



Gemeente Hillegom Behoort bij besluit van burgemeester en wethouders van Hillegom	
Inboeknr.	58614
Datum:	22-08-2017



Gemeente Hillegom Dit stuk heeft ter inzage gelegen in het kader van de voorbereiding omgevingsvergunning 05-07-2017 t/m 15-08-2017	
Inboeknr.	58614



Ruimtelijke onderbouwning

Parkeerterrein Leidsestraat 126, te Hillegom

In opdracht van:	Bouwbedrijf E. Schuit B.V.
Uitgevoerd door:	Pieter de Vries, AGROM
Datum:	30 mei 2017

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: HOOFDSTUK 1: INLEIDING	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. LIGGING EN BEGRENZING PROJECTGEBIED	2
1.3. VIGEREND BESTEMMINGSPANNEN	3
1.4. LEESWIJZER	4
HOOFDSTUK 2: VIGEREND BELEID	9
2.1. INLEIDING	9
2.2. RIJK	9
2.3. PROVINCIAAL BELEID	12
2.4. REGIONAAL BELEID	17
2.5. GEMEENTELIJK BELEID	20
HOOFDSTUK 3: GEBIEDSVISIE	5
3.1. BESTAANDE SITUATIE (OMGEVING) PROJECTGEBIED	5
3.2. VISIE VAN GEWENSTE INITIATIEF EN BIJBEHORENDE MOTIVERING	7
HOOFDSTUK 4: MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	23
4.1. WATER	23
4.2. BODEM	24
4.3. FLORA EN FAUNA	24
4.4. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	26
4.5. GELUID	27
4.6. LUCHT	27
4.7. EXTERNE VEILIGHEID	29
4.8. MILIEUZONERINGEN	30
4.9. BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	32
4.10. VERKEER EN PARKEREN	32
HOOFDSTUK 5: UITVOERBAARHEID	34
5.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	34
5.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	34
HOOFDSTUK 6: MOTIVERING	35

HOOFDSTUK 1: HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op een uitbreiding van het bedrijfsperceel ter plaatse van de Leidsestraat 126, te Hillegom. Initiatiefnemer is voornemens om een strook voormalige agrarische grond als parkeerterrein te benutten. Als gevolg van een bepaling in de koopovereenkomst van de projectgronden kunnen de gronden niet meer effectief als bollengrond benut worden. De te realiseren parkeerplaatsen dienen ter vervanging van bestaande parkeercapaciteit op de percelen Leidsestraat 122 en Leidsestraat 124, welke komt te vervallen.

Ook wordt als onderdeel van het initiatief het feitelijke gebruik van een deel van de bedrijfskavel als verhard terrein en parkeerplaats gelegaliseerd. In 1989/1990 is er voor wat betreft deze gronden reeds een verzoek ingediend om de gronden voor parkeren te kunnen benutten. De gemeente heeft daar destijds in principe akkoord op gegeven. In 2011 zijn de parkeerplaatsen zonder vergunning gerealiseerd. De insteek is om dit gebruik nu alsnog te realiseren.

Het initiatief kan niet vergund kan worden op basis van het vigerende bestemmingsplan. Er dient daarom een procedure ter verkrijging van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12 eerste lid onder a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht te worden doorlopen. De gemeente Hillegom heeft in haar schrijven van 27 september 2016 aangegeven om, onder voorwaarden, medewerking te willen verlenen aan de genoemde ruimtelijke procedure.

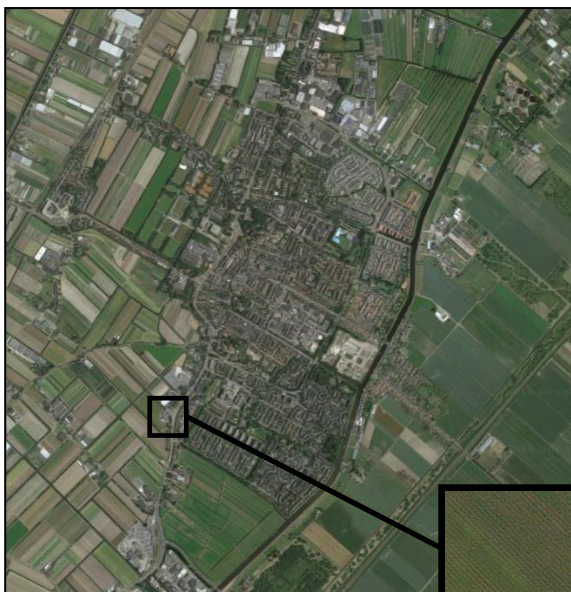
Bij wet is bepaald dat ten behoeve van een dergelijke procedure voorzien dient te worden in een goede ruimtelijke onderbouwing.

Met voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt invulling gegeven aan deze bepaling. In deze onderbouwing komen relevante aspecten aan de orde op basis waarvan beoordeeld kan worden of het initiatief voldoet aan de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening. Het doel van deze ruimtelijke onderbouwing is daarmee om de ruimtelijke aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid van de gewenste ontwikkeling aan te tonen.

1.2. Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied betreft het perceel Leidsestraat 126 dat aan de zuidwestzijde van de kern Hillegom is gelegen. Het perceel is kadastraal geregistreerd onder gemeente Hillegom, sectie D, nummer 3330.

Het projectgebied grenst aan de zuid- en westzijde aan agrarische gronden. De oostgrens wordt gevormd door de begrenzing met het bedrijfsp perceel Leidsestraat 126. De noordgrens van het projectgebied betreft de noordzijde van de perceelsloot die de gronden scheidt van het perceel Leidsestraat 122 en het achterliggende glastuinbouwbedrijf.



Afbeeldingen: ligging van het projectgebied binnen de kern Hillegom (boven). Het projectgebied is bij benadering weergegeven op de afbeelding rechts. De gronden waar het parkeerterrein is voorzien zijn bij benadering met een rood vlak geduid.



1.3. Vigerend bestemmingsplannen

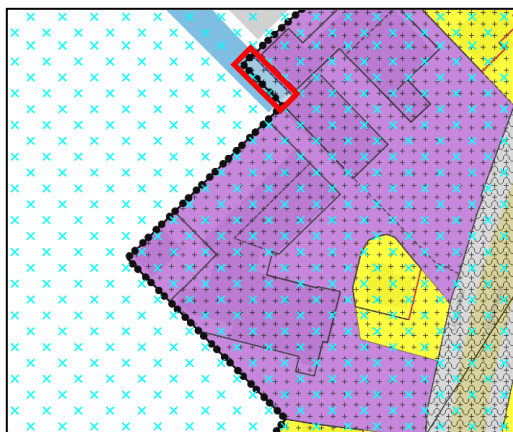
Ter plaatse van een klein deel van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Elsbroek', zoals dit op 15 november 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Hillegom. Voor het grootste deel van projectgebied geldt het bestemmingsplan Landelijk gebied 1997. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van de gemeente Hillegom vastgesteld op 12 maart 1998 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 3 november 1998. Op 13 september 2009 is het bestemmingsplan Landelijk Gebied 1e herziening vastgesteld.

Bestemmingsplan Elsbroek

Dit bestemmingsplan vigeert ter plaatse van een klein deel van de gronden aan de noordzijde van het projectgebied. Ingevolge het bestemmingsplan gelden voor deze gronden de bestemming 'Water' en de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 1'.

Bestemming 'Water' (artikel 12)

Gronden met deze bestemming mogen, ingevolge het bepaalde in het bestemmingsplan, benut worden voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen, duikers, bermen en beplanting, oevers, tijdelijke waterberging en bij de bestemming behorende bouwwerken en voorzieningen zoals groen en paden.



Afbeelding: Uitsnede van de verbeelding (plankaart) van het bestemmingsplan 'Elsbroek' ter plaatse van het projectgebied (het relevante deel is bij benadering aangegeven met een rood kader). Zichtbaar is dat op de betreffende projectgronden de bestemming 'Water' (blauw) van kracht is.

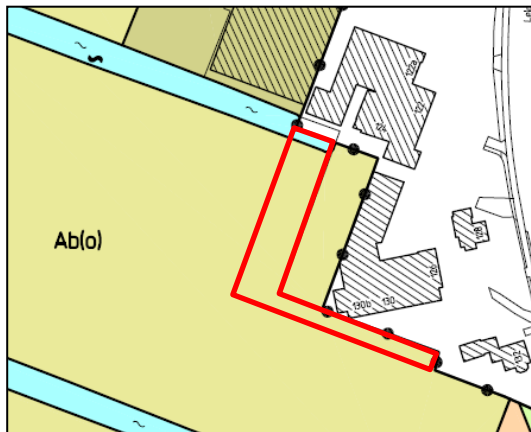
Dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 1' (artikel 20)

Deze bestemming dient ter bescherming en behoud van eventueel voorkomende archeologische waarden. In de regels is gesteld dat onderzoek naar dergelijke waarden dient te worden uitgevoerd bij werkzaamheden die dieper reiken dan 0,3 meter beneden maaiveld en die tevens een (totale) terreinoppervlakte groter dan 100 m² beslaan.

Bestemmingsplan Landelijk gebied 1997

Bestemming 'Agrarische doeleinden' (artikel 12)

Voor het grootste deel van het projectgebied geldt de bestemming Agrarische doeleinden (Ab(o)), waarbij deze bestemming ter plaatse van de projectgronden nader geconcretiseerd is tot de subbestemming 'bollenteeltbedrijven'. De gronden mogen als zodanig gebruikt worden. Met een toevoeging (o) is bepaald dat er geen hulpgebouwen gerealiseerd mogen worden.



Afbeelding: Uitsnede van de plankaart van het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 1997' ter plaatse van het projectgebied (het relevante deel is bij benadering aangegeven met een rood kader). Zichtbaar is dat op de betreffende projectgronden de bestemmingen Agrarische doeleinden/bollenteeltbedrijven (Ab(o)) en 'Water' van kracht zijn.

Bestemming 'Water' (artikel 26)

Een kleine strook grond aan de noordelijke zijde van het projectgebied is voorzien van de bestemming Water. Deze gronden zijn bestemd voor waterafvoer en –aanvoer, alsmede voor waterberging en verkeer te water.

Conclusie

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond voor een kleinschalig parkeerterrein. Ook wordt het feitelijke gebruik van een deel van de bedrijfskavel als verhard terrein en voor parkeerplaatsen gelegaliseerd. Het initiatief kan niet op basis van het vigerende planologische regime vergund worden. Het initiatief is voor wat betreft het toegestane gebruik in strijd met de vigerende bestemmingsplannen. Zo mag er op basis van het bestemmingsplan geen parkeerterrein gerealiseerd worden op de betreffende gronden.

Om het initiatief te kunnen realiseren dient derhalve een procedure ex artikel 2.12 eerste lid onder a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht te worden doorlopen.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 is de bestaande situatie beschreven en wordt ingegaan op het gewenste initiatief. In hoofdstuk 4 is de toetsing van het gewenste initiatief aan de relevante sectorale milieuaspecten beschreven. Met hoofdstuk 5 wordt de economische uitvoerbaarheid alsmede de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 de motivering van het initiatief nader toegelicht.

HOOFDSTUK 2: GEBIEDSVISIE

2.1. Bestaande situatie (omgeving) projectgebied

Het projectgebied is ter plaatse van de kavel Leidsestraat 126, te Hillegom, gelegen. Deze gronden zijn kadastraal bekend onder gemeente Hillegom, sectie D, nummer 3330.

De Leidsestraat geldt als provinciale weg N208 (ter plaatse 50 km/u) als een belangrijke noord-zuidverbinding voor de regio. De weg ontsluit de langsliggende kavels en vormt een begrenzing tussen de ten oosten van de weg gelegen bebouwde kom en het ten westen gelegen bollenlandschap.

Ten westen van de weg heeft zich in de loop der tijd lintbebouwing gevormd. Deze bebouwing bestaat uit vrijstaande (voormalige) agrarische opstallen, bedrijfsgebouwen en woningen. De bebouwing is opgericht in uiteenlopende stijlen en volumes. Achter het lint is het bollenlandschap gelegen dat gekenmerkt wordt door een relatief kleinschalige en in hoofdzaak rechthoekige verkavelingsstructuur.



Afbeeldingen: de foto's geven een indruk van de omgeving van het projectgebied. Op de foto links is het achterliggende bollenlandschap zichtbaar. De foto rechts toont de lintbebouwing langs de Leidsestraat ter hoogte van het projectgebied. Zichtbaar is de toegang tot het projectgebied.

Het projectgebied zelf maakt onderdeel uit van een bedrijfskavel. Op deze kavel is een voormalige agrarische opstal, een bollenschuur, gelegen, welke in gebruik is voor een bouwbedrijf en als bedrijfsverzamelgebouw. Op de gronden aan de achterzijde van de kavel wordt, deels overkapt, bouw materiaal opgeslagen. De kavel wordt van het bollenlandschap gescheiden door een metalen en transparant hekwerk dat zich in een slechte staat bevindt. De terreindelen aan de voorzijde en zuidzijde van de kavel zijn verhard en worden als parkeerterrein gebruikt.

Het perceel wordt via een op- en uitrit op de Leidsestraat ontsloten.



Afbeeldingen: de foto's tonen de bestaande situatie ter plaatse van de randen van het projectgebied. Het projectgebied wordt in de bestaande situatie grotendeels begrensd door een transparant en metalen hekwerk dat deels in een slechte staat van onderhoud verkeert. De bedrijfskavel sluit aan op een strook grond dat voor agrarische doeleinden in gebruik is geweest.

2.2. Visie van gewenste initiatief en bijbehorende motivering

Door Bouwbedrijf E.Schuit B.V is een ontwerp, d.d. oktober 2016, voor het perceel aan de Leidsestraat 126 opgesteld. In dit ontwerp wordt het kadastrale perceel 3330 bij de bedrijfskavel getrokken.

Deze voormalige agrarische grond is geruime tijd verpacht geweest. De pachter heeft echter aangegeven geen gebruik meer te willen maken van deze strook agrarische grond. In de koopovereenkomst is destijds bepaald, dat als de pachter geen gebruik meer wenst te maken van de strook bollengrond, de initiatiefnemer verplicht is om op de erfgrans een hek te plaatsen. Als gevolg van deze verplichting wordt de strook gescheiden van het overige bollengebied en kan de grond niet meer (effectief) worden benut voor agrarische doeleinden.

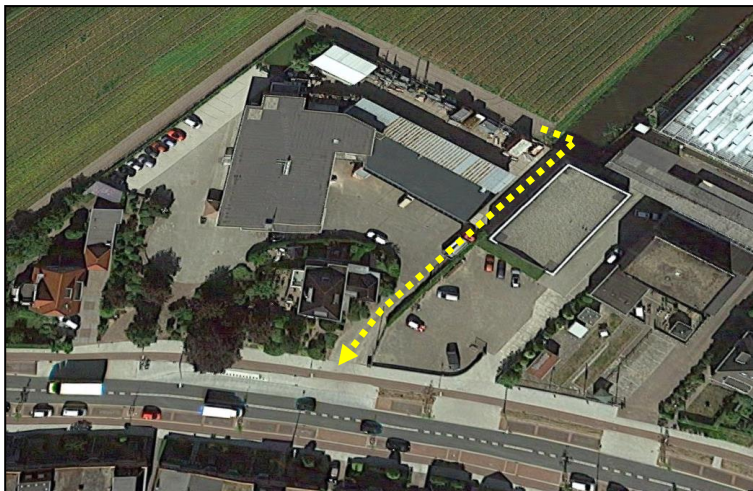


Afbeeldingen: zichtbaar is de nieuwe situatie ter plaatse van het perceel Leidsestraat 126. In de nieuwe situatie wordt het kadastrale perceel 3330 verhard, als parkeerruimte ingericht en bij de bedrijfskavel getrokken.

In de nieuwe situatie zal de strook grond bij de bedrijfskavel betrokken worden. Hiertoe wordt de grond verhard en ingericht als parkeerterrein. Met dit parkeerterrein van 930 vierkante meter wordt de parkeercapaciteit die nodig is voor het op de kavel gevestigde bouwbedrijf ingevuld. Deze parkeercapaciteit wordt in de bestaande situatie gevonden op de percelen Leidsestraat 122 en 124. De daar beschikbare parkeercapaciteit komt echter te vervallen aangezien deze percelen in de nabije toekomst voor andere doeleinden aangewend zullen worden. Ook de parkeerplaatsen die nu aan de voorzijde van het perceel Leidsestraat 126 gelegen zijn zullen naar het aan te leggen parkeerterrein verplaatst worden. In hoofdstuk 5 wordt een nadere toelichting op de parkeerbalans gegeven.

Om het parkeerterrein te ontsluiten wordt de bestaande watergang aan de noordzijde van de strook grond ingekort en daarmee deels gedempt. Het gaat hier om 120 vierkante meter aan te dempen oppervlaktewater, het betreft de kop van de bestaande watergang, welke daarmee ingekort wordt. Aangaande de demping is reeds overeenstemming bereikt met het waterschap. Door de demping ontstaat de mogelijkheid om het parkeerterrein via het perceel Leidsestraat 124 te ontsluiten op de Leidsestraat.

Als onderdeel van het initiatief wordt de bestaande parkeerstrook van 288 vierkante meter aan de zuidzijde van de bedrijfskavel gelegaliseerd. Hier zijn vijftien parkeerplaatsen aanwezig.



Afbeelding: weergegeven is de ontsluiting van het parkeerterrein in de nieuwe situatie

Bij de aanleg van het parkeerterrein wordt aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing. Zo is langs de parkeerplaats aan de zuidzijde van de bedrijfskavel een hekwerk met een beukenhaag neergezet. Deze haag schermt de bedrijfskavel af van de omgeving. Als onderdeel van het initiatief wordt de beukenhaag met hekwerk doorgetrokken langs de nieuwe kavelgrenzen. Hierdoor ontstaat een scherpe en groene begrenzing van de bedrijfskavel ten opzichte van het aangrenzende bollenlandschap. Voorts wordt de ruimtelijke kwaliteit verbeterd doordat alle parkeerplaatsen in de luwte van de bebouwing, aan de zuid- en westzijde van de gebouwen, worden gesitueerd: er wordt daarmee niet meer in het zicht geparkeerd.

HOOFDSTUK 3: VIGEREND BELEID

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk is het vigerende beleid van het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Hillegom in samenhang met het gewenste initiatief nader beschreven.

3.2. Rijk

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgesteld op 13 maart 2012. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Het kabinet beschrijft in de Structuurvisie onder andere in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. De rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. De rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie rijksdoelen geformuleerd:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Conclusie

De onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben geen relatie met/invloed op het in deze ruimtelijke onderbouwing behandelde initiatief.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Het Barro is op 1 oktober 2012 aangevuld. Het Barro is als Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) direct gekoppeld aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het Barro stelt de begrenzing van de besluitmogelijkheden van de lagere overheden, indien nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Als nationaal belang zijn benoemd de Mainportontwikkeling Rotterdam, het Kustfundament, de Rijkswaagen, de Waddenzee en het waddengebied, Defensie, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Conclusie

Voorliggend initiatief heeft geen betrekking op deze door het Rijk benoemde nationale belangen.

Ladder Duurzame Verstedelijking

Vanaf 1 oktober 2012 is de Ladder voor duurzame verstedelijking (LDV) onderdeel van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, artikel 3.1.6 lid 2). De Ladder behelst een drietal opeenvolgende treden -die met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik- voorwaarden stellen aan de inhoud van de toelichting bij een ruimtelijk besluit/plan dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In de toelichting bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Met de Ladder wordt een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies nagestreefd. Dat vergt een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing daarvan.

Conclusie

Gezien onder andere de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS 23 april 2014, nr. 201306183/1/R3), (ABRvS 4 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:653) en (AbRvS 24 augustus 2016, nr 201506789/1/A1, waarbij respectievelijk een plandeel met de bestemming 'bedrijf' met een oppervlakte van circa 2.360 m², de realisatie van tien woningen en de aanleg van een parkeerterrein van circa 600 m² in combinatie met een kantooruitbreiding van 540 m² brutovloeroppervlak niet als een nieuwe stedelijk ontwikkeling worden beoordeeld, kan gesteld worden dat het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat (de aanleg

van een parkeerterrein van circa 930 m²) geen nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft. Het initiatief is daarmee verantwoord in relatie tot de ladder voor duurzame verstedelijking.

Nationaal Waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 vervangt het Nationaal Waterplan 2009-2015 en de partiële herzieningen hiervan.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie en zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem en met het waterplan worden de strategische doelen voor het waterbeheer vastgelegd. Andere overheden worden gevraagd om het Nationaal Waterplan te vertalen in hun beleidsplannen.

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het plan gaat in op de thema's waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Daarnaast zijn in het plan gebiedsgerichte uitwerkingen voor grote wateren en de zee en de kust opgenomen. Ook beschrijft het waterplan de relatie tussen water en de omgeving.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

Conclusie

Het initiatief is in lijn met het bepaalde in het waterplan. In hoofdstuk 4.1 wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten ter plaatse van het projectgebied.

3.3. Provinciaal beleid

Onder de noemer 'Visie ruimte en mobiliteit' heeft de provincie Zuid-Holland meerdere producten opgeleverd. De Visie ruimte en mobiliteit is een structuurvisie op provinciaal niveau zoals voorgeschreven in de Wet ruimtelijke ordening en bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid. Dit beleid is verder uitgewerkt in de Programma's ruimte en mobiliteit. De Verordening ruimte 2014 bevat regels voor gemeentelijke ruimtelijke plannen. De Agenda ruimte gaat in op de realisatie van het ruimtelijk beleid.

Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie ruimte en mobiliteit (VRM) is op 9 juli 2014 door Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland vastgesteld en geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. De VRM bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030.

De provincie integreert met de VRM haar beleid voor mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij anticipeert de provincie op de (aankomende) Omgevingswet, waarin het kabinet de wetgeving voor ruimte, verkeer, water en milieu integreert. Tegelijk blijven er, ondanks alle raakvlakken, ook verschillen bestaan tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde brengen en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie.

De kern daarvan is:

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

In relatie tot de projectlocatie worden diverse relevante onderwerpen in de VRM benoemd. In het onderstaande wordt hier nader op ingegaan.

- Greenports

Zuid-Holland kent onder de noemer greenports een aantal (glas)tuinbouwconcentratiegebieden die zich kenmerken door hun clusterwerking en de primaire productie en teelt van tuinbouwgewassen. De greenports vormen samen met het haven-industrieel complex het fundament van de Zuid-Hollandse economie. De provincie wil de greenports in Zuid-Holland waar mogelijk versterken en de transitie versnellen. Het voorliggende projectgebied binnen het gebied van de Greenport Duin- en Bollenstreek.

- Bollenlandschap

Als onderdeel van de greenports is het onderhavige projectgebied onderdeel van het 'bollenlandschap'. Het bollenlandschap is ontstaan door het vergraven van oude duinen en strandwallen en de aanleg van een fijnmazig vaartenstelsel ten behoeve van de bollenteelt. Kenmerkend is de afwisseling van kleurrijke bollenvelden (seizoensgebonden), verspreide

bebouwing en begroeiing, vaarten en sloten. De ruimtelijke structuur wordt bepaald door een afwisseling van parallel aan de kustlijn gelegen open en verdichte zones. De kwaliteit en herkenbaarheid van dit landschap komen steeds verder onder druk door toenemende bedrijfsbebouwing en verstedelijking welke niet geënt zijn op een samenhangende en herkenbare ruimtelijke structuur. Mede door intensivering van de bollenteelt raakt het gebied daarmee steeds verder versnipperd, waarmee tevens het zicht op de bollenvelden meer beperkt wordt.

- Het Zuid-Hollandse kustlandschap

Veel meer dan de andere grote landschappen wordt het Zuid-Hollandse kustlandschap gekenmerkt door een afwisseling van stedelijk gebied, natuur en landschap. Het kustlandschap is opgebouwd uit een opeenvolging van jonge duinen, strandvlakten en strandwallen parallel aan de kust. Instandhouding van de kwaliteiten van het duingebied en de landgoederenzone is van groot belang, met het oog op biodiversiteit en kustveiligheid. Het voorliggende initiatief heeft geen invloed op de landschappelijke kwaliteiten van het Zuid-Hollandse kustlandschap.

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit, zoals benoemd op de kwaliteitskaart en uitgewerkt in richtpunten. De kwaliteitskaart (vastgesteld door Provinciale Staten op 30 januari 2013) toont in vier lagen de gebiedskenmerken en kwaliteiten die de provincie belangrijk vindt. De vier lagen zijn samengevat in één kaartbeeld; de integrale kwaliteitskaart. Doel van de kaart is om nieuwe ontwikkelingen binnen de provincie op een logische en aantrekkelijke manier te verbinden aan een plek in Zuid-Holland. Betrokken partijen houden bij ruimtelijke ingrepen rekening met de gebruikswaarde, de toekomstwaarde en de belevingswaarde van een gebied. Het gaat daarbij onder andere om gebiedskenmerken zoals de aard en schaal, om duurzaam gebruik van de ondergrond, de versterking van de ruimtelijke opbouw en de inpassing in de ruimere omgeving.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulisselandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.
- Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen.
- Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is.

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. De provincie onderscheidt in dezen drie soorten ontwikkelingen: inpassings-, aanpassing- en transformatie-ontwikkelingen.

Voor het projectlocatie zijn in relatie tot de kwaliteitskaart de volgende 'lagen' van belang:

- laag van de ondergrond: kustcomplex

Het kustlandschap is opgebouwd uit een opeenvolging van jonge duinen, strandvlakten en strandwallen parallel aan de kust. Veel strandwallen zijn in de loop van de tijd vergraven voor het zand of de bollenteelt, waardoor het kenmerkende reliëf is verdwenen. De duinen en het strand kennen een grote natuurlijke dynamiek en uitersten in omstandigheden: van droog en heet naar nat en koud of van zout naar zoet. Dit maakt de duinen ecologisch erg waardevol, zo wordt in de visie gesteld. Als richtpunten voor deze gebieden zijn opgenomen:

- Ontwikkelingen versterken en gebruiken waar mogelijk de natuurlijke dynamiek en omstandigheden van de duinen en de kust.
- Ontwikkelingen houden het verschil herkenbaar tussen "hoog en droog" en "laag en nat" en bouwen voort op de parallelle kuststructuur.
- Veiligheidsmaatregelen zijn mede gericht op het versterken van het natuurlijk kustkarakter

- laag van de cultuur- en natuurlandschappen: kustlandschappen: bollenlandschap

Het bollenlandschap is ontstaan door het vergraven van oude duinen en strandwallen en de aanleg van een fijnmazig vaartenstelsel ten behoeve van de bollenteelt. Kenmerkend is de afwisseling van kleurrijke bollenvelden (seizoensgebonden), verspreide bebouwing en begroeiing, vaarten en sloten. Bijzonder zijn de (restanten van) landgoederen en oude duinen. De ruimtelijke structuur wordt bepaald door een afwisseling van parallel aan de kustlijn gelegen open en verdichte zones. De kwaliteit en herkenbaarheid van dit landschap komen steeds verder onder druk door toenemende bedrijfsbebouwing en verstedelijking die niet geënt is op een samenhangende en herkenbare ruimtelijke structuur. Mede door intensivering van de bollenteelt raakt het gebied daarmee steeds verder versnipperd. Het zicht op de bollenvelden wordt door bebouwing steeds meer beperkt. Dit betekent dat een ontwikkeling bijdraagt aan een samenhangende en herkenbare ruimtelijke structuur, op een logische plek in deze structuur ligt en toekomstbestendig is. Opgave hierbij is om de intensivering in de landbouw en de verstedelijking te koppelen aan een versterking van de landschappelijke structuur. Als richtpunten zijn hiertoe in de visie opgenomen:

- Ontwikkelingen dragen bij aan het contrast tussen de open en nog gawe strandvlakten en de voor de bollenteelt in cultuur genomen (afgezande) oude duinen en strandwallen.
- Verdichting vindt plaats in reeds bestaande verdichte zones.
- Ontwikkelingen dragen bij aan behoud en versterking van het zicht op de bollenvelden en de aantrekkelijkheid van het bollenlandschap.

- laag van de stedelijke occupatie: stads- en dorpsranden

De stads- en dorpsrand is de zone op de grens van bebouwd gebied en landschap. Het is het deel van stad of dorp met potentie voor een hoogwaardig en geliefd woonmilieu, doordat hier de genoegens van stedelijk en buiten wonen bij elkaar komen; de nabijheid van voorzieningen gecombineerd met het vrije zicht en het directe contact met het buitengebied. De relatie tussen bebouwd gebied en landschap is afhankelijk van de karakteristieken van de bebouwingsrand en

die van het aangrenzende landschap. Daarbij onderscheiden we drie typen 'overgangskwaliteiten'. Het front, het contact en de overlap. Uitgangspunt bij ontwikkelingen aan dorpsranden is de contactkwaliteit. Dit houdt in dat het bebouwd gebied en landschap verbonden zijn door zichtbare en begaanbare doorlopende structuren, zoals wegen, paden, dijken, lanen, linten of waterlopen. De structuur die stad en land verbindt, kan een herkenbare landschappelijke onderlegger hebben.

Programma ruimte

Het ruimtelijk-relevante, operationele beleid is opgenomen in het Programma ruimte. Dit programma kent, net als de Visie ruimte en Mobiliteit, de status van structuurvisie. De vier rode draden die beschreven zijn in de Visie ruimte en mobiliteit en die richting geven aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie, komen ook terug in dit Programma ruimte. Het gaat om:

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

In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, dient de Ladder voor duurzame verstedelijking te worden doorlopen. De ladder is op bladzijde 6 reeds behandeld. Voorts is in relatie tot de projectlocatie van belang dat de Greenport Duin- en Bollenstreek een groot economisch belang voor Zuid-Holland heeft. Het betreft een sterk cluster van productie, handel en kennis. Om te werken aan een goed investeringsklimaat voor een duurzame en vitale greenport, hebben de gezamenlijke gemeenten de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) opgericht. Deze geeft uitvoering aan herstructurering en revitalisering in het gebied.

Programma mobiliteit

Het Programma mobiliteit operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Voor mobiliteit benoemd de provincie de volgende drie strategische doelen:

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

Voorliggende initiatief heeft geen betrekking op aspecten uit het programma mobiliteit.

Verordening ruimte 2014

In samenhang met de structuurvisie is ook de Verordening ruimte 2014 opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen en bij herzieningen, dan wel wijzigingen van bestemmingsplannen. De volgende bepalingen zijn relevant in relatie tot het initiatief.

De verordening schrijft voor dat stedelijke ontwikkelingen primair plaatsvinden binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Alleen als binnen bestaand stads- en dorpsgebied geen ruimte is voor een specifieke stedelijke ontwikkeling kan een nieuw uitleglocatie buiten bestaand stads- en dorpsgebied in gebruik worden genomen. De ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is hierbij van toepassing. De provincie heeft de ladder voor duurzame verstedelijking ook opgenomen in de verordening, om het provinciaal belang bij toepassing van deze ladder te benadrukken. Op bladzijde 6 is reeds verantwoord aan de ladder.



Projectgebied

Afbeelding: uitsnede van de bij de Verordening Ruimte behorende kaart 'Teeltgebieden'. Het projectgebied maakt onderdeel uit van de gronden die als bollenteeltgebied zijn aangewezen.

Het projectgebied maakt, zoals in de verordening is bepaald, onderdeel uit van de gronden die als bollenteeltgebied zijn aangewezen. Bestemmingsplannen voor dergelijke gebieden dienen primair ruimte te bieden aan gemengde bollenteelt- en glastuinbouwbedrijven en bestaande stekbedrijven. Bij een zwaarwegend belang kan hiervan afgeweken worden.

Voorts wordt in de verordening gesteld dat, onder gegeven voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, voorzien kan worden in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Hoe ingrijpender een ruimtelijke ontwikkeling is, hoe groter de eisen zijn die aan de ruimtelijke kwaliteit worden gesteld. De provincie maakt hierbij onderscheidt in inpassen, aanpassen en transformeren.

Conclusie

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Gesteld kan worden dat de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen). De te realiseren parkeerplaats wordt aansluitend op het lint gerealiseerd en staat ten dienste van de bedrijfsmatige en toekomstige woonfuncties op de percelen langs de Leidsestraat. Met de parkeerplaats vindt derhalve een verdichting van functies plaats binnen de reeds verdichte zone. De parkeerplaats wordt landschappelijk ingepast middels een op de erfgrans aan te leggen beukenhaag. Met de beukenhaag wordt het contrast tussen de stedelijke functies langs de Leidsestraat en het achtergelegen bollenlandschap versterkt. De situering van de parkeerplaatsen in de luwte van de bebouwing (uit het zicht) draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Het initiatief draagt derhalve bij aan het behoud en het versterken van het zicht op de bollenvelden en de aantrekkelijkheid van het bollenlandschap.

De parkeerplaatsen worden aangelegd op voormalige bollengrond. De pachter heeft aangegeven dat hij/zij geen gebruik meer wil maken van deze strook bollengrond. In de koopovereenkomst is destijds bepaald dat de initiatiefnemer dan een hek moet plaatsen op de erfgrans. Hierdoor wordt de strook afgezonderd en zijn de gronden niet meer beteelbaar. Door de gronden als parkeerterrein te benutten wordt een nuttige invulling aan de gronden gegeven.

Het initiatief is in lijn met het gestelde in het provinciale beleid.

3.4. Regionaal beleid

Holland Rijnland: Regionale structuurvisie 2020 (2009)

Het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland werkt namens en voor de twaalf gemeenten in de gelijknamige regio, te weten: Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude (totaal bijna 400.000 inwoners).

Doelstelling van Holland Rijnland is de kwaliteit van wonen, werken, ondernemen en recreëren van burgers, bedrijven en instellingen in het gebied te bevorderen. Holland Rijnland biedt het kader waarbinnen de gemeenten op deze terreinen kunnen samenwerken om efficiencyvoordelen te behalen, overleg en afstemming te plegen en streekbelangen te behartigen. In juni 2009 heeft het bestuursorgaan Holland Rijnland in de Regionale structuurvisie 2020 (RSV) een gezamenlijke visie op de ruimtelijke toekomst van de regio gegeven. De RSV is het gemeenschappelijke toetsingskader van alle regiogemeenten. Op basis hiervan worden voortaan alle ruimtelijke ontwikkelingen in Holland Rijnland tot 2020 getoetst.

Deze visie bevat zeven kernbeslissingen die uitgaan van een evenwichtige ontwikkeling van wonen, recreatie, infrastructuur en intensief, meervoudig en duurzaam ruimtegebruik. De kernbeslissingen zijn: 1. Holland Rijnland is een top woonregio; 2. Leiden vervult een regionale centrumfunctie; 3. concentratie stedelijke ontwikkeling; 4. groen blauwe kwaliteit staat centraal; 5. de Bollenstreek en Veenweide en Plassen blijven open; 6. twee speerpunten voor economische ontwikkeling: Kennis en Greenport; 7. verbetering van de regionale bereikbaarheid.

Conclusie

Het initiatief is in lijn met het gestelde in de Regionale structuurvisie.

Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport 2016

Met de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport, welke door de gemeente Hillegom op 7 juli 2016 is vastgesteld wordt ingezet op een gemeenschappelijke inzet voor herstructurering en revitalisering van de Greenport Duin- en Bollenstreek in samenhang met verbetering van de natuurlijke, landschappelijke en recreatieve kwaliteiten. De visie heeft 2030 als planhorizon. Het doel van de ISG Duin- en Bollenstreek is driedelig:

- Het gedetailleerder dan in de RSV (Regionale Structuurvisie Holland Rijnland) vastleggen van het ruimtelijke ontwikkelingskader voor de vitalisering van de Duin- en Bollenstreek tot en met 2030;
- Het, in tegenstelling tot de RSV, wettelijk verankeren van het ontwikkelingskader als zelfbindend ontwikkelingskader voor de Greenportgemeenten;
- Het verschaffen van een planologisch juridische basis voor het verevenen van plankosten op basis van de Wro2008.

Met de vaststelling van deze Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport kiezen de gemeenten duidelijk voor economische structuurversterking van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Deze keuze houdt leidt tot de volgende ambities:

- de economische herstructurering van de Greenport centraal staat;
- de gemeenten de herstructureringsopgave zullen combineren met landschapsverbetering;
- de gemeenten verdergaande verrommeling van het landschap tegengaan;
- met het uitvoeren van de woningbouwopgave, zoals in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek overeen is gekomen, de maximale woningbouwbijdrage van de Duin- en Bollenstreek bereikt is;
- de gemeenten het areaal aan 1e klas bollengrond van 2625 hectare duurzaam moeten handhaven, hoewel zij met het herstructureringsproces tijdelijke krimp onder nader te bepalen voorwaarden (waaronder harde tijdgebonden compensatiegaranties) toestaan;
- primaire greenportfuncties, zoals bollencluster, vaste planten, bloemencluster en toerisme (inclusief greenportgerelateerde handel en dienstverlening), krijgen bij conflicterende ruimteclaims prioriteit boven niet primaire greenportfuncties, zoals overige landbouw en veeteelt.



Afbeelding: weergegeven is een uitsnede van de kaart behorend bij de structuurvisie. Zichtbaar is dat het projectgebied gelegen is op de grens van het gebied (oranje) dat aangewezen is voor 'herstructurering naar een vitale Greenport' en het stedelijk gebied.

Het projectgebied grenst aan het stedelijk gebied en is opgenomen binnen het gebied dat geduid is als 'Herstructurering naar vitale Greenport met landschapsverbetering en integratie wateropgaven, sanering, schaalvergroting en intensivering van het bollencomplex'. Daarbij is op de structuurvisiekaart ter hoogte van het projectgebied een aanduiding opgenomen welke staat voor 'Behoud open vensters op het bollenlandschap en benutting als toeristische uitzichtpunten'

In de structuurvisie is tevens bepaald dat kostenverhaal door GOM (greenportontwikkelingsmaatschappij) plaats dient te vinden bij projecten waarvoor gronden met een bestaande bollenteeltbestemming (moeten) worden herbestemd naar een andere bestemming en waarbij derhalve sprake is van een verlies aan bollenteeltareaal en er dientengevolge sprake is van een bollengrondcompensatieplicht.

Conclusie

Met het project worden gronden die bestemd zijn als bollengrond omgezet in parkeervoorziening. De betreffende gronden zijn als gevolg van privaatrechtelijke bepalingen niet effectief bruikbaar als bollengrond. Er is derhalve sprake van verlies van bollenareaal. Ingevolge het bepaalde in de intergemeentelijke structuurvisie dient het verlies van bollenareaal aan de GOM gecompenseerd te worden. Initiatiefnemer heeft hiertoe een overeenkomst met de GOM gesloten. Deze overeenkomst wordt bij de vergunningaanvraag gevoegd.

Daarbij kan bepaald worden dat de parkeervoorziening binnen de lintbebouwing en voornamelijk in de luwte van de bestaande bebouwing wordt aangelegd. Door deze situering worden de mogelijkheid van het realiseren van eventuele doorzichten naar het achterland niet belemmerd. In de bestaande situatie zijn ter plaatse geen doorzichten aanwezig als gevolg van aanwezige bosschages en de hoge bebouwingsdichtheid van de lintbebouwing.

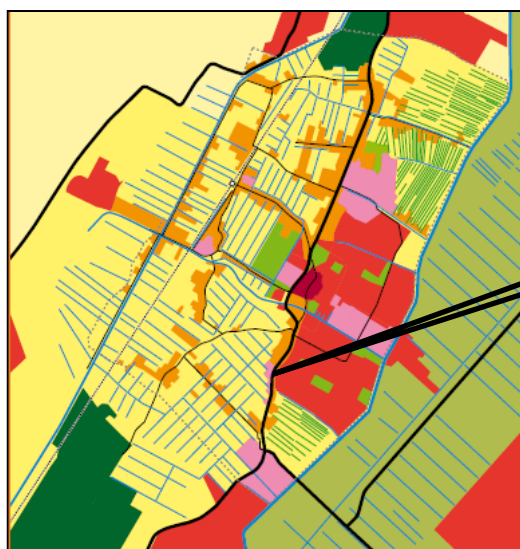
Het initiatief is daarmee in lijn met het gestelde in de intergemeentelijke visie.

3.5. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Hillegom

In de Structuurvisie Hillegom, door de gemeenteraad vastgesteld in 2008, wordt aan de hand van een aantal thema's beschreven welke concrete beleidslijnen en maatregelen zijn vastgesteld.

Op de functiekaart van de Structuurvisie is het projectgebied gelegen op het grensvlak van de vlakken die zijn aangegeven als 'Bedrijven' en 'Greenport Duin- en Bollenstreek'.



Afbeelding: functiekaart Structuurvisie Hillegom. Zichtbaar is dat het projectgebied gelegen is binnen het gebied dat gekwalificeerd is als 'bedrijven' en 'Greenport Duin- en Bollenstreek'.

In de structuurvisie wordt gesteld dat in het verleden voornamelijk getracht is om aantasting van het bollengebied tegen te gaan. De oppervlakte aan bollengrond is op deze manier op effectieve wijze beschermd, als keerzijde wordt echter vermeld dat de ondernemers beperkt zijn in de groeiambities. Aangegeven wordt dat er op een beleidswijziging wordt aangestuurd, waarbij de doelen zijn:

- behoud en versterking van het bollengebied met zijn karakteristieke openheid;
- vitaal houden van de bedrijvigheid;
- verbetering van de kwaliteit van het landschap, niet alleen visueel, maar ook op het gebied van waterhuishouding en de toeristische kwaliteiten.

De Greenport dient te worden versterkt door:

- verrommeling tegen te gaan;
- ecologische en landschappelijke waarden te vergroten. In het bollengebied van Hillegom wordt het landschapsbeleid gericht op:
 - het waarborgen en versterken van de openheid;
 - realisatie van erfbeplantingen en ecologische oevers;
 - herstel van heggen en hagen.
- toeristisch-recreatieve waarde te vergroten
- behoud van cultuurhistorisch waardevolle bollenschuren

Ten aanzien van bedrijvigheid wordt in de visie met name aandacht besteed aan de bedrijventerreinen. In algemene zin wordt gesteld dat als het aantal inwoners van Hillegom gaat groeien, de bedrijvigheid mee moet groeien.

Conclusie

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd. Bij de aanleg van het parkeerterrein wordt aandacht gegeven aan de landschappelijke inpassing. Zo wordt het parkeerterrein begrensd door een beukenhaag waardoor een scherpe afronding van de bedrijfskavel in relatie tot de open bollengronden ontstaat. De bestaande rommelige overgang tussen de kavel en het bollengebied wordt daarmee verbeterd. Door de aanleg van het parkeerterrein wordt de mogelijkheid geboden om de bedrijfs- en woonfuncties in het lint langs de Leidsestraat te versterken. Het initiatief is daarmee in lijn met de structuurvisie.

Groenbeleidsplan 2015-2024

Het Groenbeleidsplan is als opvolger van het Groenbeleidsplan 2002 door de gemeenteraad vastgesteld op 15 april 2015. Dit groenbeleidsplan laat zien hoe de gemeente Hillegom groene kwaliteit realiseert en behoudt en hoe zij dit inbedt in haar ruimtelijke ontwikkeling. De insteek van het beleid is dat groen geen sluitpost meer is binnen ruimtelijke projecten, maar als een essentiële bouwsteen binnen de ruimtelijke kwaliteit geldt.

In het groenbeleidsplan wordt het bollengebied specifiek behandeld. Het bollengebied is niet aangewezen als structurerend groenelement. Daarvoor, zo wordt gesteld, is het vlak te omvangrijk en is het aandeel particulier eigendom te groot. De gemeente kan hierin met haar groenbeleidsplan slechts beperkt sturen.

Als beeld is verwoord dat de kenmerkende openheid in combinatie met de bollenteelt een belangrijke waarde van het gebied is. Bomen, en vooral lanen en rijen, zijn daarom in principe niet wenselijk. Hagen komen hier van oudsher veel voor, hebben cultuurhistorische waarde en passen goed bij dit landschapsbeeld. De talrijke sloten zijn ook beeldbepalend.

Het beleid van de gemeente met betrekking tot het bollengebied is dat de gemeente de openheid van het gebied beschermt door (boom-)beplantingen heel spaarzaam en zorgvuldig te situeren. Waar mogelijk probeert de gemeente particulieren enthousiast te maken voor aanplant van erfbeplantingen en groene inkleding van bedrijfsgebouwen. Verplicht stellen is alleen mogelijk als sprake is van een ontwikkeling die strijdig is met het bestemmingsplan.

Conclusie

In relatie tot het initiatief om voormalige stroken agrarische grond als parkeerterrein in te richten is de voorwaarde van een goede landschappelijke inpassing gesteld. Het parkeerterrein wordt daartoe begrensd door een beukenhaag welke een duidelijke afbakening van het terrein vormt ten opzichte van het aangrenzende bollenlandschap. Ten behoeve van het initiatief wordt de kop van een watergang gedeeltelijk (voor een klein deel) gedempt, de verschijningsvorm van de watergang als oost-west gelegen element in het landschap blijft behouden. Het initiatief is daarmee in lijn met het groenbeleidsplan.

HOOFDSTUK 4: MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Water

Inleiding

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit “bouwen in strijd met het bestemmingsplan”, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Het projectgebied is niet gelegen binnen een beschermingszone van een watergang of waterkering.

Als onderdeel van het initiatief wordt een klein deel van een bestaande watergang gedempt. Het betreft hier een demping van 120 vierkante meter. Voor de demping is een watervergunning aangevraagd en verkregen van het hoogheemraadschap. In de watervergunning (d.d. 10 oktober 2016) wordt gesteld dat de demping geen belemmering heeft voor de wateraanvoer naar en uit het aangrenzend gebied. De compensatie van het te dempen water vindt plaats middels het teveel gegraven water van vergunning 61430 (17 vierkante meter) en door de overige 103 vierkante meter bij te graven op het kadastraal perceel 3020 B (Akervoorderlaan 53a) binnen de gemeente Lisse, dit is inmiddels gerealiseerd.

Conclusie

Het initiatief is in relatie tot het aspect water uitvoerbaar.

4.2 Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen aan te worden getoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. In het algemeen geldt dat verontreiniging van de bodem (grond en grondwater) moet worden voorkomen. Uitgangspunt is dat de bodem schoon is en dat dat zo moet blijven (zorgplicht). Voor vervuilde bodems geldt dat deze functiegericht en kostenefficiënt gesaneerd moeten worden. Voorwaarde is dat hierbij geen verspreiding van of ontoelaatbare blootstelling aan verontreiniging optreedt. De Wet bodembescherming geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor de stof geldende streefwaarde overschrijdt. Onderzoek naar bodemkwaliteit dient gedaan te worden wanneer initiatieven uitgaan van bodemroerende activiteit, dan wel functies mogelijk maken waarbij dezelfde mensen gedurende een langere periode minstens 2 uur per dag op de betreffende gronden verblijven.

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Met het initiatief wordt geen gevoelige functie of een verblijfsfunctie mogelijk gemaakt waarbij dezelfde mensen gedurende een langere periode minstens 2 uur per dag op de betreffende gronden zullen verblijven. De betreffende gronden zijn voor agrarisch functies in gebruik geweest. Er zijn geen problemen bekend met de bodemkwaliteit. De genoemde herinrichting en demping vinden plaats volgens de door de overheid gestelde regels en wel in dit geval het Besluit bodemkwaliteit.

De bodemkwaliteit is derhalve geschikt voor het beoogde gebruik. Dit wordt bekrachtigd in het schrijven van de Omgevingsdienst West-Holland d.d. 6 september 2016.

Conclusie

Het initiatief is in relatie tot het aspect bodem uitvoerbaar.

4.3 Flora en fauna

Op basis van wetgeving is bepaald dat ruimtelijke initiatieven geen (onevenredige) nadelige effecten mogen hebben op eventueel voorkomende beschermde flora en fauna.

Ten behoeve van de bescherming van ecologische waarden is de wet natuurbescherming van toepassing.

Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de voormalige Flora- en faunawet samen met de Boswet en

Natuurbeschermingswet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Wat betreft gebiedsbescherming is er door de nieuwe wet niets veranderd behalve dat de Beschermde Natuurmonumenten niet meer zijn beschermd onder deze wet.

Onder de Wet natuurbescherming vervallen de tabellen 1, 2 en 3 uit de Flora- en faunawet waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wet natuurbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes:

Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kan voor de soorten die zijn opgenomen in het 'beschermingsregime andere soorten' vrijstellingsbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder strikt beschermde soorten.

In de verordening van de provincie Zuid-Holland is voor de volgende soorten vrijstelling opgenomen in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen: Aardmuis, Gewone bosspitsmuis, Ree, Bastaardkikker, Gewone pad, Rosse woelmuis, Bosmuis, Haas, Veldmuis, Bruine kikker, Hermelijn, Vos, Bunzing, Huisspitsmuis, Wezel, Dwergmuis, Kleine watersalamander, Woelrat, Dwergspitsmuis, Konijn, Egel, Meerkikker.

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Het projectgebied maakt geen deel uit van een gebied met een bijzondere bescherming. Het projectgebied bestaat in de huidige situatie uit voormalige agrarische gronden die volledig vlak zijn gemaakt (aan de westzijde van de kavel) en een reeds verhard parkeerterrein (ten zuiden van de bedrijfskavel). Gezien de aard van de ontwikkeling (geen toename verkeer, slechts wijziging locatie parkeergelegenheid) en de afstand tot beschermde gebieden kan gesteld worden dat er zich geen externe werking voordoet op beschermde gebieden.

Er bevinden zich geen ondiepe poelen op dit perceel. De watergangen zijn niet geschikt als voortplantingshabitat van de rugstreeppad. Verder bevindt het perceel zich direct naast een intensief gebruikte bedrijfslocatie in verstedelijkt gebied.

Gesteld kan worden dat ter plaatse geen beschermde flora en fauna voorkomen en dat de realisatie van het initiatief derhalve geen nadelige effecten heeft op beschermde flora en fauna.

Overige beschermde soorten anders dan broedvogels worden niet verwacht en alvorens er met de werkzaamheden tot aanleg van het parkeerterrein wordt gestart, wordt er nagegaan of er geen broedende vogels aanwezig zijn die kunnen worden verstoord. Tijdens de werkzaamheden wordt er voldoende zorg (zorgplicht) in acht genomen voor alle dieren en planten en hun leefomgeving en dat het welzijn van dieren niet onnodig mag worden aangetast. Dieren niet onnodig mogen lijden. Bij de werkzaamheden wordt de gelegenheid gegeven aan dieren, die tijdens de

werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden.

Deze beschouwing wordt onderschreven in het advies van de Omgevingsdienst West-Holland (d.d. 6 september 2016 en d.d. 21 maart 2017).

Conclusie

Het voorliggende initiatief is daarmee in relatie tot de aspecten flora en fauna uitvoerbaar.

4.4 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo is het Bro (artikel 3.1.6, lid 2) gewijzigd. Wat eerst voor alleen archeologie gold, geldt nu ook voor al het cultureel erfgoed. In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden, die is neergelegd in de Monumentenwet 1988. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem en de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische goed in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering.

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Uit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland blijkt er dat ter plaatse en in de directe omgeving van het projectgebied geen cultuurhistorische elementen van waarde aanwezig zijn, het projectgebied is op de kaart gekwalificeerd als gebied met een zeer grote kans op archeologische sporen. Ook geldt, zo blijkt uit de vigerende bestemmingsplanregeling, ter plaatse van een deel van het projectgebied een bijzondere bescherming ten aanzien van eventueel voorkomende archeologische waarden.

Het initiatief gaat gepaard met oppervlakkige grondbewerking, er vinden geen ingrijpende bodemroerende werkzaamheden plaats.

Gesteld kan worden dat het initiatief niet tot aantasting van cultuurhistorische, dan wel archeologische waarden leidt. Deze conclusie wordt onderschreven in het advies van de Omgevingsdienst West-Holland (d.d. 6 september 2016).

Conclusie

Voorliggend initiatief is in relatie tot de aspecten cultuurhistorie en archeologie uitvoerbaar.

4.5 Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige functie wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig of toegestaan is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt, dient middels een akoestisch onderzoek onderzocht te worden of de geluidniveaus in relatie tot de geluidgevoelige functie aanvaardbaar zijn.

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Met het initiatief wordt geen geluidgevoelige functie in de zin van de Wet geluidhinder gerealiseerd. Ook vindt geen wijziging (in de zin van de Wet geluidhinder) plaats aan bestaande infrastructuur.

Conclusie

Voorliggend initiatief is in relatie tot het aspect geluid uitvoerbaar.

4.6 Lucht

Wet milieubeheer / Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in Amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

1. De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;

2. De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig om dat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

De Wet luchtkwaliteit vereist een genuanceerde toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een ruimtelijk plan is in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit als de planvorming niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Amvb Niet In Betekenende Mate en Regeling Niet In Betekenende Mate (NIBM)

De Amvb NIBM en Regeling NIBM bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Er is een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel 'niet in betekenende mate') leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoorvloeroppervlak. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Het initiatief blijft daarmee ver onder de grenzen van de regeling Niet in betekenende mate en heeft daarmee niet of slechts in geringe mate invloed op de luchtkwaliteit. Er hoeft daarom niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof PM₁₀/PM_{2,5}. Aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

Ook met het oog op de heersende achtergrondwaarden kan gesteld worden dat de voorgestane ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

Conclusie

Voorliggend initiatief is daarmee in relatie tot het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar.

4.7 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde.

Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute of inrichting. Het aantal personen dat in de omgeving van de route of inrichting verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR.

Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening. Indien een ruimtelijk plan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

Externe veiligheid transport

In het Besluit externe veiligheid transportroutes, dat per 1 april 2015 in werking is getreden, heeft het Rijk het beleid vastgelegd met betrekking tot de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het besluit zijn regels opgenomen voor het realiseren van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de zogeheten basisnetafstanden van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Deze basisafstanden zijn vastgelegd in de Regeling Basisnet. Het besluit is onder meer van toepassing op omgevingsbesluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per

jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien een ruimtelijk plan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object binnen het invloedsgebied van een buisleiding toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Het initiatief wordt niet beschouwd als een (beperkt) kwetsbaar object.

Met het initiatief wordt geen nieuwe risicobron geïntroduceerd.

Uit een raadpleging van de risicokaart blijkt dat het projectgebied niet is gelegen in de nabijheid of binnen het invloedsgebied van risicobronnen.

Het initiatief heeft daarmee geen negatieve gevolgen voor de bestaande veiligheidsniveaus.

Conclusie

Het initiatief is in relatie tot het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

4.8 Milieuzoneringen

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient er bij ruimtelijke plannen, waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt, in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Hiertoe zijn in de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen B&M) richtafstanden opgesteld.

In deze handreiking wordt afstanden, zogeheten milieuzoneringen, tussen bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies aangegeven waarmee wederzijdse hinder voorkomen wordt. Zo zorgt de milieuzonering ervoor dat nieuwe bedrijven op een passende afstand ten opzichte van woningen worden gesitueerd en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bestaande bedrijven worden gepland.

De invloed van een bedrijf op de omgeving hangt op de (milieubelastende) karakteristieken van het bedrijf. In de handreiking worden daarom zes milieucategorieën met de daarbij behorende richtafstanden onderscheiden (zie tabel). Deze afstanden zijn gebaseerd op de mate van verspreiding van de hinderaspecten geluid, stof, gevaar en geur.

Voorts wordt onderscheid gemaakt in afstanden tot een rustige woonwijk en tot een gebied met een menging van functies. De gedachte daarbij is dat gebieden met gemengde functies hogere achtergrondwaarden voor wat betreft de hinderaspecten kennen, waardoor milieubelasting van een specifiek bedrijf meer op zal gaan in de omgeving en minder snel als hinder zal worden ervaren.

Milieucategorie	Richtafstanden tot rustige woonwijk	Richtafstanden tot gemengd gebied
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3	50 tot 100 meter	30 tot 50 meter
4	200 tot 300 meter	100 tot 200 meter
5	500 tot 1000 meter	300 tot 700 meter
6	1500 meter	1000 meter

Afbeelding: Richtafstanden per milieucategorie.

De VNG-publicatie voorziet in richtafstanden. Deze richtafstanden zijn bepaald op basis van gemiddelde productieprocessen. Door middel van een gedegen op een specifieke situatie toegespitste onderbouwing kan gemotiveerd van deze richtafstanden worden afgeweken. Naast het VNG-stelsel moeten bedrijven op basis van een vergunning krachtens de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (omgevingsvergunning milieu) of op basis van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) aan voorschriften voldoen. Deze voorschriften dienen onder andere ter regulering van de hinder voor de omgeving en kunnen daarmee relevant zijn voor de beschouwing van hindersituaties.

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Een parkeerterrein betreft geen gevoelige functie en zal derhalve niet leiden tot een belemmering van omliggende bedrijven.

Volgens de VNG-brochure kan een autoparkeerterrein (SBI-2008 code: 5221) worden ingedeeld in milieucategorie 2. Hierbij is het aspect geluid maatgevend en kan volgens de VNG-uitgave in een gemengd gebied, zoals het geval is ter plaatse van het projectgebied, worden uitgegaan van een richtafstand van 10 meter tot de dichtstbijzijnde woning. In de directe omgeving van het projectgebied zijn woningen aanwezig ter plaatse van de Leidsestraat 128 en 132/132a. Het nieuwe parkeerterrein aan de achterzijde van het bedrijfspand ligt op ruim voldoende afstand van deze woningen. De afstand tussen het reeds bestaande te legaliseren parkeerterrein aan de zuidzijde en de woning aan de Leidsestraat 132(a) is minder dan 10 meter.

Gesteld kan worden dat het te legaliseren relatief kleinschalige parkeerterrein kleiner is dan een gemiddeld autoparkeerterrein zoals bedoeld in de VNG-brochure. Het geluid dat het initiatief voortbrengt is daarmee veel minder dan een autoparkeerterrein zoals bedoeld in de brochure. Voorts zijn de gebouwen ter plaatse van 132a in gebruik voor bedrijfsmatige functies, de

woonfunctie is aan de voorzijde van het perceel op nummer 132 gesitueerd. De afstand van het parkeerterrein tot de bestaande woning (de werkelijk gevoelige functie) bedraagt circa 25 meter en voldoet derhalve ruimschoots aan de richtafstand. Daarbij zijn de parkeerplaatsen die het dichtst bij het perceel 132 gelegen zijn reeds feitelijk aanwezig; deze parkeervakken worden met dit initiatief gelegaliseerd. Tijdens het bestaan van de parkeerplaatsen is er geen hinder gemeld, de verwachting is dat de parkeerplaatsen ook na legalisering niet tot hinder zullen leiden aangezien er feitelijk niks wijzigt. Als onderdeel van het initiatief zullen met de realisatie van de parkeerplaats aan de achterzijde van het bedrijfspand de parkeervoorzieningen bij nummer 122, 124 en de voorzijde van 126 komen te vervallen; de verwachting is dat de vernieuwde toevoeroute, zoals weergegeven op pagina 20 van de ruimtelijke onderbouwing, niet tot een noemenswaardige toename van geluidhinder voor de omgeving leidt. Het parkeerterrein zal ten dienste staan van de functies in de bijbehorende gebouwen. Het aantal verkeersbewegingen blijft, gezien het karakter van de functies, beperkt. Gesteld kan worden dat het initiatief daarmee niet tot hinder voor de omgeving zal leiden.

Conclusie

Het initiatief is in relatie tot het aspect milieuzonering uitvoerbaar.

4.9 Besluit milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het gaat dan om een project dat genoemd is in de bijlage onder C of D van het Besluit m.e.r. .

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd. Een dergelijke ontwikkeling wordt niet benoemd in bijlage D van het Besluit m.e.r. Het opstellen van een m.e.r.-beoordeling of plan M.E.R. is niet nodig.

Conclusie

Het initiatief is in het kader van het Besluit milieueffectrapportage uitvoerbaar.

4.10 Verkeer en parkeren

Een ruimtelijk initiatief kan tot wijzigingen in verkeerstromen en de parkeervraag leiden. Omwille van een goede ruimtelijke ordening dient beargumenteerd te worden dat het wegennet de nieuwe verkeersintensiteiten voldoende aankan en dat er geen onaanvaardbare parkeerdruk ontstaat.

Beschouwing

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Het te realiseren parkeerterrein en de te legaliseren plaatsen dienen ter vervanging van het gebruik van bestaande parkeerplaatsen op de percelen Leidsestraat 122 en 124. Ook wordt met het te realiseren parkeerterrein en de te legaliseren plaatsen ingespeeld op de voorziene herstructurering van de percelen Leidsestraat 122 en 124: de te realiseren/legaliseren parkeerplaatsen staan ten dienste van de functies die op deze percelen voorzien zijn. Tevens worden met het initiatief de bestaande parkeerplaatsen van de voorzijde van de bedrijfskavel aan de Leidsestraat 126 naar de achterzijde van het perceel verplaatst, waardoor een ruimtelijke kwaliteitsverbetering wordt gerealiseerd. De nieuwe parkeerplaatsen worden op de Leidsestraat ontsloten.

De capaciteit van het aan te leggen parkeerterrein aan de achterzijde van het perceel Leidsestraat 126 betreft circa 55 parkeerplaatsen. Het aantal te legaliseren parkeerplaatsen betreft 15.

Voor wat betreft het aantal verkeersbewegingen kan gesteld worden dat de aan te leggen parkeerplaatsen voor een groot deel reeds bestaande parkeercapaciteit vervangen. Het aantal verkeersbewegingen zal daardoor beperkt toenemen. De wegen in de omgeving van het projectgebied hebben voldoende capaciteit om deze beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen te verwerken. Er zijn geen problemen bekend met de verkeersafwikkeling in de omgeving van het projectgebied.

Conclusie

Het initiatief is in relatie tot de aspecten verkeer en parkeren uitvoerbaar.

HOOFDSTUK 5: UITVOERBAARHEID

5.1. Financiële uitvoerbaarheid

In het kader van artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de financieel-economische uitvoerbaarheid van een afwijkingsbesluit te worden aangetoond. Op grond van het bepaalde in artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorzien. De gemeenteraad, dan wel, indien deze bevoegdheid gedelegeerd is, het college van burgemeester en wethouders, kan besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen als het verhaal van kosten anderszins verzekerd is.

De beoogde ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De kosten van het initiatief zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Voor de gemeente zijn aan onderhavig plan geen financiële consequenties verbonden. De gemeente Hillegom heeft met initiatiefnemer een planschadeovereenkomst gesloten. De kosten voor de uitvoering van het project zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Het plan is hiermee economisch uitvoerbaar. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Ingevolge het bepaalde bij wet wordt het ontwerpbesluit voor zes weken ter inzage gelegd. Een ieder heeft hierbij de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

HOOFDSTUK 6: MOTIVERING

Het initiatief dat in deze ruimtelijke onderbouwing centraal staat gaat uit van het benutten van een strook voormalige agrarische grond aan de westzijde van het projectgebied voor een parkeerterrein ten behoeve van het bijbehorende bedrijf. Hiertoe wordt een watergang gedeeltelijk gedempt. Daarnaast wordt het feitelijke gebruik van een bestaande strook grond als parkeerplaats aan de zuidzijde van het projectgebied gelegaliseerd.

Met het initiatief wordt de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van het projectgebied verbeterd. Zo worden de parkeerplaatsen, grotendeels uit het zicht, in de luwte van de bebouwing aangelegd. De betreffende gronden worden door een aan te leggen beukenhaag begrensd ten opzichte van aangrenzend gebied: door de beukenhaag wordt het parkeerterrein landschappelijk ingepast en verbetert de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse verbeterd.

In de voorgaande hoofdstukken is het relevante beleid in relatie tot het initiatief beschreven. Het initiatief past binnen de kaders van de beleidsuitgangspunten van het vigerende Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Ook is het project uitvoerbaar in relatie tot geldende milieu- en omgevingsaspecten.

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het project voldoet aan de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening.