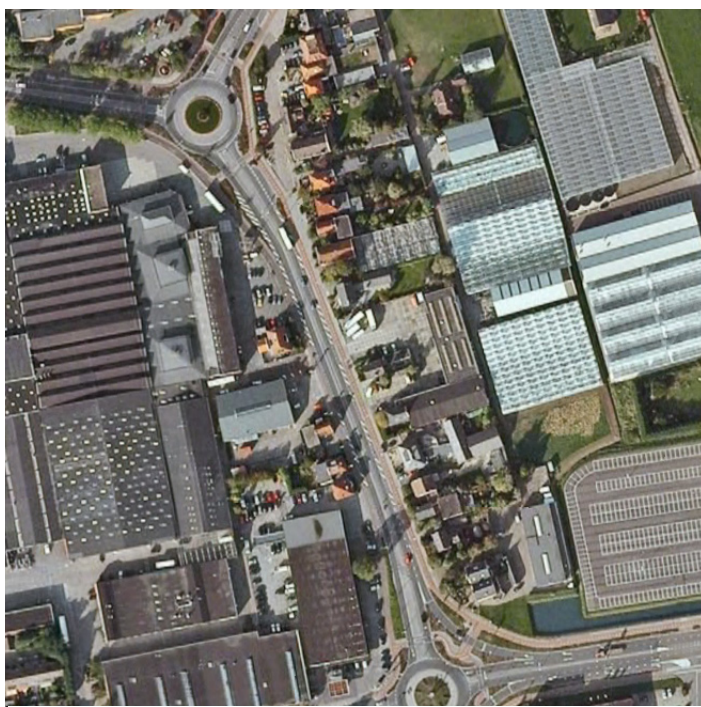


■ Gemeente Katwijk

■ bestemmingsplan “*Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg*”

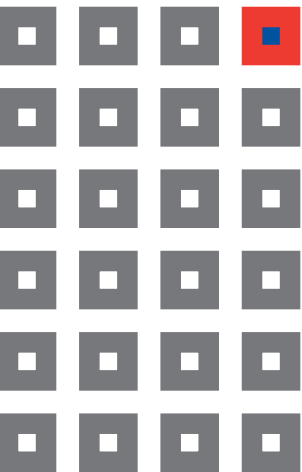
■ vastgesteld



datum 01-06-10

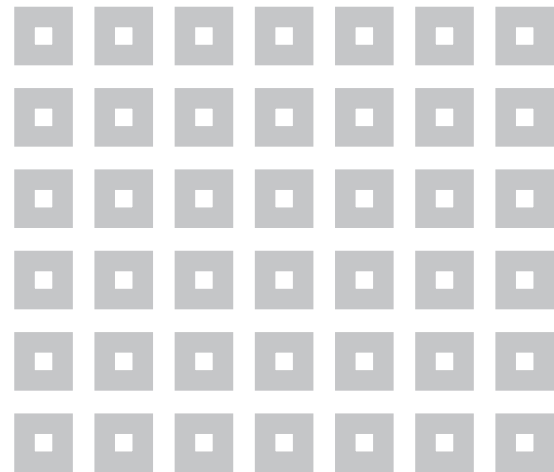
Gemeente Katwijk

bestemmingsplan “*Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg*”



Inhoud:

- toelichting
- regels
- geometrische plaatsbepaling
en een analoge verbeelding hiervan

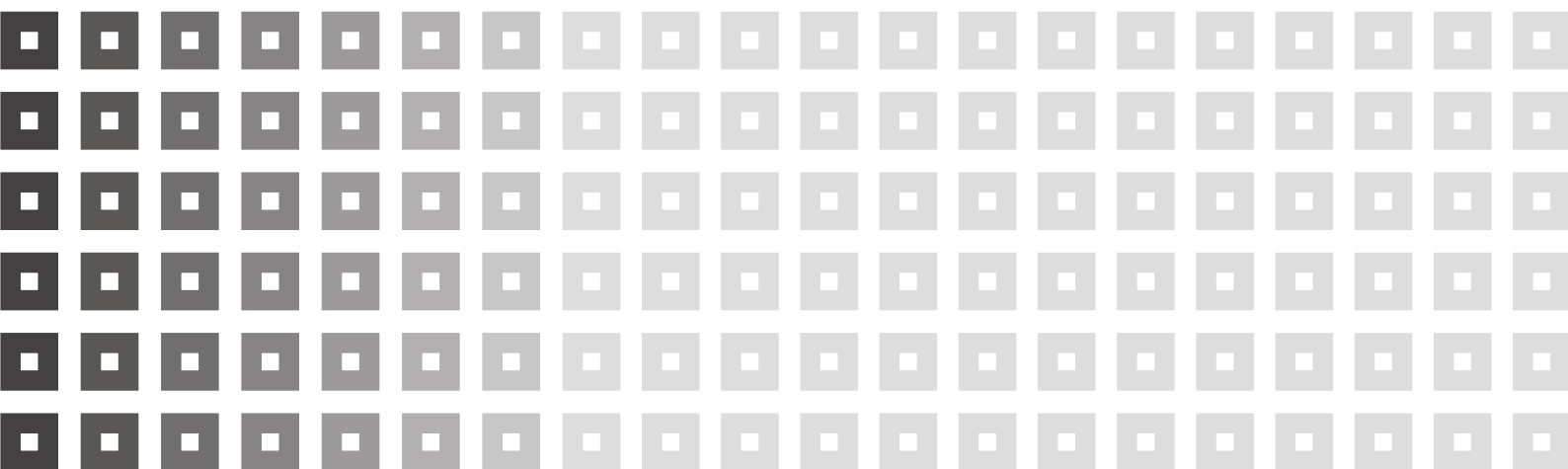


werknummer: 316.007.00
datum: 01-06-10
bestand: J:\316\007\00\3 Projectresultaat\CAD

KuiperCompagnons BV
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

Procedureoverzicht

	Datum (en eventuele opmerkingen)
Voorontwerp	
- concept 1	20-08-2009
- definitief	09-10-2009
- overleg	15-10-2009 tot en met 27-11-2009
Ontwerp	
- concept	18-12-2009
- definitief	19-01-2010
- ter inzage	29-01-2010 tot en met 11-03-2010
Vaststelling	01-06-2010
Onherroepelijk	



Inhoudsopgave van de toelichting

Deel A	Het plan	
1	Inleiding	1
1.1	Bij het plan behorende stukken	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4	Aanleiding en doel van het plan	2
1.5	Leeswijzer	3
Deel B	Planbeschrijving	
2	Planbeschrijving	1
2.1	Bestaande situatie	1
2.2	Beheer	1
2.3	Ontwikkelingen	2
2.4	Juridische aspecten	3
2.4.1	Planmethodiek	3
2.4.2	Regels	4
2.4.3	Geometrische plaatsbepaling en plank kaart	6
Deel C	Verantwoording	
1	Ruimtelijke Ordening	1
1.1	Kader	1
1.1.1	Nota ruimte	1
1.1.2	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020	1
1.1.3	Streekplan Zuid-Holland West	2
1.1.4	Provinciale nota "Regels voor ruimte"	3
1.1.5	Brede structuurvisie 2007-2020, een zee aan mogelijkheden	4
1.1.6	Strategische visie bouwlocaties, kaders voor bouwen	6
1.2	Conclusie	8
2	Mobiliteit	9
2.1	Kader	9
2.1.1	Nota Mobiliteit	9
2.1.2	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020	9
2.1.3	Regionaal Verkeers- en Vervoerplan	10
2.1.4	Uitvoeringsprogramma RVVP Holland Rijnland 2008-2015	11
2.1.5	Gemeentelijk beleid IVVP Katwijk	11
2.2	Onderzoek	11
2.2.1	Huidige situatie	12
2.2.2	Ontwikkelingslocaties	14
2.3	Conclusie	14
3	Water	17
3.1	Kader	17
3.1.1	Nationaal Waterplan	17
3.1.2	Waterwet	17
3.1.3	Nationaal Bestuursakkoord Water	18

3.1.4	Kaderrichtlijn water	18
3.1.5	Waterbeheer 21e eeuw (WB21)	18
3.1.6	Keur 2009	18
3.1.7	Beleidsregels 2009	18
3.1.8	Beheerplan 2010-2015	19
3.1.9	Gemeentelijk waterplan ,droge voeten, schoon water	19
3.1.10	Wet verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken	20
3.2	Onderzoek	20
3.3	Conclusie	20
4	Archeologie en cultuurhistorie	21
4.1	Archeologie	21
4.1.1	Kader	21
4.1.2	Onderzoek	23
4.1.3	Conclusie	24
4.2	Cultuurhistorie	25
4.2.1	Kader	25
4.2.2	Onderzoek	25
4.2.3	Conclusie	26
5	Milieu	27
5.1	Algemeen	27
5.2	Bodemkwaliteit	27
5.2.1	Kader	27
5.2.2	Onderzoek	28
5.2.3	Conclusie	28
5.3	Akoestische aspecten	29
5.3.1	Kader	29
5.3.2	Geluidbeleid	29
5.3.3	Onderzoek	29
5.3.4	Conclusie	30
5.4	Luchtkwaliteit	30
5.4.1	Kader	30
5.4.2	Onderzoek	31
5.4.3	Conclusie	31
5.5	Externe veiligheid	31
5.5.1	Kader	31
5.5.2	Conclusie	32
5.6	Duurzaamheid	32
 Deel D Uitvoerbaarheid Overleg en inspraak		
1	Uitvoerbaarheid	1
1.1	Economische uitvoerbaarheid	1
1.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	2
1.3	Handhavingaspecten	2
2	Inspraak en overleg	3
2.1	Inspraak	3
2.2	Overleg	3
2.3	Vervolgprocedure	3

Bijlagen

- Bijlage 1: Nota van overleg
- Bijlage 2: Overlegreacties

Separate stukken

- Bouwen en verkeer Rijnsburg, Mobycon, 8-04-2009
- Luchtkwaliteitonderzoek kern Rijnsburg, KuiperCompagnons, 11-12-2009
- Akoestisch onderzoek Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg, KuiperCompagnons, 11-12-2009
- Akoestisch onderzoek naar de geluidwering bij 6 woningen te Rijnsburg gemeente Katwijk, NIBAG 9-12-2009.
- Nota van beantwoording zienswijzen, Ontwerp bestemmingsplan 'Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg'

Deel A Het plan

1 Inleiding

1.1 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg” bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemmingen zijn geometrisch bepaald¹ en analoog verbeeld door middel van een plankaart (ook wel: de verbeelding van de geometrische plaatsbepaling). De bestemmingen gaan vergezeld van regels ten aanzien van bouwen en het gebruik. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen binnen de kern Rijnsburg in de gemeente Katwijk en omvat drie belangrijke verkeersroutes binnen Rijnsburg. Het gaat om de Rijnsburgerweg in zuidelijke richting, de Oegstgeesterweg en de Sandtlaan in westelijke richting, en de Oegstgeesterweg, de Brouwerstraat en de Noordwijkerweg in noordelijke richting. De plangrens wordt aan beide zijden van de wegen bepaald door de aanpalende perceelsgrenzen. In het zuiden loopt het plangebied tot aan de gemeentegrens, in het noorden tot aan het Oegstgeesterkanaal en in het westen tot aan de Rijn.

¹ Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.



Afbeelding: betreffende wegen van het plangebied in Rijsburg.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het nieuwe bestemmingsplan vervangt (deels) de volgende vigerende bestemmingsplannen:

naam vigerend plan	vaststelling door raad	goedkeuring door GS
Centrum II	30-08-1979	14-10-1980
Frederiksoord	04-06-1987	13-10-1987
Frederiksoord noord	16-12-1982	06-12-1983
De Kleipetten 2002	18-12-2003	06-07-2004
Kamphuiserpolder 1993	24-03-1994	09-08-1994
Kamphuiserpolder 2004	07-09-2006	15-05-2007

1.4 Aanleiding en doel van het plan

De woningvoorraad in de gemeente Katwijk is de afgelopen jaren, ondanks de relatief sterke groei van het aantal woningen, achtergebleven bij de groei van het aantal huishoudens en de wensen van de verschillende doelgroepen. Tot 2020 wordt een groei tot 80.000 inwoners voorzien, wat betekent dat de gemeente naast herstructurering en inbreiding ook een opgave voor nieuwbouw heeft staan. Door de samensmelting van de kernen Katwijk, Rijsburg en Valkenburg zijn op de grenzen kansrijke ontwikkelingsgebieden ontstaan die invulling kunnen geven aan deze opgave. In 2004 is de voormalige gemeente Rijsburg in de Strategische Visie Bouwlocaties reeds nagegaan welke nieuwbouwwontwikkelingen mogelijk waren. De

bouwopgave en mogelijkheden hebben ertoe geleid dat de gemeente Katwijk voor de volgende plangebieden in Rijnsburg Zuid een bestemmingsplanprocedure is ingegaan:

- De Horn: maximaal 410 nieuwbouwwoningen;
- De Kleipetten-Zuid: maximaal 220 nieuwbouwwoningen;
- Frederiksoord-Zuid: maximaal 393 nieuwbouwwoningen;
- Kamphuiserpolder: ontwikkeling van maximaal 113.000 m² bedrijfsterrein en 19.500 m² kantoren.

Daarnaast zijn ontwikkelingen voorzien op locatie Oude Flora en vijf kleinere bouwlocaties.

Bij het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure heeft de Raad van State (RvS) echter op onderdelen de goedkeuringsbesluiten van Gedeputeerde Staten voor de 4 plangebieden vernietigd omdat onvoldoende werd aangetoond dat in het kader van de genoemde bestemmingsplannen voorzien wordt in een toereikende afwikkeling van het (extra) verkeer ten gevolge van de nieuwbouwwijken. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente Katwijk een uitgebreid en integraal onderzoek gestart waarin de verkeerskundige consequenties inzichtelijk worden gemaakt. Hieruit zijn de volgende maatregelen gekomen:

- Herinrichting van de Oegstgeesterweg en de Brouwerstraat tot 30 km/uur-weg
- Opwaardering van de rotonde Floralaan en de rotonde Oegstgeesterweg en de uitbreiding van de capaciteit van de Rijnsburgerweg tussen deze rotondes
- Capaciteitsverruiming of intensiteitsverlaging Rijnzichtweg ten westen van de A44

De aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is de voorgenomen aanpak van de hoofdwegenstructuur in de kern van Rijnsburg. Deze beoogde ontwikkeling past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen omdat hierin de bestaande situatie gedetailleerd is vastgelegd waardoor zowel de bestemmingen als de ligging daarvan niet overeenkomen met de plannen.

Het doel van het bestemmingsplan “Hoofdwegenstructuur kern Rijnsburg” is een juridisch-planologisch kader te geven dat ruimte biedt voor de voorziene aanpak. Het voorliggende bestemmingsplan vormt daarmee een (gedeeltelijke) herziening van de vigerende bestemmingsplannen.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit vier delen. Deel A bestaat uit één hoofdstuk waarin de algemene planaspecten aan de orde komen. Deel B bestaat eveneens uit één hoofdstuk waarin de planbeschrijving plaatsvindt en waarin tevens een toelichting wordt gegeven op de bestemmingsmethodiek. In deel C, bestaande uit 5 hoofdstukken, worden de eerder gemaakte keuzes ten aanzien van ontwikkelingsmogelijkheden en wijze van bestemmen per onderwerp (ruimtelijke ordening, mobiliteit, water, archeologie en cultuurhistorie, milieu) nader verantwoord. In deel D, tenslotte, wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aangetoond en wordt ook ingegaan op het overleg- en inspraaktraject.

Deel B Planbeschrijving

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Aan de wegen binnen het plangebied grenzen voornamelijk woningen en enkele bedrijfsgebouwen. Het plangebied is ingericht met verschillende verkeersfuncties zoals rijbanen, fietspaden, parkeerstroken, bermen, en voetpaden. Ter hoogte van de Brouwerstraat is er een overbrugging van de Vliet. Ten zuidwesten van de Rijnsburgerweg en de Oegstgeesterweg ligt het terrein van de oude Flora. Het pand van de oude veiling is niet meer in gebruik als bloemenveiling maar er zitten wel andere bedrijven in. Langs de rijksweg A44 ligt de Bloemenveiling Flora-Holland welke voor veel vrachtverkeer zorgt binnen het plangebied. Door het ontbreken van een randwegenstructuur in Rijnsburg hebben de huidige gebiedsontsluitingswegen binnen het plangebied (de 'mercedesster') momenteel een belangrijke verkeersfunctie in het regionale wegennetwerk. De wegen zijn historische linten die in de middeleeuwen zijn ontstaan en worden getypeerd als gebiedsontsluitingswegen. De maximaal acceptabele intensiteit voor deze gebiedsontsluitingswegen is 1600 pae (personenautoequivalent) per uur. De huidige situatie komt echter niet overeen met het gewenste beeld waarin wordt gestreefd naar een meer verblijfsvriendelijk beeld van de gebiedsontsluitingswegen.

2.2 Beheer

Functionele structuur

De binnen het plangebied aanwezige rijbanen, fietspaden, parkeerstroken, bermen, voetpaden en overige functies zijn binnen verschillende plannen bestemd met verschillende doeleinden. Het uitgangspunt is het behoud van de bestaande verkeersfunctie van het gebied maar dan geregeld binnen één bestemmingsplan en het mogelijk maken van de voorgenomen ruimtelijke maatregelen.

Bestemmingsplan	Bestemmingen
Centrum II	- Fietspad - Parkeerterrein en/of parkeerstrook - Voetpad - Weg - Openbaar groen, plantsoen of berm. - Voor- of zijtuin
Frederiksoord noord:	- Groenvoorzieningen
Frederiksoord:	- Verkeersdoeleinden - Openbaar groen, plantsoen of berm
De Kleipetten 2002	- Verkeersdoeleinden
Kamphuizerpolder 1993	- Wegverkeer - Tuin - Agrarische doeleinden, proeftuin, met bijbehorende erven

Kamphuizerpolder 2004	- Groendoeleinden - Verkeersdoeleinden
-----------------------	---

Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van de historische linten dient behouden te blijven. Er zijn in het plangebied kleinschalige groene restruimtes gelegen zoals bermen maar deze zijn voor de beleving van het openbaar gebied weinig waardevol. Voor de inrichtingseisen van het gebied wordt verwezen naar paragraaf 2.3.

Kabels en leidingen

Er loopt een planologisch relevante waterleiding met een diameter van 63 cm door het gebied. Deze is op de planverbeelding aangeduid. Naar beide richtingen vanuit de as van de leiding is er een vrijwaringszone van 5 meter waarbinnen speciale bouwregels gelden en een aanlegvergunning nodig is in geval van het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

2.3 Ontwikkelingen

- Herinrichting van de Oegstgeesterweg en de Brouwerstraat tot 30 km/uur-weg.

Met deze maatregel worden betreffende wegen minder aantrekkelijk als doorgaande route, waardoor niet alleen op dit wegvak, maar tevens op de toeleidende wegen de hoeveelheid verkeer afneemt. Verder zal het verkeer over deze weg van en naar (de kern van) Rijnsburg beter functioneren. Een bijkomend voordeel is dat de barrièrewerking tussen de beide dorpsdelen wordt opgeheven en daarmee de oversteekbaarheid wordt verbeterd. Dit geldt te meer met het oog op de nieuwe woonlocatie De Horn waarin bovendien een basisschool is voorzien.

Om ook een uitspraak te kunnen doen over de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de hoeveelheid verkeer op een weg, is door Mobycon geadviseerd om de volgende indeling van intensiteit/capaciteit(i/c) verhoudingen aan te houden.

- i/c-verhouding < 80 procent: geen probleem;
- i/c-verhouding 80 - 90 procent: locatie vraagt aandacht;
- i/c-verhouding > 90 procent: knelpunt is kritisch.

- Opwaardering van de rotonde Floralaan en de rotonde Oegstgeesterweg en de uitbreiding van de capaciteit van de Rijnsburgerweg tussen deze rotondes.

De Rijnsburgerweg tussen de Floralaan en de Oegstgeesterweg heeft reeds in de huidige situatie aandacht en zal, indien geen specifieke maatregelen worden genomen en de vier bestemmingsplannen, de locatie Oude Flora en de vijf kleinere bouwlocaties worden gerealiseerd respectievelijk ontwikkeld, in 2020 zijn uitgegroeid tot (grootste) knelpunt op de gebiedsontsluitingswegen in Rijnsburg. Met de opwaardering van genoemde rotondes tot meerstrooksrotondes (2 banen) en de uitbreiding van de capaciteit op het tussengelegen wegvak (van 2X1 naar 2X2 rijstroken) wordt de doorstroming op dit wegvak verbeterd en wordt voorzien in de ontsluiting van de locatie Oude Flora. De verbeterde doorstroming resulteert in een verbetering van de i/c-verhouding, met name tijdens de avondspits.

Genoemde maatregelen hebben als positief gevolg dat genoemde i/c-verhoudingen tijdens de avondspits op de Noordwijkerweg (87 procent), de Floralaan (60 procent) en de Rijnsburgerweg (tussen de Floralaan en de Oegstgeesterweg) (66 procent) aanmerkelijk verbeteren, mits de aansluiting van de Oranjelaan op de Oegstgeesterweg/Tramstraat in stand blijft (afzien van de eerder voorgenomen "knip").

Genoemde maatregelen hebben echter ook negatieve gevolgen. Met name valt op dat genoemde maatregelen tot gevolg hebben dat de i/c-verhouding op de Rijnzichtweg ten westen van de A44 gedurende de avondspits van 86 procent toeneemt tot 92 procent. Om die reden is gekeken in hoeverre verruiming van de capaciteit van en/of verlaging van de intensiteit op dit wegvak mogelijk is.

- Capaciteitsverruiming of intensiteitsverlaging Rijnzichtweg ten westen van A44

Om de in de vorige alinea gesignaleerde toename van de i/c-verhouding op de Rijnzichtweg ten westen van de A44 tot 92 procent in 2020 te voorkomen, kan de capaciteit van dit wegvak worden vergroot. In dat verband is een herinrichting van dit wegvak voorgesteld die er - kort gezegd - in voorziet dat het bestemmingsverkeer (van en naar de woningen aan de Rijnzichtweg) en het fiets- en voetgangersverkeer worden gescheiden van het doorgaande verkeer. Naar schatting van verkeersonderzoeksbureau Mobycon² is een capaciteitsverruiming van vijf procent haalbaar. Bovendien worden door deze capaciteitsverruiming het leefklimaat en de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het alternatief voor de voorgestelde capaciteitsvergroting is een verlaging van de intensiteit op dit wegvak. Dit alternatief betekent onvermijdelijk dat nagegaan wordt waar en in welke mate in de voorliggende ontwikkelingsplannen wordt gesneden.

- Kanttekening Capaciteitsverruiming Rijnzichtweg

Dit weggedeelte ligt op het grondgebied van de gemeente Oegstgeest en daarom ligt de bevoegdheid om tot de voorgestelde herinrichting te besluiten niet bij de gemeente Katwijk. De gemeente Oegstgeest heeft wel belang bij een oplossing van de problematiek aan de Rijnzichtweg met name gezien de ontwikkeling van Deelgebied 1, onderdeel van Nieuw-Rhijngest. De verkeersontsluiting van Deelgebied 1 is namelijk voorzien via de infrastructuur van het bestemmingsplan "Frederiksoord-Zuid".

2.4 Juridische aspecten

2.4.1 Planmethodiek

Er is voor gekozen de globale bestemming Verkeer te gebruiken om ruimte te bieden aan een goede verkeerskundige oplossing binnen het plangebied. Dit biedt flexibiliteit in het uiteindelijk te realiseren profiel. Uit oogpunt van rechtszekerheid voor de bewoners en omwonenden van het gebied zijn de regels dusdanig opgebouwd dat er geen ongewenste situaties kunnen ontstaan.

² Bouwen en verkeer Rijnsburg, mobycon, 08-04-2009 (zie separate bijlage)

2.4.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

Inleidende regels (hoofdstuk I)

Bestemmingsregels (hoofdstuk II)

Algemene regels (hoofdstuk III)

Overgangs- en slotregels (hoofdstuk IV)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Hoofdstuk I Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard dat voor komt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk II Bestemmingsregels

In deze paragraaf zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

De bestemming 'Verkeer' maakt de hiervoor genoemde herinrichting van de wegen mogelijk binnen de regels. Hierbinnen vallen ook functies als openbaar vervoer, voet- en fietspaden wegen en paden. Ook bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen-, parkeer-, nutsvoorzieningen, straatmeubilair en water kunnen hier worden gerealiseerd. De gronden zijn tevens bestemd voor (uitbreidingen van) tuinen bij aangrenzende gronden.

De binnen de verkeersbestemming opgenomen aanduiding 'Leiding - Water' geeft een beschermende regeling voor de watertransportleiding die door het plangebied loopt. Binnen een vrijwaringszone van 2 keer 5 meter vanuit het hart van de leiding gelden bijzondere bouwregels en is een aanlegvergunningstelsel geldig ter bescherming van de leiding.

De binnen de verkeersbestemming opgenomen aanduiding brug geeft aan dat ter plaatse van de bruggen de gronden mede bestemd zijn voor de wateraanvoer, de waterafvoer en de waterberging alsmede voor verkeer te water;

De binnen de verkeersbestemming opgenomen aanduiding 'specifieke vorm van water - duiker' geeft aan dat ter plaatse van de duikers de gronden mede bestemd zijn voor de wateraanvoer, de waterafvoer en de waterberging.

De binnen de verkeersbestemming opgenomen aanduiding as van de weg geeft aan dat in het kader van de uitvoering van de wet geluidhinder, de as van de weg moet komen te liggen binnen 1 meter afstand aan weerszijden van de aanduiding. De as van de weg is niet aangegeven voor de her in te richten 30 km/uur gebieden. Deze gebieden zijn niet onderworpen aan het regime van de Wet geluidhinder.

De dubbelbestemming "Waarde archeologie" geeft een beschermende regeling van mogelijke archeologische waarden. Hier geldt een aanlegvergunningstelsel ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden. De regeling is overgenomen uit het bestemmingsplan Archeologie gemeente Katwijk d.d. 29-10-2009.

Hoofdstuk III Algemene regels

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Antidubbelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een bouwvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om bouwvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene aanduidingsregels

Aanvullend op de (algemene) bouwregels gelden bijzondere bouwbepalingen die met een aanduiding in de geometrische plaatsbepaling zijn weergegeven, waaronder voor een brug en een specifieke vorm van verkeer.

Algemene ontheffingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de ontheffingsregels uit de bestemmingen waarin nog een aantal algemene ontheffingen is opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld het toestaan van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtje) in het openbare gebied.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een algemene wijzigingsregel opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van plannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een ontheffing geregeld kunnen worden.

Algemene procedureregels

Dit artikel regelt de procedure die burgemeester en wethouders dienen te volgen indien toepassing wordt gegeven aan de in dit plan opgenomen ontheffings- of wijzigingsregels.

Hoofdstuk IV Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.4.3 Geometrische plaatsbepaling en plankkaart

De analoge verbeelding van de geometrische plaatsbepaling, de plankkaart, kent een schaal van 1 : 2000 en bestaat uit één kaartblad. Voor het tekenen van de kaart is een topografische ondergrond gebruikt. Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2008 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen.

1 Ruimtelijke Ordening

1.1 Kader

1.1.1 Nota ruimte

In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

Rijnsburg maakt deel uit van de Randstad Holland. Doelstelling van het rijk is om de internationale concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel te versterken. Versterking van de economie, vergroting van de kracht en dynamiek van de steden en ontwikkeling van de bijzondere kwaliteiten en de vitaliteit van het Groene Hart dragen daaraan bij. De economische, culturele en ruimtelijke diversiteit van de Randstad is van grote betekenis voor de ontwikkelingskansen en -mogelijkheden van het gebied. De ruimtedruk is hoog. Gebiedsgericht beleid en investeringen die door het rijk, de provincies en de samenwerkende gemeenten worden opgebracht moeten de ruimtevrugn kunnen verwezenlijken. Het beleid is gericht op:

- het behouden en versterken van de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit;
- het accommoderen van de eigen ruimtevrugn binnen de grenzen van de Randstad;
- het scheppen van voorwaarden waardoor de Randstad zich wat betreft dynamiek en ontwikkelingsmogelijkheden kan meten met andere grootstedelijke en metropolitane gebieden;

1.1.2 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten gemeenten, provincies en rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen, "Visie op Zuid-Holland, ontwikkelen met schaarse ruimte". Het uitgangspunt is "lokaal wat kan, provinciaal wat moet"; in de provinciale structuurvisie geeft de provincie aan wat zij als provinciaal belang beschouwt en hoe zij daarop wil gaan sturen. Deze structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Het accent ligt op sturing vooraf en sturing op kwaliteit. Rijnsburg is in de kwaliteitskaart van de structuurvisie overwegend aangeduid als stedelijk- en dorpsgebied. Binnen dit stedelijk netwerk vindt bundeling van stedelijke activiteiten

plaats en ligt de nadruk op differentiëren in typen woon-, werk- en voorzieningenmilieus. Het doel is te komen tot vitalisering van het stedelijke gebied. De ruimtelijke belangen zijn vastgelegd in de bijbehorende verordening.

1.1.3 Streekplan Zuid-Holland West

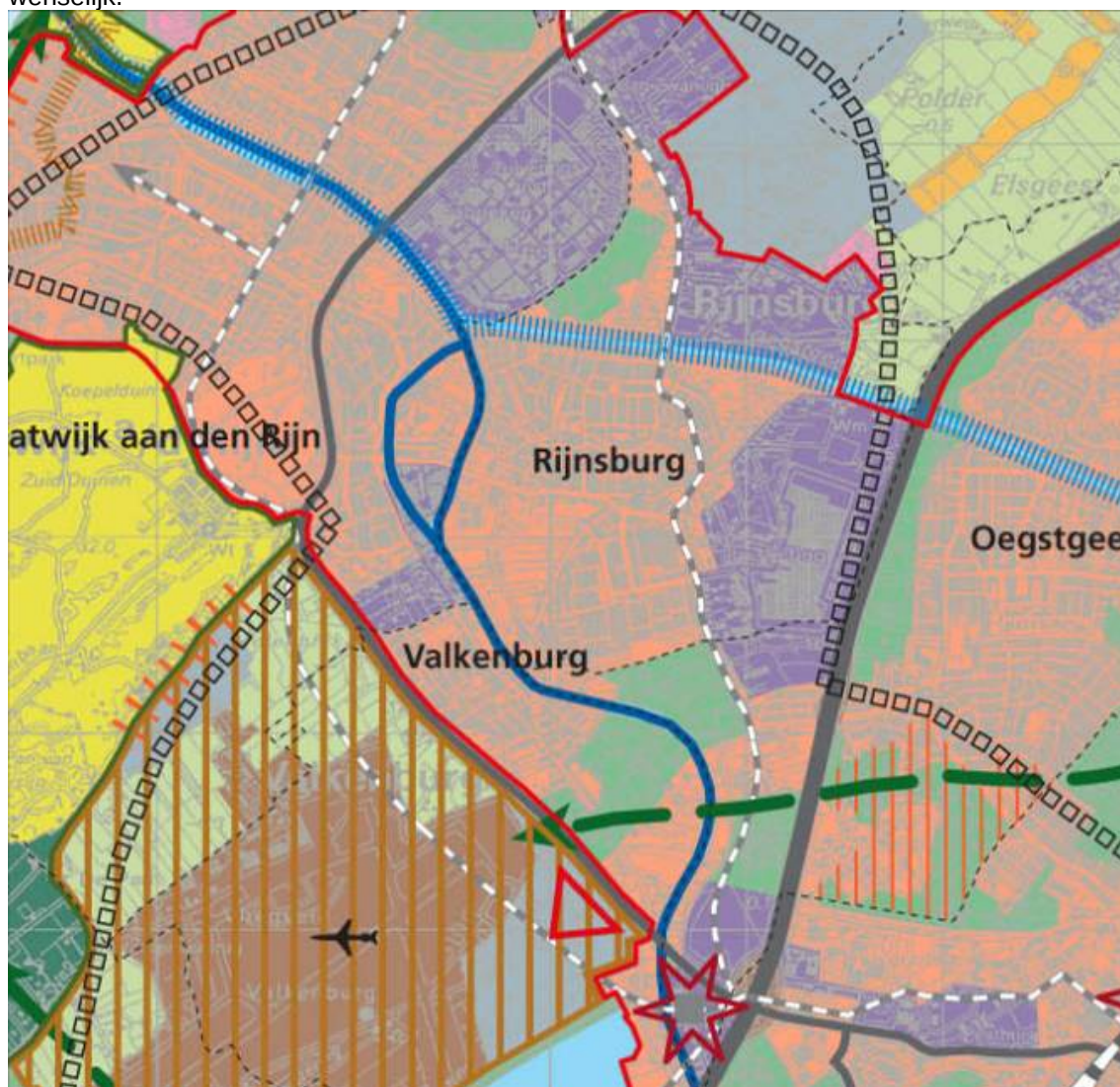
In het streekplan uit 2003 presenteert het provinciebestuur van Zuid-Holland een samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland West voor de periode tot 2015. De Provincie stuurt aan op een betere benutting van het bestaande wegennet en een optimale inpassing van nieuwe of vernieuwde wegen. De provincie wil het openbaar vervoer in de streek versterken onder andere door de aanleg van de RijnGouweLijn die Gouda, Alphen aan den Rijn, Leiden, Katwijk en Noordwijk verbindt. Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 24 juni 2009 ingestemd met het voorkeurstracé voor de RijnGouwelijn-West. De provincie neemt de inpassing van het tracé op zich.

Het plangebied heeft de volgende aanduidingen meegekregen:

"Stads- en dorpsgebied": aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, waarin ook gebiedsdelen voorkomen met (soms grootschalige) kantoorconcentraties, winkelveorzieningen, horeca en andere stedelijke voorzieningen. Onder "stads- en dorpsgebied" wordt ook verstaan: aaneengesloten gebieden met verspreide bebouwing. Rijsburg ligt binnen de stedelijke as Leiden-Katwijk, het sterk verstedelijkte gebied langs de Oude Rijn. Behoud van de kenmerkende structuur met het stedelijk weefsel, de vier omringende landschappen en de Oude Rijn als structuurbepalend element, geldt als uitgangspunt voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen. In het streekplangebied zal in de komende jaren door middel van vernieuwing dan wel herstructurering een substantieel aantal nieuwe woningen moeten komen. Daarbij stijgt vooral de vraag naar woningen in bestaand bebouwd gebied. Om voldoende ruimte voor wonen binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren, is stedelijke vernieuwing noodzakelijk. Naast kwantitatieve doelstellingen, vastgelegd in afspraken met het Rijk, zijn vier kwalitatieve doelen voor stedelijke vernieuwing geformuleerd. De eerste doelstelling is het behoud van voldoende woningen voor de aandachtsgroepen van het volkshuisvestingsbeleid. De tweede doelstelling zet in op meervoudig en intensief ruimtegebruik. Stedelijk ruimtebeslag wordt daardoor beperkt. Het Rijk gaat ervan uit dat in het landsdeel West binnen het bestaand stedelijk gebied ten minste 50 procent van de verstedelijkingsopgave tot 2015 - dat is meer dan alleen woningbouw - wordt gerealiseerd. In dit streekplan is bij het bepalen van de ligging van de rode contouren rekening gehouden met deze verstedelijkingsopgave. De derde doelstelling is het vergroten van de woonmilieudifferentiatie binnen de Zuidvleugel, de vierde richt zich op behoud en uitbouw van unieke milieus van de Zuidvleugel. Binnen de rode contouren wordt per saldo uitgegaan van behoud van functies, dit om te voorkomen dat al te gemakkelijk functies als bedrijfsterreinen uit het stedelijk gebied verdwijnen. Als dergelijke transformaties nodig zijn dan zal aangegeven moeten worden hoe deze functies lokaal of regionaal worden gecompenseerd. De verantwoordelijkheid voor het beleid binnen de rode contour ligt primair bij de gemeente.

"(Boezem)watergang te verbreden": (boezem)watergangen die ter vergroting van de (bemalings) capaciteit van het watersysteem substantieel verbreed (moeten) worden. Als onderdeel van het vergroten van de capaciteit van het watersysteem zal een aantal (boezem)watergangen moeten worden verbreed en zullen nieuwe waterverbindingen moeten worden aangelegd in samenhang met de aanleg van piekbergingen. Dit speelt vooral in het

gebied van Delfland. Ten aanzien van het waterbeheer in de stedelijke as Leiden - Katwijk moet rekening worden gehouden met uitbreiding van de gemaalcapaciteit in Katwijk. In het gebied van Rijnland geldt een mogelijke verbreding van het Oegstgeesterkanaal en het Uitwateringskanaal als één van de weinige mogelijkheden om vergroting van de bemalingscapaciteit van de boezem in de toekomst mogelijk te maken. Dit betekent dat de aanwezige ruimte langs het kanaal voor dit doel gereserveerd dient te worden. Verbreden van (boezem)watergangen moet ook voor de toekomst mogelijk blijven evenals het verhogen (= verbreden) van boezemkaden als gevolg van nieuwe normen. Hierop ruimtelijk anticiperen is wenselijk.



Afbeelding: uitsnede streekplan Zuid-Holland West

1.1.4 Provinciale nota "Regels voor ruimte"

De nota "Regels voor Ruimte" (2005) is een belangrijk instrument voor het provinciaal ruimtelijk beleid. In de nota zijn beleidsregels opgenomen die de provincie hanteert bij toetsing van ruimtelijke plannen. Gemeenten kunnen met deze nota ruimtelijke plannen tot een bepaald niveau uitwerken zodat bij toetsing aan het provinciaal- en rijksbeleid geen problemen meer worden ondervonden. Samen met het streekplan vormt de nota "Regels voor Ruimte" het belangrijkste provinciale toetsingskader voor gemeentelijke ruimtelijke plannen.

1.1.5 Brede structuurvisie 2007-2020, een zee aan mogelijkheden

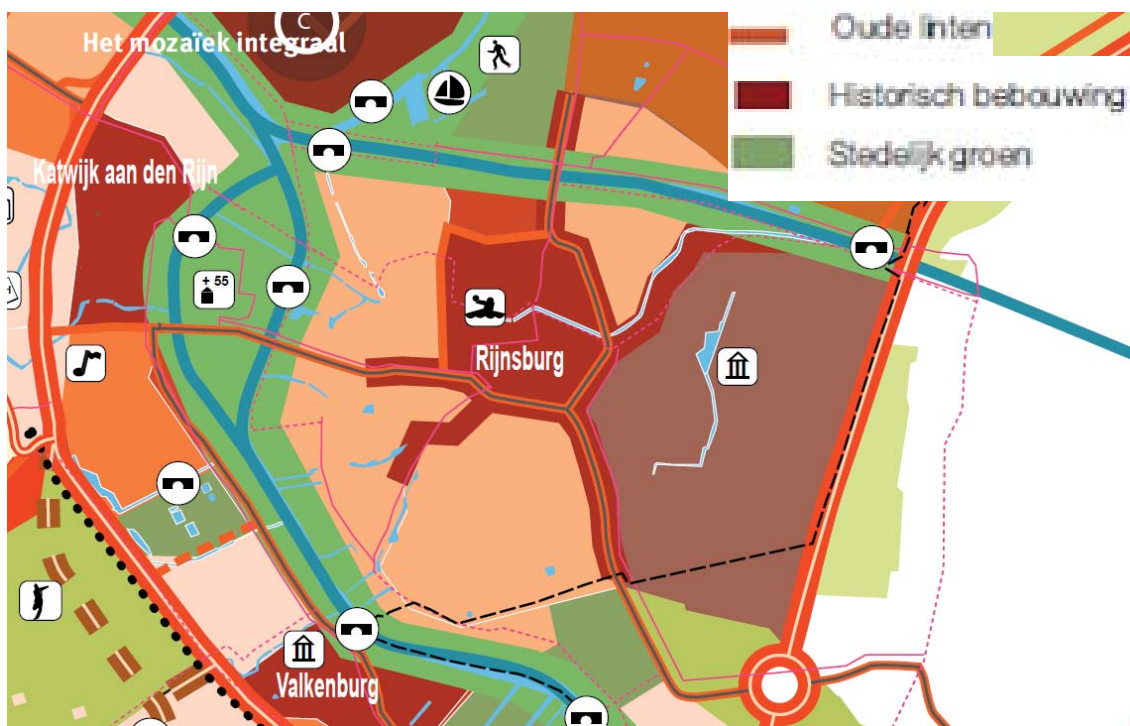
Op de afbeeldingen 'fietsroutes' en 'uitsnede brede structuurvisie 2007 – 2020' is te zien dat de wegen binnen het plangebied zijn aangeduid als oude linten en onderdeel vormen van het hoofdfietsnetwerk.

Het lokale wegennet kan worden verbeterd: de wegen worden verkeersveiliger ingericht en het langzaam verkeer krijgt meer de ruimte. De oude structuur van dorpslinten kan door herprofilering de toeristisch recreatieve attractiviteit van de oorspronkelijke kernen in waarde doen toenemen. Bevorderen van het gebruik van en het zicht op het vele water dat Katwijk bezit draagt daaraan nog eens extra bij. De verkeersdoelstellingen voor Katwijk voor de komende periode zijn de volgende:

1. Het creëren van een ringontsluiting met gebruikmaking van zowel bestaande routes zoals de N206 als het toevoegen van nieuwe verbindingsstukken.
2. Het vergroten van de capaciteit van de N206 aan de zuidzijde van Katwijk, bij voorkeur door verdubbeling van de N206 of – bij belemmering door een volledige reconstructie van de Knoop Leiden West – via een nog in het kader van Project Locatie Valkenburg (ISV) te onderzoeken route.
3. Het stimuleren van de aanleg van een directe hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen Katwijk en Leiden CS.
4. Het verbeteren van de (langzaam) verkeersverbindingen tussen de oorspronkelijke kernen van de gemeente.
5. Het voorzien in voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen.
6. Het hanteren van de Duurzaam Veilig status als inrichtingsprincipe.
7. Waar mogelijk eerst infrastructuur aanleggen, dan pas bouwen.



Afbeelding: fietsroutes, IVVP



Afbeelding: uitsnede brede structuurvisie 2007 – 2020

Bestemmingsplan "Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg"
gemeente Katwijk
vastgesteld

1.1.6 Strategische visie bouwlocaties, kaders voor bouwen

Aanleiding voor het opstellen van het onderhavig plan is gelegen in de beperkingen welke de bestaande verkeersstructuur en wegencapaciteit oplegt aan de ontwikkeling van nieuwbouwlocaties in de kern Rijnsburg. De visie kaders voor bouwen beschrijft deze samenhang:

Binnen Rijnsburg zijn naar aanleiding van de regionale ambities voor een groot aantal locaties bouwplannen in voorbereiding of zijn op korte of langere termijn bouwinitiatieven te verwachten. Het betreft zowel locaties binnen het bestaande dorpsgebied als uitbreidingslocaties. De locaties zijn zeer verschillend van omvang en vertonen een grote diversiteit ten aanzien van de kwantitatieve functionele en kwalitatieve ontwikkelingsmogelijkheden. De nota "Strategische Visie Bouwlocaties; kaders voor bouwen"(2004) geeft hiervan een integraal overzicht.

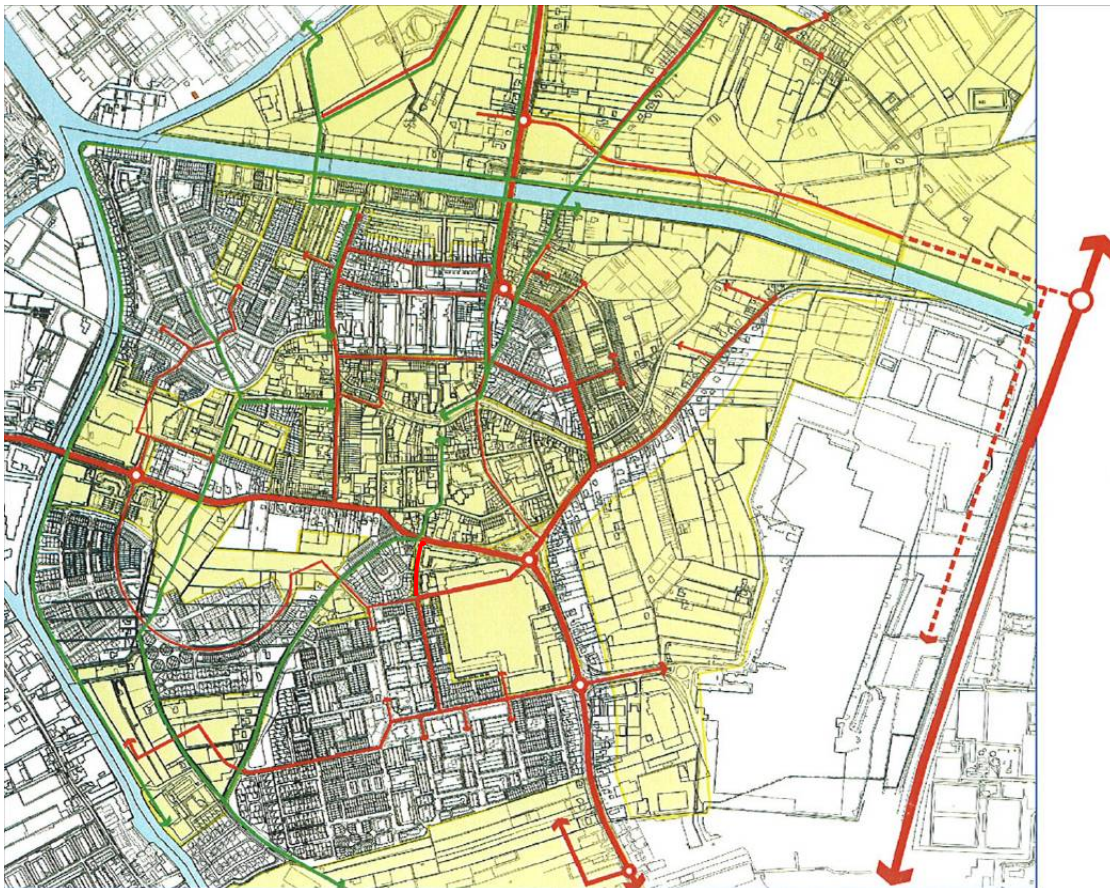


Afbeelding: uitsnede Structuursschets Rijnsburg

De beoogde toekomstige ruimtelijk- functionele structuur van Rijnsburg.

Ten zuiden van het Oegstgeesterkanaal zal in de toekomst met name versterking van de woonfunctie plaats vinden op plekken die momenteel al of in de toekomst beschikbaar komen voor herontwikkeling. Het betreft met name de Kleipetten- noord, -zuid en Frederiksoord-zuid met woonbebouwing en rond de veiling Flora Holland met aan de veiling gerelateerde bedrijvigheid. In het 'kerngebied centrum' zal een verdere concentratie van centrum functie plaats vinden. Uitgangspunt bij de (her)ontwikkeling van gebieden is het karakter van Rijnsburg

groener en waterrijker te maken. Dit met name door ontwikkelingen zoveel mogelijk te oriënteren op de omliggende rivier en de kanalen, zo mogelijk het water 'naar binnen te halen' en de aanwezigheid hiervan aan te wenden als onderlegger voor de toekomstige planvorming.



Afbeelding: Beoogde verkeersstructuur.

De beoogde belangrijkste verkeerskundige aanpassingen ten aanzien van de huidige structuur zijn:

- De nieuwe ontsluiting van Frederiksoord en de Oude Flora vanaf de rotonde kruispunt Oegstgeesterweg/Rijsburgerweg.
- Hiermee samenhangend het vervallen van de ontsluiting van het centrum via de Tramstraat/Kerkstraat voor autoverkeer;
- De ontsluiting van het gebied de Horn via doorsteken vanaf de Oegstgeesterweg en de Korte Voorhouterweg;
- Het herstel van de verbinding tussen de Korte Voorhouterweg en de Voorhouterweg voor langzaamverkeer middels een nieuwe brug;
- De ontsluiting van de Kleipetten-zuid via de Valkenburgerweg/Nassaulaan;
- De ontsluiting van Fredriksoord-zuid vanaf de Rijsburgerweg;

Verder wordt de mogelijkheid van een aansluiting op de A44 ter plaatse van de Vinkenwegzone open gehouden.

1.2 Conclusie

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat planrealisatie niet leidt tot strijdigheden met vigerend ruimtelijk beleid.

2 Mobiliteit

2.1 Kader

2.1.1 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is feitelijk het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en daarmee de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). De nota heeft een PKB procedure doorlopen overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

In de Nota Mobiliteit worden de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van beleid is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

2.1.2 Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist.

Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

2.1.3 Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

Het Regionale Verkeer en Vervoerplan (RVVP) "De regio's verbonden" (2002) kwam tot stand door een samenwerking van de Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek en was één van de onderdelen die de opmaat vormden voor de fusie van die twee tot Holland Rijnland. Het RVVP is gebaseerd op de volgende doelen van de regionale samenwerking binnen Holland Rijnland:

- *Bereikbaarheid*: Door te werken aan een kwalitatief hoogwaardig netwerk van infrastructuur voor openbaar vervoer, fiets, auto's en vrachtverkeer moet de bereikbaarheid van werk- en woongebieden verbeteren;
- *Ruimtelijke ordening*: Vervoerstromen moeten zoveel mogelijk worden gebundeld door ruimtelijke ontwikkelingen en vervoersnetwerken op elkaar aan te laten sluiten;
- *Leefbaarheid en veiligheid*: terugdringen van het aantal verkeersongevallen, reductie van de uitstoot van schadelijke gassen en aanpak van geluidsoverlast moeten een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de regio.

Het gebied van Holland Rijnland kenmerkt zich door een veelheid aan functies en gebiedstypen, uiteenlopend van bovenregionale stadscentra en kenniscentra tot landelijke gebieden en natuur. De hoofdinfrastructuur is vooral noord-zuid georiënteerd (A4 en A44, railverbinding Amsterdam – Den Haag), knelpunten zijn er met name in oost-west richting. Naast de niet-optimale structuur bestaat er een aantal specifieke capaciteitsknelpunten die vooral in de spits tot uiting komen. De druk van doorgaand verkeer op leefgebieden is hoog, en daarbij komt nog dat er voor de toekomst belangrijke planologische claims (wonen en werken) zijn op de verdere ontwikkeling van de regio.

Wat betreft openbaar vervoer geldt dat bepaalde woonconcentraties een NS-station missen, dat er geen hoogwaardige oost-west verbinding bestaat en dat het busnetwerk in het landelijk gebied te wensen overlaat. Het huidige openbaar vervoer kent onvoldoende samenhang en is weinig overzichtelijk en begrijpelijk: een kwaliteitsslag is nodig. De aansluiting op de netwerken van andere gebieden (Haaglanden en Amsterdam) is slecht (behalve per trein). Ook de doorstroming van de bus in de stedelijke gebieden kan beter, evenals de mogelijkheden voor overstappen (auto – openbaar vervoer, fiets – openbaar vervoer en van het ene openbaarvervoersysteem op het andere).

Voor de fiets geldt dat in het regionale netwerk een aantal cruciale schakels nog ontbreekt. Op sommige routes zijn vrijliggende fietsroutes gewenst. Op kruispunten met verkeerslichten zijn de wachttijden voor fietsers te verbeteren, zonder dat de doorstroming van het andere verkeer daaronder hoeft te lijden. De functie van de fiets in het woon-werkverkeer kan worden versterkt. Tenslotte is er een relatie met verkeersveiligheid: er bestaan in de regio nog gevaarlijke fietsroutes zoals drukke smalle wegen zonder fietsvoorzieningen.

Het RVVP beziet de problematiek in samenhang en komt met een integrale visie om de uitdagingen op het gebied van verkeer en vervoer aan te pakken. Een goed woon- en leefklimaat voor bewoners en een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen moeten zoveel mogelijk hand in hand gaan. Een optimaal verkeers- en vervoersysteem stimuleert economische activiteiten en de behoefte om te wonen, werken en recreëren. Maar daarbij wordt ook het milieu zo min mogelijk belast. Dat betekent onder meer dat de meest duurzame vervoerwijzen, zoals fiets en openbaar vervoer, extra worden gestimuleerd.

2.1.4 Uitvoeringsprogramma RVVP Holland Rijnland 2008-2015

Het uitvoeringsprogramma is de uitwerking van het beleid uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP 2003) in projecten en acties. De looptijd van het Uitvoeringsprogramma is 2008 tot 2010 inclusief een doorkijk naar 2015, met een nadruk op de eerste drie jaar. Het doel is een afgewogen regionaal maatregelenprogramma verkeer en vervoer waar alle betrokken partijen achter staan en dat betaalbaar is en realistisch.

2.1.5 Gemeentelijk beleid IVVP Katwijk

Er is behoefte aan een volwassen verkeerssysteem dat de ruimtelijke groei faciliteert en in goede banen leidt. Dat verkeersbeleid is vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk. In het IVVP wordt onder meer voorgesteld om een ringstructuur te realiseren. Deze ringstructuur maakt het mogelijk om zware, doorgaande verkeersstromen via de woongebieden te beperken. De A44 en de nog te realiseren RijnlandRoute en Noordelijke Randweg Rijnsburg vormen de hoofdring. Een tweede ring moet worden gevormd door de Meeuwenlaan, Karel Doormanlaan, Industrieweg, Rijnmond, Binnensluis, Hoorneslaan en de Verlengde Westerbaan. De hoofdring en de subring kunnen worden gezien als twee tandwielen die in elkaar grijpen. Beide zijn noodzakelijk om een robuuste, duurzame verkeersstructuur in Katwijk te kunnen realiseren.

Met een volledige ringstructuur neemt de hoeveelheid verkeer op de lokale wegen in Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg met 20 tot plaatselijk zelf 40% af. Hierdoor ontstaat er ruimte op het lokale wegennet. Dit biedt kansen om ook hier de doorstroming van het verkeer sterk te verbeteren. Ook zal de overlast door wegverkeerlawaaï en stank afnemen en verbetert de luchtkwaliteit. Wegen kunnen bovendien veiliger worden overgestoken. Sommige wegen kunnen anders worden ingericht, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Een belangrijke rol is ook weggelegd voor de RijnGouwelijs. De RijnGouwelijs vormt in de toekomst de ruggengraat voor het openbaar vervoer in de gemeente Katwijk en in de regio. De rechtstreekse verbinding met Leiden Centraal zorgt voor een goede aansluiting op het landelijke openbaar vervoersnet. Hierdoor ontstaat een uitgesproken kans om de aantrekkingskracht van de Katwijkse kust en van het centrum van Katwijk aan Zee te vergroten. De RijnGouwelijs is ook belangrijk voor de bereikbaarheid van de nieuwe woonwijk Nieuw Valkenburg, die hiermee een snelle verbinding krijgt met Katwijk en Leiden.

Voor fietsers bevat het IVVP een plan voor twee comfortabele fietssnelwegen en een uitgebreid en fijnmazig net van ondersteunende fietsroutes. Door de fietsverbindingen te verbeteren, hoopt de gemeente de samenhang tussen de verschillende kernen binnen de gemeente te verbeteren.

2.2 Onderzoek

Door verkeerskundig bureau Mobycon is het onderzoek 'Bouwen en verkeer Rijnsburg' (08-04-2009), verricht (zie separate bijlage). Hierbij is onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeerssituatie met betrekking tot de geplande bouwplannen. Hieruit blijkt dat realisatie van alle bouwplannen niet kan zonder gevolgen voor de verkeersafwikkeling op het Rijnsburgse wegennet. Zonder maatregelen zal op een groot deel van de gebiedsontsluitingswegen gedurende de avondspits sprake zijn van verkeersknelpunten met kans op (ernstige) congestievorming. Daarnaast zullen ook forse knelpunten ontstaan op de Kleipettenlaan, Floralaan en de ontsluiting van Oude Flora. Verkenning van mogelijke maatregelen ter oplossing van de knelpunten heeft een verkeerskundig maatregelenpakket opgeleverd dat technisch en planologisch haalbaar is binnen de planperiode. Dit pakket bestaat uit:

- upgraden van de rotondes Floralaan en Oegstgeesterweg – Rijnsburgerweg tot turborotonde.
- capaciteitsuitbreiding van de Rijnsburgerweg (tussen Floralaan en Oegstgeesterweg).
- herinrichting van de Brouwerstraat en Oegstgeesterweg (tussen Oranjelaan en Rijnsburgerweg) tot 30 km/uur straat.
- opheffen van de knip in de Oranjelaan die in het huidige bestemmingsplan van het plangebied Oude Flora is voorzien.

Hiermee kan worden bewerkstelligd dat de grootste problemen qua verkeersafwikkeling in het centrum van Rijnsburg opgelost worden. Consequentie van het maatregelenpakket is echter dat het verkeer uit het centrum wordt “weggedrukt” naar de randen van Rijnsburg naar de nog niet complete Rondwegstructuur i.c. de N206 en naar de randen van Rijnsburg.

2.2.1 Huidige situatie

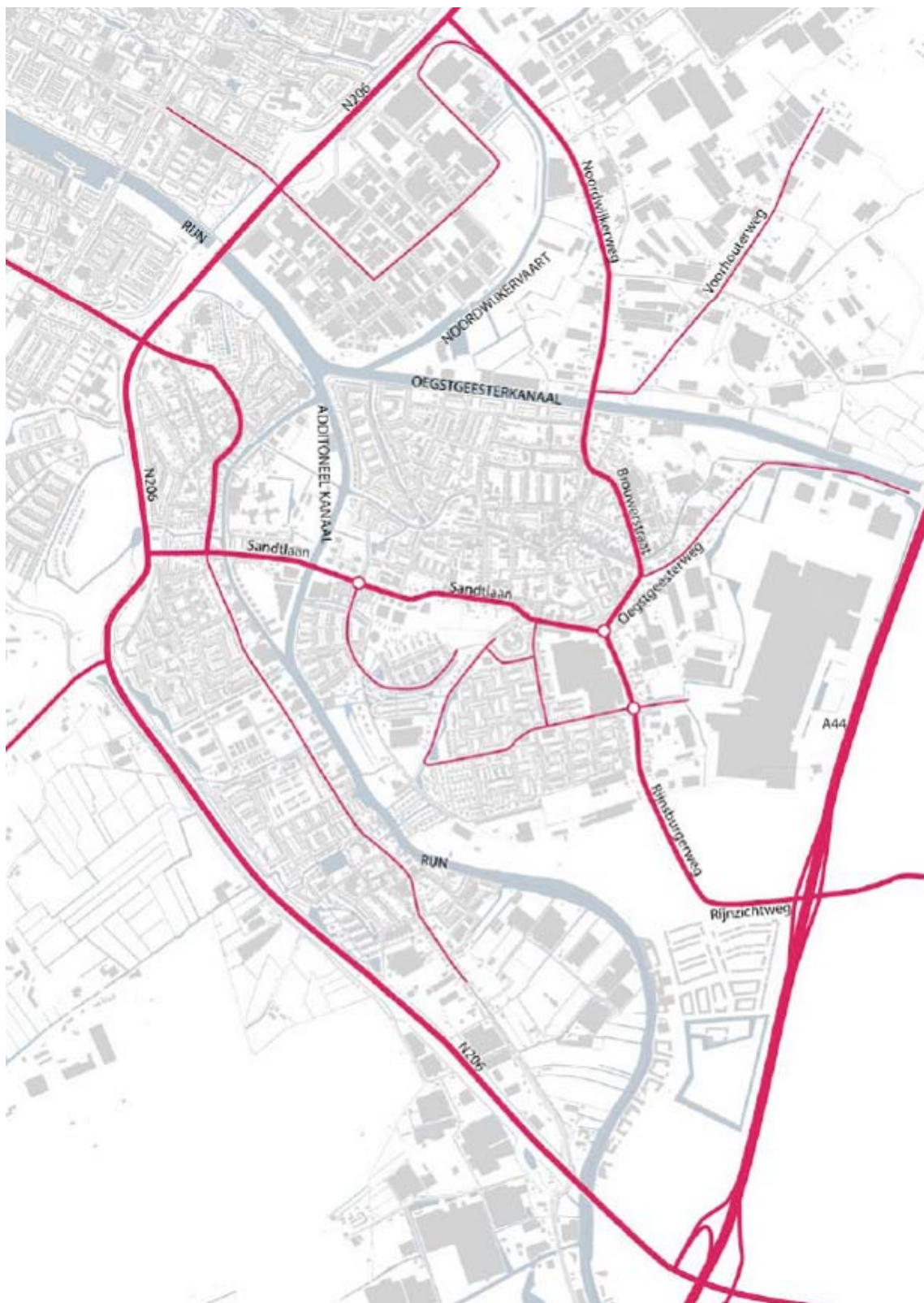
In het hiervoor genoemde rapport van Mobycon is de volgende beschrijving van de huidige situatie opgenomen: De ligging van Rijnsburg tussen Katwijk, Noordwijk, Oegstgeest en Leiden maakt dat de kern veel doorgaand verkeer te verdragen heeft, wat met name via de ontsluitingswegen rijdt: Sandtlaan, Oegstgeesterweg, Brouwerstraat, Noordwijkerweg, Rijnsburgerweg en Rijnzichtweg. Debet hieraan zijn de A44 en N206 waarvan doorstroming en aansluiting, met name in de spits, te wensen overlaat. Daarnaast zorgt FloraHolland, via de aansluiting op de rotonde Rijnsburgerweg/Laan van Verhof, voor het nodige verkeer op het wegennet waarbij met name het vrachtverkeer een zware wissel trekt op de verkeersleefbaarheid. De kortste ontsluitingsroute voor dit “Floraverkeer” is via de Rijnsburgerweg en Rijnzichtweg naar de A44. Idealiter maakt al het “Floraverkeer” gebruik van deze route, de praktijk is echter dat een deel ook via de Sandtlaan en de Brouwerstraat rijdt. Dit alles heeft zijn impact op het gebruik van het Rijnsburgse wegennet.

De gebiedsontsluitingswegen kunnen het verkeer gedurende de avondspits over het algemeen goed verwerken. Hoewel de hoeveelheid verkeer op alle wegen binnen de maximaal acceptabele intensiteiten blijft, zijn er twee wegvakken die opvallen vanwege een hogere belasting: de Noordwijkerweg en het gedeelte van de Rijnsburgerweg gelegen tussen de rotonde met de Oegstgeesterweg en de rotonde met de Floralaan. Op deze wegen rijdt in de avondspits veel verkeer, maar er is nog geen sprake van structurele congestievorming.

Op twee wegvakken is in de huidige situatie sprake van een hoge(re) verkeersdruk:

- Brouwerstraat en Noordwijkerweg;
- Sandtlaan, Oegstgeesterweg en Rijnsburgerweg;

De centrale ligging in de “Mercedesster” van ontsluitingswegen maakt dit wegvak tot een belangrijke spil in het wegennet. Een toename van de congestie op dit punt werkt door naar de afwikkeling van het verkeer op het overige wegennet.



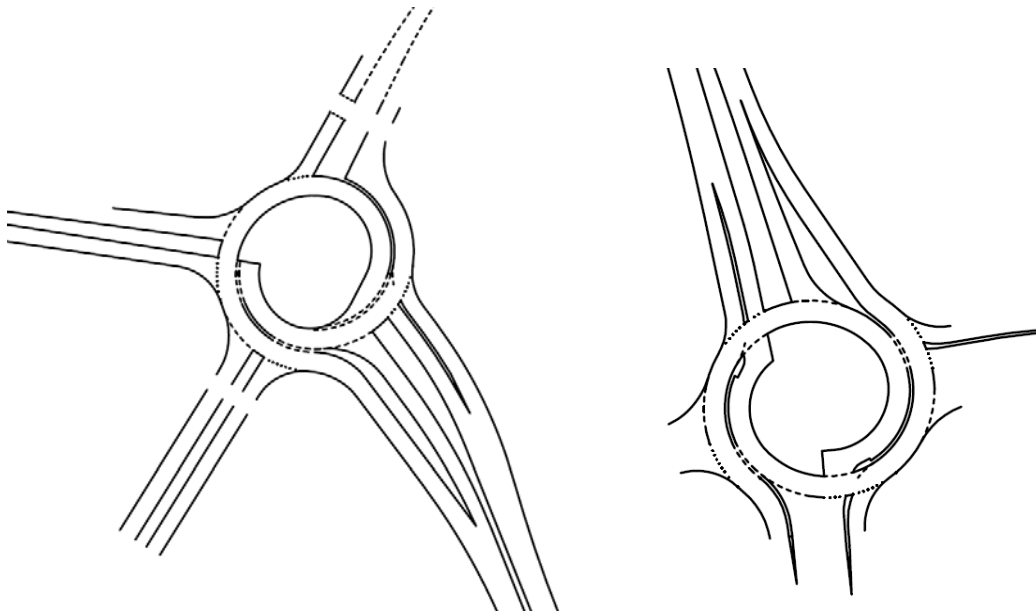
Afbeelding: bestaande wegenstructuur Rijsburg

Bestemmingsplan "Hoofdverkeersstructuur kern Rijsburg"
gemeente Katwijk
vastgesteld

2.2.2 Ontwikkelingslocaties

Bij uitvoering van de geplande nieuwbouwlocaties en zonder aanpassingen van het wegennet zal de verkeersdruk toenemen en als gevolg hiervan zal gedurende de avondspits op het merendeel van de wegen congestievorming ontstaan.

Om hiervoor gepaste maatregelen te treffen heeft de gemeenteraad besloten uitvoering te geven aan de plannen zoals beschreven in hoofdstuk 2.2. De herinrichting van de Oegstgeesterweg en/of Brouwerstraat tot 30 km/uur wegen streeft twee doelen na. Aan de ene kant moeten de maatregelen deze wegen minder aantrekkelijk voor het verkeer maken om als doorgaande route te gebruiken (en daarmee ook de hoeveelheid verkeer op de toeleidende wegen verminderen). Aan de andere kant biedt dit een oplossing voor het milieuknelpunt wat op de Brouwerstraat reeds in de huidige situatie aanwezig is als gevolg van het verkeer wat hier rijdt. De capaciteitsuitbreiding en upgrade van de bestaande rotondes beogen een verbeterde doorstroming op dit punt en de nieuwe aansluiting vanuit het plangebied Oude Flora op de splitsingsrotonde Oegstgeesterweg - Rijnsburgerweg.



Afbeelding: Links: conceptuele schets turborotonde Oegstgeesterweg - Rijnsburgerweg

Afbeelding: Rechts: conceptuele schets turborotonde Laan van Verhof - Rijnsburgerweg

Een verdere verbetering van de doorstroming op de Rijnzichtweg kan worden bewerkstelligd door deze in samenwerking met de gemeente Oegstgeest herin te richten.

2.3 Conclusie

Verdiepend onderzoek naar de verschillende gevolgen van diverse bouwplannen wijst uit dat ook na het treffen van verschillende maatregelen er sprake zal zijn van een hoge verkeersdruk op verschillende wegvlakken. Het is druk en het wordt in 2020 drukker. Het nemen van verkeersmaatregelen is onontbeerlijk wil de gemeente al haar nieuwbouwplannen realiseren. Uit verdiepend verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verkeerskundige maatregelen de verkeersoverlast op het wegennet in 2020 enigszins verlichten. De Rijnzichtweg blijft echter een aanhoudende zorg omdat deze aansluit op het hoofdwegennet, i.c. de A44. Katwijk en Oegstgeest werken samen aan verbeteringsmaatregelen voor de doorstroming. De komst van

een Noordelijke verbinding tussen de A44 en de N206 bij Rijnsburg zal dit conflict pas goed oplossen (Rondwegstructuur).

3 Water

3.1 Kader

De hoofddoelstellingen van het waterbeleid van de 21e eeuw zijn het waarborgen van het veiligheidsniveau voor overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Waar mogelijk wordt dit gecombineerd met de doelstellingen voor wat betreft de waterkwaliteit, het watertekort en de verdrogingsproblematiek. In het kader van het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid ten aanzien van beleidsplannen zijn voor water de volgende documenten van belang:

3.1.1 Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en is opgesteld voor de planperiode 2009 - 2015. Het Nationaal Waterplan wordt naar verwachting in december 2009 door de ministerraad vastgesteld. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

3.1.2 Waterwet

In de Waterwet (2009) zijn acht oude waterwetten samengebracht. De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de KRW te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen. De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

3.1.3 Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. In dit kader is het Hoogheemraadschap Rijnland in een vroeg stadium bij de planvorming betrokken.

De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

3.1.4 Kaderrichtlijn water

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn water van kracht geworden. De KRW geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater.

3.1.5 Waterbeheer 21e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

3.1.6 Keur 2009

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor het waterbeheer, inclusief de afvalwaterzuivering en de waterstaatkundige veiligheid in het plangebied. In de keur 2009 (22-12-09) van het Hoogheemraadschap van Rijnland staan regels ter bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (zoals stuwen en gemalen). Zo is in de keur geregeld welke handelingen en activiteiten in en nabij watergangen, waterkeringen en waterbergingsgebieden niet zijn toegestaan zonder vergunning. De keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen.

3.1.7 Beleidsregels 2009

Beleidsregels zijn regels met een wettelijke status die gerelateerd zijn aan algemene wettelijke bevoegdheden of aan concrete wetten en verordeningen waarvan de uitvoering aan de betreffende overheid is opgedragen.

In de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is aangegeven dat het vaststellen van een beleidsregel leidt tot de volgende consequenties:

- Een verlichte motiveringsplicht bij het verlenen van vergunningen.
- Geen bewijslast, omdat er sprake is van een vaste gedragslijn.
- Wettelijke plicht om volgens de beleidsregel te handelen.

In de beleidsregels 2009 van het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn regels opgenomen voor met betrekking tot alternatieve waterberging, beschermingszone, beschoeiingen, compensatie verhard oppervlak, dempingen, kabels en leidingen, kunstwerken, minimaal oppervlak open water, oppervlaktewateren / inrichting watersysteem, werkzaamheden in de bodem en drijvende woningen.

Er kunnen zich ook situaties voordoen waarin de effecten van werken of werkzaamheden in het watersysteem, onder bepaalde condities, zodanig gering zijn dat bij voorbaat vaststaat dat altijd vergunning zal worden verleend. In die situaties kan worden besloten in een algemene regel te beschrijven onder welke voorwaarden voor dergelijke werken en werkzaamheden geen vergunning meer wordt vereist. Om toch inzicht in de uitvoering van werken en werkzaamheden te kunnen hebben dient degene die van plan is een werk, als genoemd in de algemene regels, aan te leggen c.q. uit te voeren, dit minimaal 2 weken voordat met de uitvoering wordt begonnen te melden bij het hoogheemraadschap.

In de Beleidsregels 2009 van het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn algemene regels opgenomen over beschoeiingen, dam met duiker of brug, kabels en leidingen, meerpalen, natuurvriendelijke oevers, overkluizingen en peilbuizen en sonderingen.

3.1.8 Beheerplan 2010-2015

Voor de planperiode van 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering.

De hoofddoelen uit het beheerplan zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is het cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige dijkverbetering. Wat betreft voldoende water gaat het er om het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil het Hoogheemraadschap van Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met de klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en hevigere buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

3.1.9 Gemeentelijk waterplan ,droge voeten, schoon water

De gemeente Katwijk en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben gezamenlijk het Waterplan Katwijk opgesteld en vastgesteld (gemeente Katwijk heeft het op 18 december 2008 vastgesteld en het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft het op 23 december 2008 vastgesteld). Het Waterplan heeft als doel een visie en een uitvoeringsplan op te stellen voor de verbetering van het watersysteem en -beheer voor de periode tot 2017, met een doorkijk naar 2030. De gemeente en het hoogheemraadschap willen zo de samenwerking verbeteren door het beleid en de uitvoering daarvan af te stemmen en door gezamenlijk maatregelen te treffen.

3.1.10 Wet verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken

Per 1 januari 2008 is de Wet verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de wet krijgen gemeenten er een flink aantal taken bij. Daarmee wordt beter aangesloten op de huidige praktijk van stedelijk waterbeheer. De wijzigingen hebben betrekking op afvalwater, hemelwater en grondwater. Hiervoor krijgen gemeenten een zorgplicht. In het in 2010 vast te stellen nieuwe Gemeentelijke RioleringsPlan (GRP) wordt deze zorgplicht opgenomen.

3.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan betreft voor het merendeel het vastleggen van de bestaande situatie, welke vrijwel geheel bestaat uit verharding. De toename aan verharding is minimaal. In Bijlage 1 van deze toelichting is de vooroverlegreactie van het Hoogheemraadschap van Rijnland opgenomen. De gemaakte opmerkingen uit het vooroverleg zijn doorgevoerd in het bestemmingsplan.

3.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan

4 Archeologie en cultuurhistorie

4.1 Archeologie

4.1.1 Kader

Als gevolg van het Verdrag van Malta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2006 zijn beslag heeft gekregen in een wijziging van de Monumentenwet 1988, stellen Rijk en Provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Doelstelling van het Verdrag van Malta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Op 20 december 2007 heeft de gemeenteraad van Katwijk ingestemd met de Beleidsnota Archeologie voor de Gemeente Katwijk. In deze beleidsnota is het gemeentelijke beleid geformuleerd. Het ontwikkelen van eigen gemeentelijk beleid volgt op de uitvoering van het Verdrag van Malta (1992, vaststelling in Nederland in 2006) en de gewijzigde Monumentenwet 1988 (Wet op de Archeologische Monumentenzorg) die sinds 1 september 2007 van kracht is. Deze wet verplicht de gemeente om archeologische waarden binnen bestemmingsplannen, en bij bodemverstoringen in het kader van bouw-, aanleg en sloopactiviteiten, mee te wegen en indien archeologische waarden aanwezig zijn deze conform de Archeologische Monumentenzorg veilig te stellen. Met deze beleidsnota is ook de Gemeentelijke Archeologische Verwachting- en Beleidsadvieskaart vastgesteld. Deze kaart dient als basis en toetsingskaart voor het gemeentelijke archeologiebeleid. Daarnaast is in de beleidsnota opgenomen dat er standaardregels in gemeentelijke bestemmingsplannen moeten worden opgenomen ter waarborging van de bescherming en behoud van archeologische waarden binnen de Gemeente Katwijk.

Volgens de Gewijzigde Monumentenwet 1988 en de wet op de Archeologische Monumentenzorg is het verplicht om in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling aandacht te schenken aan mogelijk aanwezige archeologische waarden. Indien planontwikkelingen bodemverstoringen tot gevolg hebben en daarbij archeologische waarden in het geding kunnen komen is men tegenwoordig verplicht om archeologisch onderzoek te laten verrichten. De kosten voor eventueel verplicht archeologisch onderzoek komen ten laste van de initiatiefnemer voor de verstoringen.

Over het algemeen worden de archeologische verwachtingskaarten van het rijk en de provincie gebruikt om te kijken of er bij de ontwikkeling van een bepaald gebied archeologie te verwachten is. Deze kaarten zijn echter veelal niet precies genoeg en daarom heeft de

gemeente Katwijk opdracht gegeven voor de vervaardiging van een eigen meer gedetailleerdere archeologische verwachtingskaart. Gebleken is dat binnen de gemeente Katwijk namelijk een gemiddeld hoge archeologische verwachting bestaat. Om de omgang daarmee in goede banen te leiden is het nodig om over een beleidsinstrument zoals een eigen verwachtingskaart te beschikken. Deze kaart en de aanwezigheid van een eigen gemeentelijk archeologiebeleid maken bovendien dat de gemeente nu zeggenschap heeft over haar eigen bodemarchief. Ze heeft namelijk met dit beleid de garantie afgegeven dat in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling archeologische belangen worden meegewogen, dit is sinds kort een landelijk wettelijke plicht. De wijze waarop archeologische belangen worden getoetst is vastgelegd in een archeologisch protocol, zoals opgenomen in de beleidsnota, en in voorwaarden voor bestemmingsplannen en bouwvergunningen. Het gevolg is wel dat elke inwoner van de gemeente Katwijk in het vervolg met archeologisch onderzoek in aanraking kan komen. Toetsing op de aanwezigheid van archeologische waarden is immers een standaard onderdeel geworden van de vergunningsprocedures.

Indien ontwikkelaars of individuele inwoners van de gemeente Katwijk van plan zijn om een bouwvergunning aan te gaan vragen kunnen deze zelf vooraf al bekijken of ze daarbij rekening moeten houden met archeologische verwachtingen en een onderzoeksplicht. De hier volgende termen komen ook terug in het archeologisch protocol en de bestemmingsplanregels.

Archeologisch Waardevol Gebied

Archeologisch waardevolle gebieden zijn gebieden waarvan de archeologische waarde al bepaald is aan de hand van eerder gedaan archeologisch onderzoek, meestal zijn dit de archeologische monumenten waar de provincie zeggenschap over heeft. Daarnaast zijn de historische dorpskernen van Katwijk, Valkenburg en Rijnsburg archeologisch waardevol gebied. Voor bestemmingsplannen en bouwvergunningen bestaat voor de archeologisch waardevolle gebieden geen vrijstellingsnorm. Indien er sprake is van voorgenomen verstoringen van de bodem is het verplicht vooraf archeologisch onderzoek uit te laten voeren. Pas na overlegging van een rapport van archeologisch onderzoek aan het bevoegd gezag, over het algemeen de gemeente, kan een vergunning worden afgegeven.

Archeologisch Verwachtingsgebied

Archeologische verwachtingsgebieden zijn gebieden waarvan nog geen bepaling van archeologische waarden bestaat. Daar is dus nog niet eerder archeologisch onderzoek verricht. Wel kan op basis van de geologische geschiedenis van deze gebieden een voorspelling worden gedaan over de mate van verwachting op aanwezige archeologische sporen. Deze verwachting is uitgedrukt in lage-, middelmatige- en hoge archeologische verwachting. In het geval van een lage archeologische verwachting kan geen archeologisch onderzoek voorafgaande aan de afgifte van een vergunning worden verplicht. Ten aanzien van de gebieden met een middelmatige- tot hoge archeologische verwachting is dit echter wel het geval. Het soort archeologisch onderzoek kan per gebied verschillen. Deze verschillen hangen samen met de geologische eigenschappen van het gebied en de te verwachten aard van de archeologie. Net als voor gebieden met een lage archeologische verwachting, bestaat voor bodemverstorende activiteiten met een totaal gebiedsomvang kleiner dan 100 m² een vrijstelling. Archeologisch onderzoek is dan geen vereiste, dit ongeacht de mate van archeologische verwachting.

Juridische doorwerking

Indien er tijdens graafwerkzaamheden, ongeacht de locatie en de omvang, onverwachte archeologische resten worden aangetroffen blijft in alle gevallen nog altijd een wettelijke meldingsplicht voor archeologische vondsten bestaan. In het geval het bijzondere vondsten betreft kan de gemeentelijke archeoloog deze dan namelijk nog laten opgraven met behulp van een noodopgraving of bergen voordat ze worden afgevoerd met het stort.

Een verplichting op archeologisch onderzoek geldt voor alle bodemingrepen binnen gebieden die staan beschreven als 'archeologisch waardevol gebied'. Ook geldt de plicht op archeologisch onderzoek binnen alle gebieden met een middelmatige- tot hoge archeologische verwachting maar alleen indien de bodemingreep groter is dan 100 m² en dieper gaat dan 30 centimeter.

Er bestaat geen verplichting op archeologisch onderzoek in gebieden waarvoor een lage archeologische verwachting geldt. Indien er sprake is van een middelmatige- of hoge archeologische verwachting en de bodemingreep is kleiner dan 100 m² vervalt eveneens de plicht op archeologisch onderzoek. Indien aantoonbaar (!) is dat al eerder bodemverstoringen hebben plaatsgevonden die dieper reiken dan de bodemverstoringen die zijn voorgenomen dan is archeologisch onderzoek eveneens niet langer verplicht.

Hierbij moet wel worden opgelet dat ook het onderheien van bouwconstructies onder bodemverstoringen valt. In het geval van heiwerkzaamheden wordt de ondergrond tot op vele meters diepte verstoord en zal dus archeologisch onderzoek plaats moeten vinden indien die plicht bestaat. Ook bij het aanleggen van leidingen en kabels kan de bodem soms tot op grote diepte verstoord worden, ook daar moet rekening mee worden gehouden.

4.1.2 Onderzoek

Binnen het plangebied van bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg is geen sprake van archeologisch waardevolle gebieden. De gehele oude dorpskern van Rijnsburg is wel een gebied van Archeologische Waarde. De verkeerswegen binnen de Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg gaan echter exact om de historische kern heen. De verkeerswegen binnen de Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg bevinden zich in een Gebied met Middelhoge- tot Hoge Archeologische verwachting (WR-AV).

Het oude, nu begraven, landschap binnen de oostelijk helft van het bestemmingsplangebied kenmerkt zich als een strandwallenlandschap met strandwalresten en Oude Duinen afgedekt door kwelderafzettingen. Daar waar strandwalresten in de ondergrond aanwezig zijn bestaat een hoge archeologische verwachting op sporen vanaf de Nieuwe Steentijd (Neolithicum) tot in de Vroege Middeleeuwen. Direct ten noordoosten van het bestemmingsplangebied en de oude kern van Rijnsburg bevindt zich een archeologisch beschermd rijksmonument op de strandwal, het vroegmiddeleeuwse (Merovingisch) grafveld in De Horn. In het strandwallengebied ten Noorden van het Oegstgeesterkanaal is op diverse plekken bewoning uit de IJzertijd op de strandwalflanken aangetroffen. In de bovenliggende kwelderafzettingen kunnen bovendien archeologische vindplaatsen met een datering vanaf de IJzertijd voorkomen.

Het oude landschap binnen de westelijke helft van bestemmingsplangebied bestaat naast het strandwallenlandschap ook uit afzettingen van de Oude Rijn, de oeverwal, crevasses en de restgeul van de Oude Rijn. Ter plaatse van een aanwezige restgeul van de Oude Rijn bestaat

slechts een middelmatige verwachting op archeologie vanaf de Vroege Middeleeuwen. Voor de voormalige oeverwal en crevasses van de Oude Rijn bestaat een hoge verwachting op archeologie vanaf de IJzertijd. Naast het voorkomen van nederzettingen kan daar sprake zijn van houten kades en andere waterwerken uit de IJzertijd, de Romeinse Tijd of later.

4.1.3 Conclusie

Binnen het plangebied geldt een Middelhoge- tot Hoge Archeologische verwachting. Daarom zijn de gronden in het bestemmingsplan mede bestemd voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

4.2 Cultuurhistorie

4.2.1 Kader

Nota Belvedere

In de “Nota Belvedere; Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting” (1999) is door het rijk een visie gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan. Het behoud en de benutting van het cultureel erfgoed is van grote betekenis omdat het kwaliteit toevoegt aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. De voornaamste opgave is dan ook het vinden van een verantwoord evenwicht tussen de diverse ruimtelijke opgaven en de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten.

Cultuurplan 2005 - 2008 (2004)

De provincie Zuid-Holland heeft zichzelf de opgave gesteld om de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting te bewaken en ervoor te zorgen dat de provinciale identiteit bewaard blijft. Ze wil bevorderen dat gemeenten cultuur betrekken bij hun beleidsvorming en de vertaling daarvan in ruimtelijke plannen.

De ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van een gebied kunnen worden versterkt door de cultuur te betrekken bij de planologie. De inbreng vanuit architectuur, vormgeving, cultuurhistorie en kunsten kan ontwerpogaven verrijken. Het is van belang om vanaf het begin de culturele waarden in Zuid-Holland in de ruimtelijke plannen mee te nemen: boerderijlinten, stads- en dorpsgezichten, molens, verkavelingspatronen, archeologische monumenten, forten, zandwallen enzovoorts.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

Kortheidshalve wordt verwezen naar paragraaf 4.1.1 waarin de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland reeds beschreven wordt.

Beleidsnota Monumentenzorg 2006, gemeente Katwijk

In deze nota is aangegeven dat het accent binnen de gemeentelijke monumentenzorg behalve op objecten ook meer zal worden gericht op structuren, om zo “de gemeentelijke cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen”.

4.2.2 Onderzoek

Het plan Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg heeft betrekking op wat van oudsher al de uitvalswegen van Rijnsburg zijn. Met name langs de Oegstgeesterweg en de Sandtlaan staat interessante bebouwing, ontstaan tijdens de bloeiperiode van de bloembollenkwekerij (vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw). Het betreft hier kwekerswoningen met de schuren er aan vast. De Brouwersstraat en de Sandtlaan laten de kleine kwekerswoningen zien, in lange rijen met een rij schuren erachter. Langs de Oegstgeesterweg staan de grotere complexen, bestaande uit woning met losse bollenschuur. De oriëntatie op de weg van woning en schuur en de verkaveling met losstaande bebouwing bepalen hier een groot deel van de cultuurhistorische waarden.

4.2.3 Conclusie

De genoemde wegen zijn om twee redenen cultuurhistorisch interessant: ze zijn al vele honderden jaren in gebruik als uitvalsweg naar de omringende plaatsen en de bebouwing langs de weg laat een typerende economische ontwikkeling voor Rijnsburg zien, in de vorm van verschillende (bollen)kwekerswoningen met bijbehorende schuren.

5 Milieu

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Kader

Wet bodembescherming

Als sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van kracht. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Op 1 januari 2006 is de Wbb ingrijpend aangepast omdat het beleid met betrekking tot bodemsaneringen veranderde. De Wbb kent nu een viertal regelingen die alle vier een ander onderdeel van bodembescherming voor hun rekening nemen:

- Een regeling voor de bescherming van de bodem waarin ook staat dat degene die de bodem verontreinigt, zelf verantwoordelijk is voor het verwijderen van de vervuiling. De overheid kan dwingen tot sanering als de verontreiniging na 1987 is ontstaan.
- Een bijzondere regeling voor de aanpak van nieuwe bodemverontreiniging die is ontstaan als gevolg van een ongewoon voorval (calamiteit).
- Een regeling voor de verontreiniging die is ontstaan voor de Wbb in werking trad in 1987 (historische bodemverontreiniging). Ook in die gevallen geldt dat de vervuiler zelf de verontreiniging verwijdert. Als er geen vervuiler (meer) is, omdat het bedrijf niet meer bestaat en er geen rechtsopvolger is, zal de sanering door de overheid worden uitgevoerd.
- Een regeling voor de aanpak van verontreiniging in de waterbodem. Rijkswaterstaat heeft vooral met deze regeling te maken. De regeling geldt voor alle waterbodemverontreiniging, of de vervuiling nu voor of na 1987 is ontstaan.

Relatie Wbb en Wet ruimtelijke ordening (Wro)

Ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn slechts toelaatbaar als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Op 1 juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit (volledig) in werking getreden. Het doel van dit besluit is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren.

Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Het besluit heeft alleen betrekking op steenachtige bouwstoffen. Andere materialen worden in de praktijk ook toegepast als bouwstof maar vallen niet onder dit besluit. Voor grond en baggerspecie in oppervlaktewater en op landbodems gelden aparte regels die ook in het Besluit bodemkwaliteit zijn opgenomen; in tegenstelling tot bouwstoffen kunnen ze weer definitief deel gaan uitmaken van de bodem. Tot slot zijn in het Besluit bodemkwaliteit de kwaliteitsregels voor, ondermeer, bodemonderzoek, bodemsanering en laboratoriumanalyses die worden uitgevoerd door adviesbureaus, laboratoria en aannemers (bodemintermediairs) vastgelegd. Deze regels zijn bekend onder de naam Kwalibo (kwaliteitsborging in het bodembeheer). Kwalibo bevat ook maatregelen om de kwaliteit van ambtenaren die bodembeleid maken of uitvoeren en het toezicht en de handhaving te verbeteren.

Relatie Wbb en Woningwet (Ww)

Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wbb (2006) is ook artikel 52a van de Woningwet gewijzigd: Als er ontwikkelingen zijn voorzien die gericht zijn op het verblijf van mensen in een gebied en de bodem blijkt verontreinigd te zijn of er bestaat een redelijk vermoeden dat sprake is van een geval van ernstige verontreiniging, dan geldt een aanhoudingsplicht. De aanhouding duurt totdat het bevoegd gezag heeft ingestemd met het saneringsplan, dan wel dat het heeft vastgesteld dat er geen sprake is van ernstige bodemverontreiniging ten aanzien waarvan spoedige sanering noodzakelijk is. Er geldt alleen een bodemonderzoeksplicht voor bouwwerken waarvoor een reguliere bouwvergunning is vereist. Een bouwvergunning wordt niet eerder afgegeven dan nadat uit onderzoek is gebleken dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik.

5.2.2 Onderzoek

Er is geen onderzoek noodzakelijk. De verkeersbestemming ligt er al, het betreft geen gevoelige functie en inhoudelijk wijzigt er niets.

Uit het Bodeminformatiesysteem van de Gemeente Katwijk blijkt dat er in het plangebied enkele locaties met bodemverontreiniging aanwezig zijn, te weten:

- Oegstgeesterweg (ter hoogte van de Heerenburcht): verontreiniging met vluchtige organochloorverbindingen (VOC) in het grondwater
- Oegstgeesterweg vóór percelen 17-23: restverontreiniging olie
- Rijsburgerweg, vóór perceel 152: restverontreiniging olie

De verontreinigingen beperken het gebruik (verkeersdoeleinden) niet.

Wel moet bij de uitvoering van grondwerkzaamheden ter plaatse van de rotondes rekening worden gehouden met de aanwezigheid van (lichte) verontreinigingen in de bodem en het grondwater.

5.2.3 Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.3 Akoestische aspecten

5.3.1 Kader

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat indien in het bestemmingsplan reconstructie van een weg mogelijk wordt gemaakt in de omgeving van geluidsgevoelige objecten, de van belang zijnde geluidhinderaspecten moeten worden onderzocht. De verschillende uitvoeringsbesluiten van de Wet geluidhinder zijn geregeld in het Besluit geluidhinder.

5.3.2 Geluidbeleid

Op 18 augustus 2009 is de geluidnota door de gemeente Katwijk vastgesteld. In deze geluidsnota worden de kaders geleverd bij het oplossen van bestaande knelpunten en toekomstige besluiten over bestemmingsplannen, vergunningen en maatwerkvoorschriften voor bedrijven en ontheffingen hogere grenswaarden. In deze integrale geluidnota zijn de ambities en beleidsregels voor geluid op de hiervoor genoemde terreinen op elkaar afgestemd.

De bestaande geluidsknelpunten zijn opgenomen in de zogenoemde A-lijst. Op deze lijst zijn de woningen opgenomen met een hoge geluidsbelasting. Een gedeelte van deze A-lijst woningen zijn in dit plan gelegen langs de Brouwerstraat.

De gemeente Katwijk maakt deel uit van de agglomeratie Den Haag/Leiden en heeft op grond van het Besluit omgevingslawaaï de verplichting geluidbelastingkaarten en een actieplan geluid vast te stellen. Op 10 juli 2007 is door het college van burgemeester en wethouders de geluidbelastingkaart 2006 vastgesteld. Deze geluidbelastingkaart toont de belangrijkste geluidsknelpunten binnen de gemeente.

Op 16 december 2008 heeft het college van burgemeester en wethouders het Actieplan geluid 2008-2012 na inspraak vastgesteld. Het Actieplan geluid bevat een beschrijving van de maatregelen die zullen worden getroffen voor de beperking van de geluidbelasting.

Eén van de punten in het actieplan is dat de Brouwerstraat en de Oegstgeesterweg zodanig worden ingericht dat deze wegen minder aantrekkelijk worden voor het doorgaande (vracht-) verkeer. Daarnaast is in het actieplan aangegeven dat op enkele wegvakken geluidsreducerend asfalt is aangebracht. Onderzocht wordt wat daarvan de gevolgen zijn voor beheer en financiën. De resultaten van dit onderzoek zullen worden meegenomen bij toekomstige afwegingen over toepassing van geluidsreducerend asfalt op gemeentelijke wegen.

5.3.3 Onderzoek

In het als separate bijlage opgenomen rapport “Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg”, d.d. 11 december 2009 zijn verkeerskundige maatregelen meegenomen die van invloed zijn op de verkeersdoorstroming. Het betreft het verlagen van de wettelijke rijsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur op de Oegstgeesterweg (tussen de Rijnsburgerweg en de Oranjelaan) en op de Brouwerstraat (tussen de Oegstgeesterweg en de Koestraat) en een capaciteitsvergroting op de Rijnsburgerweg (tussen de Oegstgeesterweg en de Floralaan). In het onderstaande gedeelte zijn in het kort de conclusies van het onderzoek beschreven.

Uitsluitend de wijzigingen aan de Rijnsburgerweg en de Laan van Verhof leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake ter plaatse van 6 bestaande woningen (Rijnsburgerweg 101, 102, 104, 116, 118 en

122) en een mogelijke nieuwe school ten noorden van de Laan van Verhof (bestemmingsplan Kamphuizerpolder).

Op grond van de Nota geluid is het toepassen van geluidsreducerend asfalt en/of het toepassen van maatregelen in het overdrachtsgebied vooralsnog niet realistisch respectievelijk niet wenselijk.

De ontwikkelingen op het gebied van de geluidsreducerende wegdekken gaan snel. Dit betekent dat op het moment van uitvoering van de reconstructie (2013) alsnog wordt nagegaan of de toepassing van geluidsreducerende wegdekken haalbaar is, ook op weggedeeltes waar in meer of mindere mate sprake is van wringend verkeer (contact band-wegdek). Omdat op dit moment niet kan worden uitgegaan van de toepassing van een geluidsreducerend asfalt is in het onderzoek en de vast te stellen hogere waarde uitgegaan van een normale asfalt verharding (dicht asfalt beton).

Omdat geen maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied mogelijk zijn is het noodzakelijk onderzoek uit te voeren naar de geluidwering van de gevels. Voor zover de geluidwering niet voldoende is om aan de vereiste binnenwaarde te voldoen dient de gemeente financiële middelen ter beschikking te stellen ter verbetering van deze geluidwering.

Het onderzoek naar de geluidwering van de gevels van de 6 bestaande woningen waarvoor hogere waarden noodzakelijk zijn en de financiële consequenties is afgerond. De bevindingen van dat onderzoek zijn opgenomen in de rapportage "Akoestisch onderzoek naar de geluidwering bij 6 woningen te Rijnsburg gemeente Katwijk", d.d. 9 december 2009.

5.3.4 Conclusie

Voor 6 bestaande woningen en de mogelijke nieuwe school in het plan Kamphuizerpolder dienen in het kader van de reconstructie van de Rijnsburgerweg en/of de Laan van Verhof hogere grenswaarden te worden vastgesteld.

Het onderzoek naar de geluidwering van deze woningen wijst uit dat aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de gestelde binnenwaarde. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden heeft gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Kader

De kern van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer) is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL per 1 augustus 2009 zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ van 40 µg/m³ aangepast. Het tijdstip waarop aan de normen voor PM₁₀ moet worden voldaan wordt uitgesteld

tot 11 juni 2011. Het tijdstip waarop aan de normen voor NO₂ moet worden voldaan wordt voor Nederland 1 januari 2015. Deze data komen overeen met de uiterste data van de richtlijn.

5.4.2 Onderzoek

In het kader van de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan is het “Luchtkwaliteitonderzoek Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg”, d.d. 11 december 2009 uitgevoerd. In het onderstaande gedeelte worden in het kort de bevindingen van het onderzoek beschreven.

De luchtkwaliteit is bepaald op 13 punten langs de (hoofd)infrastructuur in de kern Rijnsburg, op 2 punten in de gemeente Oegstgeest (Rijnsburgerweg (zuid) en Rijnzichtweg) en op 7 punten langs de Rijksweg A44 aan de rand van Rijnsburg. In dit onderzoek is rekening gehouden met de gefaseerde bouw van de woningen in de kern. Daarnaast zijn verkeerskundige maatregelen meegenomen die de doorstroming van het verkeer bevorderen. De luchtkwaliteit is onderzocht in de jaren 2009 tot en met 2015 en 2020.

De maximale jaargemiddelde concentratie PM₁₀ bedraagt op grond van de berekeningsresultaten maximaal 21 µg/m³ in de beoordelingsjaren 2011, 2012 en 2013. De berekende concentratie is ruim lager dan de grenswaarde 40 µg/m³.

De grenswaarde voor het aantal overschrijdingdagen van de 24-uurgemiddelde concentratie bedraagt 35. Het maximaal aantal berekende overschrijdingdagen bedraagt 15 en is derhalve ruim lager dan de grenswaarde.

Voor NO₂ is een maximale jaargemiddelde concentratie berekend in het jaar 2010 van 38 µg/m³. In het jaar 2015, het jaar waarop deze grenswaarde moet zijn bereikt, is een maximale concentratie berekend van 33 µg/m³. Ook in dit geval wordt de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden.

5.4.3 Conclusie

De woningbouwontwikkelingen in samenhang met de voorgestelde verkeerskundige maatregelen leiden er niet toe dat de grenswaarden worden overschreden, ook niet van de in Oegstgeest gelegen Rijnzichtweg.

5.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

5.5.1 Kader

Bij een besluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient te worden onderzocht in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van risicovolle activiteit in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden. Dit kan zowel inrichtingen als transporten betreffen. In de onderhavige situatie alleen sprake zijn van het laatste.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor bestaande situaties wordt het niveau van 10^{-5} per jaar als grenswaarde gehanteerd, 10^{-6} per jaar geldt als richtwaarde. Voor nieuwe situaties geldt een grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Een richtwaarde is daarbij niet van toepassing.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in de circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” (Stc. 147, 2004). Deze circulaire kan worden beschouwd als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen. Voorzien wordt dat de wetgeving binnen enkele jaren van kracht kan zijn.

5.5.2 Conclusie

Het bestemmingsplan brengt geen significante wijzigingen in het bestaande beperkte transport van gevaarlijke stoffen. In het kader van het bestemmingsplan speelt het aspect veiligheid derhalve geen rol.

5.6 Duurzaamheid

Het bestemmingsplan is gericht op de herinrichting van een aantal wegen teneinde de verkeersafwikkeling na realisatie van nieuwbouwprojecten te verbeteren. Daarbij blijven ook in de nieuwe situatie vrij liggende fietspaden gehandhaafd. Ruimte voor vrij liggende banen van openbaar vervoer is niet aanwezig.

Aan het duurzaamheidsprofiel en het Regionale Beleidskader Duurzame Stedenbouw zal verder invulling worden gegeven bij de realisering van de maatregelen.

1 Uitvoerbaarheid

1.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een ontwerpbestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld. Alle voor de herindeling benodigde gronden binnen het onderhavige plan zijn in eigendom van de gemeente of komen in eigendom van de gemeente. Er is geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

Financiële dekking

De kosten van de voorgestelde maatregelen (Hoofdstuk 2.3) zijn voorlopig geraamd op € 850.000,= (excl. btw). Uit het onderzoek blijkt dat bij ongewijzigde situatie (de bouwplannen buiten beschouwing latend en dus alleen als gevolg van autonome groei bestaande situatie) het upgraden van het wegvak Rijnsburgerweg tussen de Laan van Verhof en Oegstgeesterweg sowieso noodzakelijk is. De kosten hiervan zijn geraamd op €2 mln.(excl. btw). De voorzieningen kunnen grotendeels geschreven worden op het conto van de autonome groei sec. De maatregelen worden gefinancierd uit de algemene middelen van de gemeente Katwijk en zijn meegenomen als opgave bij de (meerjaren-)begroting van 2010-2014;

Er zal worden bezien of een deel van de kosten ten laste kan worden gebracht van de reservering t.b.v. uitwerking IVVP en de grondexploitaties en -voor zover van aan de toepassing- in te brengen in de contractonderhandelingen met de private zelfontwikkellende initiatiefnemers van bouwplannen. Ook die zijn immers uitdrukkelijk gebaat bij en afhankelijk van genoemde maatregelen. Ook zal worden bezien welke werkzaamheden in de betreffende wegvakken zijn voorzien in het meerjaren onderhoudsprogramma. Bij een goede afstemming van de te treffen maatregelen kunnen de in begroting reeds opgenomen middelen worden aangewend (werk met werk maken).

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

1.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Planproces

De te treffen maatregelen zullen leiden tot een verbetering van de verkeersafwikkeling in de kern Rijnsburg die de leefbaarheid van het gebied ten goede zal komen. Hierdoor is het maatschappelijk draagvlak naar verwachting groot.

1.3 Handhavingaspecten

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke aanlegvergunning en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een ontheffing.

Er zijn twee vormen handhaving te onderscheiden: preventieve en repressieve handhaving.

Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatige gebiedscontroles. Vervolgens worden in het kader van preventieve handhaving duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels opgesteld en aandacht besteed aan communicatie en voorlichting.

Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang.

Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijk actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primaire doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels. In het onderhavige plan is de gemeente zelf uitvoerder van de plannen. Zoals aangegeven is de gemeente gebonden aan haar eigen bestemmingsregels.

2 Inspraak en overleg

2.1 Inspraak

In samenhang met het vervallen van de wettelijke verplichting tot het voeren van de inspraakprocedure, is gekozen om geen inspraakprocedure te voeren voor het voorliggende bestemmingsplan.

2.2 Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Er zijn reacties ontvangen van de volgende instanties:

- Provincie Zuid-Holland, directie Ruimte en Mobiliteit
- VROM-Inspectie, regio Zuid-West
- FloraHolland
- Liander NV
- N.V. Nederlandse Gasunie
- Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed, Directie West
- Hoogheemraadschap van Rijnland

De ontvangen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in een nota van overleg welke als bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

2.3 Vervolgprocedure

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening is de kennisgeving, als bedoeld in artikel 3:12 van de Awb, ook in de Staatscourant geplaatst en via elektronische weg beschikbaar gesteld. Tevens is de kennisgeving toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg' met bijbehorende stukken heeft vanaf 29 januari 2010 tot en met 11 maart 2010 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gebracht zienswijzen naar voren te brengen.

Op de volgende onderwerpen zijn door verschillende personen en lichamen zienswijzen naar voren gebracht:

1. Ontwerpbestemmingsplan niet digitaal raadpleegbaar

2. Financieel nadeel als gevolg van de herinrichting
3. Verslechtering verkeerssituatie Oegstgeesterweg en Brouwersstraat
4. Ontbreken beslissing ten aanzien van i/c verhouding Rijnzichtweg
5. Verkeersveiligheid
6. Geluidsbelasting
7. Luchtkwaliteit
8. Duurzame verbetering omgevingskwaliteit.
9. Niet-betrekken van het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk
10. Invulling van 1.3.1 lid 2c Besluit ruimtelijke ordening
11. Mobycon-rapport

De ingebrachte zienswijzen hebben niet geleid tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. Een samenvatting van de zienswijzen met de formele beantwoording zijn opgenomen in de bij dit bestemmingsplan behorende separate bijlage “Nota van beantwoording zienswijzen, Ontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg”.

Ambtshalve wijzigingen

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

Toelichting:

Deel B Paragraaf 2.4.2 Regels:

Algemene ontheffingsregels - Verwijderd: ‘een geringe... bouwhoogte of’;

Algemene wijzigingsregels - Verwijderd: ‘Bijvoorbeeld een... of bouwgrens’;

Deel C Paragraaf 3.2 Onderzoek:

- Verwijderd: ‘Het is...te voeren’;

Regels:

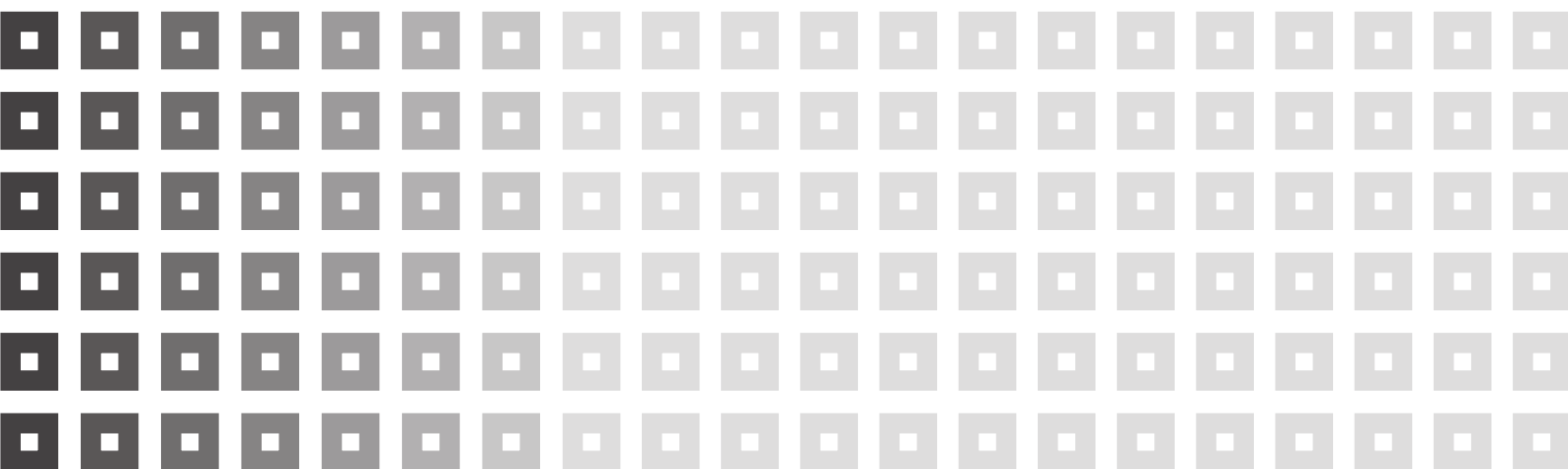
- Artikel 4.7, lid b: “Waarde-Archeologisch Verwachtingsgebied” is gewijzigd naar “Waarde - Archeologie”;

- Verwijderd: artikel 7, lid b.

Verbeelding:

- De dubbelbestemming Waarde - Archeologisch Verwachtingsgebied is voor het gehele plangebied opgenomen.

Tevens is een aantal ondergeschikte tekstuele aanpassingen gedaan welke verder inhoudelijk niet van invloed zijn op het bestemmingsplan.



Bijlage 1

Nota van Overleg

Nota van Overleg

Toelichting op de nota van overleg

Op 16-10-2009 is het voorontwerpbestemmingsplan “Hoofdverkeerstructuur kern Rijnsburg” gepubliceerd. Het plan is zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) op 16-10-2009 toegezonden aan de overleginstanties met het verzoek om uiterlijk 27-11-2009 te reageren. Gedurende deze termijn hebben 7 overleginstanties gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan.

In deze nota van overleg geeft het college van burgemeester en wethouders formeel antwoord op de ontvangen reacties op het voorontwerpbestemmingsplan. De overlegreacties worden kort samengevat en beantwoord. Tevens wordt aangegeven of er naar aanleiding van de reactie veranderingen zijn doorgevoerd in het bestemmingsplan.

Op enkele punten zijn overlegreacties daadwerkelijk aanleiding geweest om wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren. Voorts maakt een aantal ambtelijke reacties ook enkele wijzigingen in het bestemmingsplan noodzakelijk.

Met de beantwoording van de overlegreacties en de verwerking van de ambtelijke reacties wordt de fase van het voorontwerpbestemmingsplan afgesloten. De veranderingen die uit de overleg- en ambtelijke reacties dienen te worden doorgevoerd, worden opgesomd in een lijst van wijzigingen.

Overzicht van de overlegreacties

	Datum	Naam	Adres
<i>Reacties vooroverleg</i>			
1	26-11-09	Provincie Zuid-Holland, directie Ruimte en Mobiliteit	Postbus 90602
2	26-11-09	VROM-Inspectie, regio Zuid-West	Postbus 29036, Rotterdam
3	27-11-09	FloraHolland, de heer C. Meijeraan	Postbus 10, Rijnsburg
4	26-11-09	Liander NV	Postbus 50, Duiven
5	24-12-09	Hoogheemraadschap van Rijnland	Postbus 156, Leiden
6	20-10-09	N.V. Nederlandse Gasunie	Postbus 444, Waddinxveen
7	12-11-09	Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed, Directie West	Postbus 8002 Utrecht

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg tevens naar de Gemeente Oegstgeest en Dunea Duin&Water verzonden. Van deze instanties is geen reactie ontvangen. Aangenomen wordt dan ook dat deze instanties geen op- of aanmerkingen hebben

met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan. De ontvangen overlegreacties zijn hierna afzonderlijk samengevat en beantwoord.

Beantwoording

1	26-11-09	Provincie Zuid-Holland, directie Ruimte en Mobiliteit	Postbus 90602
---	----------	---	---------------

Korte samenvatting overlegreactie:

1.

De Provincie Zuid-Holland merkt op dat het plan wat betreft het aspect water niet overeenkomt met het interim beleid zoals is opgenomen in de streekplannen en de nota regels voor ruimte, en verzoekt om in de waterparagraaf verslag te doen van het vooroverleg met het waterschap en hierbij aan te geven hoe dat advies is verwerkt in het plan.

2.

De provincie Zuid Holland doet de suggestie om samen met het waterschap te bezien of ter plaatse van de oversteek gang over de Vliet ter hoogte van het Moleneind de functieaanduiding brug te gebruiken zoals ook is gedaan bij het Oegstgeesterkanaal en de Oude Rijn.

Commentaar:

1.

Een verslag van het gevoerde overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland is inmiddels opgenomen in bijlage 1 van de toelichting.

2.

De suggestie over het aanpassen van de verbeelding met de functieaanduiding brug is in het plan overgenomen.

Conclusie:

De toelichting en de verbeelding zijn op dit punt aangepast.

2	26-11-09	VROM-Inspectie, regio Zuid-West	Postbus 29036, Rotterdam
---	----------	---------------------------------	--------------------------

Korte samenvatting overlegreactie:

De VROM-Inspectie merkt op dat het nationale belang “borging van milieukwaliteit en externe veiligheid” zoals beschreven in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid, aanleiding geeft tot het maken van de volgende opmerkingen.

1.

In verband met de reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder wordt er vanuit gegaan dat geluidsreducerend asfalt en of het toepassen van maatregelen niet realistisch en wenselijk is. De VROM-Inspectie vraagt zich af dit in het hogere waardebesluit nader wordt gemotiveerd.

2.

Uit de toelichting wordt niet duidelijk of de geluidsbelasting op de gevels van woningen voldoet aan de maximale grenswaarde. Het is dus onmogelijk om vast te stellen wat de akoestische kwaliteit is in de leefomgeving. De VROM-Inspectie verzoekt op dit punt meer informatie op te nemen in de tekst van de toelichting.

Commentaar:

1.

Zoals is opgenomen in het gemeentelijk geluidbeleid zal het hogere waardebesluit nader worden gemotiveerd. Hierbij wordt meer informatie gegeven met betrekking tot het toepassen van geluidsreducerend asfalt en het nemen van maatregelen.

2.

De maximale grenswaarde (in casu de maximale toename van 5 dB voor reconstructies) is niet overschreden.

Conclusie:

De toelichting is op dit punt aangepast.

3	27-11-09	FloraHolland, de heer C. Meijeraan	Postbus 10, Rijnsburg
---	----------	------------------------------------	-----------------------

Korte samenvatting overlegreactie:

1.

FloraHolland geeft onder meer aan dat het onderzoek nog niet voldoende informatie geeft over het tracé tussen FloraHolland en de A44. Door het oplossen van knelpunten in het centrum van Rijnsburg verschuift een deel van de problematiek zich naar dit tracé. De I/C-verhoudingen worden kritisch, en alleen het aanpassen van de parkeersituatie in de wijk Buitenlust (langs de Rijnzichtweg) is wat FloraHolland betreft onvoldoende om deze problemen op te lossen.

2.

Verder geeft FloraHolland aan dat de nieuwe woonwijken Frederiksoord Zuid en Nieuw Rhijngeest worden ontsloten op de Rijnsburgerweg. De wijze waarop deze ontsluitingen worden vormgegeven is onduidelijk, evenals de gevolgen voor de verkeersdoorstroming.

Commentaar:

1.

Uit de onderzoeken van Mobycon³ en Goudappel Coffeng⁴ blijkt onder meer dat de verkeerssituatie op de Rijnsburgerweg tussen de rotonde Laan van Verhof en de Splitsingsrotonde als volgt kan worden gekwalificeerd:

- Huidige situatie: aandachtspunt (I/C-verhouding 81%)
- 2020 autonome groei: kritisch knelpunt (99%)

³ Bouwen en verkeer Rijnsburg, Eindrapport (Mobycon, 8 april 2009).

⁴ Bouwen en verkeer Rijnsburg, Resultaten modelberekeningen (Goudappel Coffeng, 2 april 2009)

- 2020 inclusief woningbouw: kritisch knelpunt (108%)
- 2020 inclusief woningbouw en maatregelen: geen probleem (<80%)

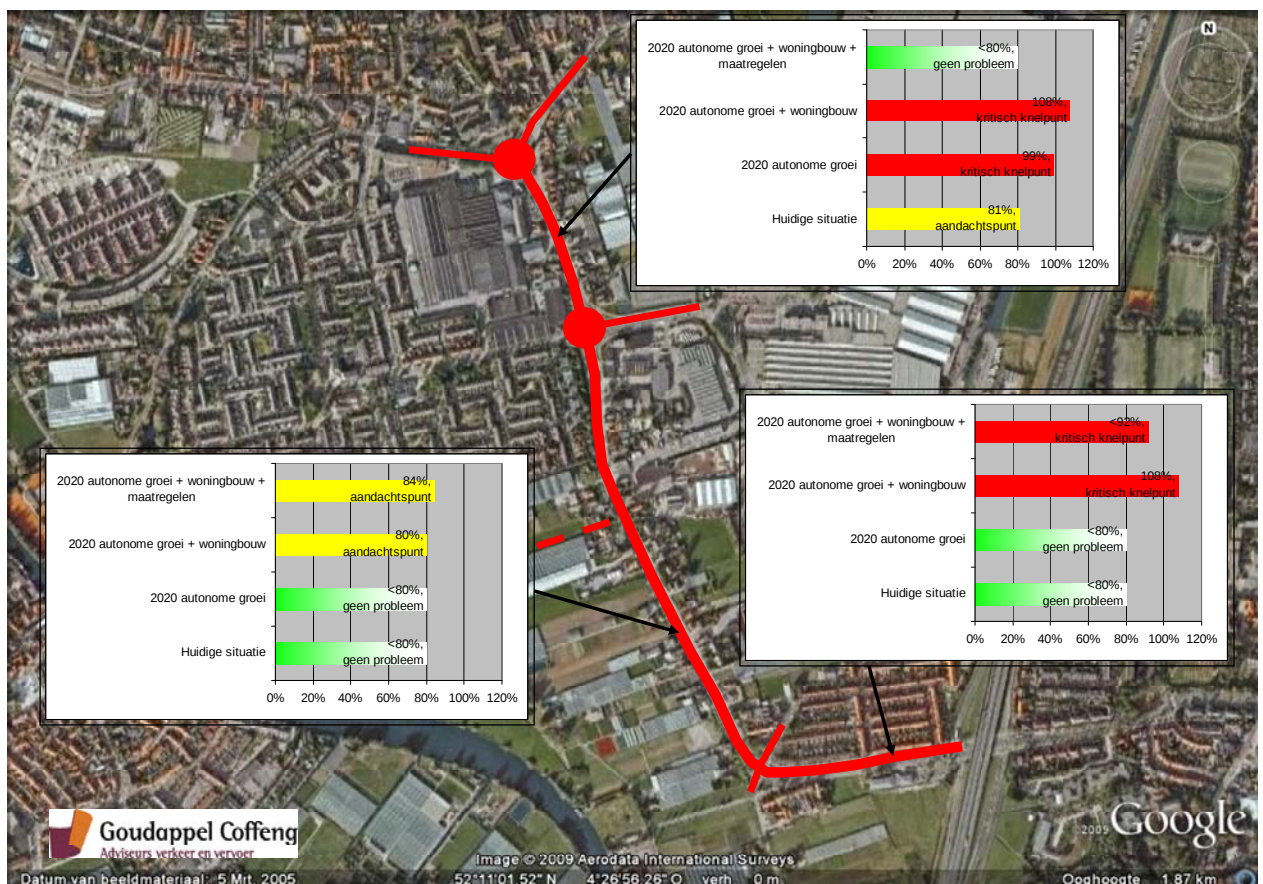
Voor het gedeelte tussen de rotonde Laan van Verhof en de Rijnzichtweg geldt:

- Huidige situatie: geen probleem (<80%)
- 2020 autonome groei: geen probleem (<80%)
- 2020 inclusief woningbouw: aandachtspunt (80%)
- 2020 inclusief woningbouw en maatregelen: aandachtspunt (84%)

Voor de Rijnzichtweg tussen de Rijsburgerweg en de aansluiting A44 geldt:

- Huidige situatie: geen probleem (<80%)
- 2020 autonome groei: geen probleem (<80%)
- 2020 inclusief woningbouw: kritisch knelpunt (108%)
- 2020 inclusief woningbouw en maatregelen: kritisch knelpunt (92%)

De onderstaande afbeelding beeldt dit grafisch uit.



Op grond van deze cijfers kan worden gesteld dat:

- Op het gedeelte van de Rijnsburgerweg ten noorden van de rotonde Laan van Verhof de problemen met de verkeersafwikkeling geheel verdwijnen (108% → <80%) als gevolg van de maatregelen. De verkeerssituatie komt hierdoor op een acceptabel niveau;
- Op het gedeelte van de Rijnsburgerweg ten zuiden van de rotonde Laan van Verhof de verkeersafwikkeling licht verslechtert (80% → 84%) als gevolg van de maatregelen. De verkeerssituatie wordt hierdoor een aandachtspunt;
- Op de Rijnzichtweg de verkeersafwikkeling sterk verbetert (108% → 92%) als gevolg van de maatregelen. De verkeerssituatie blijft hier kritisch.

Het grootste probleem zit hem dus op de Rijnzichtweg. Hier lijkt de verkeerssituatie ook na het treffen van de maatregelen in Rijnsburg kritisch. Dat is de reden waarom de gemeente Katwijk en Oegstgeest op dit moment gezamenlijk een plan van aanpak ontwikkelen om de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid op dit traject verder te verbeteren. Het anders inrichten van de weg vormt de kern van dit plan van aanpak.

De IC-verhouding op dit wegvak zal na herinrichting aanzienlijk verbeteren. Hoeveel is niet exact aan te geven, omdat hier in de literatuur geen richtlijnen voor worden gegeven, maar een capaciteitsvergroting van ten minste 5% moet zeker haalbaar zijn.

2.

In de notitie *Werkgroep onderzoek verkeersaspecten bestemmingsplannen, Notitie verkeersmodel en scenario's* van Goudappel Coffeng (20 november 2008, kenmerk KWK040/Nhn), welke als bijlage 1 in het rapport van Mobycon is opgenomen, wordt over de aansluiting van Frederiksoord Zuid op de Rijnsburgerweg het volgende opgemerkt:⁵

“Omdat er nog geen keuze is gemaakt voor de vormgeving van de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Rijnsburgerweg, wordt aan dit nieuwe kruispunt in het verkeersmodel geen kruispunttype toegekend. Dit betekent dat dit kruispunt geen capaciteitsbeperking heeft en dus ook niet zal zorgen voor wijzigingen in de routekeuze”.

Omdat het een nog te realiseren aansluiting betreft, zijn er goede mogelijkheden om aansluitingen te ontwerpen die de doorstroming van het verkeer op de Rijnsburgerweg nagenoeg niet hinderen. Dit is een uitgangspunt voor de ontwerpopgave van deze kruispunten. Hierdoor zullen de effecten van de kruispunten op de I/C-verhouding van dit wegvak zeer beperkt blijven.

Conclusie:

Het plan behoeft geen aanpassingen.

4	26-11-09	Liander NV	Postbus 50, Duiven
---	----------	------------	--------------------

Korte samenvatting overlegreactie:

Naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan heeft Liander NV per e-mail een advies ingediend.

⁵ Voetnoot 13 in de betreffende notitie.

Liander NV merkt op dat de in het bestemmingsplan genoemde wegen ook een belangrijk route vormen voor gas- en elektriciteitsnetten en vraagt aandacht voor het vrijhouden van voldoende tracéruimte voor het vervangen en/of uitbreiden van de distributienetten bij het definitieve inrichtingsplan. Daarnaast zullen kabels en leidingen, welke als gevolg van reconstructies bijvoorbeeld onder asfalt komen te liggen, verlegd moeten worden.

Commentaar:

Het genoemde is een uitvoeringsaspect wat buiten het kader van dit bestemmingplan valt. Er is nog niet duidelijk hoe de reconstructie precies zal worden vormgegeven. Bij de uitwerking van het wegontwerp zal zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden met de belangen van Liander NV.

Conclusie:

Het plan behoeft geen aanpassing.

5	24-12-09	Hoogheemraadschap van Rijnland	Postbus 156, Leiden
---	----------	--------------------------------	---------------------

Korte samenvatting overlegreactie:

Het Hoogheemraadschap geeft een voorlopig wateradvies. Wanneer de genoemde opmerkingen in het plan worden verwerkt zal een positief wateradvies worden gegeven.

1.

Het Hoogheemraadschap verzoekt in het hoofdstuk water van de toelichting een samenvatting van het beleid van het Hoogheemraadschap op te nemen. Hierin moeten de “Keur en Beleidsregels” en het “Waterbeheerplan van Rijnland” worden beschreven.

2.

Het Hoogheemraadschap verzoekt het volgende toe te voegen op de verbeelding:

- De dubbelbestemming ‘brug’ in de Brouwerstraat ter hoogte van de Rijnsburgervliet.
- De dubbelbestemming ‘W’ voor een tweetal duikers in de Oegstgeesterweg, in het verlengde van de Klaverveldlaan.

Commentaar:

1.

Het genoemde beleid is in de toelichting opgenomen onder hoofdstuk 3.1.

2.

- De brug is op de verbeelding niet opgenomen als dubbelbestemming maar met een functieaanduiding zoals ook is gedaan voor de overige bruggen op de verbeelding. Dit is volgens de standaarden uit het SVBP 2008.
- De duikers zijn op de verbeelding niet opgenomen als dubbelbestemming water maar als functieaanduiding ‘specifieke vorm van water - duiker’ Dit is volgens de standaarden uit het SVBP 2008.

Conclusie:

Het plan is aangepast op de genoemde punten.

6	20-10-09	N.V. Nederlandse Gasunie	Postbus 444, Waddinxveen
---	----------	--------------------------	--------------------------

Korte samenvatting zienswijze:

Het plan is getoetst op basis van het AMvB Buisleidingen dat naar verwachting medio 2010 in werking zal treden. Het plangebied valt buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtstbijzijnde leiding. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Commentaar:

-

Conclusie:

Het plan heeft geen aanpassingen

7	12-11-09	Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed, Directie West	Postbus 8002 Utrecht
---	----------	--	----------------------

Korte samenvatting overlegreactie:

Geen aanleiding tot het maken van op- en of aanmerkingen

Commentaar:

-

Conclusie:

Het plan heeft geen aanpassingen

Bijlage 2

Overlegreacties



provincie **HOLLAND**
ZUID

Burgemeester en Wethouders van Katwijk

Directie Ruimte en Mobiliteit

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
H.L. de Lange
T 070 - 441 74 65
F 070 - 441 78 13
hl.de.lange@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum **26 NOV. 2009**

Ons kenmerk
PZH-2009-143160534
Uw kenmerk
2009-023021
Bijlagen
-

Onderwerp

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro, voorontwerpbestemmingsplan "Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg"

Geacht college,

Ik heb kennis genomen van het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan. Het plan geeft aanleiding tot de volgende reactie.

Het provinciale beoordelingskader is per 1 juli 2008 vormgegeven in interim-beleid, bestaande uit de streekplannen en de nota Regels voor Ruimte. Het plan is op een aspect niet conform dit beleid.

Water

Verzocht wordt om in de waterparagraaf verslag te doen van het gevoerd overleg met de waterbeheerder en aan te geven hoe dat advies is verwerkt in het plan.

De Brouwerstraat kruist de boezemwatergang De Vliet ter hoogte van het Moleneind. Op de plankaart heeft De Vliet de bestemming Verkeer. Ik geef u in overweging om in overleg met de waterbeheerder te bezien of ook hier de functieaanduiding 'brug' van toepassing kan zijn zoals dat ook is gebeurd bij het Oegstgeesterkanaal en de Oude Rijn.

Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bussen 18,
22, 65 stoppen dichtbij
het provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeer ruimte voor
auto's is beperkt.

Hoogachtend,

de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit,
voor deze,

mr. C. Verwijs

hoofd bureau Ontwikkeling en Realisatie

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

VERZONDEN 26 NOV. 2009

PZH-2009-143160534 dd. 26-11-2009



VROM-Inspectie
Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

> Retouradres Postbus 29036 3001 GA Rotterdam

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Katwijk
t.a.v. L. le Clercq
Postbus 589
2220 AN Katwijk

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regioafdeling Zuid-West
Groothandelsgebouw
Weena 723
Postbus 29036
3001 GA Rotterdam
www.vrom.nl

Contactpersoon
mw. T. Veenbaas
T 010-224 44 95
F 010-224 44 99

Datum 24 november 2009
Betreft Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening bestemmingsplan
"Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg"

Kenmerk
20090066728/24102-TV
E-ZW

Geacht college,

Op 19 oktober 2009 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies richting gemeenten.

Het bovengenoemde plan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerking, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB. Het nummer achter het nationaal belang verwijst naar het nummer in de RNRB.

Nationaal belang 09: Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid (VROM-Inspectie)

Geluid - Wegverkeerslawaai

In het onderdeel 'akoestische aspecten' wordt aangegeven dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Onmiddellijk hierop volgt dat het toepassen van geluidsreducerend asfalt en/of het toepassen van maatregelen niet realistisch en wenselijk is. Ik ga er vanuit dat dit in het hogere waarde besluit nader wordt gemotiveerd. Over het algemeen is het toepassen van geluidsreducerend asfalt een zeer effectieve maatregel.

Verder wordt uit de toelichting bij het bestemmingsplan niet duidelijk of de geluidsbelasting op de gevels van woningen voldoet aan de maximale grenswaarde. Het is dus onmogelijk om vast te stellen wat de akoestische

kwaliteit is in de leefomgeving. Ik verzoek u op dit punt meer informatie op te nemen in de tekst.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de contactpersoon die in het briefhoofd is vermeld.

Ik vertrouw erop dat u de opmerkingen op een adequate wijze zult verwerken in het bestemmingsplan.

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur,

b/a CEACGrootschelde

dr. J. Blenkers

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regioafdeling Zuid-West

Datum
24 november 2009

Kenmerk
20090066728/24102-TV
E-ZW



FloraHolland
Rijnsburg

KATWIJK

Ingekomen d.d.: 27 NOV. 2009

Laan van Verhof 3
Postbus 10 2230 AA Rijnsburg
T +31 (0)71 409 44 44
F +31 (0)71 409 45 33
I www.floraholland.com

Gemeente Katwijk Nummer: 2009-23021

T.a.v. ir. M.A. van den Berg X Fysiek

Postbus 589

2220 AN Katwijk

Datum 25 november 2009
Onderwerp bestemmingsplan hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg
Referentie Rbvest/47
Afdeling Vestigingsmanagement, coenmeijeraan@floraholland.nl
Behandeld door Coen Meijeraan, tel.nr. 071 409 3515

Geacht heer Van den Berg,

In uw brief van 13 oktober jl. verzoekt u ons een reactie te geven op het voorontwerp bestemmingsplan 'Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg'. FloraHolland stelt het zeer op prijs dat wij reeds in deze fase mee mogen denken. Onderstaand vindt u onze reactie.

FloraHolland Rijnsburg is van mening dat de gemeente Katwijk serieus naar de verkeerssituatie heeft gekeken. De relatie tussen de woningbouwopgave en de bereikbaarheidsproblematiek is veel duidelijker gelegd. Het onderzoek heeft aangetoond dat de gemeenten meerdere verkeerskundige maatregelen moeten nemen. FloraHolland staat achter de aangekondigde maatregelen. We zijn echter van mening dat het onderzoek nog niet voldoende informatie geeft over het tracé tussen FloraHolland Rijnsburg en de A44. Hoewel een belangrijk deel van dit tracé binnen de gemeentegrenzen van Oegstgeest ligt, heeft de gemeente Katwijk hier toch een belangrijke verantwoordelijkheid. Door het oplossen van knelpunten in het centrum van Rijnsburg verschuift een deel van de problematiek zich immers naar bovengenoemd tracé.

Op dit tracé worden twee nieuwe woonwijken ontsloten: Frederiksoord Zuid en Nieuw Rhijngeest. De wijze waarop de ontsluitingen vormgegeven worden en de gevolgen daarvan op de doorstroming zijn ons, ondanks een recent overleg met de wethouders van Oegstgeest en Katwijk, niet duidelijk.

De onduidelijkheid over het tracé Laan van Verhof - A44 wringt des te meer aangezien uit het verkeerskundige onderzoek blijkt dat de voorgenomen maatregelen tot gevolg hebben dat juist op dit tracé de i/c verhouding zal toenemen. De i/c verhouding komt op een niveau die "kritiek te noemen is". Het lijkt onwaarschijnlijk dat enkel de aanpassing van de parkeerplaatsen van de wijk Buitenlust voldoende effect zullen hebben om deze kritieke situatie op te lossen.

Aalsmeer Naaldwijk Rijnsburg Venlo Bleiswijk Eelde

Coöperatieve Bloemenveiling
FloraHolland U.A.
KvK Amsterdam 34284016

FloraHolland zou graag zien dat er meer helderheid komt over de ontsluitingen van bovengenoemde woonwijken en de effecten op de doorstroming, voordat het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Een enkele vermelding dat dit tracé formeel buiten het plangebied valt, zal niet het gewenste vertrouwen geven. We verzoeken u dan ook in het verlengde van dit bestemmingsplan te willen denken en samen met de gemeente Oegstgeest ons de gewenste duidelijkheid te geven.

Met vriendelijke groet,
FloraHolland



Coen Meijeraan,
Senior beleidsmedewerker



Hoogheemraadschap van

Rijnland

uw kenmerk: 2009-023021
uw brief van: 13 oktober 2009
ons kenmerk: 09.43911
bijlagen: 2 tekeningen
inlichtingen: A. den Heijer / D. Bakker
doorkiesnummer: 071 - 3063 461 / 452
onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan
Hoofdverkeersstructuur kern
Rijnsburg

KATWIJK

24 DEC. 2009

2009-23021

X

Gemeente Katwijk
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
t.a.v. mevrouw L. le Clerq
Postbus 589
2220 AN Katwijk

Leiden, 23 DEC. 2009

Geachte mevrouw Le Clerq,

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening ontvingen wij het voorontwerpbestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg, versie definitief d.d. 09-10-2009, met het verzoek aan ons om hierop te reageren.

Wij geven een voorlopig wateradvies aangezien wij op dit plan onderstaande opmerkingen hebben. Deze opmerkingen moeten conform het beleid van Rijnland worden meegenomen bij de uitwerking van het plan. Indien deze opmerkingen worden verwerkt in het plan kunnen wij voor dit plan een positief wateradvies geven.

In het plan wordt het beleid van het hoogheemraadschap van Rijnland niet beschreven. Wij verzoeken u een beknopte samenvatting van ons beleid op te nemen in hoofdstuk 3 van uw plan. De Keur en Beleidsregels 2009 van Rijnland zijn te vinden op onze de website: http://www.rijnland.net/beleid/beleidsregels_en. Deze "Keur en Beleidsregels" maken het mogelijk dat het hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor: waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden), watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten) en andere waterstaatswerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen). De keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Keurvergunning. In de Beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

Voor de planperiode 2010-2015 zal het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. 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 én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te

Archimedesweg 1
postadres:
postbus 156
2300 AD Leiden
telefoon (071) 3 063 063
telefax (071) 5 123 916

internet: www.rijnland.net

e-mail: post@rijnland.net



Hoogheemraadschap van

Rijnland

- 2 -

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. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Op de verbeelding zien we graag het volgende toegevoegd worden:

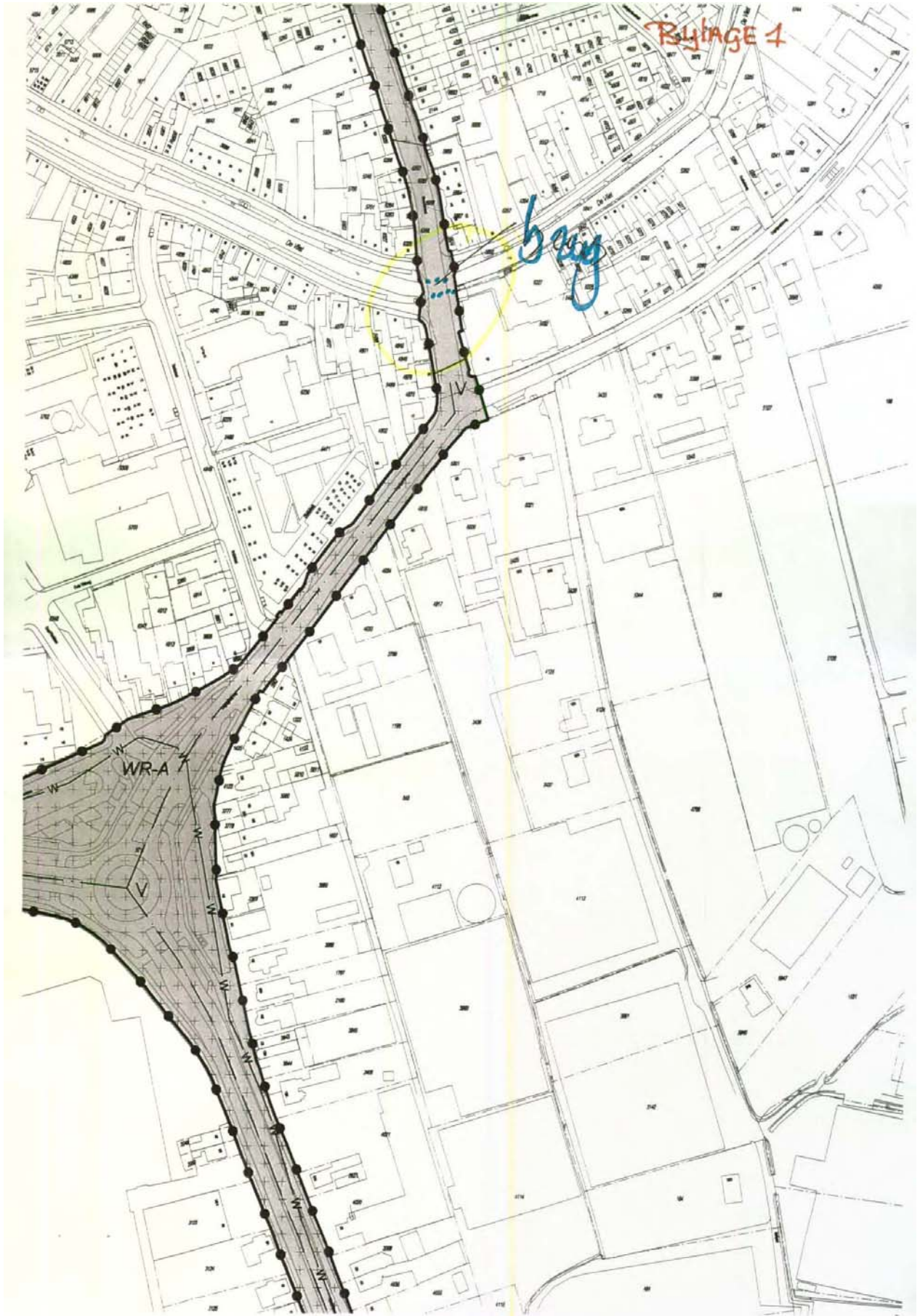
- In de Brouwerstraat ligt een brug in de Rijnsburgervliet (dubbelbestemming Br.) Zie bijlage 1.
- In de Oegstgeesterweg, in het verlengde van de Klaverveldlaan, liggen een tweetal duikers die een belangrijke functie hebben voor de afvoer van oppervlaktewater van de westkant naar het gebied van veiling Flora (dubbelbestemming W). Zie bijlage 2.

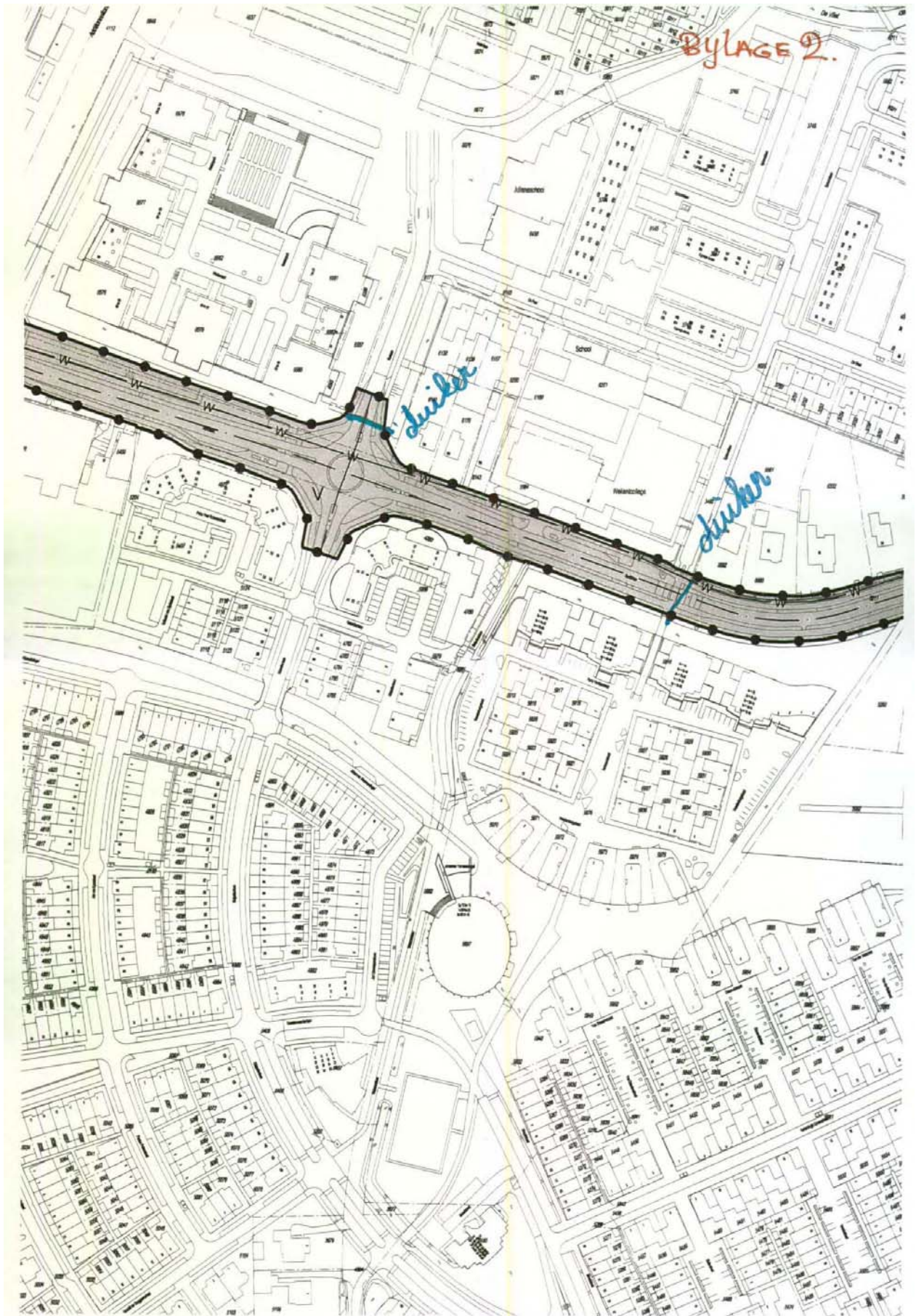
Wij verzoeken u rekening te houden met de hiervoor gemaakte opmerkingen en deze mee te (laten) nemen bij de verdere uitwerking van het plan. Graag ontvangen wij te zijner tijd de samenvatting van de binnengekomen inspraakreacties en de beantwoording daarvan, alsmede een exemplaar van het ontwerpbestemmingsplan met de daarbij behorende vervolgpcedure. Kennisgevingen en stukken in het kader van de (verplichte) Wro-digitalisering en watertoetsprocedure kunt u sturen naar onze postbus ruimtelijkeplannen@rijnland.net. Voor eventuele vragen over deze brief kunt u contact opnemen met de heren A. den Heijer (071-3063 461) of D. Bakker (071-3063 452) van de afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening van ons hoogheemraadschap.

Hoogachtend,

Namens dijkgraaf en hoogheemraden,

mw. drs. G.L. van Mourik,
hoofd afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening.





Van: Ivo.Droogh@alliander.com

Verzonden: donderdag 26 november 2009 8:15

Aan: Lisette Le Clercq

Onderwerp: Reactie bestemmingsplan 'Hoofdverkeersstructuur kern Rijsburg'

Geachte mevrouw le Clercq,

Hierbij wil ik reageren op het door de gemeente Katwijk opgestelde voorontwerp bestemmingsplan 'Hoofdverkeersstructuur kern Rijsburg'.

De in het bestemmingsplan genoemde wegen vormen ook voor de gas- en elektriciteitsnetten een belangrijke route. Het is dan ook belangrijk dat er tijdens de definitieve inrichtingsplannen rekening gehouden wordt met voldoende tracéruimte voor het vervangen en/of uitbreiden van de distributienetten. Daarnaast zullen kabels en leidingen, welke als gevolg van reconstructies bijvoorbeeld onder asfalt komen te liggen, verlegd moeten worden.

Ik hoop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Ivo Droogh

Regio Asset Specialist E / Liander Assetmanagement regio Randstad

M 06 2973 5824

E ivo.droogh@alliander.com

Liander N.V. Postbus 50, 6920 AB Duiven, Nederland. Locatiecode: 2GA3221.

Bezoekadres: Langegracht 70, Leiden. KvK 09104351 Arnhem. www.liander.nl

De inhoud van deze e-mail, inclusief bijlagen, is persoonlijk en vertrouwelijk. Mocht dit bericht niet voor u bedoeld zijn, informeer dan per omgaande de afzender en verwijder dit bericht. Gelieve deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, niet te gebruiken, kopiëren of door te sturen aan derden.

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN Katwijk

KATWIJK

aan d.d.: 20 OKT. 2009

nummer: 2009-23021

Fysiek x

N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17

T (050) 521 91 11

F (050) 521 19 99

E ro_west@gasunie.nl

Handelsregister Groningen 02029700

www.gasunie.nl

Datum
19 oktober 2009

Doorkiesnummer
(0182) 62 34 12

Ons kenmerk
TAJW 09.4612

Uw kenmerk
2009-023021

Onderwerp
Voorontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur kern
Rijnsburg

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief van 13 oktober jongstleden, waarmee u ons bovengenoemd voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro deed toekomen, delen wij u het volgende mee.

Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM voor onze aardgastransportleidingen, zoals dat naar verwachting medio 2010 in werking zal treden middels de AMvB Buisleidingen. De circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen uit 1984" zal dan komen te vervallen.

Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Onder dankzegging voor de toezending, retourneren wij hierbij het voorontwerp bestemmingsplan.

Hoogachtend,

Y. van Atteveld
Medewerker Juridische Zaken West

Bijlage: - Voorontwerp bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg

Commando DienstenCentra



Ministerie van Defensie

Dienst Vastgoed Defensie
Directie West
Ruimtelijke Ordening en Milieu
Administratie

Bezoekadres:
Daalse Kwint
Daalsetunnel 101
Postadres:
MPC 55A
Postbus 8002
3503 RA Utrecht
www.vastgoeddefensie.nl

Steller:
W.M. Coljee-Griffioen
Telefoon (030) 245 66 01
Fax (030) 245 65 53
MDTN (130) 66 01
E-mail:
wm.coljee.griffioen@mindef.nl

Aan Gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 RA KATWIJK

KATWIJK

innen d.d.:

12 NOV. 2009

Bestemmingsplan opstelling

nummer: 2009-26460

Fysiek x

Datum 10 november 2009
Ons kenmerk 2009011776
Onderwerp voorontwerpbestemmingsplan "Hoofdverkeerstructuur kern Rijnsburg"

Geachte heer/mevrouw,

Het aan mij in het kader van ex. artikel 3.1.1. van het Bro toegezonden voorontwerpbestemmingsplan "Hoofdverkeerstructuur kern Rijnsburg" geeft mij geen aanleiding tot het maken van op- en/of aanmerkingen.

Onder dankzegging voor de toezending stuur ik u hierbij het plan retour.

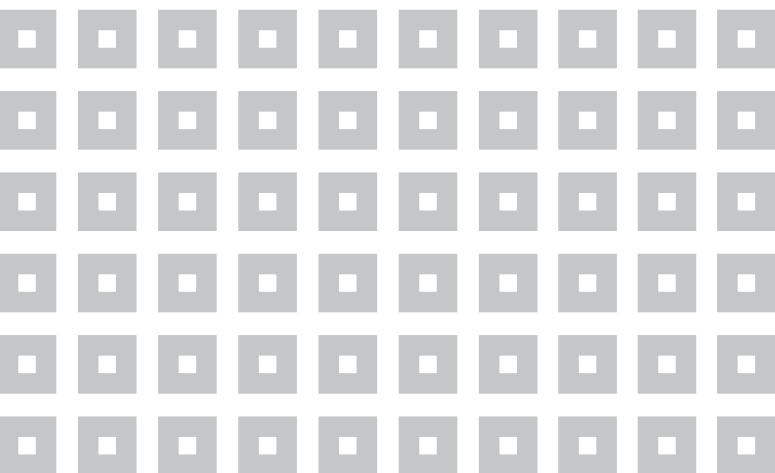
Hoogachtend,

Adviseur Ruimtelijke Ordening
van de Dienst Vastgoed Defensie Directie West,
voor deze:

W.M. Coljee-Griffioen
Administratie ROM

Bijlage: 1

Bij beantwoording datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden.



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Schiegebouw

Van Nelleweg 6060

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69

