

GEMEENTE VOORSCHOTEN

ONTWERP BESTEMMI NGSPAN

Reconstructie Vlietwijk

Opdrachtnummer	: 99.237
ID nr.	: NL.IMRO.0626.Reconvlietwijk2014-BP20
Datum	: april 2014
Versie	: 4
Auteurs	: <i>m</i> RO b.v.
Vastgesteld d.d.	:

INHOUD VAN DE TOELICHTING

1.	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING	5
1.2	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	5
1.3	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	6
1.4	OPZET VAN DE TOELICHTING	7
2.	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	9
2.1	HET PLANGEBIED IN DE OMGEVING	9
2.2	BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED	11
3.	BELEIDSKADER.....	13
3.1	RIJKSBELEID	13
3.2	PROVINCIAAL BELEID	15
3.3	REGIONAAL BELEID	18
3.4	BELEID HOOGHEEMRAADSCHAP VAN RIJNLAND	19
3.5	GEMEENTELIJK BELEID	19
4.	PLANBESCHRIJVING.....	23
4.1	INLEIDING RECONSTRUCTIE INFRASTRUCTUUR	23
4.2	TOEKOMSTIGE INRICHTING RECONSTRUCTIE INFRASTRUCTUUR.....	23
4.3	VERTALING RECONSTRUCTIE NAAR BESTEMMINGSPLAN	30
5.	RANDVOORWAARDEN – MILIEUASPECTEN	33
5.1	GELUID	33
5.2	BODEM	34
5.3	WATER	35
5.4	LUCHTKWALITEIT	38
5.5	EXTERNE VEILIGHEID	40
5.6	ECOLOGIE.....	42
5.7	ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE.....	44
5.8	VORMVRIJE M.E.R. -BEOORDELING	46
5.9	DUURZAAMHEID	47
6.	JURIDISCHE ASPECTEN	49
6.1	ALGEMEEN	49
6.2	OPBOUW REGELS EN VERBEELDING	50
6.4	ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING.....	51
7.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	55

8.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	57
8.1	INSPRAAK	57
8.2	VOOROVERLEG EX ART. 3.1.1 BRO.....	57
8.3	ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN	57

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In (een deel van) de Voorschotense wijk Vlietwijk is de riolering in een zodanig slechte staat dat deze vervangen moet worden. Daarnaast treden in een deel van de wijk bovenmatige verzakkingen op van de wegen vanwege de zettingsgevoeligheid van het veengebied waarop de wijk gebouwd is. Hierdoor verkeert ook de openbare ruimte in slechte staat. Om deze problemen aan te pakken zal in Vlietwijk een reconstructie van de infrastructuur plaatsvinden. Deze behelst een integrale aanpak van de riolering, andere ondergrondse kabels en leidingen, wegen, groen en water en inrichtingsaspecten als openbare verlichting en ondergrondse afvalinzameling. De reconstructie vindt in fases plaats, gedurende een periode van drie jaar.

De plannen voor de reconstructie van Vlietwijk zijn gemaakt in samenspraak met de bewoners. Vertrekpunt voor de plannen is een visiedocument. Dit document vormt het gemeentelijk beleidskader, op basis waarvan het masterplan 'Reconstructie infrastructuur Vlietwijk' opgesteld is. Dit masterplan is op 11 juli 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. Het masterplan is verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp. Dit Voorlopige Ontwerp zal op buurniveau verder worden geconcretiseerd tot een Definitief Ontwerp.

Voor het overgrote deel kan de reconstructie van Vlietwijk worden uitgevoerd binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. Kleine onderdelen van de reconstructie, zoals de aanleg van een aantal parkeerplaatsen, kunnen echter op grond van het geldende bestemmingsplan niet worden gerealiseerd. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt beoogd om de realisatie van deze kleine onderdelen van de reconstructie van Vlietwijk planologisch-juridisch wel mogelijk te maken.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De wijk Vlietwijk ligt in het oosten van de kern Voorschoten, tegen de grens met de gemeente Leidschendam-Voorburg. De reconstructie van Vlietwijk omvat niet de gehele wijk. Het reconstructiegebied wordt grofweg begrensd door de Carel Fabritiuslaan/Molenlaan in het zuiden, de ijsbaan, Nicolaas Maeskade/Anthony van Leeuwenhoeklaan in het noorden, de Vliet en Frans Halsplantsoen in het oosten en Professor Asserlaan/Professor Einsteinlaan in het westen. Het zogenoemde KEEL-gebied (Professor Kamerlingh Onnesplantsoen, Professor Einthovenlaan, Professor Eykmanhof en Professor Lorentzlaan) is buiten het reconstructiegebied gelaten omdat dat momenteel wordt herontwikkeld. De begrenzing en ligging van het reconstructiegebied zijn in de bijgaande figuur weergegeven.

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan omvat alleen de locaties waar de geplande reconstructie niet binnen het geldende bestemmingsplan past. Dit leidt ertoe dat het plangebied bestaat uit een aantal verspreid liggende kleine gebiedjes binnen het deel van Vlietwijk waar

de reconstructie is voorzien. De ligging en begrenzing van het plangebied is in de bijgaande figuur weergegeven.



Ligging en begrenzing reconstructiegebied (blauw) en plangebied (rood) (bron: Bingmaps/eigen bewerking mRO)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied valt momenteel in het vigerende bestemmingsplan 'Voorschoten Oost'. Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Voorschoten op 16 mei 2013.

De gronden in het plangebied hebben in dit bestemmingsplan een bestemming die de voorziene reconstructie niet toelaat. Dit komt erop neer dat op deze gronden geen verkeersvoorzieningen, zoals parkeerplaatsen en rijbanen, zijn toegestaan. Het gaat met name om gronden die de bestemming 'Groen' of 'Tuin' hebben.

Gronden met de bestemming 'Groen' zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen, speel- en ontmoetingsvoorzieningen, paden en voorzieningen voor langzaam verkeer, voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval en waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Gronden met de bestemming 'Tuin' zijn bestemd voor tuinen. De realisatie van parkeer- en andere (niet-langzaam) verkeersvoorzieningen is niet in overeenstemming met deze bestemmingen. Dit betekent dat het bestemmingsplan moet worden herzien om de uitvoering van de reconstructie binnen het plangebied planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het voorliggende bestemmingsplan dient hiertoe

1.4 Opzet van de toelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie van het plangebied. Het van toepassing zijnde beleid op zowel rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk niveau wordt in hoofdstuk 3 verwoord. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de toekomstige situatie beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op een aantal relevante milieuaspecten en onderzoeken, ook wel de randvoorwaarden van het plan genoemd, waarna in hoofdstuk 6 'Juridische aspecten', een toelichting op de verbeelding en de planregels volgt. Hoofdstuk 7 omvat de economische uitvoerbaarheid van het plan. Ten slotte zet hoofdstuk 8 de resultaten van de inspraak en het overleg van het plan uiteen.

2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving van de bestaande situatie gegeven. Alvorens wordt ingezoomd op het plangebied is het van belang de bestaande structuur van het omliggende gebied te beschrijven en te analyseren. In het navolgende wordt daarom eerst een korte beschrijving van de ruimtelijke structuur rondom het plangebied uiteengezet.

2.1 Het plangebied in de omgeving

Historie

Voorschoten is een landelijk gelegen dorp in de Randstad op enkele kilometers van de Noordzee en de Hollandse meren. Het is ongeveer 4000 tot 5000 jaar geleden ontstaan op een oude duinstrook. Talrijke vondsten van gebruiksvoorwerpen tonen aan dat er reeds 2000 jaar voor Christus, tijdens de steentijd, een nederzetting heeft bestaan in Voorschoten, op de plaats van de huidige wijk Boschgeest. In de oudere literatuur worden meerdere kernen genoemd, onder andere Adegeest, Boschgeest, Noord-Hofland en Vlietwijk. Hoewel de huidige gemeente slechts één kern telt, zijn deze namen terug te vinden in de namen van de naoorlogse uitbreidingswijken die deel uitmaken van de kern.

De lintvormige structuur van het dorp Voorschoten dateert van de Middeleeuwen. De Voorstraat, Leidseweg en Veurseweg maken onderdeel uit van de oude Heerweg tussen Leiden en Den Haag. Zij vormen de belangrijkste historische ontwikkelingsas van de kern Voorschoten. Het gebied



Voorschoten rond 1850 (bron: Grote Historische Atlas van Nederland)

van Voorschoten strekte zich uit van de huidige gemeentegrens tussen Voorburg en Leidschendam tot aan de Rijn. Aan de oostzijde werd het begrensd door de Vliet en aan de westzijde door de veenstrook tussen binnen- en buitenduinen.

Voorschoten was in die tijd niet meer dan een lange, door en langs de duinen slingerende weg, met enige bebouwing rond een oostelijk van die weg gelegen marktplaats: thans de Voorstraat. De vorm van de strandwal was bepalend voor de ontwikkeling van het dorp; hierdoor kreeg Voorschoten zijn langgerekte marktplaats.

Tot de 20e eeuw was Voorschoten een kleine nederzetting aan de voet van de strandwal. Bebouwing concentreerde zich in het huidige centrum rond de Voorstraat en de Schoolstraat. Verspreid in de overgangszone tussen de strandwal en het veengebied langs de Vliet en de Oude Rijn werden door de eeuwen heen behalve boerderijen ook veel kastelen, landhuizen en buitenplaatsen gerealiseerd. Deze gaven de gemeente tot ver in de 20e eeuw een parkachtig karakter. Hoewel door verwoesting, brand, agrarische ontginning en planmatige nieuwbouw een aanzienlijk deel van deze parkstructuur verloren is gegaan, vormen de vele restanten nog altijd een belangrijke drager van de groenstructuur in het stedelijk gebied.

Het oostelijk deel van Voorschoten, waartoe het plangebied behoort, kreeg pas in de 20e en 21ste eeuw zijn huidige vorm en kent in hoofdzaak de volgende ontwikkelingsstadia:

- de ontwikkeling van de historische lintstructuur langs de oorspronkelijk noord-zuid verbinding (Leidseweg-Kon.Julianalaan-Schoolstraat-Veurseweg);
- de ontwikkeling van de woonbuurten Krimwijk (I) en Vlietwijk in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw;
- de ontwikkeling van de woonbuurt Bijdorp in de jaren '80 van de vorige eeuw;
- de ontwikkeling van de nieuwe woonbuurten Starrenburg (I en II) en Krimwijk (II) in het eerste decennium van de 21ste eeuw.

Het inwonertal van Voorschoten kende een forse toename in de jaren vijftig en zestig, mede ten gevolge van deze planmatige ontwikkelingen. Aan het eind van de vorige eeuw is het inwonertal geleidelijk gestabiliseerd. Er wonen nu ruim 23.000 mensen in de gemeente Voorschoten.

Stedenbouwkundige en ruimtelijke structuur

De kern Voorschoten is zuidwest-noordoost georiënteerd en volgt de contouren van de oude strandwal. Een drietal langgerekte ruimtelijke elementen (de spoorlijn, de N447 en het kanaal de Vliet) accentueren deze oriëntatie. De deels monumentale bebouwing langs de historische verbinding Leiden - Den Haag (N447) kan worden getypeerd als een langgerekt bebouwingslint, met een ruime diversiteit aan functies, bebouwing en bebouwingsstijlen. Het lint wordt op enkele plaatsen onderbroken door de aanwezigheid van landgoederen en buitenplaatsen.

Het oostelijk deel van Voorschoten kan hoofdzakelijk worden getypeerd als woongebied, met een planmatige opzet. De bebouwing wordt gekenmerkt

door hoofdzakelijk eengezinswoningen, afgewisseld met gestapelde woningen (appartementen). Er kunnen verschillende wijken worden onderscheiden: Krimwijk, Vlietwijk, Bijdorp en Starrenburg. De verkaveling van de woonwijken verschilt sterk. De wijken onderscheiden zich naar bouwperiode in met name de architectuur, het materiaalgebruik en de inrichtingsprincipes voor de openbare ruimte.

2.2 Bestaande situatie plangebied

Het plangebied is gelegen in de bebouwde kom van Voorschoten, in de wijk Vlietwijk. De wijk ligt aan de oostkant van de Vliet, tussen de Badhuistraat, Frans Halsplantsoen, Molenlaan en de Leidseweg. Het plangebied is gelegen in het deel van Vlietwijk dat is gelegen tussen de Carel Fabritiuslaan/Molenlaan in het zuiden, het IJsbaanpad in het noorden, de Vliet en Frans Halsplantsoen in het oosten en Professor Asserlaan/Professor Einsteinlaan/Professor Boerhaavelaan in het westen. Dit deel van de wijk heeft hoofdzakelijk een woonfunctie, waardoor deze een monofunctioneel karakter kent. Tevens zijn in dit deel van de wijk wijkgebonden maatschappelijke functies gesitueerd. Een opvallend element is de grote (niet-overdekte) ijsbaan. Deze heeft een bovenwijkse functie.

Vlietwijk is een jaren '60 wijk en bestaat uit hoogbouw en rijtjeswoningen. De randen van de wijk zijn door groenzones en waterstructuren groen en ruim van opzet. Ook zijn binnen de wijk zelf ruime groenzones en waterstructuren te vinden, zoals het Professor Zeemansplantsoen/Gerard Douplantsoen-Jan van Goyenplantsoen in noord-zuidrichting en het Johannes Vermeerplantsoen – Professor Kamerlingh Onnesplantsoen/Govert Flinckplantsoen in oost-westrichting. Deze plantsoenen zijn ruim opgezet wat een groen en open beeld geeft. Hieraan staan veel rijtjeshuizen en portiekflats. Het Frans Halsplantsoen aan de oostzijde van de wijk grenst aan de Vliet. Dit plantsoen heeft grote brede stroken groen waar ook verschillende speelplaatsen liggen. De woningen aan deze straat kijken uit op de Vliet. Kenmerkend voor het deel van Vlietwijk waar het plangebied is gelegen, is dat een aanzienlijk aantal woningen is gesitueerd rond overwegend groene hoven.



Bestaande situatie Jan van Goyenplantsoen (bron: Google Streetview)



Eén van de groene hoven in Vlietwijk (bron: Google Streetview)

De openbare ruimte in de woonstraten is relatief smal en heeft een sobere inrichting. Door het smalle profiel van de straten, de weelderige begroeide voortuinen en de bomenrijen in het trottoir, krijgt de wijk een overwegend besloten en groene uitstraling. Parkeren is voornamelijk op de rijbaan gelegen.

Vlietwijk kent één verbinding naar het recreatiegebied Vlietland dat gelegen is op grondgebied van Leidschendam. Deze verbinding loopt via het Vlietlandpad (aan het Frans Halsplantsoen) over de Vliet, via de Vlietlandbrug, naar Vlietland. Dit betreft een fietsbrug. Voor auto's is deze niet passeerbaar.

Zoals reeds eerder is beschreven, bestaat het plangebied uit diverse kleine gebiedjes binnen Vlietwijk. Deze gebiedjes kennen thans met name een groene inrichting, bijvoorbeeld als (onderdeel van een) plantsoen of grasveld. Dit is onder meer het geval in de hoven en bij het Frans Halsplantsoen en Jan van Goyenplantsoen. Daarnaast zijn in sommige gebiedjes voorzieningen aanwezig voor langzaam verkeer, zoals stoepen, trottoirs en dergelijke. Deze gronden zijn veelal verhard.



Bestaande situatie Frans Halsplantsoen (bron: Google Streetview)

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het actuele planologische beleid uiteengezet. Onderscheid is aangebracht in Rijksbeleid (3.1), provinciaal beleid (3.2), regionaal beleid (3.3), beleid van het hoogheemraadschap (3.4) en gemeentelijk beleid (3.5).

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, is het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid van het Rijk opgenomen. De SVIR schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, leefbaar en veilig. De SVIR vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Agenda Vitaal Platteland.

Het roer om

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en de gebruiker komt centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet'). Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Rijksdoelen en nationale belangen

Het Rijk heeft in de SVIR drie doelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk benoemt in de SVIR 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. Het betreft de volgende belangen:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief achterlandverbindingen;

6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kader voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Relatie met het plangebied

Voor de ontwikkelingen in het plangebied, de reconstructie van de infrastructuur, is alleen belang 13, een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming, relevant. Aan dit belang wordt recht gedaan doordat de wijkbewoners intensief bij de totstandkoming van de reconstructieplannen zijn betrokken. Tevens zal het voorliggende bestemmingsplan ter inzage worden gelegd voordat het wordt vastgesteld en is er de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen tegen het plan. Een zorgvuldige afweging van belangen en een transparante besluitvorming is daarmee geborgd.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Ten behoeve van de bescherming van de in de SVIR genoemde nationale belangen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) algemene regels voorgeschreven die bindend zijn voor de lagere overheden als provincie en gemeente. In het Barro worden de kaderstellende uitspraken uit de SVIR bevestigd.

Doel van het Barro is om onderwerpen uit de SVIR te verwezenlijken, danwel te beschermen. Het gaat hierbij onder meer om de volgende onderwerpen:

- Rijksvaarwegen;
- Kustfundament;
- Grote Rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Relatie met het plangebied

Bij de ontwikkelingen in het plangebied (reconstructie infrastructuur) zijn de onderwerpen uit het Barro niet in het geding.

Waterbeleid

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water, die sinds 2000 van kracht is, speelt een belangrijke rol in het kader van duurzaam waterbeheer. De richtlijn moet er immers voor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Dit betekent dat de rijksoverheid streeft naar een watersysteem dat zoveel mogelijk de natuurlijke situatie (zonder ingrepen van de mens) benadert. Het streven is onder andere gericht op het behouden en vergroten van de ruimte voor water, waar mogelijk vasthouden van water en verbetering van de waterkwaliteit. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

In de ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan, wordt een waterparagraaf opgenomen. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is het formele rijksplan voor het nationale waterbeleid. In de Waterwet is vastgelegd dat het rijk dit plan eens in de zes jaar opstelt. Het is de opvolger van de Vierde Nota waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan bevat tevens de stroomgebiedbeheerplannen die op grond van de Kaderrichtlijn Water zijn opgesteld. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens structuurvisie. De grondgedachte voor duurzaam waterbeheer wordt 'meebewegen met natuurlijke processen waar het kan, weerstand bieden waar het moet en kansen voor welvaart en welzijn benutten'. Voor een duurzaam en integraal waterbeleid is het belangrijk om waar nodig en mogelijk water de ruimte te geven en mee te bewegen met en gebruik te maken van natuurlijke processen, zoals dit bijvoorbeeld wordt toegepast bij Ruimte voor de Rivier. Het rijk vindt het daarbij van belang dat bij alle wateropgaven en -maatregelen maximaal wordt meegekoppeld met andere opgaven en maatregelen en dat problemen zo min mogelijk worden afgewenteld.

Wettelijk kader

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is diverse (milieu)wetgeving van toepassing, waaronder de Wet luchtkwaliteit, Wet op de archeologische monumentenzorg, de Flora- en faunawet, Besluit externe veiligheid inrichtingen, Wet geluidhinder, etc. Op deze aspecten zal in hoofdstuk 5 nader worden ingegaan.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar ruimtelijke doelstellingen en provinciale belangen (structuurvisie), stelt zij regels aan ruimtelijke ontwikkelingen (verordening) en geeft zij aan wat nodig is om dit te realiseren (uitvoeringsagenda). De Visie op Zuid-Holland is in juli 2010 in de plaats gekomen van de 4 streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

De Provinciale Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. Er staat in hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik.

De functiekaart in de Structuurvisie geeft de gewenste ruimtelijke functies weer die in de structuurvisie zijn geordend, begrensd en vastgelegd als ruimtelijk beleid tot 2020. Zo biedt de kaart ruimte aan de diverse belangen in Zuid-Holland. Locatie, omvang en begrenzing staan erop. Kortom, wat komt waar.

Kern van de structuurvisie is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dat wil de provincie bereiken door middel van realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten. De hoofdopgaven zijn:

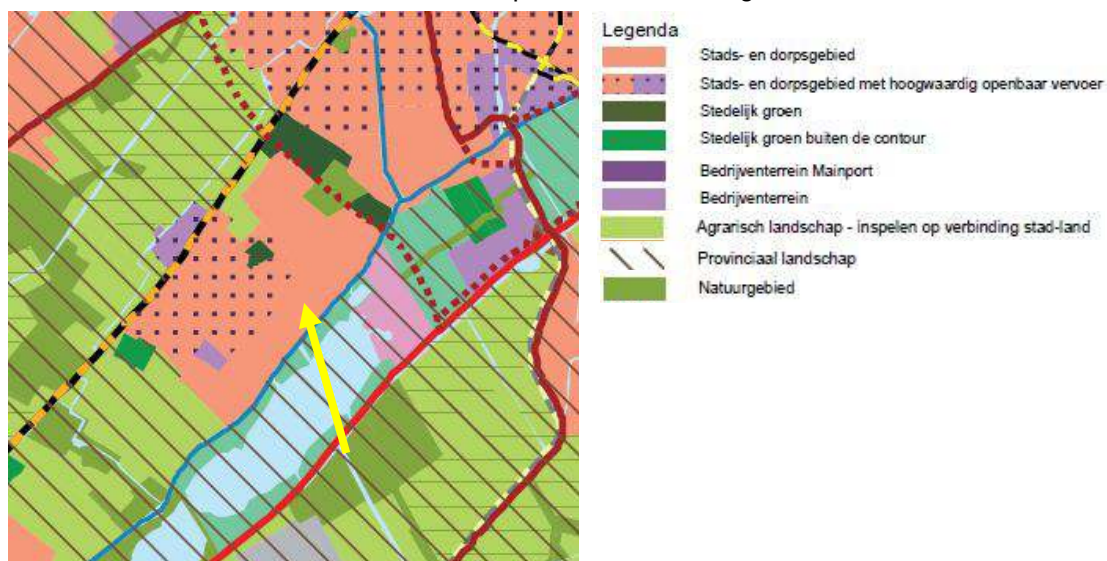
- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige Deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

Voor het plangebied is met name de hoofdopgave divers en samenhangend stedelijk netwerk van belang. Dit omdat het plangebied tot bestaand stedelijk gebied behoort. Binnen deze opgave staan tot 2020 onder meer de volgende provinciale belangen centraal:

- Versterken van het stedelijk netwerk en versterken van vitaliteit en diversiteit van stedelijke centra;
- Voldoende aanbod van verschillende woonmilieus.

Versterken stedelijk netwerk

Versterking van het stedelijk netwerk gaat uit van het intensief benutten van ruimte in bestaand bebouwd gebied door het ruimtegebruik op locaties en infrastructuur beter te benutten. Het provinciaal belang richt zich onder meer



Uitsnede functiekaart Provinciale Structuurvisie met aanduiding van het plangebied

op de ambitie 'bundeling van verstedelijking, infrastructuur, voorzieningen en economische activiteiten gericht op concentratie en functieafstemming (knopen- en locatiebeleid)'. Dit betekent onder meer dat het provinciaal beleid zich richt op een betere relatie tussen infrastructuur en verstedelijking, het onderling afstemmen van de verschillende voorzieningen en intensivering van het stedelijk gebied.

De intensivering van stedelijke functies mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van het binnenstedelijke leef- en vestigingsmilieu. Dat betekent dat intensivering gepaard gaat met verbetering van de milieukwaliteit en dat grotere eenheden stedelijk groen hun groene functie en kwaliteit moeten behouden en in principe niet in aanmerking komen voor verdichting. In en om het stedelijk gebied dient voldoende ruimte te blijven voor een robuuste groen- en waterstructuur. Dit is van belang voor de leefkwaliteit in de stad en goede verbindingen met het buitengebied.

De reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk zorgt voor een betere afstemming van deze infrastructuur op de bestaande verstedelijking. Tegelijkertijd wordt de kwaliteit van het leefmilieu versterkt, door herinrichting van de openbare ruimte. Hierbij blijft voldoende ruimte voor een robuuste groen- en waterstructuur en wordt ook geïnvesteerd in kwaliteitsverhoging van deze structuren.

Voldoende aanbod van verschillende woonmilieus

Bij dit provinciaal belang hoort onder andere de ambitie dat het accent op stedelijke herstructurering en transformatie moet liggen met oog voor verschillende woonmilieus.

De provincie Zuid-Holland wil in 2020 een betere afstemming tussen vraag en aanbod in woonmilieus. Er is behoefte aan grotere differentiatie. Zuid-Holland wil aantrekkelijke woonmilieus bieden en aan de veranderde vraag voldoen. Het stedelijk gebied rond openbaar vervoerknooppunten biedt kansen om een multifunctioneel programma te realiseren. Hier wil de provincie een breed aanbod woonmilieus realiseren. Het 'overig' stedelijk gebied biedt vooral ruimte aan groenstedelijk en landelijk wonen.

De reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk draagt bij aan het behoud van een aantrekkelijk woonmilieu in deze wijk.

Provinciale Verordening Ruimte

De Provinciale Verordening Ruimte Zuid-Holland is één van de instrumenten van de provincie om het beleid uit de Provinciale Structuurvisie te kunnen uitvoeren. In de verordening zijn regels opgenomen waaraan gemeentelijke bestemmingsplannen dienen te voldoen. De provincie heeft geconstateerd dat doorwerking en borging voor een aantal belangen het beste via een ruimtelijke verordening kan plaatsvinden. Het gaat met name om zaken die generiek van aard zijn (voor alle gemeenten van toepassing) en in eerste instantie een werend of beperkend karakter hebben. In de artikelsgewijze toelichting bij de verordening is bij de bepalingen een korte duiding en verantwoording gegeven van de provinciale belangen. Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn de onderwerpen uit de verordening niet van belang.

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Zuid-Holland 2002-2020

Provinciale staten van Zuid-Holland hebben in 2005 het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP), deel B vastgesteld. Het PVVP, deel B omvat de uitwerking van de provinciale visie en ambities op hoofdlijnen voor verkeer en vervoer, zoals die in de Nota Beheerst Groeien (PVVP, deel A) is vastgelegd.

In deel B (de Beleidsagenda) wordt een eerste uitvoeringsprogramma geschetst. De algemene beleidslijnen zijn daarin omgezet in concrete maatregelen (zoals de Rijnlandroute) en geprogrammeerd in de tijd. Deel B geeft daarmee richting aan de provinciale investeringen en activiteiten voor verkeer en vervoer op de korte termijn. Het PVVP wordt tevens gebruikt om de (mobiliteits-)plannen van andere overheden en instanties te beoordelen en te beïnvloeden.

3.3 Regionaal beleid

Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020

In juni 2009 heeft het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020 vastgesteld. Met deze structuurvisie zetten de samenwerkende gemeenten van Holland Rijnland koers voor de ruimtelijke inrichting van de Leidse regio. In de visie zijn een aantal keuzes gemaakt die de samenhang tussen de grote deelgebieden van de regio verbeteren. Binnen de Regionale Structuurvisie wordt de ruimtelijke positie van de regio bepaald en gekeken hoe dit zich verhoudt tot haar (Randstedelijke) omgeving. Hiervoor worden zeven kerndoelen nagestreefd:

- Holland Rijnland is een top woonregio;
- Leiden vervult een regionale centrumfunctie;
- concentratie van stedelijke ontwikkeling;
- groen-blauwe kwaliteit' staat centraal;
- de Bollenstreek. Veenweide en Plassen en Duin, Horst en Weide blijven open;
- twee speerpunten voor economische ontwikkeling: Kennis en Greenport;
- verbetering van de regionale bereikbaarheid

Concreet zijn hier onder andere de volgende kernbeslissingen mee gemoeid:

- van 2000 tot 2020 netto 33.000 woningen bouwen in de regio;
- versterken van het OV-net met Leiden als centrum;
- merendeel van woningbouw en bedrijventerreinen in Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie;
- creëren van ecologische en recreatieve groene verbindingen tussen de kust en het Groene Hart;
- op peil houden van hoeveelheid bollengrond;
- uitbreiding van bio-science in en om Leiden;
- aanleg van RijnGouweLijn en Rijnlandroute.

3.4 Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland

Waterbeheerplan 2010-2015

In het Waterbeheerplan 2010-2015 geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn ambities aan en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven, en dat rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing.

Keur en Beleidsregels 2009

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met juridisch bindende regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

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

Zo zijn werken werkzaamheden in en bij waterkeringen (dijken, kaden en duinen) en watergangen (sloten, vaarten en plassen) zonder of in afwijking van een vergunning op grond van de Keur niet toegestaan. Ook het aanbrengen van verhard oppervlak (bebouwing, bestrating) en het onttrekken van grondwater zijn in veel gevallen vergunningplichtig.

In de beleidsregels die bij de Keur horen, is het beleid nader uitgewerkt. De Keur en Beleidsregels maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren.

3.5 Gemeentelijk Beleid

Structuurvisie gemeente Voorschoten 2005-2020

De gemeenteraad heeft in 2007 een structuurvisie voor het gehele gemeentelijk grondgebied vastgesteld. Deze structuurvisie vormt de vertaling van de geformuleerde beleidslijnen in een ruimtelijk-functioneel toekomstperspectief voor de periode tot circa 2020. Het strategisch vertrekpunt kan als volgt aangeduid worden:

- het plezierige woonklimaat dient gehandhaafd te blijven en wordt waar nodig versterkt;
- revitalisering van het centrumgebied, met daarin opwaardering van de openbare ruimte, blijft van belang;
- (volks)huisvestingsbeleid dient de eigenheid van Voorschoten te waarborgen binnen de gemêleerdheid van de regio.

Voor Vlietwijk en omgeving geldt met name een conserverende opgave ten aanzien van die elementen die bijdragen aan het plezierige woonklimaat, de dorpsidentiteit en kwaliteit van de leefomgeving. Hiertoe zijn onder andere de volgende richtinggevende uitspraken vastgesteld:

- uitgangspunt voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de gemeente is dat minimaal het bestaande inwoneraantal met een gevarieerde bevolkingsopbouw gehandhaafd blijft; daarop zal de te realiseren woningbouw afgestemd dienen te blijven;
- de omvang van Voorschoten met zijn inwoners, woningen, bedrijvigheid en centrumvoorzieningen kan op duurzame en volwaardige wijze ontsloten blijven worden door de bestaande infrastructuur; deze infrastructuur zal kwalitatief wel beter geschikt gemaakt dienen te worden, onder meer door verbetering van de fietspadenstructuur; de noodzaak van een rondweg ontbreekt.

Visie op verkeer en vervoer 2009-2020

De Verkeersvisie omvat het kader voor het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Voorschoten. Het begrip 'duurzaam' staat centraal; Duurzaam Veilig, bruikbaar voor langere tijd en met respect voor de leefomgeving. Veel aandacht in de nota gaat uit naar de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer. Extra aandacht is er voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (school)kinderen, senioren en mensen met een mobiliteitsbeperking.

Het wegennet van Voorschoten is relatief verkeersveilig. Om de verkeersveiligheid voor de toekomst zeker te stellen wordt het wegennet Duurzaam Veilig ingericht en worden alle wijken ingericht als 30 km zones. Om de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren wordt vooral aandacht besteed aan schoolroutes en oversteekplaatsen. Om het gebruik van de fiets te vergroten wordt het stelsel van fietspaden en fietsroutes gecompleteerd en wordt het comfort voor de fietser verbeterd door het wegdek goed te onderhouden.

De regio Holland Rijnland heeft een plan ontwikkeld om het openbaar vervoergebruik flink te laten stijgen. Dit zal ook in Voorschoten goed merkbaar zijn. Punt van aandacht is het bedieningsniveau van het openbaar vervoer in de wijken.

Uit onderzoek blijkt dat het autoverkeer in Voorschoten de laatste tientallen jaren nauwelijks is toegenomen. Het wegennet voor de auto is binnen Voorschoten daarom over het algemeen nog steeds van voldoende capaciteit en zal dat naar verwachting ook voorlopig blijven.

Groenstructuurvisie

De groenstructuurvisie heeft betrekking op al het groen binnen de bebouwde kom van Voorschoten. Het geeft een visie op het openbare en semi-openbare groen dat in beheer is bij de gemeente en doet uitspraken over de grote groengebieden die in beheer zijn van particulieren.

De groenstructuurvisie heeft de volgende doelen:

- bepalen van de gewenste kwaliteit van het groen en de daarmee samenhangende structuren en routes;

- behouden en ontwikkelen van een duurzame groenstructuur en waterstructuur die aansluit op de cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden;
- bieden van een beleidskader voor de beheer kwaliteit, honden in de openbare ruimte, spelen in het groen en de verkoop van groen aan particulieren;
- doen van voorstellen en geven van richtlijnen voor de verbetering van de inrichting van het openbaar groen in parken, groenzones en woonomgeving.

De groenstructuurvisie dient als kader voor inrichtingsplannen en beheerplannen. In de visie worden in hoofdzaak twee groenstructuren onderscheiden: de hoofdstructuur en wijkgroenstructuur.

Relatie met het plangebied

In Vlietwijk behoren het Frans Halsplantsoen, de Vliet en de watergang langs de Molenlaan/Carel Fabritiuslaan tot de hoofdgroenstructuur. De as Gerard Douwplantsoen/ Professor Zeemanplantsoen - Jan van Goyenplantsoen/Albert Schweitzerplantsoen en de as Govert Flinckplantsoen - Johannes Vermeerplantsoen behoren tot de wijkgroenstructuur. Bij de reconstructie van de infrastructuur wordt tegelijkertijd ook ingezet op een kwaliteitsverbetering van de groenstructuur. Doel is onder meer om de natuurwaarde te verhogen en de gebruiks- en belevingswaarde te vergroten. Daarnaast zal de bomenstructuur worden aangevuld.



- hoofdgroenstructuur
gemeente Voorschoten, zie kaart E
- ontwikkelingszone hoofdgroenstructuur
gemeente Voorschoten, zie kaart E
- wijkgroenstructuur
gemeente Voorschoten
- sport en speelgroen
gemeente Voorschoten

Groenstructuur plangebied volgens Groenstructuurvisie

Archeologiebeleid

De gemeenten Leidschendam-Voorburg, Wassenaar en Voorschoten, samenwerkend in het Pact van Duivenvoorde, hebben een gezamenlijk archeologiebeleid ontwikkeld, dat is vastgelegd in de Nota 'Het bodemarchief ontrafeld' en de daarbij behorende beleidskaart archeologie (november 2008).

In de Nota archeologie wordt een globaal overzicht van het archeologische erfgoed van de pactgemeenten gegeven en zijn de beleidsregels ten aanzien van de omgang met het archeologische bodemarchief geformuleerd. Een van de actiepunten uit de nota is dat de archeologische beleidskaart, met de bijbehorende maatregelen zoals de model-bestemmingsplanregels, worden ingebed in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het uitgangspunt hierbij is behoud 'in situ' van archeologische relictten.

Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidskaart toont globaal de archeologische verwachting en de daarbij horende vastgestelde archeologische beleidsregels. Op deze kaart staat aangegeven welke eventuele beperkende maatregelen van toepassing zijn en welke vervolgstappen bij bodemingrepen verplicht zijn. De kaart is mede richtinggevend bij ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke plannen. De verschillende gebieden van de beleidskaart met de bijbehorende beleidsregels kunnen vervolgens ook worden opgenomen in de gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen.

Op de archeologische beleidskaart zijn negen soorten gebieden met bijbehorende beleidsregels onderscheiden:

1. Beschermde archeologische Rijksmonumenten
2. Terreinen van hoge en zeer hoge archeologische waarde;
3. Historische kernen en bewoningsplaatsen
4. Hoge verwachting voor de periode Neolithicum t/m Nieuwe tijd: Duinen
5. Hoge verwachting voor de periode Neolithicum t/m Nieuwe tijd: Hollandveen op zand en rivierklei
6. Lage archeologische verwachting: Hollandveen op klei
7. Hoge archeologische verwachting: lintbebouwing 16e - 17e eeuw en locaties historische bebouwing
8. Lage archeologische verwachting: klei, ontveent of afgraving
9. Zee

In hoofdstuk 5 komt aan de orde welke soorten gebieden in het plangebied voorkomen en hoe het bestemmingsplan daar rekening mee houdt.

4. PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt de beoogde toekomstige situatie van het plangebied uiteengezet.

4.1 Inleiding reconstructie infrastructuur

De gemeente Voorschoten wil in het deel van Vlietwijk waar de reconstructie van de infrastructuur plaatsvindt een veilige, prettige en toekomstbestendige leefomgeving creëren. Daarom wordt dit deel van Vlietwijk voorzien van nieuwe rioleringen en krijgt gelijktijdig een kwaliteitsimpuls omdat ook de openbare ruimte wordt opgehoogd en voor een deel opnieuw wordt ingericht. Het resultaat is een reconstructie van de onder- en bovengrondse (gemeentelijke) infrastructuur.

Om alle belangen, wensen en uitgangspunten op een goede manier in beeld te brengen en af te wegen heeft de gemeente Voorschoten in samenspraak met de bewoners het Masterplan Reconstructie Infrastructuur Vlietwijk voor de nieuwe inrichting opgesteld. Dit plan is op 13 juli 2013 door de raad vastgesteld. Het masterplan is kaderstellend voor de uitwerking van de nieuwe infrastructuur in Vlietwijk.

Het Voorlopig Ontwerp Reconstructie Infrastructuur Vlietwijk vormt de eerste stap in de uitwerking van het Masterplan. In het Voorlopig Ontwerp zijn de uitgangspunten voor de aanpak van de ondergrondse infrastructuur en de bovengrondse openbare ruimte uitgewerkt. Het Voorlopig Ontwerp is opgesteld in overleg met de bewoners.

Het Voorlopig Ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Na vaststelling wordt het Voorlopig Ontwerp stapsgewijs uitgewerkt van hoofdlijnen naar verdere concretisering en inrichting. Het planproces resulteert in definitieve inrichtings- en engineeringsplannen per buurt. Naar verwachting krijgen die plannen begin 2014 hun beslag. Het ligt in de bedoeling 4^e kwartaal 2014 te starten met de uitvoering. De uitvoering zal gefaseerd per buurt plaatsvinden, van 2014 tot en met 2017.

Voor het voorliggende bestemmingsplan is het Voorlopig Ontwerp als uitgangspunt genomen. Het bestemmingsplan is immers een globaal plan. Daarom is het niet nodig om met de bestemmingsplanprocedure te wachten totdat de gedetailleerde definitieve inrichtings- en engineeringsplannen per buurt gereed zijn. Bovendien heeft het bestemmingsplan slechts betrekking op een klein deel van het reconstructiegebied, omdat het merendeel van de inrichtingsmaatregelen op grond van het geldende bestemmingsplan kan worden gerealiseerd.

4.2 Toekomstige inrichting reconstructie infrastructuur

In deze paragraaf worden op basis van het Voorlopig Ontwerp per inrichtingsaspect de hoofdlijnen van de reconstructie en toekomstige

inrichting van Vlietwijk beschreven. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij om te komen tot een duurzame inrichting.

Ondergrondse Infrastructuur

Riolering

- Het riool wordt uitgevoerd als een gescheiden stelsel (vuil waterafvoer en hemelwaterafvoer).
- Er is een rioolplan opgesteld.

Kabels en leidingen

- Er vindt overleg met de nutsbedrijven plaats over de afstemming van werkzaamheden om een gecombineerde aanpak en uitvoering van riolering en vervanging van kabels en leidingen mogelijk te maken.
- Het graven van proefsleuven voor exacte plaatsbepaling van kabels en leidingen is in uitvoering.

Ophoging

- De geotechnische veldwerkzaamheden zijn afgerond.
- De voorkeursstrategie voor ophoging in het Masterplan gaat uit van integrale ophoging van het openbare gebied met gemiddeld 20 cm. Veldonderzoek heeft opgeleverd dat dit uitgangspunt resulteert in lokale ophogingen tussen de 10 en 40 cm.

Verkeer

Vlietwijk wordt ontsloten door de wijkontsluitingsweg: Prof. Einsteinlaan, Raadhuislaan, Badhuisstraat en Zwaluwweg. De ontsluiting in de wijk heeft een gridstructuur in de vorm van randwegen rondom woongebieden en kleinere wegen in de woongebieden.

Ontsluitingsstructuur

- Ten opzichte van het masterplan komt enkel in de smalle straten eenrichtingsverkeer en wordt de buurtontsluitingsweg bekrachtigd door aanvullende maatregelen.
- In het Voorlopig Ontwerp is het uitgangspunt van het Masterplan om aan weerszijden van de Prof. Einsteinlaan langsparkeren te maken inzichtelijk gemaakt: in het wegvak tussen de Prof. Einthovenlaan en de Raadhuislaan vindt een kleine as-verschuiving plaats. Zo kan aan beide zijden van de weg worden voorzien in langsparkeren. Ter hoogte van het woonzorgcomplex wordt het trottoir verbreed. Dit heeft mogelijk consequenties voor nutsvoorzieningen. Dit laatste wordt nader onderzocht.
- De wegbreedte tussen Einthovenlaan en Badhuislaan is 8,35 m. De wegbreedte van de Raadhuislaan is 9,70 m. Het stuk tussen beide wegvakken is de 'intermediair'. Dit lasstuk heeft een wegbreedte van 9,25 m. Hierdoor kan het trottoir aan de zuidzijde worden verbreed ten opzichte van de huidige situatie.
- Op de wijkontsluitingsweg komen twee voetgangersoversteekpunten, ter plaatse van de kruising Lord Baden Powellweg/ Prof. Einthovenlaan en kruising met de Badhuislaan/Anthonie van Leeuwenhoekade.
- De Raadhuislaan/Johannes Vermeerplantsoen, Prof. Einthovenlaan/Jan Steenlaan en het tussen deze wegen gelegen deel van het Frans

Halsplantsoen, worden ingericht als buurtontsluitingswegen in de wijk. Deze wegen krijgen een overeenkomstige en herkenbare inrichting. Ter ondersteuning van deze structuur komt er voor het autoverkeer een knip tussen de Anthonie van Leeuwenhoekkade en de Nicolaes Maeskade en op de brug in de Rembrandtlaan.

- De Anthonie van Leeuwenhoekkade en de Nicolaas Maeskade worden ingericht als eenrichtingswegen met meer ruimte voor de fietser. Het profiel wordt 4,4 meter.
- Een deel van het Jan van Goyenplantsoen wordt eveneens toegevoegd aan de eenrichtingswegen in de wijk en krijgt een profielbreedte van 3,5 m.
- De Molenlaan/ Carel Fabritiuslaan en het Frans Halsplantsoen worden ingericht als tweerichtingsweg. Gezien de verkeersintensiteit kan hier worden volstaan met een profielbreedte van 4,4 m. Het noordelijk deel van het Frans Halsplantsoen (tussen Jan Steenlaan en Nicolaas Maeskade) wordt eenrichtingsverkeer.
- Voor de Zwaluwbrug wordt gezocht naar een verbetering van de verkeersveiligheid door het overzichtelijker maken van de kruising; onder andere voor fietsers. In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp zal verder worden bekeken of andere maatregelen nodig zijn om het kruispunt te verbeteren.
- In de wijk komen verkeersremmende maatregelen. Als markering van het begin van het 30 km/u gebied worden poortconstructies gemaakt bij de entree van de wijk vanaf de wijkontsluitingsweg.
- Ter ondersteuning van het 30 km/ u regime in de wijk komen in de wijk ook snelheidsremmende maatregelen. De snelheid op de buurtontsluitingsweg wordt geremd door het toepassen van plateaudrempels op de kruisingen. Dit betekent om de 40 à 100 meter een verkeersplateau. Op alle overige wegen komen verkeersdrempels om de snelheid van het verkeer te remmen om de 60 à 80 meter.

Parkeren

- Door optimalisatie van het parkeren kan de parkeerdruk in de wijk worden verlaagd. Voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van de bestaande parkeervraag. Dit aantal is procentueel verhoogd de jaarlijkse groei van het autobezit met een planhorizon van tien jaar. Om de wijk toekomstbestendig te maken is rekening gehouden met dit aantal te verwachten auto's en benodigde parkeerplaatsen.
- Het parkeren is gecombineerd met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid door het toevoegen van bomen.
- Er worden extra parkeerplaatsen gecreëerd in de hoven aansluitend bij het huidige parkeren in de hoven. Andere hoven worden ontzien.
- Langs de Raadhuislaan worden evenveel parkeerplaatsen gemaakt als in de huidige situatie. De hoge parkeerdruk overdag wordt opgelost door meer parkeerplaatsen te maken in de wijk langs de Raadhuislaan.
- De haaksparkeervakken langs de buurtontsluitingsweg worden voorzien van een schikstrook.
- De overige parkeervakken langs de randen van de buurt en in de woonstraten worden zoveel mogelijk uitgevoerd als langsparkeervakken aan de zijde van de woningen.
- Parkeervakken krijgen een uitstapstrook langs de parkeerplaatsen en doorgangen voor voetgangers op regelmatige afstand.

- Langs het Prof. Zeemansplantsoen en het zuidelijke deel van de Jan van Goyenstraat komen aan de waterzijde overloopparkerplaatsen in het groen. De overloopparkerplaatsen worden uitgevoerd met grasbetonstenen, zodat de plaatsen een groene uitstraling krijgen.
- Langs het Frans Halsplantsoen, tussen Nicolaas Maeskade en Jan Steenlaan, wordt langsparkeren voor de woningen gerealiseerd in combinatie met overloopparkeren, in de vorm van langsparkeren, aan de zijde van de Vliet.

Langzaam verkeer

Voetgangers

- De inrichting is afgestemd op het duurzaam veilig regime naar 30 km per uur.
- Straten worden zo ingericht dat de snelheid van het verkeer wordt afgeremd en de oversteekbaarheid van straten wordt verbeterd.
- In de uitwerking is het plan getoetst op veiligheid en toegankelijkheid. Met name de vormgeving van oversteekplaatsen zijn met uitzondering van de wijkontsluitingsweg gelijkvloers.
- Er komen een aantal recreatieve wandelpaden (halfverharding) langs het water: Anthonie van Leeuwenhoekskade, Nicolaas Maeskade, Raadhuislaan, Johannes Vermeerplantsoen, Albert Schweitzerplantsoen en Prof. Zeemanplantsoen.

Fietsers

- Het plan is getoetst op veiligheid en toegankelijkheid.
- De inrichting is afgestemd op het duurzaam veilig regime naar 30 km per uur.
- Straten worden zo ingericht dat de snelheid van het verkeer wordt afgeremd en de oversteekbaarheid van straten wordt verbeterd.

Groen en water

Groenstructuur

Voor het groene assenkruis van de wijk en het groen aanliggend aan de te reconstrueren infrastructuur geldt:

- De natuurwaarde van het groen wordt vergroot door te differentiëren in vegetatietypen (bloemrijk gras en gazon). In samenhang hiermee wordt ingezet op gedifferentieerd groenbeheer met duidelijke keuzes (intensief/ extensief beheer).
- De gebruiks- en belevingswaarde van het groen wordt verbeterd.

Bomenstructuur

- De bestaande bomen worden aangevuld volgens een verfijnde boomstructuur. Dit betekent dat er de eenzijdige laanbeplanting wordt gerealiseerd langs de cultuuroever van het waterkruis, langs de Molenlaan, Carel Fabritiuslaan, langs de Curielaan en langs de Anthonie van Dijklaan. Rondom het plantsoen langs de Prof. Van der Waalslaan komt een bomencarré. De overige bomen worden 'los' aangeplant.
- Het bestaande bomenassortiment wordt aangevuld aansluitend op de gewenste boomstructuur en/of vervangen door duurzame(re) soorten.

- Totaal komen er meer bomen dan in de huidige situatie. Dit is gunstig voor de toekomstbestendigheid van de wijk met het oog op klimaatverandering en de biodiversiteit en positief voor de ruimtelijke kwaliteit van de wijk.
- Waar mogelijk worden bestaande bomen verplant naar een nieuwe locatie in de wijk.

Overige beplantingen

- In de buurten en langs de zuidelijke en de oostelijke oevers van het waterkruis in de wijk komt intensief beheerd gras, ofwel gazon. Op de westelijke en de zuidelijke oevers van het waterkruis en langs de randen van de wijk komt extensief beheerd gras met een kruidenmengels, bloemrijk gras.
- In plantvakken tussen de parkeerplaatsen komen lage struiken en sierheesters met een goede dichting.
- In het gras komen op een aantal plaatsen lange stroken met voorjaarsbollen.

Water

- De zichtbaarheid van de waterlopen wordt verbeterd door het deels verwijderen van riet en waar mogelijk het realiseren van flauwere grashellingen.
- De toegankelijkheid en bereikbaarheid van waterlopen en het groen wordt verbeterd door het toevoegen van wandelroutes: langs de Anthonie van Leeuwenhoekade/Nicolaas Maeskade, Molenlaan/Fabritiuslaan (opwaarderen bestaand pad), Raadhuislaan/Johannes Vermeerplantsoen en langs de Vliet.
- Bewoners worden gestimuleerd het hemelwater van de woningen af te koppelen en regentonnen te plaatsen (gietwater). De mogelijkheden hiertoe zijn afhankelijk van de technische haalbaarheid. De gemeente geeft over deze maatregel voorlichting en biedt eenmalig regentonnen aan.
- De gemeente spant zich in voor een gecombineerde aanpak bij werkzaamheden aan de watergangen en waterlopen en gaat daartoe in overleg met het Hoogheemraadschap Rijnland voor afstemming van werkzaamheden.
- Door de hoeveelheid schaduw door bomen op de natuurlijke oevers te beperken wordt de rietgroei tegengegaan.

Voorzieningen

Speel- en verblijfsplekken

- De speelplekken worden niet aangepakt vanuit de reconstructie infrastructuur. Speelplekken in Vlietwijk worden alleen in het kader van het speelruimteplan opgeknapt.

Afvalinzameling

- De huidige bovengrondse verzamelcontainers voor de hoogbouw worden vervangen door ondergrondse afvalinzameling.
- In het Voorlopig Ontwerp is een voorstel gedaan voor de situering van de ondergrondse afvalinzameling voor de hoogbouw. Hierbij is rekening gehouden met bekende kabels en leidingen.

- De afvalinzameling van de eengezinswoningen vindt plaats langs de openbare weg. Er komen geen afvalverzamelpunten. Er is rekening gehouden met de rijrichting van de vuilniswag, de rolcontainers moeten zoveel mogelijk aan de rechterzijde van de vuilniswag opgesteld worden om geleegd te kunnen worden.
- Er komen drie nieuwe locaties voor inzameling van glas/textiel/papier en/of plastic.

Verlichting

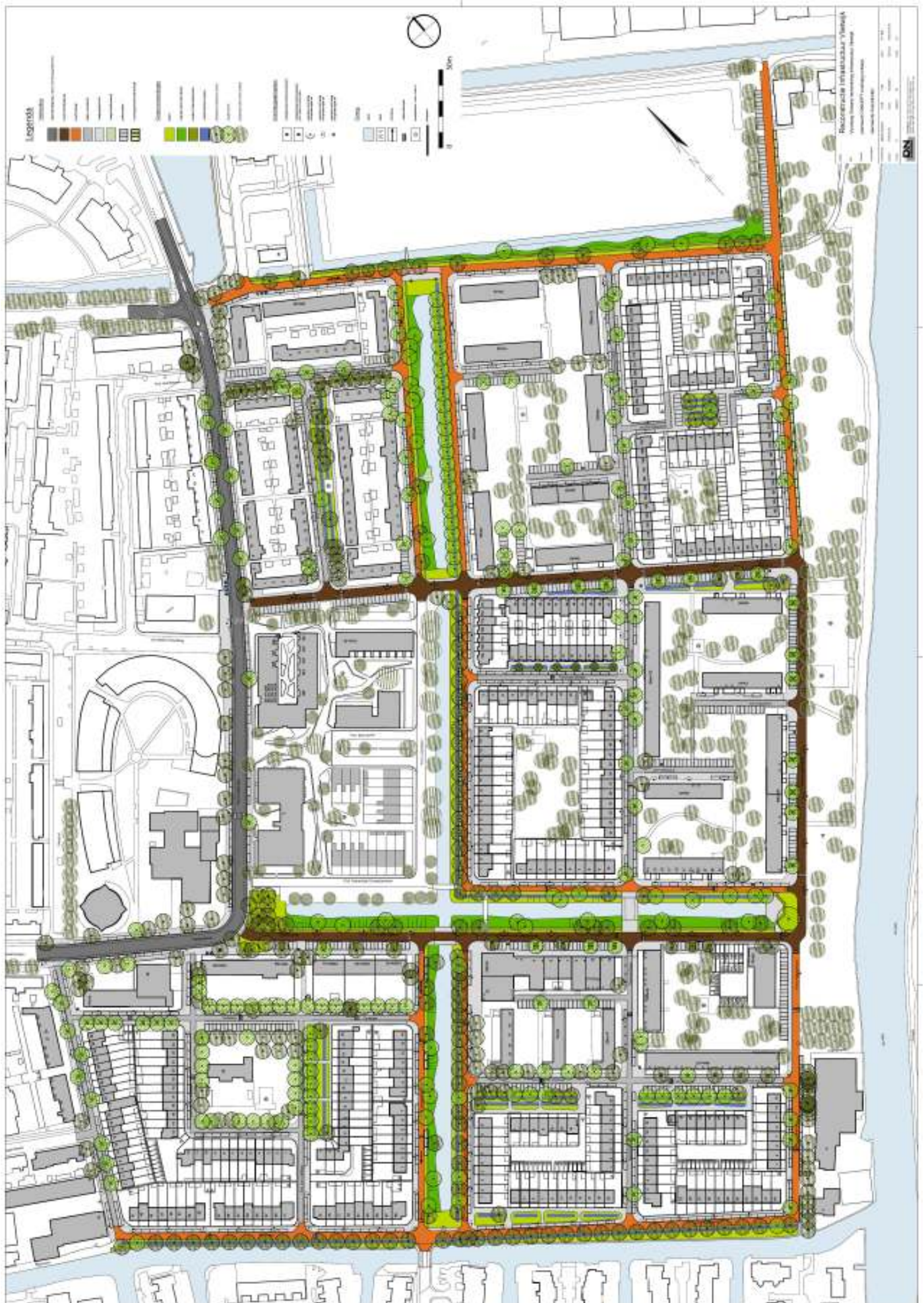
- De verlichting in de wijk wordt vervangen voor energie- en kostenbesparende openbare verlichting (LED's). Dit sluit aan bij het vigerende gemeentelijke beleid.
- Langs de wijkontsluitingsweg komen acht meter hoge openbare verlichtingsmasten.
- De overige openbare verlichting komt op masten van zes meter hoog.
- In de Paulus Potterdreef en langs de knip tussen Anthonie van Leeuwenhoekkade en Nicolaas Maeskade worden masten van vier meter hoog toegepast.
- De masten staan aan eenzijdig van de straat, aan de woningzijde.
- Uitzondering is de buurtontsluitingsweg hier komt de openbare verlichting aan de zijde van de straat waar niet geparkeerd wordt.



Referentie toekomstig verblijfsgebied Vlietwijk (bron: Voorlopig ontwerp)



Referentie toekomstig overloopparkeren Vlietwijk (bron: Voorlopig ontwerp)



4.3 Vertaling reconstructie naar bestemmingsplan

De in paragraaf 4.2 beschreven inrichtingsmaatregelen passen voor het grootste deel binnen het vigerende bestemmingsplan. Voor dit deel van de reconstructie is dan ook geen bestemmingsplanherziening nodig. Daarom beperkt het onderhavige bestemmingsplan zich tot die delen van de reconstructie die niet passen in het geldende bestemmingsplan. Dit betreft:

- De aanleg van extra parkeerplaatsen in het Van Ostadehof (op 2 plaatsen) en Ruysdaelhof (op 3 plaatsen).
- De aanleg van parkeerplaatsen langs de waterzijde van het Jan van Goyenplantsoen en Prof. Zeemansplantsoen.
- De aanleg van overloopparkerplaatsen langs de waterzijde van het Frans Halsplantsoen.
- De aanleg van parkeerplaatsen langs de Jan Steenlaan, Johannes Vermeerplantsoen en een zijstraat van de Rembrandtlaan.
- De verbreding van de rijbaan van het Albert Schweitzerplantsoen, en het verbreden van de rijbaan van het Frans Halsplantsoen tussen het Govert Flinckplantsoen en de Jan Steenlaan.
- De aanleg van trottoir langs de Prof. Van der Waalslaan, op de hoek Prof. Einsteinlaan-Raadhuislaan en op de hoek Prof. Einsteinlaan-Prof. Eindhovenlaan.
- De verandering van de ontsluiting van het perceel Anthonie van Leeuwenhoeklaan 36.

Deze inrichtingsmaatregelen zijn in strijd met de geldende bestemmingen 'Groen', 'Tuin' of 'Maatschappelijk'. In de bijgaande afbeelding zijn deze strijdigheden in beeld gebracht.



Strijdigheden Voorlopig Ontwerp met het geldende bestemmingsplan

Om deze inrichtingsmaatregelen toch mogelijk te maken, is in dit bestemmingsplan aan de betreffende gronden de bestemming 'Verkeer' of 'Groen' toegekend. Voor de regels van deze bestemmingen is aangesloten op de regels van het geldende bestemmingsplan Voorschoten Oost. Hierdoor is binnen de gehele openbare ruimte van Vlietwijk hetzelfde planologisch regime van kracht.

De bestemming 'Groen' is alleen gegeven aan de te realiseren parkeerplekken langs het Prof. Zeemanplantsoen, Jan van Goyenplantsoen en het Frans Halsplantsoen. Deze gronden hebben tevens de aanduiding 'parkeerterrein' gekregen. Hierdoor is hier de aanleg van parkeerplaatsen mogelijk. Voor de bestemming 'Groen' is gekozen omdat het hier parkeren in het groen betreft.

Om te waarborgen dat dit parkeervoorzieningen in het groen worden en blijven zijn hiervoor specifieke regels opgenomen.

Aan alle andere gronden die deel uitmaken van het plangebied is de bestemming 'Verkeer' gegeven. Dit maakt hier de aanleg van parkeerplekken, trottoirs of rijbanen mogelijk.

5. RANDVOORWAARDEN – MILIEUASPECTEN

In dit hoofdstuk komen een aantal milieuaspecten aan de orde die van belang (kunnen) zijn voor de ontwikkelingen in het plangebied.

5.1 Geluid

Algemeen

Voor het aspect geluid is binnen het plangebied de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wgh kent voor weg- en railverkeer alsmede voor gezondeerde industrieterreinen voorkeursgrenswaarden op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals bijvoorbeeld woningen. De Wgh gaat uit van zones langs (spoor)wegen en zones bij industrieterreinen. Het gebied binnen deze zone geldt als akoestisch aandachtsgebied waar, voor bestemmingsplannen die voorzien in geluidsgevoelige bestemmingen, een akoestische toetsing uitgevoerd dient te worden.

In het kader van dit bestemmingsplan is alleen wegverkeerslawaaï van belang. Er liggen in het bestemmingsplan of in de directe omgeving geen spoorlijnen of gezondeerde bedrijventerreinen.

Wegverkeerslawaaï

In de Wgh is bepaald dat elke weg van rechtswege een geluidszone heeft (art. 74 lid 1). Een uitzondering hierop zijn wegen die zijn gelegen in een 30 km/uur-zone of in een woonerf. De breedte van de geluidszones is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van een weg. Zie de onderstaande tabel.

Aantal rijstroken		Zonebreedte
Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied	
1 of 2	-	200 meter
3 of meer	-	350 meter
-	1 of 2	250 meter
-	3 of 4	400 meter
-	5 of meer	600 meter

Tabel 5.1 Breedte van geluidszones langs wegen

Grenswaarden

Geluidsgevoelige objecten die worden gerealiseerd binnen de geluidszones dienen te worden getoetst aan grenswaarden van de geluidsbelasting die zijn aangegeven in de Wgh. Hierbij geldt een voorkeursgrenswaarde voor nieuwe situaties. Deze bedraagt in vrijwel alle gevallen 48 dB. Indien deze waarde wordt overschreden, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen voor een hogere waarde. De maximale ontheffingswaarde is afhankelijk van het soort geluidsgevoelig object en de geluidsbron. Bij de ontheffing dient het college te motiveren waarom bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn en waarom het plan gewenst is. Ook dient het in de Wgh vastgelegd binnenniveau gewaarborgd te worden. Geluidsniveaus bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die hoger zijn dan de wettelijke maximale ontheffingswaarden zijn niet toegestaan.

Reconstructie

Indien één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg worden gedaan ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege die weg, zonder het treffen van maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. De geluidsbelasting vanwege een te reconstrueren weg mag aan de gevel van woningen binnen de zone niet meer bedragen dan 48 dB. Als eerder een hogere waarde is verleend en de heersende waarde is hoger dan 48 dB, dan geldt de laagste van de twee waarden als ten hoogste toelaatbare waarde bij de reconstructie. Wordt deze waarde overschreden, dan kan op grond van de Wgh een hogere waarde worden vastgesteld. De verhoging mag in beginsel niet meer bedragen dan 5 dB en de hogere waarde mag niet meer bedragen dan 68 dB.

Geluid in relatie tot het plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk mogelijk, voorzover dat op grond van het geldende bestemmingplan nog niet mogelijk is. Daarbij voorziet het bestemmingsplan niet in de realisatie van bestemmingen die op basis van de Wgh worden aangemerkt als geluidsgevoelig. Voorts is met het bestemmingsplan geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Dit omdat bij de reconstructie van Vlietwijk het gebied vrijwel geheel wordt ingericht als 30 km/uur zone. Wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur hebben geen geluidzone. Alleen de Raadhuislaan/Prof. Einsteinlaan behouden een 50 km/uur regime. Het voorliggende bestemmingsplan maakt op of aan deze wegen echter geen wijzigingen mogelijk.

Concluderend kan gesteld worden dat er geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan vanuit het aspect geluid.

5.2 Bodem

Algemeen

Het is wettelijk (via de bouwverordening) geregeld dat nieuwbouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Om deze reden dient bij vrijwel iedere nieuwbouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek (conform NEN 5740) in beeld te worden gebracht. Als blijkt dat de bodem niet geschikt is dan zal voor aanvang van de werkzaamheden een sanering moeten worden uitgevoerd.

Bodem in relatie tot het plangebied

Met betrekking tot de milieuhygiënische bodemkwaliteit zijn er voldoende gegevens bekend over de grond. Hieruit komen geen belemmeringen voor het plan naar voren. Ten tijde van de uitvoering komt echter veel grond vrij. Deze grond zal gedeeltelijk hergebruikt en gedeeltelijk afgevoerd worden. Om deze grond te mogen afvoeren naar een erkende verwerkingsinrichting (stortlocatie) zijn t.z.t. partijkeuringen volgens het Besluit bodemkwaliteit nodig. Het aantal en de grootte van de partijkeuringen zijn afhankelijk van de hoeveelheid te keuren grond.

Concluderend kan gesteld worden dat er geen belemmeringen zijn voor de voor de uitvoering van het bestemmingsplan vanuit het aspect bodem.

5.3 Water

Algemeen

De gemeente Voorschoten is niet primair verantwoordelijk voor alle watertaken, maar moet de waterbelangen wel goed beschrijven en afwegen binnen de ruimtelijke ordening. Een van de instrumenten hiervoor is de verplichte watertoets. De watertoets houdt in dat het Waterschap beoordeelt of de waterbelangen voldoende zijn afgewogen. De voor de gemeente en waterschap van belang zijnde wateraspecten zijn hieronder beschreven.

Volgens de Wet gemeentelijke watertaken (2008) is de gemeente verantwoordelijk voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater en hemelwater. De gemeente mag vervolgens zelf bepalen op welke wijze het ingezamelde hemelwater wordt verwerkt. Verder heeft de gemeente de zorgplicht voor het in openbaar gemeentelijk gebied treffen van maatregelen, om structurele problemen als gevolg van een voor de gebruiksfunctie nadelige grondwaterstand in openbaar bebouwd gebied zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover doelmatig is en niet de verantwoordelijkheid is van het waterschap of de provincie.

Het Hoogheemraadschap Rijnland is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het oppervlaktewater en het beheer van het waterpeil en de waterkeringen. Daarnaast is het waterschap verantwoordelijk voor het zuiveren van het afvalwater. Het is van belang dat de capaciteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie toereikend is voor de toename aan vervuilingseenheden en dat het afvalwater niet te veel verdund wordt met regenwater.

Het is sinds 2003 verplicht om bij ruimtelijke plannen en besluiten een beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De watertoets is een proces waarbij de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium afspraken maken over de toepassing en uitvoering van het waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid. Het waterschap is het eerste aanspreekpunt in het watertoetsproces, waarbij het waterschap rekening houdt met het provinciale grondwaterbeleid.

Water in relatie tot het plangebied

Huidig watersysteem

Oppervlaktewater

In het plangebied komt geen oppervlaktewater voor. In Vlietwijk zelf is echter wel veel oppervlaktewater aanwezig in de vorm van singels in de wijk en boezemwateren langs de wijk, waaronder de Vliet. Deze singels en boezemwateren zijn beeldbepalende elementen voor Vlietwijk. Aan de belevingswaarde van de singels wordt echter afbreuk gedaan door de beperkte breedte van de watergangen en de soms overmatige rietgroei.

De Verenigde Vergadering van het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft op 15 september 2004 het peilbesluit voor de boezem van Rijnland vastgesteld. Het stedelijk gebied van Voorschoten maakt onderdeel uit van dit peilbesluit. De primaire functie van de boezem is het tijdelijk bergen van water dat tijdens hevige neerslagperiodes door gemalen uit de polders naar de boezem wordt gepompt. Grote boezemgemalen voeren dit water aansluitend af naar zee. Hierdoor daalt de waterstand in de boezem weer. De boezemwateren langs Vlietwijk bestaan uit primaire en secundaire watergangen.



Boezemwater

- boezem hoofdstelsel (primair)
 - boezem regionaal stelsel (primair)
 - boezem lokaal stelsel (secundair)
- Uitsnede waterbeheerkaart Voorschoten voor het plangebied*

In de boezem van Rijnland kan maximaal 10 centimeter water worden opgevangen in natte perioden. Dit komt overeen met een hoeveelheid van 4,5 miljoen kubieke meter water. De waterstand aan het begin van een neerslagperiode is een maat voor de hoeveelheid neerslag die tijdelijk geborgen kan worden in de boezem. Deze waterstand is vastgelegd in het peilbesluit (peil onder normale omstandigheden). Het boezempeil ligt in Voorschoten op 0,62 meter –NAP.

Er zijn geen kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding (zoals gemalen, stuwen of sluizen) in het plangebied gelegen.

Grondwater

Vlietwijk en daarmee het plangebied maakt geen onderdeel uit van een op grond van de Provinciale Milieuverordening Zuid-Holland (PMV) beschermde zone voor grondwater, respectievelijk waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied of boringsvrije zone. Er gelden op basis van de grondwaterkwaliteit geen specifieke beperkingen ten aanzien van het gebruik van de gronden binnen het plangebied.

Riolering

In Vlietwijk en daarmee het plangebied is thans sprake van een gemengd rioleringsstelsel: hemelwater en vuilwater komen bij elkaar en worden tegelijkertijd afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Het rioleringsstelsel is in slechte staat door verzakkingen.

Wateroverlast

Door verzakking van de wijk en de ligging op veen kampt de wijk en daarmee het plangebied thans met wateroverlast. Dit is goed merkbaar bij de groenvoorzieningen. Gedurende lange perioden van het jaar zijn deze te nat en slecht betreedbaar. De Vlietzone en de hoven hebben het meeste te maken met wateroverlast. Ook brandgangen en privé-eigendommen hebben last van water.

Toekomstig watersysteem

Keuze watersysteem en watercompensatie

De voorgenomen ontwikkelingen mogen geen wateroverlast op andere tijden of plaatsen veroorzaken. Het plan wordt daarom "waterneutraal" ontwikkeld. Door de uitvoering van de reconstructie in Vlietwijk zal de verharding per saldo afnemen. Watercompensatie is dus niet nodig. Bovendien neemt door het realiseren van flauwere grashellingen langs de waterlopen in Vlietwijk het waterbergend vermogen hiervan toe.

Riolering

De riolering van Vlietwijk wordt geheel vervangen. Er wordt een gescheiden stelsel aangelegd, bestaande uit een hemelwaterafvoer stelsel en een apart vuilwaterafvoerstelsel. Het vuilwaterstelsel wordt naar de rioolwaterzuivering geleid, terwijl het hemelwaterstelsel op open water gaat lozen. Het nieuwe gescheiden stelsel zorgt ervoor dat de huidige overstorten minder plaatsvinden. Het nieuwe stelsel wordt niet onderheid. Daarmee worden problemen die zich nu voordoen in de wijk in de toekomst voorkomen.

Hemelwaterafvoer

Voor het hemelwater wordt de voorkeursvolgorde vasthouden – bergen - afvoeren gehanteerd. Het hemelwater dat op de bebouwing in Vlietwijk neerkomt, wordt na de reconstructie zoveel mogelijk apart ingezameld middels een gescheiden stelsel en blijft zo apart van het vuile huishoudelijke afvalwater. Dit geldt ook voor het hemelwater dat neerkomt op de wegen en straten in de wijk. Het hemelwater zal worden afgevoerd naar het oppervlaktewater in en nabij de wijk. Afvoer van het hemelwater naar het oppervlaktewater is gewenst omdat infiltratie van hemelwater in het plangebied niet goed mogelijk is, vanwege de bodemsamenstelling (veengrond) en de bestaande wateroverlast in de wijk. Daarnaast zullen bewoners worden gestimuleerd om het hemelwater van de woningen af te koppelen middels het plaatsen van regentonnen. De gemeente zal hierover voorlichting en biedt eenmalig regentonnen aan.

Waterkeringen

In het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Wateroverlast en verdroging

Door de aanleg van het gescheiden rioolstelsel, de afvoer van het hemelwater naar de watergangen, de afwatering van verharding in de hoven niet op het groen te laten plaatsvinden, ophoging van gronden en de stimuleren van de afkoppeling en vasthouden van hemelwater bij woningen door het plaatsen van regentonnen wordt getracht om een einde te maken aan de bestaande wateroverlast. Gezien de bestaande wateroverlast is thans geen sprake van verdroging en deze zal naar verwachting door de te nemen maatregelen in de toekomst ook niet ontstaan.

Waterkwaliteit

Omdat het hemelwater dat neerkomt op de bebouwing wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater, is het belangrijk de waterkwaliteit te bewaken. Daartoe dient het gebruik van uitloegbare materialen bij de inrichting van de openbare ruimte en bij bebouwing zoveel mogelijk te worden vermeden. Door het

filterend vermogen van de aan te leggen natuurvriendelijke oevers langs de waterlopen in de wijk zal de waterkwaliteit worden verbeterd.

Watertoets

Het bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Bro voor de watertoets voorgelegd aan het Hoogheemraadschap. De opmerkingen van het Hoogheemraadschap zijn verwerkt in de onderhavige waterparagraaf.

5.4 Luchtkwaliteit

Algemeen

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. In de Wet Luchtkwaliteit zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen in de vorm van grenswaarden en richtwaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen. Deze grenswaarden en richtwaarden zijn overal van kracht met uitzondering van bedrijventerreinen en boven het asfalt van wegen. De grenswaarden zijn harde milieukwaliteitseisen die in acht moeten worden genomen. In de praktijk van de ruimtelijke ordening zijn alleen de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof van belang, omdat deze in Nederland veelvuldig worden overschreden. De grenswaarden van de overige stoffen worden in de regel in Nederland niet meer overschreden.

De nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In de 'Wet luchtkwaliteit' (artikel 5.16 van de Wet milieubeheer) is aangegeven in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmeringen vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, voor zowel van fijn stof -PM₁₀- en stikstofdioxide -NO₂-);
2. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
3. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;
4. een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), of binnen een regionaal programma van maatregelen.
- 5.

Besluit Niet In Betekenende Mate (NIBM)

In dit besluit is bepaald in welke gevallen een ruimtelijke ontwikkeling vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet hoeft te worden getoetst aan

de grenswaarden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de zogenaamde 3% grens niet wordt overschreden. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Deze grenswaarde is gesteld op 40 µg/m³. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Aantonen dat een project binnen getalsmatige grenzen van een categorie (woningbouwprojecten, kantoorprojecten en enkele inrichtingen) uit de 'Regeling NIBM' valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM;
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden is het project NIBM, en hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden. In de Regeling NIBM bijdragen is de bovengenoemde 3%-grens uitgewerkt in concrete getallen. Zo ligt voor woningbouwplannen de grens van 3% bij 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg.

Besluit gevoelige bestemmingen

Het besluit gevoelige bestemmingen is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, in beide gevallen gemeten vanaf de rand van de weg. Als in een onderzoekszone de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Dit wordt bereikt door de vestiging van bijvoorbeeld een school niet toe te staan. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het besluit ziet zowel op nieuwbouw als uitbreiding van gevoelige bestemmingen alsmede op de functiewijziging van bestaande gebouwen naar een gevoelige bestemming. Is (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde, dan is er ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekszone.

Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk mogelijk, voorzover dat op grond van het geldende bestemmingplan nog niet mogelijk is. Onder meer de aanleg van parkeerplaatsen en enkele rijbaanverbredingen wordt planologisch mogelijk gemaakt. Dit zal naar verwachting niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De reden hiervoor is dat met de reconstructie naar verwachting

per saldo het verkeer in de wijk niet zal toenemen. Weliswaar kunnen door de reconstructie de buurtontsluitingswegen iets drukker worden, maar daar staat tegenover dat de wegen die langs de rand van de wijk liggen en vooral de wegen die in de woonbuurten liggen, een rustiger verkeersregime krijgen.

Voorts zal de reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor PM_{10} of NO_2 . Dit omdat uit de Grootschalige Concentratiekaarten van het RIVM blijkt dat de concentratie PM_{10} of NO_2 in 2012 en 2020 in Voorschoten zeer ruim onder de grenswaarden ligt.

Het Besluit gevoelige bestemmingen is voor het bestemmingsplan niet van toepassing, omdat het plan niet voorziet in de realisatie van gevoelige bestemmingen.

Concluderend kan worden gesteld dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.5 Externe veiligheid

Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels en horeca. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en buisleidingen.

De risico's worden onderverdeeld in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

- Het PR richt zich als maat voor het risico vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen vooral op de te realiseren basisveiligheid voor personen in de omgeving van die activiteiten. Het wordt uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon op een plaats in de omgeving van een risicovolle activiteit zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van door die activiteit veroorzaakte calamiteit. Een kans op overlijden van 1 op de miljoen per jaar ($PR = 10^{-6}$) wordt aanvaardbaar geacht. De $PR 10^{-6}$ is een harde grenswaarde welke niet mag worden overschreden. Het PR wordt "vertaald" als een risicocontour rondom de risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten mogen liggen.
- Het GR is bedoeld voor het beperken van de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen (minimaal 10) overlijdt, als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens

(tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet “op de kaart” worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (F) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.

Het gemeentebestuur heeft beleidsruimte bij het toepassen van de hoogte van het groepsrisico bij ruimtelijke ontwikkelingen. Echter voor het groepsrisico geldt wel een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag dient binnen het invloedsgebied een afweging te maken tussen het belang van de ruimtelijke ontwikkeling ten opzichte van het risico dat een groep mensen komt te overlijden als gevolg van een ramp of incident met gevaarlijke stoffen. Ook eventueel te nemen maatregelen en restrisico's dienen in de verantwoording opgenomen te worden.

Externe veiligheid moet altijd in preventieve zin deel uitmaken van de besluitvorming bij nieuwe situaties, en kan bij besluitvorming over bestaande situaties leiden tot aanvullende maatregelen. Voor externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen, de zogenoemde stationaire bronnen, is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) van kracht en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, de zogenoemde mobiele bronnen, is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, alsmede de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvgs) bepalend. Deze circulaire is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van transporten van gevaarlijke stoffen.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en het water is het zogenoemde Basisnet vastgesteld. Daarbij is een afweging gemaakt tussen ruimtelijke, vervoers- en veiligheidsbelangen. Op die manier wil het rijk het vervoer van gevaarlijke stoffen zo duurzaam mogelijk maken en duidelijkheid bieden over de consequenties van dit vervoer. Om het Basisnet wettelijk te verankeren is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) opgesteld en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aangepast. Het Btev treedt naar verwachting in juli 2014 in werking. De cRnvgs zal hiermee dan komen te vervallen.

De regelgeving voor ondergrondse buisleidingen valt onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb gaat uit van de systematiek zoals die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt toegepast. Dit betekent dat het Bevb uitgaat van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR).

De hoogte van het GR kan worden berekend in een risicoanalyse. Met de risicoanalyse is voor elke willekeurige locatie langs een route van gevaarlijke stoffen (weg, binnenwater, spoor, buisleidingen), de hoogte van het GR te berekenen. Eenzelfde berekening kan worden gemaakt voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn (chemische installaties, vuurwerkfabrieken, LPG installaties, etc.).

Externe veiligheid in relatie tot het plangebied

Uit de risicokaart van de provincie Zuid-Holland blijkt dat er in het plangebied en in de directe omgeving daarvan geen risicovolle inrichtingen aanwezig zijn die vallen onder de werking van het Bevi. Wel is er aan de Rietpolderweg aan

de overzijde van de Vliet een bedrijf aanwezig met een propaantank. Omdat de inhoud van de tank niet meer bedraagt dan 13 m³ valt deze niet onder het Bevi. De tank valt wel onder de werking van het Activiteitenbesluit. In het plangebied zelf worden met het voorliggende plan ook geen risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.

In het plangebied zijn geen transportroutes voor gevaarlijke stoffen aanwezig. Wel zijn er nabij het plangebied transportroutes over de weg, spoor en het water aanwezig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen evenals buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

De transportroute over de weg betreft onder meer de A4 (ten oosten van het plangebied). Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor geschiedt via de spoorweg Leiden - Den Haag (ten westen van het plangebied). De Vliet vormt een transportroute voor gevaarlijke stoffen over het water. Bij de buisleidingen voor gevaarlijke stoffen gaat het om een aantal hogedrukaardgasleidingen op ruime afstand ten noorden en oosten van Vlietwijk.

De genoemde inrichting aan de Rietpolderweg, transportroutes over de weg en het water en buisleidingen voor gevaarlijke stoffen zijn echter geen belemmering voor de ontwikkelingen in het plangebied. De aanleg van rijbanen, trottoirs en parkeerplaatsen worden namelijk in het kader van externe veiligheid niet aangemerkt als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Daardoor is dit niet relevant voor het plaatsgebonden risico van de inrichting, routes en leidingen. Daarnaast neemt de personendichtheid in het gebied niet toe, waardoor deze ontwikkelingen geen invloed hebben op het groepsrisico van de inrichting, routes en leidingen.

Concluderend kan gesteld worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

5.6 Ecologie

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre de plannen ten koste gaan van de (aanwezige) flora en fauna. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'toets in het kader van gebiedsbescherming' en de 'toets in het kader van soortenbescherming'.

Toets in het kader van gebiedsbescherming

De toets in het kader van gebiedsbescherming vindt zijn oorsprong in de Natuurbeschermingswet 1998 en draagt zorg voor de bescherming van natuurwaarden. De wet kent drie typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden (Vogel- en habitatrictlijngebieden);
- Beschermde natuurmonumenten;
- Gebieden die de Minister van LNV aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen (met uitzondering van verplichtingen op grond van de Vogel- en Habitatrictlijn).

Plannen dan wel projecten in deze gebieden, maar ook daar buiten in verband met de zogenaamde externe werking, kunnen vergunningplichtig zijn.

Naast de bescherming van de Natuurbeschermingswet kunnen waardevolle gebieden ook beleidsmatig beschermd zijn doordat zij behoren tot de ecologische hoofdstructuur (EHS). Uitgangspunt van het beleid is dat plannen, handelingen en projecten in de EHS niet toegestaan zijn indien zij de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS significant aantasten.

Gebiedsbescherming in relatie tot het plangebied

Het plangebied is niet gelegen in of direct nabij Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten of andere natuurgebieden die beschermd worden door de Natuurbeschermingswet. Het dichtstbijzijnde gebied dat onder de werking van de Natuurbeschermingswet 1998 valt, betreft het Natura 2000-gebied 'Meijendel en Berkheide' op ruim 5 kilometer afstand. Gezien deze afstand en het feit dat tussen het plangebied en het Natura-2000 gebied bestaand stedelijk gebied van Wassenaar en Voorschoten gelegen is, worden er geen negatieve effecten verwacht ten gevolge van het bestemmingsplan op het Natura-2000 gebied. Ook is het plangebied niet gelegen in of nabij de EHS. Er zijn derhalve geen (significante) effecten van het plan op beschermde gebieden te verwachten.

Concluderend kan gesteld worden dat er vanuit het aspect gebiedsbescherming geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Toets in het kader van soortenbescherming

De soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet (FFW). De FFW bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Bij elk plan dat ingrijpt op dergelijke plaatsen dient getoetst te worden wat het effect is op beschermde soorten. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten ('vrijstellingenbesluit') kent drie verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

Voor alle beschermde soorten geldt de zorgplicht (art. 2 Flora- en faunawet). Indien het voortbestaan op een locatie van beschermde soorten planten of

Beschermingscategorieën Flora- en faunawet

Tabel 1 Algemene soorten waarvoor geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden bij bestendig beheer of ruimtelijke ontwikkeling. Anders is wel ontheffing nodig voor verstoren of vernietigen en geldt altijd de zorgplicht (art.2).

Tabel 2 Soorten waarvoor ontheffing aangevraagd moet worden, behalve als er gewerkt wordt volgens een door de minister goedgekeurde gedragscode. Ontheffing kan worden verleend als de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt.

Tabel 3 Zeldzame soorten, waarvoor altijd ontheffing aangevraagd moet worden. Ontheffing wordt alleen verleend als voldaan wordt aan **alle** volgende criteria:

- én - er sprake is van een in de wet genoemd belang (hier: ruimtelijke ontwikkeling)
- én - er geen alternatieven zijn
- én - de ingreep geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van de soort

Voor Habitatrichtlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten (alle vogels), die alle in tabel 3 staan, is geen ontheffing bij ruimtelijke ontwikkeling mogelijk, omdat deze ontheffingsgrond niet genoemd wordt in de Europese Habitatrichtlijn.

dieren uit categorie 2 en 3 door een ingreep negatief beïnvloed worden, is het daarnaast nodig ontheffing aan te vragen van verboden handelingen op grond van de Flora- en faunawet. Het bevoegd gezag hierin is het Ministerie van EZ.

Soortenbescherming in relatie tot het plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk mogelijk, voorzover dat op grond van het geldende bestemmingplan nog niet mogelijk is. Onder meer de aanleg van parkeerplaatsen, trottoirs en enkele rijbaanverbredingen wordt planologisch mogelijk gemaakt. De aanleg van deze voorzieningen vindt deels plaats op gronden die momenteel een groene inrichting kennen, veelal als berm of plantsoen. Dit betreffen groenvoorzieningen in bestaand stedelijk gebied, een woonwijk, die over het algemeen een intensief beheer kennen. Daarnaast zijn deze gronden direct naast bestaande infrastructuur gelegen, waardoor er sprake is van een zeer hoge mate van verstoring en betreding van het groen op deze gronden. Gelet op al deze omstandigheden worden er geen vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde soorten verwacht op de gronden die deel uitmaken van het plangebied.

Concluderend kan gesteld worden dat de Flora en faunawet geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Wel zal tijdens de uitvoering van de werkzaamheden uitvoering moeten worden gegeven aan de algemene Zorgplicht uit de Flora- en faunawet.

5.7 Archeologie en cultuurhistorie

Algemeen

Archeologie

Als gevolg van het Verdrag van Malta (Valetta) zijn overheden verplicht om in het ruimtelijke beleid zorgvuldig om te gaan met het archeologische erfgoed. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar een reële verwachting bestaat dat er archeologische waarden aanwezig zijn dient, voordat er bodemingrepen plaatsvinden, een archeologisch onderzoek uit te worden gevoerd.

De zorgplicht voor het archeologisch erfgoed is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. Deze is nader uitgewerkt in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) 2007, en daarmee samenhangend de Ontgrondingenwet, de Wet milieubeheer, de Woningwet en de Wet op de ruimtelijke ordening. De wet regelt:

- Bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem;
- Inpassen van archeologisch erfgoed in de ruimtelijke ordening;
- Financiering onderzoek: de veroorzaker betaalt.

Hiervoor is het van belang dat er een archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd en dat de uitkomsten hiervan door het bevoegde gezag worden meegenomen in de belangenafweging.

De WAMZ heeft ertoe geleid dat voor de gemeente Voorschoten gemeentelijk archeologiebeleid is opgesteld dat is opgenomen in de Nota 'Het bodemarchief ontrafeld' en de daarbij behorende beleidskaart archeologie.

Cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en moeten aangeven welke conclusies ze daar aan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen in het bestemmingsplan.

Relatie tot het plangebied

Archeologie

Voor de gemeente Voorschoten is een beleidskaart archeologie opgesteld. Hierop is vastgelegd wat de archeologische verwachting van de gronden in de gemeente is. De bijbehorende beleidsregels zijn opgenomen in de Nota 'Het bodemarchief ontrafeld'. Op de beleidskaart zijn negen soorten gebieden onderscheiden. Bijgaand is een uitsnede opgenomen van de beleidskaart archeologie voor het plangebied.

Uit de beleidskaart blijkt dat het grootste deel van het plangebied behoort tot gebied 6: Lage archeologische verwachting: Hollandveen op klei. Een klein deel behoort tot gebied 5: Hoge verwachting voor de periode Neolithicum t/m Nieuwe tijd: Hollandveen op zand en rivierklei. In gebied 5 geldt dat bij bodemingrepen die groter zijn dan 30 m² en die dieper gaan dan 30 cm beneden het maaiveld, voorafgaand aan de bodemingrepen archeologisch onderzoek moet worden verricht. Voor gebied 6 geldt hetzelfde, maar dan bij een oppervlakte van 1000 m² en een diepte van 1 meter.



Uitsnede beleidskaart archeologie gemeente Voorschoten voor het plangebied

In het bestemmingsplan is aan deze gronden een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologisch gebiedstype 5 of 6' gegeven. Dit waarborgt dat de archeologische waarden van de gronden beschermd worden. De dubbelbestemmingen bepalen dat voor het oprichten van bouwwerken of het uitvoeren van werken en werkzaamheden die de genoemde ondergrenzen overschrijden eerst archeologisch onderzoek moet worden verricht.

Concluderend kan worden gesteld dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

Cultuurhistorie

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische elementen aanwezig die beschermd dienen te worden door het bestemmingsplan. Derhalve zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan vanuit het oogpunt van cultuurhistorie.

5.8 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Algemeen

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage ingegaan. Een belangrijk nieuw element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst. Dat betekent dat als een project (ruim) onder de drempelwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van gewissens dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.

De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. (kolom 2-'gevallen' in de D-lijst) zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang wel degelijk belangrijke nadelige milieugevolgen hebben.

De nieuwe regeling betekent dat in elk besluit of plan, dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst, aandacht moet worden besteed aan m.e.r. Er zal een toets moeten worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is dus altijd nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst en die onder de drempelwaarden liggen. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan alleen vereisten voor de inhoud en niet voor de vorm.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling in relatie tot het plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van de reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk, voorzover dat op grond van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk is. Concreet komt dit neer op het planologisch mogelijk maken van de realisatie van een aantal parkeerplaatsen, enkele rijbaanverbredingen en enkele trottoirs. Dergelijke kleinschalige activiteiten komen niet voor in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. Derhalve is het maken van een Vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het voorliggende bestemmingsplan niet nodig.

5.9 Duurzaamheid

Ambitie

De gemeente wil Vlietwijk duurzaam inrichten. De reconstructie van de boven- en ondergrondse infrastructuur moet ervoor zorgen dat er in de wijk een begaanbare duurzame openbare ruimte aangelegd wordt en dat de bewoners zich daar bewust van zijn.

Thema's duurzaamheid

Bij de uitwerking van het duurzaamheidsaspect is gebruik gemaakt van een door de gemeente Rotterdam ontwikkelde duurzaamheidscan. De duurzaamheidscan gaat uit van een keuze en uitwerking van de meest relevante duurzaamheidsthema's voor een bepaalde opgave. Voor Vlietwijk is gekozen voor thema's die aansluiten bij het beleid van de gemeente en die specifiek zijn voor de herinrichting:

- Sociaal. Dit thema heeft betrekking op de participatie van de bewoners in de planvorming en op het zelfbeheer dat mogelijk in de toekomst wordt ingezet bij de groenvoorzieningen in de woonomgeving.
- Water. Dit thema staat voor het beperken van wateroverlast én beperken van verdroging, door een combinatie van maatregelen: hemelwater opvangen en hergebruiken, bergen en afvoeren en –waar mogelijk– verbeteren van de waterkwaliteit in de watergangen.
- Groen. Dit thema heeft betrekking op het verbeteren van de groenstructuur, het vergroten van de biodiversiteit en de natuurwaarde, en de belevingswaarde van het groen.
- Klimaatadaptatie. Dit thema staat voor het beperken van de gevolgen van extreme wateroverlast en het dempen van het hitte-eiland effect (plaatselijke opwarming) bij extreem hoge temperaturen.
- Materialen. Dit thema heeft betrekking op het beperken van afvalstromen (door het scheiden van afval te stimuleren), beperken van verhardingen, hergebruik van materialen en toepassen van duurzame bronnen en materialen, waar mogelijk en zinvol (FSC, straatbakstenen, LED verlichting e.a.).

In het ontwerp voor de reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk zijn deze principes waar mogelijk toegepast. De onderstaande matrix geeft aan welke duurzaamheidsthema's bij welk planthema zijn toegepast.

duurzaamheid plan- thema's	sociaal 	klimaat adaptatie 	water 	materialen 	groen 
riolering		X	X		
verkeer			X	X	X
parkeren				X	X
groen	X	X	X	X	X
water	X	X	X	X	X
materiaal	X	X		X	

Duurzaamheidsthema's in relatie tot de planthema's bij de reconstructie van Vlietwijk

6. JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft inzicht hoe de nieuwe situatie is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor de gebruiksmogelijkheden en bouwmogelijkheden. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van deze regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Het belangrijkste onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Aan alle in het plan begrepen gronden worden ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen toegewezen. Zo nodig worden aan deze bestemmingen regels gekoppeld omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en van de zich daarop bevindende opstallen. Naast de bestemmingen kunnen ook dubbelbestemmingen voorkomen. Deze overlappen de 'gewone' bestemmingen en geven eigen regels, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen.

Bij bestemmingen kunnen aanduidingen voorkomen met als doel bepaalde zaken nader of specifiek te regelen. Aanduidingen zijn terug te vinden op de (analoge) verbeelding en hebben een juridische betekenis in het bestemmingsplan. Alle overige op de (analoge) verbeelding voorkomende zaken worden verklaringen genoemd. Verklaringen hebben geen juridische betekenis, maar zijn op de (analoge) verbeelding opgenomen om deze beter leesbaar te maken (bijvoorbeeld topografische ondergrond). Verklaringen worden in de digitale verbeelding niet uitgewisseld, waardoor die informatie de burger via de digitale weg niet zal bereiken.

Digitaliseringsvereisten

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn ook digitaliseringsverplichtingen aan een bestemmingsplan gesteld. De regels en de verbeelding dienen daarom te zijn opgesteld volgens IMRO en SVBP, onderdeel van de zogenaamde RO Standaarden.

IMRO staat voor Informatie Model Ruimtelijke Ordening en heeft betrekking op de inrichting van de ruimtelijke instrumenten van de Wro. Het is het informatiemodel voor het opstellen en het uitwisselen van visies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene regels op alle bestuurlijke niveaus. Het model is geschikt voor uitwisseling van informatie tussen de organisaties op het gebied van de ruimtelijke ordening en aanverwante werkterreinen.

SVBP staat voor Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Doel van deze standaard is het op vergelijkbare wijze inrichten, vormgeven en verbeelden van bestemmingsplannen en de daarbij behorende uitwerkings- en wijzigingsbesluiten.

Vanaf 1 juli 2013 zijn de RO Standaarden 2012, als opvolger van de RO Standaarden 2008, verplicht. Concreet betekent dit dat nieuwe bestemmingsplannen vanaf die datum volgens deze nieuwe standaard opgesteld en gepubliceerd moeten worden. Het voorliggende bestemmingsplan is overeenkomstig deze nieuwe vereisten opgesteld en is hiermee gereed om digitaal beschikbaar te stellen voor een ieder.

6.2 Opbouw regels en verbeelding

Regels

De planregels zijn opgesteld volgens het SVBP2012 en voldoen tevens aan de eisen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die op 1 oktober 2010 in werking is getreden. Daarbij is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de algemene regels (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotregels. Daarbij staan de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde.

Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijking van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor de uitvoering van een werk, geen bouwwerk zijnde en van werkzaamheden;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Opgemerkt wordt dat een bestemmingsregel niet alle elementen bevat, dit verschilt per bestemming.

Naast de 'standaardopbouw' is in de SVBP2012 ook een aantal begrippen en de wijze van meten vastgelegd. Het voorliggende bestemmingsplan is daarop afgestemd. Voorts is het bestemmingsplan afgestemd op de opzet van het recent vastgestelde en vigerende bestemmingsplan 'Voorschoten Oost'.

Analoge verbeelding (plankaart)

Uit de SVBP2012 volgen diverse verplichtingen voor wat betreft de verbeelding, zoals de kleur van de ondergrond (grijs) en minimaal weer te geven aspecten op de ondergrond. Ook de diverse kleuren van de bestemmingen, alsmede de verhouding van de op de verbeelding voorkomende lijndiktes zijn verplicht voorgeschreven.

Voor wat betreft de ondergrond van de verbeelding is gebruik gemaakt van de Grootschalige Basiskaart van Nederland (GBKN), waar nodig aangevuld met de kadastrale kaart. In de legenda van de verbeelding is de versie van het bestemmingsplan vermeld (voorontwerp/ontwerp/vastgesteld). Verder staat de noordpijl in de legenda aangegeven.

6.4 Artikelgewijze toelichting

Artikel 1 en 2 Begrippen en wijze van meten

Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij de SVBP2012 en de begrippen uit het bestemmingsplan 'Voorschoten Oost'.

Artikel 3 Groen

De bestemming 'Groen' met de aanduiding 'parkeerterrein' is gegeven aan de gronden langs het Prof. Zeemanplantsoen, Jan van Goyenplantsoen en Frans Halsplantsoen. Hierdoor kunnen hier parkeerplaatsen in het groen worden gerealiseerd. Gronden met de bestemming 'Groen' zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen, paden en voorzieningen voor langzaam verkeer, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' zijn deze gronden tevens bestemd voor parkeren in het groen. Een specifieke gebruiksregel dat uitsluitend grasbetonstenen (half open elementenverharding) is toegestaan (dan wel daarmee naar aard gelijk te stellen verharding), waarborgt het groene karakter van deze parkeerplekken.

Artikel 4 Verkeer

Het merendeel van de gronden in het plangebied heeft de bestemming 'Verkeer' gekregen. Deze gronden mogen onder andere worden gebruikt voor verkeerswegen, openbaar vervoervoorzieningen, parkeerplaatsen, voet- en fietspaden, bermen, trottoirs. Tevens zijn daarbij behorende voorzieningen zoals groenvoorzieningen, voorzieningen voor afvalinzameling en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Binnen de bestemming 'Verkeer' is een flexibele inrichting van de openbare ruimte mogelijk, omdat verschillende functies kunnen worden uitgewisseld, al naar gelang de gewenste inrichting. Dit maakt dat hier sprake is van een toekomstbestendige bestemming.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals palen en masten ten behoeve van het verkeer mogelijk, evenals kleine gebouwtjes ten behoeve van het openbaar vervoer, zoals wachthuisjes en fietsenstallingen.

Artikel 5 Waarde - Archeologisch gebiedstype 5

De voor Waarde-Archeologisch gebiedstype 5 aangewezen gronden zijn primair bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden te verwachten archeologische waarden.

In de regels van deze bestemming is bepaald dat voor het oprichten van bouwwerken eerst archeologisch onderzoek moet worden verricht, tenzij de bodemingrepen niet dieper gaan dan 30 cm onder het bestaande maaiveld of de betreffende bouwwerken een oppervlakte hebben van niet meer dan 30 m².

In de bestemming geldt ook een omgevingsvergunningenstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden voor de bescherming van de archeologische waarden. Alleen als er archeologisch onderzoek is verricht kan een vergunning worden verkregen. Uitgezonderd

van de vergunningplicht zijn onder meer werken en werkzaamheden die behoren tot het regulier onderhoud en beheer van de gronden, evenals werken en werkzaamheden die niet dieper gaan dan 30 cm of die een oppervlakte hebben van niet meer dan 30 m².

Artikel 6 Waarde - Archeologisch gebiedstype 6

De voor Waarde-Archeologisch gebiedstype 6 aangewezen gronden zijn primair bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden te verwachten archeologische waarden.

Voor het oprichten van bouwwerken en het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden op deze gronden gelden dezelfde regels als in de bestemming 'Waarde-Archeologisch gebiedstype 5', zij het dat hier een oppervlakteondergrens van 1000 m² geldt en een diepteondergrens van 1 meter.

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

In het Besluit ruimtelijke ordening is hiervoor een standaard bepaling opgenomen. Het Bro verplicht om deze bepaling in het bestemmingsplan op te nemen.

De anti-dubbeltelbepaling beoogt te voorkomen dat door het herhaaldelijk gebruik van dezelfde oppervlakte van gronden als berekeningsgrondslag voor de oppervlaktebepaling van met name gebouwen, er op het betreffende of het aangrenzende perceel een situatie ontstaat die in strijd is met het bestemmingsplan. Door het 'overhevelen' van gronden tussen percelen, via al of niet tijdelijke huurcontracten of eigendomsoverdrachten, zou op een van de percelen of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte kunnen ontstaan, die groter is dan het bestemmingsplan blijkens de regels beoogt toe te staan.

Artikel 8 Algemene bouwregels

In dit bestemmingsplan zijn binnen de bestemmingen regels opgenomen voor de maatvoering van bouwwerken. Er kunnen echter over- of onderschrijdingen voorkomen, waarvoor in het verleden omgevingsvergunningen voor het bouwen (voorheen bouwvergunningen) zijn verleend. Deze vergunde over- of onderschrijdingen zijn hier positief bestemd. Anders dan onder het overgangrecht geldt voor deze positief bestemde over- of onderschrijdingen dus niet de beperking dat slechts een gedeeltelijke vervanging mag plaatsvinden. Sloop en vervangende nieuwbouw is gewoon toegestaan.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

Het verbod om gronden en opstallen te gebruiken in strijd met het bestemmingsplan (zonder omgevingsvergunning) is opgenomen in artikel 2.1, lid 1, sub c van de Wabo. Bij de algemene gebruiksregels is dan ook enkel aangegeven welk gebruik in ieder geval als strijdig met dit bestemmingsplan moet worden aangemerkt.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Hier zijn algemene afwijkingsregels (onder voorwaarden) opgenomen die voor alle bestemmingen gelden. Het betreft onder meer een afwijkingsmogelijkheid om maximaal 10% van de voorgeschreven maatvoering af kunnen te wijken.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

Op grond van de hier opgenomen regels kunnen Burgemeester en wethouders onder voorwaarden het plan wijzigen voor het in geringe mate afwijken van een bestemmingsgrens en/of aanduidingsgrens, indien dit noodzakelijk is om het plan aan de bij uitmeting blijvende werkelijke toestand van het terrein aan te kunnen passen.

Artikel 12 Overige regels

In dit artikel zijn regels opgenomen inzake wettelijke regelingen waarnaar verwezen wordt in de regels.

Artikel 13 Overgangsrecht

Deze overgangsregels zijn overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening. De grootste verandering ten opzichte van de tot voor kort gebruikelijke overgangsregels is dat de peildatum voor bouwen en gebruik, gelijk is getrokken. Ook voor het bouwen is nu de datum van inwerkingtreding van het bestemmingsplan beslissend. Dat was voorheen de datum van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. De wetgever heeft met die gelijkenschakeling beoogd eenduidigheid te scheppen.

Indien bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen teniet gaan ten gevolge van een calamiteit, dan bestaat de mogelijkheid om terug te bouwen. Onder een calamiteit wordt hier verstaan: een verwoesting door een onvermijdelijk, eenmalig, buiten schuld van de indiener van de bouwaanvraag veroorzaakt onheil.

Artikel 14 Slotregel

Hier is bepaald hoe de regels van dit bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Tegelijkertijd met de vaststelling van een bestemmingsplan moeten exploitatieplannen (ex. art. 6.12 Wro) worden vastgesteld. Op basis van het exploitatieplan kunnen (plan)kosten worden verhaald.

Een exploitatieplan hoeft niet opgesteld te worden als het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' is, door middel van bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten of als de gemeente eigenaar is van de gronden. Eveneens hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld als:

- Er geen sprake is van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro;
- Het totaal der exploitatiebijdragen dat met toepassing van artikel 6.19 van de Wro kan worden verhaald, minder bedraagt dan € 10.000,-;
- Er geen verhaalbare kosten zijn als bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, van het Bro;
- De verhaalbare kosten, bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, van het Bro, uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op nutsvoorzieningen betreffen.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de uitvoering van de geplande reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk mogelijk, voorzover dat op grond het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk is. Dit betreft geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro. Derhalve is het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig.

De reconstructie van de infrastructuur in Vlietwijk is een initiatief van de gemeente Voorschoten. De financiering van alle kosten die verbonden zijn aan de uitvoering van de reconstructie en het bestemmingsplan komen daarom voor rekening van de gemeente. Hiervoor heeft de gemeente voldoende financiële middelen gereserveerd.

Geconcludeerd kan worden dat het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk is en het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Inspraak

Het voorontwerp van het bestemmingsplan met bijbehorende stukken heeft van 7 februari tot en met 20 maart 2014 ter visie gelegen in de hal van het gemeentehuis aan de Leidseweg 25 in Voorschoten. Het plan was digitaal raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens de tervisielegging kon eenieder een schriftelijke of mondelinge reactie naar voren brengen bij burgemeester en wethouders van Voorschoten. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

8.2 Vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerp bestemmingsplan toegezonden aan de gebruikelijke overlegpartners. Twee instanties hebben op het plan gereageerd, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Voorschotense Advies Commissie woningbouw en woonomgeving. Deze reacties zijn in een aparte 'Inspraaknota voorontwerp bestemmingsplan Reconstructie Vlietwijk' samengevat en voorzien van een antwoord van de gemeente. Voor de samenvatting en beantwoording van de vooroverlegreacties wordt dan ook verwezen naar deze nota.

8.3 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

De formele bestemmingsplanprocedure start met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Gedurende de periode van terinzagelegging kan een ieder zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen. Zodra de zienswijzen bekend zijn, dan zal op deze plaats een beknopte inhoud van de zienswijzen alsmede de gevolgen van de zienswijzen voor het bestemmingsplan vermeld worden.