23.730
Nieuwe verharding in m <sup>2</sup>	17.341	31.211
Extra verharding in m <sup>2</sup>	3.143	7.481
Te compenseren (21,8%) in m <sup>2</sup>	685	1.631

### Watercompensatie

Naast de benodigde compensatie voor de toegenomen verharding in het plangebied, is ook compensatie nodig als gevolg van het dempen van watergangen.

In de toekomstige situatie zal de ligging van de polders niet veranderen. Om de realisatie van de nieuwe aansluitingen mogelijk te maken is het noodzakelijk een aantal bestaande watergangen en sloten te dempen. Waterschap Rivierenland heeft als regel dat het oppervlak van watergangen dat gedempt wordt één op één moet worden gecompenseerd, liefst binnen hetzelfde peilgebied. Ter compensatie van de gedempte watergangen zal nieuw water worden gegraven.

In tabel 5.2 is een overzicht gegeven van hoeveelheid oppervlaktewater dat wordt gedempt en hoeveelheid oppervlaktewater dat wordt gecompenseerd binnen het plan.

**Tabel 2 Hoeveelheid te compenseren oppervlaktewater**

<b>Te compenseren wateroppervlak</b>	<b>Peilvak 1</b>	<b>Peilvak 3</b>
Te dempen sloten in m <sup>2</sup> (100% compensatie)	1.796	5.254
Te graven sloten in m <sup>2</sup>	2.537	8.254
Toename/afname wateroppervlak in m <sup>2</sup>	+741	+3000

In tabel 5.3 toont de netto balans aan oppervlaktewater dat binnen het plan wordt gerealiseerd. Uit tabel 5.3 blijkt dat de compensatie in beide peilvakken gehaald wordt, er ontstaat geen tekort. In peilvak 3 wordt meer dan voldoende water aangebracht. De totale balans komt op een overschot van 1.425 m<sup>2</sup>.

## Tabel 3 Waterbalans

<b>Waterbalans</b>	<b>Peilvak 1</b>	<b>Peilvak 3</b>
--------------------	------------------	------------------

Te compenseren (21,8%) in m <sup>2</sup>	685	1.631
Toename/afname wateroppervlak in m <sup>2</sup>	741	3.000
Balans in m <sup>2</sup>	+56	+ 1.369

### *Oppervlaktewater*

De waterstructuur in peilgebied 1 is op dusdanige wijze ingevuld dat de doorstroming en voldoende afvoercapaciteit zijn gegarandeerd, mede door de realisatie van nieuwe bredere watergangen (watercompensatie) of verbreding van bestaande watergangen. Bovendien ligt dit deel achter in het peilgebied, waardoor afvoer uit het achterliggende gebied hier minimaal is. Ten zuiden van de Betuwelijn wordt een sloot verlegd en wordt met een duiker met een afmeting van rond 600 mm verbonden aan een reeds bestaande duiker van 600 mm en daarmee aan het watersysteem. De verlegde sloot is kleiner dan de huidige en daarmee wordt aangenomen dat een duiker van 600 mm voldoende is voor waarborging van de afwatering. De overige nieuw aan te leggen duikers hebben een afmeting van rond 1000 mm en voldoen daarmee aan de beleidsregels.

In peilgebied 2 wordt geen watergang gedempt, verlegd of aangebracht.

In peilgebied 3 wordt de aan- en afvoersituatie zo aangepast dat voldoende doorstroming gegarandeerd wordt aan de noordzijde van het plangebied, langs de landbouwpercelen. Daarnaast zijn de waterbergingslocaties ontsloten door duikerverbindingen met het peilgebied. De westelijk gelegen waterbergingslocatie dient tevens als bluswatervoorziening voor Prorail en heeft daarom een verbinding met het hoofdwatersysteem van rond 1000 mm.

De zaksloten in de 'oksels' van de toe- en afritten in peilgebied 3 zijn via duikerverbinding van 600 mm aangesloten op het oppervlaktewatersysteem. Hiermee is de afvoer van dit gebied geborgd.

### *Bluswatervoorziening*

De aanvoerende kunstwerken en watergangen dienen voor de bluswatervoorziening van de Betuweroute minimaal 6000 liter per minuut gedurende 4 uur te kunnen leveren. Dit komt neer op 6 m<sup>3</sup>/min ofwel 0,1 m<sup>3</sup>/sec. De toevoer naar de 'blusvijver' vindt plaats via een duikerverbinding van rond 1000 mm van ca. 40 m. Hydraulische toetsing van deze duiker levert bij deze aanvoercapaciteit een opstuwing op van enkele mm's en een stroomsnelheid van ca. 0,15 m/sec. Dit is ruim voldoende om voldoende water aan te trekken.

### *Waterkwaliteit*

Afstromend hemelwater stroomt door middel van de kanteling in de weg naar de bermen en taluds. Hier vindt infiltratie plaats. Indien onvoldoende bergingscapaciteit aanwezig is om afstromend hemelwater volledig te infiltreren zal in ieder geval een gedeelte oppervlakkig afstromen richting oppervlaktewater.

Door het afstromend wegwater zoveel mogelijk te laten infiltreren in de naastliggende bermen worden eventuele verontreinigingen middels bodeminfiltratie afgevangen. In het ontwerp zijn geen bijzondere waterafvoerende constructies toegepast. Bij het ontwerp van bermen en taluds is rekening gehouden met de gestelde normen conform het Handboek Ontwerpcriteria Wegen, versie 3.0 van de Provincie Zuid-Holland.

### *Maaiveldhoogte*

De nieuwe toe- en afritten naar en vanaf de A15 worden aangesloten op de N3 en N214. De nieuw te realiseren wegdelen in het centrumdeel van het plan monden uit in de N3 en kruisen met de A15 en de tunnelbak van de Betuweroute. Voor deze delen ligt de maaiveldhoogte op ca. NAP +5,5 m. De spooroverkluizing ter hoogte van Veerweg ligt op ca. NAP +2,5 m.

#### *a. Grondwater*

De nieuwe infrastructuur zal geringe invloed hebben op de grondwatersituatie. De aanleg van grotere oppervlaktes aan waterberging in peilgebied 3 kan drainerend op de omgeving werken.

### **Overleg**

Er zijn verschillende overlegmomenten met het waterschap Rivierenland geweest over de waterhuishouding in het plangebied:

- Overleg 20-05-2011 over uitgangspunten en randvoorwaarden.
- Overleg 27-10-2011 over opstellen waterhuishoudkundig plan.
- Overleg 19-06-2012 aanpassing waterhuishouding tbv ontwerp met bijbehorende tekeningen van 06-06-2012 (Grontmij).

Op 8 oktober 2012 heeft overleg plaats gevonden tussen RWS, WSRL en Royal HaskoningDHV. Een vervolg overleg heeft op 23 oktober 2012 plaatsgevonden tussen Grontmij, Royal HaskoningDHV en RWS.

### **Conclusie**

Op grond van de uitgevoerde watertoets en het overleg met het waterschap blijkt de aanpassing van de aansluiting A15/N3 geen belemmering vormt voor de waterbelangen.

## **5.7 Ecologie**

In deze paragraaf is een korte samenvatting van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek is opgenomen in [Bijlage 8](#) van de toelichting.

### **Wettelijk kader**

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming is in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998.

#### *Soortenbescherming*

Het doel van de Flora- en faunawet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De Flora- en faunawet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Er bestaan drie beschermingsregimes voor drie verschillende groepen van beschermde soorten. Voor de algemeen beschermde soorten (tabel 1) geldt een algemene ontheffing voor ruimtelijke ingrepen. Ook voor de overige beschermde soorten (tabel 2) is ontheffing mogelijk, mits wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor strikt beschermde soorten (tabel 3) kan enkel afgeweken worden na een uitgebreide toetsing.

#### *Gebiedsbescherming*

Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten. Een belangrijk onderdeel van de Natuurbeschermingswet is dat er geen vergunning gegeven mag worden voor handelingen of projecten die schadelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van de habitats van soorten, waarvoor een gebied is aangewezen. Wanneer niet op voorhand uitgesloten kan worden dat er schadelijke effecten kunnen optreden, dan dient de initiatiefnemer een 'passende beoordeling' te maken. Dat betekent een onderzoek naar alle aspecten van het project en welke gevolgen die kunnen hebben voor datgene wat bescherming geniet.

### **Onderzoek**



Figuur 5.2: Begrenzing ecologie onderzoeksgebied (rode lijn)

Het onderzoeksgebied bestaat met name uit de betreffende wegen (A15 en N3) met hun op- en afritten, de daar tussen en naastgelegen bermen, sloten en bomenrijen en een carpoolplaats. Ook de spoorlijn (Betuwelijn) loopt aan de noordzijde van en parallel aan de A15 door het plangebied. De bermen bestaan met name uit gras, afgewisseld met bomen, bosjes en sloten. Aan de noordzijde van de A15, bij het spoor, is een bredere watergang met riet-vegetatie aanwezig. Langs de oostzijde van de N3 ligt een bosrand die behoort tot het sportpark Oostpolder (Papendrecht). Tenslotte valt een deel van het Alblasserbos binnen de contouren van het plangebied.

#### *Bestaande faunapassage*

Onder de Betuwelijn is in het verleden een faunapassage aangelegd. Deze faunapassage zal niet wijzigen als gevolg van de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan. De faunapassage zal in gebruik blijven gedurende de werkzaamheden en ook daarna blijft de faunapassage ongewijzigd.

#### **Conclusie**

##### *Vaatplanten*

In het plangebied zijn geen beschermde soorten vaatplanten aangetroffen. Hiervoor is een ontheffing voor het overtreden van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet niet nodig.

##### *Ongewervelden*

In het plangebied zijn geen beschermde ongewervelden aangetroffen. Hiervoor is een ontheffing voor het overtreden van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet niet nodig.

##### *Vissen*

In het plangebied is de kleine modderkruiper (een soort van tabel 2) aangetroffen. De betreffende watergang functioneert als leefgebied voor de kleine modderkruiper. Als deze watergang gedempt of anderzijds nadelig beïnvloed wordt, komt het leefgebied van individuen van de kleine modderkruiper (tabel 2) in het geding. Er zijn echter geen grote nadelige effecten te verwachten. Er is nog voldoende biotoop in de nabije omgeving aanwezig.



Voor tabel 2-soorten hoeft er bij ruimtelijke ingrepen geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden, mits er een goedgekeurde gedragscode van toepassing is (zie hieronder) en/of er maatregelen genomen worden die de functionaliteit van de vaste rust- en/of verblijfplaats garanderen. Om er zeker van te zijn dat eventuele mitigerende maatregelen voldoende zijn, kan een ontheffing aangevraagd worden om de maatregelen (goed) te laten keuren.

Er kan gewerkt worden met de goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet voor waterschappen. Met betrekking tot het afdammen, dempen en vergraven van wateren staan in deze gedragscode de volgende voorzorgsmaatregelen bij aanwezigheid van juridisch zwaarder beschermde vissoorten zoals de kleine modderkruiper:

- De mitigerende maatregelen dienen tussen 15 juli en 1 november uitgevoerd te worden, dat wil zeggen na de voortplantingsperiode en voor de winterrust van vissen, amfibieën en reptielen;
- De kleine modderkruiper dient voorafgaand aan het dempen van de sloot te worden weggevangen en vervolgens teruggeplaatst te worden in een geschikt biotoop in de omgeving;
- Bij het dempen van een watergang wordt het water één richting uitgedreven naar een naastliggende sloot, opdat aanwezige vissen en amfibieën kunnen ontsnappen;
- Bij leegpompen van een watergang worden overige vissen en amfibieën tijdig weggevangen en elders uitgezet.

Verder geldt dat de gevolgde werkwijze in een ecologisch werkprotocol dient te worden vastgelegd en door (of onder begeleiding van) een ecologisch deskundige dient te worden uitgevoerd.

### *Amfibieën*

Tussen de kikker- en paddenlarven zijn geen larven van de heikikker of rugstreeppad aangetroffen. Uit verspreidingsgegevens (uit de database van het NWC) blijkt echter dat deze soorten wel in deze omgeving voorkomen.

Ook op het land zijn geen adulte of juvenile exemplaren van de genoemde soorten aangetroffen. Mogelijk zitten er wel heikikkers en/of rugstreeppadden in het veenweidegebied buiten het plangebied. Voor wat betreft de herpetofauna is daarom een ontheffing voor het overtreden van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet niet nodig. Mochten de betreffende soorten er toch voorkomen (marginaal) dan zal er voldoende biotoop in de omgeving beschikbaar blijven.

### *Broedvogels*

In het plangebied zijn oude en actieve kraaiennesten waargenomen. Oude kraaiennesten zijn eventueel geschikt als vaste verblijfplaats voor roofvogels en uilen. Voor de bescherming van vogelnesten geldt artikel 11 van de Flora- en faunawet, welke luidt:

*"Het is verboden nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren".*

De meeste vogels maken elk broedseizoen een nieuw nest, of zijn in staat om een nieuw nest te maken. Deze vogelnesten voor eenmalig gebruik vallen alleen tijdens het broedseizoen (grofweg half maart-half juli) onder de bescherming van artikel 11 van de Flora- en faunawet. Een (beperkt) aantal soorten maakt elk jaar gebruik van hetzelfde nest (nestplaats). Verblijfplaatsen van deze vogelsoorten zijn jaarrond beschermd indien ze nog in functie zijn.

Kraaiennesten zijn dus jaarrond beschermd vanwege hun functie voor in bomen broedende roofvogelsoorten. Deze soorten zijn niet in staat een geheel eigen nest te bouwen en maken gebruik van oude kraaiennesten of nesten waar zij eerder gebroed hebben.

Aanbevolen wordt om de bomen waarin de oude kraaiennesten zitten (als ze verwijderd moeten worden) onder ecologische begeleiding te laten rooien. Dit dient buiten het broedseizoen plaats te vinden. Hiertoe worden de bomen tijdens het broedseizoen eerst geïnspecteerd op vogels met een vaste verblijfplaats voor de werkzaamheden plaats zullen vinden. Daarna zal vlak voor de kap nog een schouw verricht worden om te kijken of er dan geen gebruik van de betreffende bomen wordt gemaakt door vogels met een vaste verblijfplaats.

Tijdens het veldonderzoek is geen gebruik van deze kraaiennesten door roofvogelsoorten vastgesteld. Bovendien resteren

in de omgeving van het plangebied voldoende bomen waar roofvogelsoorten nestgelegenheid kunnen vinden. Derhalve worden door de voorgenomen werkzaamheden (kap van bomen) geen verbodsbepalingen overtreden. Een ontheffing voor de buizerd is op dit moment niet aan de orde. Indien de buizerd wel in de aanwezige nesten gaat broeden en deze boom wordt gekapt is er wel sprake van overtreding van verbodsbepalingen en is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet (in de vorm van een positieve afwijzing) nodig.

#### *Grondgebonden zoogdieren*

In het plangebied zijn geen (sporen van) zwaarder beschermde grondgebonden zoogdieren aangetroffen. Voor grondgebonden zoogdieren gelden daarom geen verplichtingen anders dan de algemene zorgplicht.

#### *Vleermuizen*

De locatie is als vliegroute voor vleermuizen ongeschikt. Verder zijn er geen mogelijke verblijfplaatsen aangetroffen en als foerageergebied is de locatie hoogstens marginaal geschikt. Er blijft voldoende geschikt foerageergebied in de omgeving beschikbaar. Een ontheffing voor het overtreden van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet is daarom niet nodig.

Tenslotte geldt de in artikel 2 voorgeschreven zorgplicht: deze houdt in dat alle mogelijke nadelige gevolgen voor (alle) planten en dieren zoveel mogelijk vermeden moeten worden (voor zover redelijk), bijvoorbeeld door een egel, die zich op een werkterrein bevindt, te verplaatsen voordat gestart wordt met bepaalde werkzaamheden (hiervoor is eerst een inspectie te voet van het werkterrein nodig).

#### *Overzicht te nemen maatregelen*

Voor wat betreft vogels dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen. Dit valt grofweg van half maart tot half juli.

Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de kleine modderkruiper. Werkzaamheden dienen plaats te vinden tussen de voortplantingsperiode en de winterrust. Dit is ongeveer tussen 15 juli en 1 november.

Verder dienen de bomen met kraaiennesten in het broedseizoen, vooraf aan de werkzaamheden, gecontroleerd te worden op in gebruik zijnde kraaiennesten door roofvogelsoorten.

Op basis van de hiervoor genoemde resultaten en de geplande werkzaamheden kan gesteld worden dat, er met uitzondering van de groepen broedvogels en vissen, geen (negatieve) effecten te verwachten zijn op (populaties van) beschermde planten- en diersoorten.

#### **Aanvullend onderzoek Heikikker en aanvullende ecologische quickscan**

Na uitvoering van het natuuronderzoek zijn de plannen voor de aansluiting licht gewijzigd. Het plangebied is daarmee iets uitgebreid. Omdat er aanwijzingen zijn (Sanders, 2011) dat in de omgeving van het plangebied de heikikker voorkomt en de uitbreiding van het plangebied plaatsvindt in geschikt leefgebied voor deze soort heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar het voorkomen van de heikikker. In afbeelding 5.3 is het plangebied weergegeven met in het geel de locaties waar uitbreiding van het plangebied plaatsvindt.

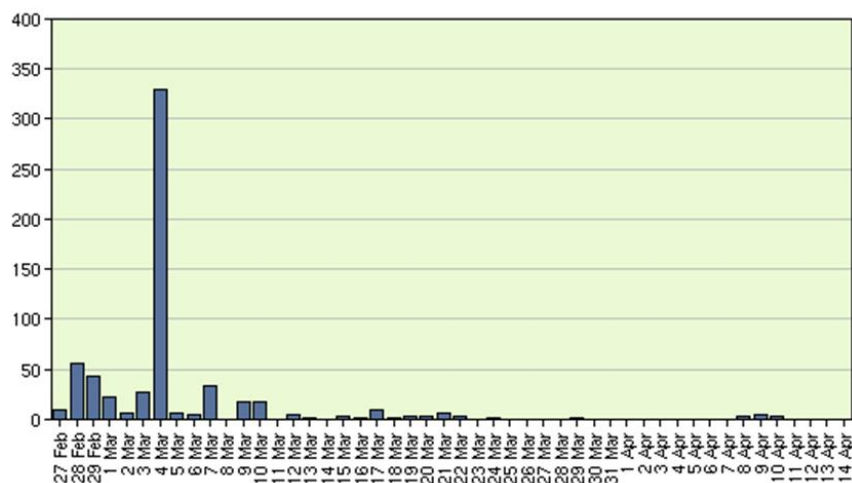


Afbeelding 5.3 Globale begrenzing aanvullend onderzoek

Naast onderzoek naar het voorkomen van de heikikker is de strook in het bos onderzocht op algemene natuurwaarden en habitatgeschiktheid voor overige beschermde soorten.

### Resultaten vervolgonderzoek

Voor de heikikker is op twee avonden geluisterd naar de roep van mannetjes van de soort, aanvullend is met een schepnet onderzocht of kikkerdril van de heikikker aanwezig was. De onderzoeken zijn uitgevoerd op 16 maart en 12 april 2012. Uit de gegevens van amfibieënwerkgroepen blijkt dat beide dagen geschikte dagen waren voor het aantreffen van de heikikker (afbeelding 5.4). Vanaf eind februari was de soort actief. Activiteit van heikikker vindt op zandgronden in Zuid-Nederland altijd een week of twee eerder plaats dan op veen en klei gronden rond de rivieren. Er is daarom gekozen om het onderzoek vanaf half maart uit te voeren.



Afbeelding 5.4 Waarneming heikikker tijdens amfibieentrek

Tijdens beide onderzoeken zijn geen waarnemingen gedaan van de heikikker. Wel zijn eieren van de bruine kikker en volwassen van de kleine watersalamander aangetroffen.

Tijdens het bezoek op 12 april 2012 is naast onderzoek naar de heikikker ook gekeken naar de natuurwaarden in het bosgebied ten oosten van het plangebied (gele lijn uit afbeelding 5.3). Op basis van habitatgeschiktheid is gekeken welke beschermde soorten mogelijk voorkomen in dit gebied.

Het gebied bestaat uit een ondiepe sloot met op de westoever een grasberm en aansluitend populierenbos. Op de oostoever is een meer gevarieerde begroeiing aanwezig van appelbomen, zwarte elzen en vlier. De berm en de ondergroei in het bos is erg voedselrijk en ruig met soorten als smeerwortel, fluitenkruid, brandnetel, kweek, paardenbloem etc. In de

volgende alinea's wordt per soortgroep aangegeven of streng beschermde soorten (tabel 2 en 3 Ff-wet) voorkomen of verwacht mogen worden op basis van het aanwezige habitat.

#### *Vaatplanten*

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde vaatplanten aangetroffen, deze worden ook niet verwacht op basis van de aanwezige habitat.

#### *Ongewervelden*

Beschermde ongewervelden zijn niet aangetroffen en worden op basis van de aangetroffen habitat ook niet verwacht.

#### *Zoogdieren*

Er zijn geen streng beschermde grondgebonden zoogdieren aangetroffen, deze worden ook niet verwacht op basis van de aangetroffen habitat.

Het gebied is in potentie geschikt als foerageergebied voor vleermuizen (alle vleermuissoorten in Nederland zijn streng beschermd). In het plangebied zijn geen bomen aangetroffen die in potentie geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Er zijn in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig.

#### *Vissen*

Er zijn geen vissen aangetroffen in de aanwezige watergang.

#### *Amfibieën*

Er zijn geen streng beschermde amfibieën aangetroffen in de watergang, wel zijn eitjes aangetroffen van de bruine kikker (tabel 1 Ff-wet).

#### *Reptielen*

Er komen geen reptielen voor in de omgeving van het plangebied

#### *Vogels*

Tijdens het veldbezoek zijn de volgende soorten aangetroffen: gaai, zwartkop, koolmees, pimpelmees, tjiftjaf, winterkoning, houtduif, vink, groenling, grote bonte specht en buizerd. Vogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn, zijn niet aangetroffen in het plangebied.

### **Conclusie vervolgonderzoek**

De eisen die voortvloeien uit de Flora en faunawet vormen geen beletsel voor de uitvoering van het project.

- De heikikker komt niet voor in het plangebied.
- In het bosgebied (gele lijn, figuur 5.3) broeden verschillende algemene vogelsoorten die tijdens het broedseizoen streng beschermd zijn. Daarnaast vormt het bosgebied mogelijk foerageergebied voor diverse vleermuissoorten. Overige streng beschermde soorten zijn niet aanwezig in het plangebied.

Wanneer werkzaamheden uitgevoerd worden buiten het broedseizoen (globaal 15 maart - 15 juli), vindt ten aanzien van vogels geen overtreding plaats van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

Om verstoring van foeragerende vleermuizen tijdens de uitvoering van werkzaamheden te voorkomen dienen werkzaamheden overdag uitgevoerd te worden of uitstraling van licht naar de omgeving voorkomen te worden. Op die manier worden overtredingen van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet voorkomen. Het bosgebied blijft in de toekomstige situatie geschikt als (potentieel) foerageergebied.

Voor de overige niet of licht beschermde soorten geldt een vrijstelling of kan gewerkt worden volgens de goedgekeurde gedragscode van Rijkswaterstaat. Te allen tijde dient de zorgplicht nageleefd te worden.

### 5.7.1 Compensatieplan EHS

Als gevolg van de aanpassing van de aansluiting N3/N214/A15 is sprake van ruimtebeslag in de EHS en belangrijk weidevogelgebied. Er gaat in totaal een oppervlak van 3.677 m<sup>2</sup> EHS en 6.435 m<sup>2</sup> belangrijk weidevogelgebied verloren. De EHS die verloren gaat heeft in de huidige situatie de bestemming bos. Het betreft vochtig bos met productie, volgens natuurbeheertype N16.02. De aanwezige bomen zijn echter (vrij) recentelijk gekapt, zodat compensatie in het kader van de boswet niet (meer) van toepassing is (er vanuit gaande dat dit reeds gedaan is).

Om de bovenstaande redenen dient er gecompenseerd te worden voor het verlies aan EHS en weidevogelgebied. In het compensatieplan is opgenomen waar en hoeveel gecompenseerd moet worden en welke mitigerende maatregelen genomen moeten gaan worden. Het compensatieplan is opgenomen in Bijlage 9 van de toelichting. Dit compensatieplan is opgesteld in overleg met de provincie Zuid-Holland.

De ontheffing voor het uitvoeren van werkzaamheden in EHS gebied is op 30 september 2014 behandeld door Gedeputeerde Staten. De ontheffing is op 30 september verleend en toegevoegd in Bijlage 10 van de toelichting.

## 5.8 Archeologie en cultuurhistorie

In deze paragraaf is een korte samenvatting van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek is opgenomen in Bijlage 11 van de toelichting.

### Wettelijk kader

#### *Wet op de Archeologische Monumentenzorg*

Ter implementatie van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. In deze wet is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dat kader dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan - indien nodig - een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen. In het kader van de modernisering van de Monumentenwet is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat in een bestemmingsplan niet alleen een beschrijving moet staan op welke wijze rekening gehouden wordt met aanwezige of te verwachten monumenten in de grond (archeologie), maar ook met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

#### *Beleidsnota Archeologie gemeente Molenwaard*

De acht gemeenten in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden hebben een regionaal archeologiebeleid geformuleerd. Deze beleidsnota is onderdeel van een drieluik, dat verder bestaat uit een archeologische verwachtings-, een beleidsadvieskaart en een beleidsadvies, opgesteld door het adviesbureau BAAC.

In de nota worden de uitgangspunten en principes van het Verdrag van Malta onderschreven. Behoud van het cultureel erfgoed in situ (op locatie en veiliggesteld in de bodem) en het beginsel 'de verstoorder betaalt' zijn de belangrijkste uitgangspunten van het regionaal en gemeentelijk archeologiebeleid. Dat beleid krijgt vooral gestalte door de bescherming van archeologische waarden en verwachtingen via de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan vormt hierin het centrale instrument.

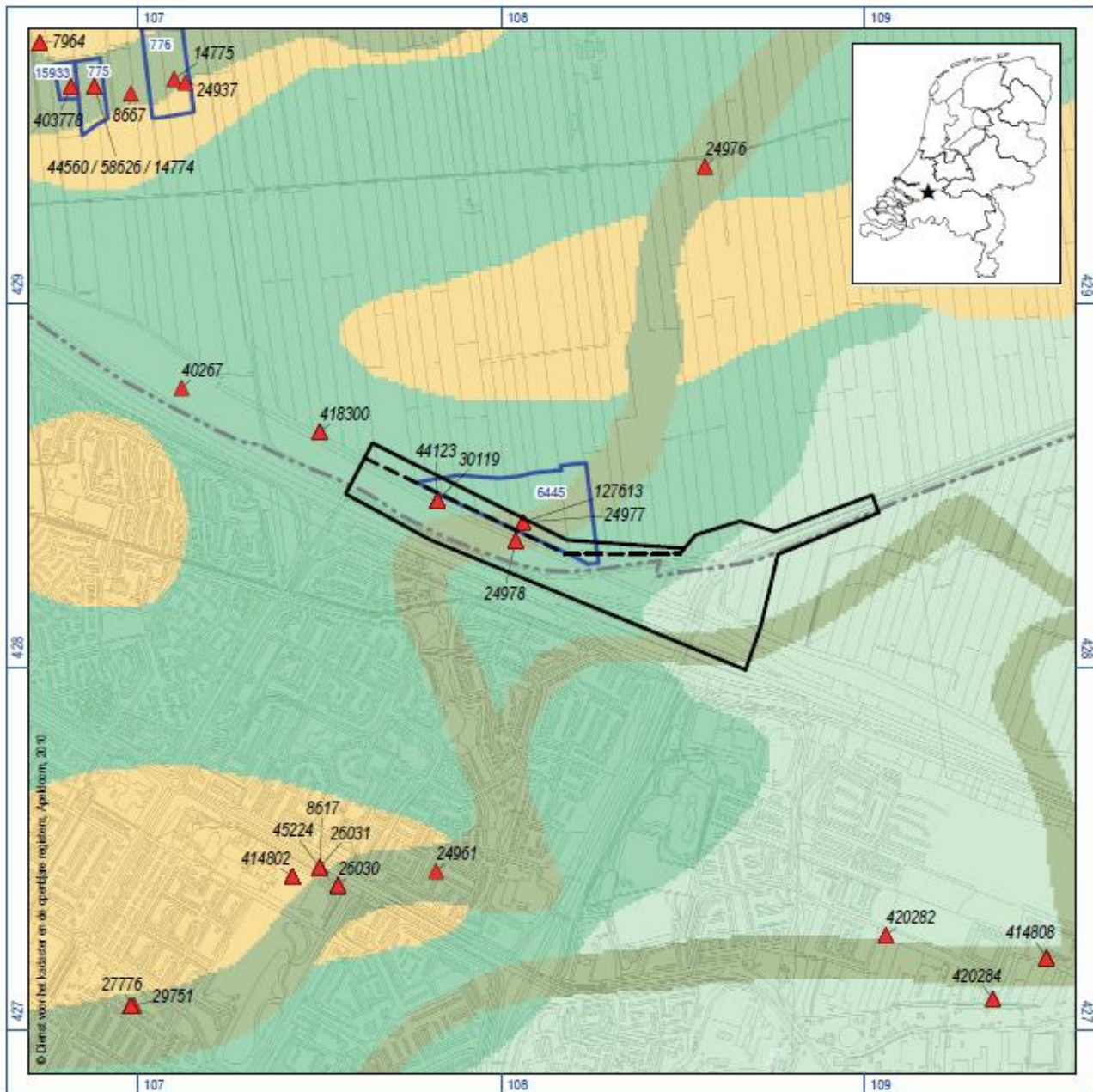
Als het voornemen bestaat om een bodemverstorende activiteit uit te voeren op een plaats waar archeologische waarden aanwezig zijn of verwacht worden, zal door de gemeente worden getoetst of aan die activiteit specifieke voorwaarden verbonden moeten worden. Dit geschiedt aan de hand van de zogenaamde Archeologische Monumentenzorgcyclus. Dit is een onderzoeksproces die er op is gericht om kennis te verzamelen om vervolgens een afgewogen besluit te kunnen nemen over het al dan niet of onder voorwaarden toestaan van die bodemverstorende activiteit. Bij de verlening van omgevingsvergunningen kunnen dan voorwaarden worden opgenomen over (bijvoorbeeld) aanpassingen van het bouwplan, archeologievriendelijk heien of het beperken van bodemingrepen.

### Onderzoek

In opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in juni 2011 een bureauonderzoek



uitgevoerd in verband met voorgenomen werkzaamheden ten behoeve van de verbetering van de aansluiting A15-N3 in de gemeenten Papendrecht en Molenwaard.



*Figuur 5.3: Ligging van het plangebied (zwarte lijn) met ARCHIS-waarnemingen (rood) en AMK-terreinen (blauw) op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur; inzet: ligging in Nederland (ster). De zwarte lijn betreft de grens van het onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied is groter dan het daadwerkelijke bestemmingsplangebied.*

#### *Archeologische verwachtingswaarden*

Volgens de IKAW geldt voor de stroomgordels in het plangebied een hoge kans op het aantreffen van archeologische waarden. Voor het komgebied rondom de stroomgordels geldt een middel hoge trefkans, waarbij aan het komgebied in het oosten een lage trefkans is toegekend. Deze trefkans is gebaseerd op de bodemgesteldheid in het plangebied (Deeben, 2008; zie [www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl)). Volgens de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van de provincie Zuid-Holland ([www.chs.nl](http://www.chs.nl)) en de regionale verwachtingskaart (Boshoven e.a., 2009) geldt het zelfde: hoge archeologische verwachting voor de stroomgordels en een lage verwachting voor het komgebied.

#### *Bekende archeologische waarden*

In ARCHIS staat één archeologische vindplaats geregistreerd uit het plangebied. Het betreft een AMK-terrein van hoge archeologische waarde (CMA-code 38C-034; Monumentnummer 6445) dat zich aan de noordelijke rand van het plangebied bevindt en zich verder in noordoostelijke richting uitstrekt. Het terrein valt geheel binnen de gemeente

Molenwaard. De in het plangebied geregistreerde ARCHIS-waarnemingsnummers 44123, 30119, 24977, 127613 en 24978 komen voort uit de onderzoeken die zijn gerelateerd aan de vindplaats 'Papendrechtse Stroomrug'. Op het terrein zijn sporen uit de IJzertijd en Romeinse tijd aangetroffen. Deze vindplaats met toponiem Papendrechtse Stroomrug is in het kader van de Betuweroute gedeeltelijk opgegraven (Dijkstra e.a., 1999). Na de opgraving en de aanleg van de spoorlijn is het AMK-terrein verkleind tot de huidige omvang. Oorspronkelijk strekte het terrein zich in zuidelijke richting uit tot aan de A15. Het resterende deel van de vindplaats heeft de status van hoge archeologische waarde behouden. De begrenzing van het AMK-terrein is gebaseerd op de spreiding van de vondstconcentraties en de aanwezigheid van de stroomrug en is dan ook niet hard.

## Resultaten

In het plangebied bevinden zich vastgestelde archeologische waarden ter plaatse van het AMK-terrein en geldt voor zones buiten het AMK-terrein een hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen (archeologische resten) uit de IJzertijd en Romeinse tijd. Vindplaats Papendrechtse Stroomrug.

In het plangebied bevindt zich een archeologisch monument van hoge waarde (CMA-code 38C-34/Monumentnummer 6445). Op dit monument zijn archeologische resten van brandplaatsen uit de Midden en Late IJzertijd aangetroffen alsmede nederzettingsafval en enkele kuilen uit de Romeinse tijd in een verlande restgeul. Deze vindplaats 'Papendrechtse Stroomrug' is gedeeltelijk opgegraven ter hoogte van twee vondstlocaties. Het complextype van de vindplaatsen is hierbij niet geheel duidelijk geworden.

Geconcludeerd is dat de aangetroffen sporen uit de IJzertijd niet wijzen op een nederzetting, maar op kortstondige, specifieke activiteiten op de oeverwal van de Papendrecht stroomgordel. Deze stroomgordel was actief gedurende de IJzertijd tot ongeveer 250 na Chr. Tijdens eerder onderzoek zijn meerdere vondstlocaties met houtskool aangetroffen die niet verder zijn onderzocht. Deze locaties liggen direct ten noorden van (dus buiten) onderhavig plangebied. De sporen uit de Romeinse tijd bestonden uit nederzettingsafval in de restgeul en enkele kuilen en palen in de noordelijke oeverwal van de Papendrecht stroomgordel.

### *Verwachte waarden*

Direct ten oosten van het AMK-terrein kunnen crevasseafzettingen (en mogelijk nog oeverafzettingen) van de Papendrechtstroomgordel aanwezig zijn in het plangebied. De boordichtheid van het booronderzoek dat is uitgevoerd tijdens de opgraving in het kader van de Betuweroute was zodanig dat kleine vondstconcentraties en/of crevasseafzettingen gemist kunnen zijn. Gezien de geringe omvang en lokaliteit van de aangetroffen vindplaatsen bestaat de mogelijkheid dat er nog meer vindplaatsen aanwezig zijn op de oeverwallen en/of crevasseafzettingen in het plangebied. Het kan gaan om (resten van) brandplaatsen en/of gebruiksvoorwerpen uit de Midden en Late IJzertijd. Indien deze resten daadwerkelijk aanwezig zijn, bevinden dergelijke archeologische resten zich in de top van de stroomgordel- en/of crevasseafzettingen, naar verwachting direct onder de bouw voor op circa 0,4 tot 0,8 m -Mv.

Op de zuidelijke oeverwal kunnen zich mogelijk sporen van akkerbouw, wegen en/of resten van aanlegsteigers, duikers en dergelijke uit de Romeinse tijd bevinden. De resten worden eveneens direct onder de bouw voor verwacht op de oeverwal of overgang naar de (rest)geul of op crevasseafzettingen. In de restgeul kan nederzettingsafval aanwezig zijn en mogelijk (resten van) vaartuigen. Deze laatste categorie betreft echter toevalsvondsten.

In het zuidoosten van het plangebied bevindt zich in de ondergrond de Schoonrewoerd stroomgordel waarop vindplaatsen (archeologische resten) uit het Neolithicum en de Bronstijd kunnen voorkomen. Deze stroomgordel ligt volledig onder de in het plangebied aanwezige infrastructuur.

### *Overige zones*

Op de locaties van de opgraving in het kader van de Betuweroute is het archeologisch onderzoek in het plangebied afgerond. Ter plaatse van de A15, de Betuweroute spoorlijn en de huidige provinciale wegen worden geen archeologische resten meer verwacht.

## Conclusie en aanbevelingen



Figuur 5.4: Advieskaart vervolgonderzoek (NB: het gebied met de zwarte stippellijn betreft het onderzoeksgebied van dit onderzoek. Het plangebied van het bestemmingsplan is kleiner dan het onderzoeksgebied dat op bovenstaande afbeelding is weergegeven.

#### AMK-terrein

Het hiervoor beschreven AMK terrein ligt buiten het plangebied. Hier hoeft dan ook geen nader onderzoek uitgevoerd te worden.

#### Overige zones

In de overgangszone van de oever van de Papendrechtstroomgordel naar het komgebied, direct ten oosten van het AMK-terrein, kunnen mogelijk crevasseafzettingen aanwezig zijn. Indien er daadwerkelijk archeologische resten aanwezig zijn, bevinden deze zich in de top van de stroomgordel- en/ of crevasseafzettingen, naar verwachting direct onder de bouwvoor op circa 0,4 tot 0,8 m -Mv. Voor deze zone wordt dan ook aanbevolen om aanvullend archeologisch onderzoek te laten verrichten in de vorm van een verkennend booronderzoek (figuur 5.4: gele zone) indien de versturende werkzaamheden dieper reiken gaan dan circa 30 cm -Mv. Inmiddels is duidelijk dat de werkzaamheden dieper zullen gaan reiken dan 30 cm -Mv. Een booronderzoek wordt daarmee noodzakelijk. Het booronderzoek heeft in eerste instantie primair als doel het landschap te verkennen om de archeologisch kansrijke landschappelijke eenheden in kaart te brengen. Het verkennend booronderzoek dient uitgevoerd te zijn alvorens de grondwerkzaamheden uitgevoerd worden. In het kader van het bestemmingsplan hoeft dit niet nader onderzocht te worden. Ter bescherming van de eventuele archeologische waarden is de dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen. Het booronderzoek dient uitgevoerd te zijn alvorens de gemeente de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden kan verlenen. De omgevingsvergunning dient verleend te zijn alvorens de grondwerkzaamheden ten behoeve van de wijziging van de aansluiting gaan starten.

In het overige deel van het plangebied wordt in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch vervolgonderzoek aangeraden (figuur 5.6: groene zone). Het zuidwestelijk deel van het AMK-terrein is reeds afdoende archeologisch onderzocht middels een opgraving. Ter plaatse van de A15, de Betuweroute spoorlijn en de provinciale wegen worden geen archeologische resten meer verwacht. Het deel van de Schoonrewoerdstroomgordel dat in het plangebied aanwezig is, bevindt zich onder de provinciale wegen in het oosten van het plangebied. Hier worden geen archeologische resten meer verwacht. Voor het komgebied buiten het AMK-terrein wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan is dan is conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien in 2007) aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

## 5.9 Niet gesprongen explosieven

In deze paragraaf is een korte samenvatting van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek is opgenomen in Bijlage 12 van de toelichting.

### Inleiding

Volgens de Beoordelingsrichtlijn Opsporen Conventionele Explosieven (BRL-OCE, d.d. 8 februari 2007) dienen plangebieden onderzocht te worden of er niet gesprongen explosieven te vinden zijn.

De richtlijn is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en heeft medio 2006 een wettelijk karakter gekregen door een directe koppeling binnen de Arbowet. Binnen de Vereniging voor Explosieven Opsporing (VEO) is gewerkt aan het verscherpen van de richtlijnen die in de BRL-OCE worden gesteld aan het Vooronderzoek. Het resultaat is een gereviseerde normtekst, die vanaf 1 juli 2010 in gebruik is genomen. De gereviseerde normtekst wordt opgenomen in de BRL-OCE.

Uit het bronnenmateriaal is een aantal relevante gebeurtenissen aangetroffen die tijdens de Tweede Wereldoorlog in de omgeving van het onderzoeksgebied hebben plaatsgevonden.

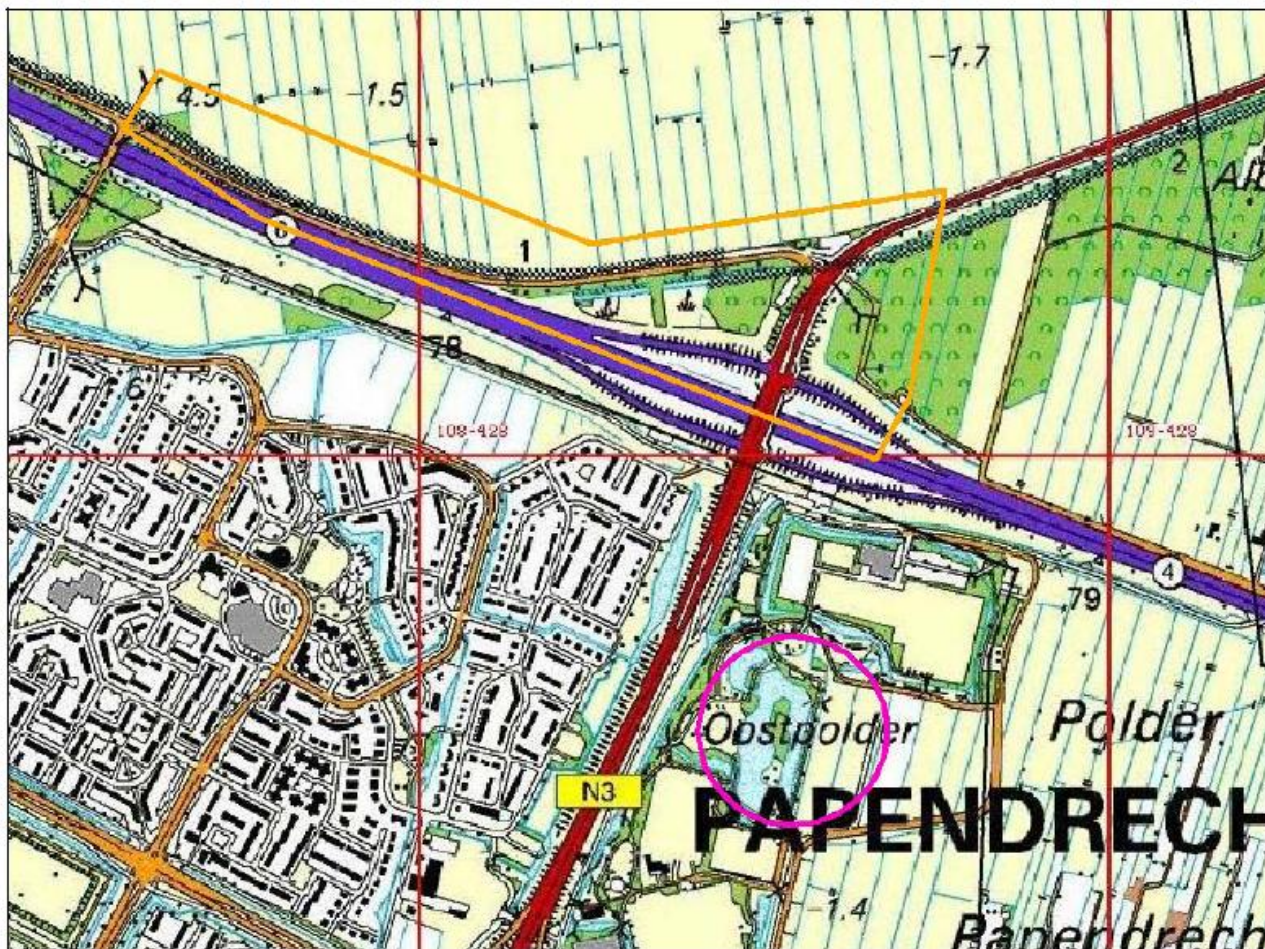
- Op 20 juli 1944 is een geallieerde bommenwerper neergestort in de Oostpolder te Papendrecht.
- Op 9 september 1944 is een geallieerde luchtaanval geweest op Duitse militaire voertuigen op de rijksweg 15 (de huidige A15).
- Op 13 september 1944 is een bombardement geweest op de Noordhoek te Papendrecht.

### Onderzoek/resultaten

#### *Beoordeling en evaluatie crash bommenwerper*

Uit de literatuur Papendrecht in oorlogstijd is gebleken dat op 20 juli 1944 een geallieerde bommenwerper (Lancaster) neerstort in de Oostpolder te Papendrecht, zie de roze cirkel in figuur 5.5.





Figuur 5.5: Crashlocatie geallieerde vliegtuig 20 juli 1944 (bron: uitsnede 38C Alblasserdam).

De bommenwerper was op de terugweg na een bombardement in Duitsland. Tussen Nijmegen en Gorinchem wordt het vliegtuig geraakt door Duits luchtafweergeschut en stort het uiteindelijk neer in de Oostpolder. Het neergestorte vliegtuig laat een diepe krater achter in het landschap. Op de luchtfoto van 19 september 1944 is echter geen krater waar te nemen in het onderzoeksgebied.

De bommenwerper is zonder bommenlast neergestort buiten het onderzoeksgebied. Daarom wordt niet verwacht naar aanleiding van deze gebeurtenis CE aan te treffen in het onderzoeksgebied.

#### *Beoordeling en evaluatie geallieerde luchtaanval Rijksweg nr 15*

Een proces-verbaal van 9 september 1944 van de luchtbeschermingsdienst Papendrecht meldt dat er een geallieerde luchtaanval is geweest. Om 09:24 uur voeren vier geallieerde vliegtuigen een luchtaanval uit op een colonne rijdende auto's op de Rijksweg nr. 15 te Papendrecht, rijdende naar de richting Gorinchem. Vier auto's worden getroffen.

Het is niet mogelijk om vast te stellen waar de luchtaanval heeft plaatsgevonden. De luchtaanval is uitgevoerd met boordwapens (mitrailleurs en/of 20 mm geschut). De schade veroorzaakt met deze explosieven is niet waar te nemen op luchtfoto's van 19 september 1944.

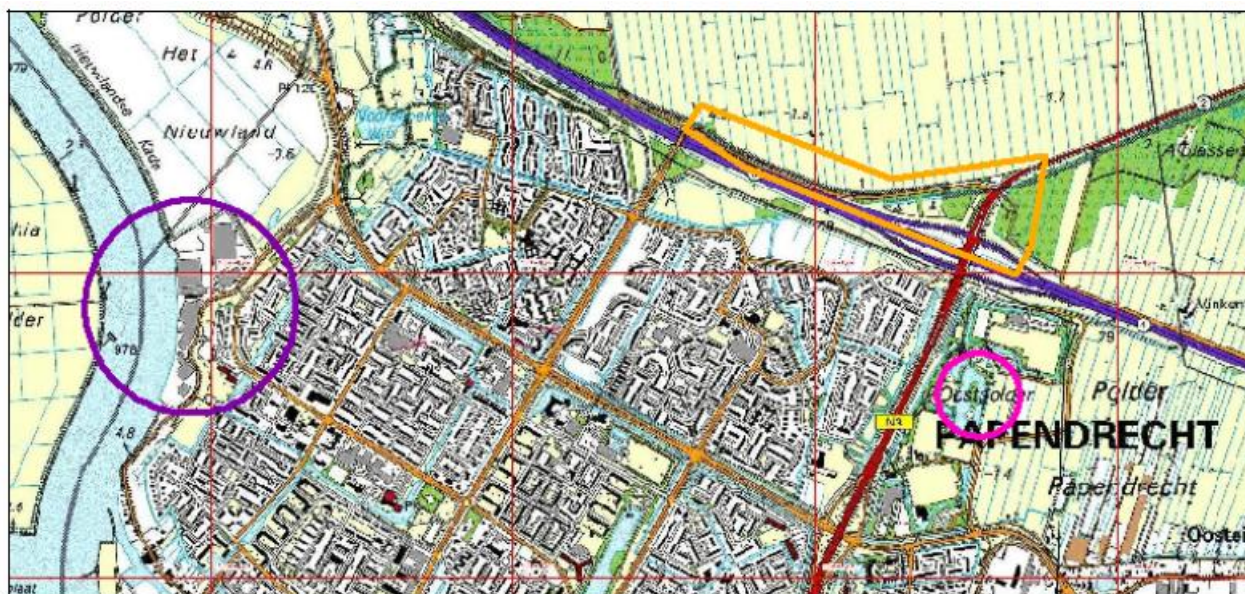
Op basis van de vage locatieomschrijving kan de luchtaanval niet specifiek naar het onderzoeksgebied Papendrecht aansluiting A15-N3 worden herleid. Er wordt niet verwacht CE aan te treffen.

#### *Beoordeling en evaluatie geallieerd Bombardement 13 september 1944*

Een proces-verbaal van 13 september 1944 van de luchtbeschermingsdienst Papendrecht meldt een geallieerd duikbombardement boven de weggedeelten Noordhoek en Tweede Boezemsingel te Papendrecht. Het bombardement vindt plaats om 17.41 uur en wordt uitgevoerd door vermoedelijk zes vliegtuigen en twintig bommen van 25 kg.



De literatuur Papendrecht in oorlogstijd en De Waard in oorlogstijd melden dat een aantal afgemeerde rijnaken, ter hoogte van de Noordhoek geladen met steenkool, door de geallieerden werden gezien als schepen beladen met munitie. Eén voltrefter raakt een huis op de Noordhoek. Tevens richten de projectielen schade aan in de Tweede Boezemingsel. Het bombardement heeft plaatsgevonden op ongeveer 2 kilometer ten westen van het onderzoeksgebied, zie de paarse cirkel in figuur 5.6. Op de luchtfoto's van 19 september 1944 is geen duidelijke oorlogsschade waar te nemen. De luchtfoto dekt ook maar gedeeltelijk het gebombardeerde gebied, zie figuur 5.6.



Figuur 5.5: Locatie bombardement 13 september 1944 (bron: uitsnede 38C Alblasserdam).



Figuur 5.6: Uitsnede luchtfoto 19 september 1944 (bron: WAGEUR).

Er wordt niet verwacht CE aan te treffen in het onderzoeksgebied.

#### Leemten in kennis

Uit dit vooronderzoek is gebleken dat er een aantal leemten in kennis is, namelijk:

- Het is onvoldoende bekend of er gedurende de periode mei 1945 tot en met 1970 blindgangers en/of resten van vliegtuigbommen (en/of andere soorten CE) aangetroffen dan wel verwijderd zijn binnen het onderzoeksgebied.
- Het is niet bekend waar de geallieerde luchtaanval van 9 september 1944 heeft plaatsgevonden.
- Twee MORA's zijn niet aangeleverd door de EODD (nummer 19900070 en 19961501) en daarom niet ingezien.

### *Het vaststellen en afbakenen van het verdachte gebied*

Op basis van de literatuur, archief- en bombardementgegevens, luchtfoto's en defensiearchieven wordt vooralsnog niet verwacht in het onderzoeksgebied CE aan te treffen.

Dat betekent dat er geen sprake is van een verdacht gebied. De soort, hoeveelheid en verschijningsvorm van de vermoede CE hoeft om deze reden niet te worden uitgewerkt.

### **Conclusie**

De crash van de bommenwerper op 20 juli 1944, de beschieting van 9 september 1944 en het bombardement van 13 september 1944 hebben niet plaatsgevonden in het onderzoeksgebied.

Daarom wordt, op basis van de literatuur-, archief- en bombardementgegevens, niet verwacht in het onderzoeksgebied CE aan te treffen.

## **Hoofdstuk 6 Juridische planopzet**

### **6.1 Algemeen**

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten (plankaart);
- de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan (planregels);
- een bijbehorende toelichting (plantoelichting).

Het bestemmingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden door het aan- of uitvinken van planobjecten. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen (SVBP2012). De toepassing van de SVBP2012 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de kaart. In de volgende paragraaf staat uitgelegd welke systematiek voor dit bestemmingsplan gehanteerd is en hoe de eigenschappen van het plangebied zich hebben vertaald in de toegekende bestemmingen. De paragraaf daarna geeft een korte toelichting per artikel van de planregels. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op de handhaving van het bestemmingsplan.

### **6.2 Plansystematiek**

Het voorliggende bestemmingsplan is qua kaartbeeld redelijk gedetailleerd. Middels de verschillende bestemmingen is zichtbaar gemaakt welke hoofdfuncties hier toegestaan zijn. Om echter enige flexibiliteit in het bestemmingsplan te houden

is bijvoorbeeld binnen de groenbestemming ook water toegestaan. Ook zijn geluidwerende voorzieningen in meer bestemmingen dan alleen de verkeersbestemming toegestaan. Op deze manier worden alle noodzakelijk eisen verankerd in de kaart en de planregels, maar enkele kleine wijzigingen zijn binnen de regels van dit plan toegestaan.

## 6.3 Indeling regels

Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels kennen standaard vier hoofdstukken.

### Hoofdstuk 1 Inleidende regels

#### Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

#### Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

### Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

#### Artikel 4 Groen

De groenvoorzieningen, waar in dit plan in voorzien is, hebben de bestemming groen gekregen. Naast groen is in deze bestemming ook water mogelijk. Ook is ten behoeve van de Betuweroute de mogelijkheid opgenomen om maximaal een gebouw met een maximale grondoppervlakte van 200 m<sup>2</sup> te bouwen. Dit gebouw dient ten dienste van de spoorlijn te staan en is gebouwd met een elektrotechnisch systeem. Hierbij valt te denken aan schakelkasten of relaishuizen. Naast de maximale oppervlakte is ook de bouwhoogte van 5 meter vastgelegd in de regels. Daarnaast is binnen de groenbestemming ook een calamiteitenontsluiting en geluidwerende voorzieningen toegestaan.

#### Artikel 5 Verkeer

De verkeersbestemming is de belangrijkste bestemming van het plangebied. Binnen deze bestemming is ruimte voor de ontwikkeling van de aansluiting van de A15 op de N3/N214. Binnen deze bestemming zijn stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen toegestaan. Daarnaast zijn ook geluidwerende voorzieningen, bruggen, groenvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen binnen deze bestemming toegestaan.

#### Artikel 6 Water

De open wateren die in het plangebied gerealiseerd gaan worden hebben de bestemming water gekregen. Tevens is het toegestaan in deze bestemming om bruggen, duikers en andere waterhuishoudkundige voorzieningen te realiseren.

#### Artikel 7 Leiding - Gas

Ten behoeve van de aanwezige gasleiding is de dubbelbestemming Leiding - Gas opgenomen. In deze bestemming staat de bescherming van de gasleiding centraal. Bouwen op grond van de onderliggende enkelbestemming is alleen toegestaan indien na overleg met de leidingbeheerder is gebleken dat de belangen van de leiding niet worden of kunnen worden geschaad. Daarnaast is in deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen indien de leiding verlegd wordt.

#### Artikel 8 Waarde - Archeologie

Ten behoeve van de archeologische verwachtingswaarde die in het plangebied is een bescherming opgenomen via de dubbelbestemming Waarde - Archeologie. Binnen deze bestemming is een bouwverbod opgenomen en dient een omgevingsvergunning aangevraagd te worden indien er werken en werkzaamheden uitgevoerd gaan worden.

## Hoofdstuk 3 Algemene regels

### Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel voorkomt dat dezelfde gronden meermaals in aanmerking mogen worden genomen bij het verlenen van (verschillende) vergunningen, waardoor bebouwingsmogelijkheden onbedoeld kunnen worden verruimd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wro.

### Artikel 10 Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is opgenomen dat het niet toegestaan is om een terrein of bouwperceel dusdanig te bebouwen dat daardoor op een aangrenzend terrein een toestand zou ontstaan die niet meer in overeenstemming met de planregels is. Mocht er reeds een dergelijke situatie bestaan, dan mag deze situatie voortgezet worden, maar mag de afwijking niet worden vergroot.

### Artikel 11 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is bepaald welke specifieke gebruiken strijdig zijn met de bestemming. Het gaat zowel om strijdig gebruik als het strijdig laten gebruiken van gronden en of bouwwerken.

### Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

In de algemene afwijkingsregels zijn enkele regels opgenomen waardoor er enige flexibiliteit in het bestemmingsplan mogelijk is. Hier zit onder andere een afwijking in voor het bouwen van nutsvoorzieningen en het (in geringe mate)afwijken van de in het plan weergegeven maten.

### Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

Indien bij uitmeting van het plan blijkt dat de grenzen van het bestemmingsplan dan wel de bestemmingsgrenzen in geringe mate afwijken (maximaal 3,5 m) dan kan middels deze wijzigingsbevoegdheid het plan hierop aangepast worden.

### Artikel 14 Overige regels

In de overige regels zijn twee regels opgenomen. De eerste regel geeft aan dat als in dit bestemmingsplan wordt verwezen naar andere wet en regelgeving, er gekeken dient te worden naar deze wet en regelgeving zoals deze luidt op het moment dat het bestemmingsplan als ontwerp ter visie is gelegd. De tweede regel van dit artikel geeft aan dat handelen in strijd met de in dit plan genoemde omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden gezien moet worden als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a onder 2° van de Wet op de economische delicten.

## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 15 Overgangsrecht

In dit artikel is het overgangsrecht zoals dat is opgenomen in het Bro overgenomen.

### Artikel 16 Slotregel

In dit laatste artikel van het bestemmingsplan is de officiële naam van het bestemmingsplan opgenomen.

# Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

## 7.1 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkelingen die concreet mogelijk gemaakt worden binnen het bestemmingsplan moeten (economisch) uitvoerbaar zijn en gerealiseerd kunnen worden.

De ontwikkeling in dit bestemmingsplan wordt gefinancierd door het rijk en de provincie. Beide partijen nemen de helft van



de kosten voor hun rekening. In de provinciale- en rijksbegroting is rekening gehouden met deze kosten. Vrijwel alle gronden in het plangebied zijn reeds in eigendom van Rijkswaterstaat.

In de plantoelichting van dit bestemmingsplan wordt aangetoond dat aanpassing van de aansluiting van de A15 op de N3 vanuit het publiek belang en het verkeersveiligheidsbelang noodzakelijk is.

Voor de gronden die (nog) niet in eigendom zijn van Rijkswaterstaat geldt het volgende. Momenteel vindt overleg met de eigenaren plaats in het kader van de minnelijke verwerving. Mocht dit niet tot een resultaat leiden, dan zal toepassing worden gegeven aan het instrument onteigening (artikel 72a Onteigeningswet, onteigening voor aanleg en verbetering van wegen).

Het bestemmingsplan is financieel en economisch uitvoerbaar.

## 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan heeft van 6 juli tot en met 16 augustus 2012 als voorontwerp ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is er één inspraakreactie en twee overlegreacties binnengekomen. De beantwoording van deze reacties is opgenomen in [Bijlage 13](#) van deze toelichting.

Het bestemmingsplan heeft van 28 november 2014 tot en met 8 januari 2015 ter visie gelegen als ontwerpbestemmingsplan. Gedurende deze periode zijn twee zienswijzen binnengekomen. De beantwoording van de beide zienswijzen is opgenomen in de zienswijzennota in [Bijlage 14](#) van deze toelichting.