



Vaarwegverbreding Rijn-Schiekanaal in Rijswijk (Delftweg - Vlietzig)



Bestemmingsplan
Vaarwegverbreding Rijn-Schiekanaal
(Delftweg – Vlietzig)
Gemeente Rijswijk
Toelichting

VASTGESTELD

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging plangebied	5
1.3	Vigerende beheersverordening.....	7
1.4	Planvorm	8
1.5	Leeswijzer	9
2	Planbeschrijving.....	10
2.1	Ruimtelijke structuur	10
2.2	Functionele structuur	10
2.3	Oeververbreding	10
3	Planologisch beleidskader	14
3.1	Rijksbeleid.....	14
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR - 2012)	14
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	14
3.1.3	Besluit ruimtelijke ordening	15
3.1.4	Richtlijnen Vaarwegen	16
3.2	Provinciaal beleid	16
3.2.1	Omgevingsvisie Zuid - Holland	16
3.2.2	Omgevingsverordening Zuid-Holland	17
3.3	Gemeentelijk beleid	18
3.3.1	Structuurvisie Mobiliteit	18
3.3.2	Groenbeleidsplan 2010- 2020.....	18
4	Milieu- en omgevingsaspecten	21
4.1	Milieueffectrapportage	21
4.1.1	Beleidskader	21
4.1.2	Beoordeling	21
4.2	Verkeer.....	23
4.2.1	Beoordeling	23
4.2.2	Conclusie.....	23
4.3	Luchtkwaliteit.....	23
4.3.1	Beleidskader	23
4.3.2	Beoordeling	24
4.3.3	Conclusie.....	24
4.4	Geluid.....	24
4.4.1	Kader.....	24
4.4.2	Beoordeling	24
4.4.3	Conclusie.....	25
4.5	Bedrijven en milieuzonering	26
4.5.1	Algemeen	26
4.5.2	Beoordeling	26
4.5.3	Conclusie.....	27

4.6	Externe veiligheid.....	27
4.6.1	Wet- en regelgeving.....	27
4.6.2	Beoordeling.....	28
4.6.3	Conclusie.....	29
4.7	Bodem.....	29
4.7.1	Wettelijk kader.....	29
4.7.2	Beoordeling.....	30
4.7.3	Conclusie.....	31
4.8	Waterhuishouding.....	31
4.8.1	Beleidskader.....	31
4.8.2	Watertoets.....	32
4.8.3	Conclusie.....	36
4.9	Flora en fauna.....	36
4.9.1	Wettelijk kader.....	36
4.9.2	Beoordeling.....	37
4.9.3	Conclusie.....	37
4.10	Archeologie en cultuurhistorie.....	38
4.10.1	Wettelijk kader.....	38
4.10.2	Beoordeling.....	38
4.10.3	Conclusie.....	41
4.11	Niet gesprongen explosieven (NGE's).....	41
4.11.1	Algemeen.....	41
4.11.2	Beoordeling.....	41
4.11.3	Conclusie.....	42
5	Juridische planopzet.....	43
5.1	Planopzet.....	43
5.1.1	Algemeen.....	43
5.1.2	De verbeelding.....	43
5.1.3	De planregels.....	43
5.2	Artikelsgewijze toelichting.....	44
5.2.1	Inleidende regels.....	44
5.2.2	Bestemmingsregels.....	44
5.2.3	Algemene regels.....	44
5.2.4	Overgangs- en slotregels.....	45
6	Uitvoerbaarheid.....	46
6.1	Economische uitvoerbaarheid.....	46
6.2	Maatschappelijke Uitvoerbaarheid.....	46
7	Procedure.....	47
7.1	Vorbereidingsfase.....	47
7.2	Zienswijzen.....	47
7.3	Vaststellingsfase.....	48

Bijlagen

Bijlage I	Kadastrale kaart
Bijlage II	Inrichtingstekening
Bijlage III	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage IIIb	Aanvullend bodemonderzoek
Bijlage IV	Asbestonderzoek
Bijlage V	Besluit wijzigen leggerkaart
Bijlage VI	Bestaande en nieuwe leggerkaart
Bijlage VII	Flora en fauna
Bijlage VIII	Stikstofonderzoek
Bijlage IX	Niet gesprongen explosieven
Bijlage X	Vooroverleg reacties

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van het voornemen van de provincie Zuid-Holland om het Rijn-Schiekanaal op één locatie in de gemeente Rijswijk te verbreden. De oeververbreding vindt plaats in het kader van het groot onderhoud aan de oeverconstructies van het Rijn-Schiekanaal (de Vliet) en Haagse Trekvlief gelegen in Den Haag, Leidschendam - Voorburg en Rijswijk. Per traject worden de oevers vervangen.

Ter plaatse van gemaal Delfland (globaal tussen hectometer 26,9 – 27,1) wordt de vaarweg aan de oostzijde tussen 1,30 meter en 1,75 meter verbreed om te voldoen aan de provinciale richtlijnen voor veilig gebruik van de vaarweg. De oeververbreding vindt plaats over een lengte van circa 260 meter. Dit bestemmingsplan maakt de voorgenomen ontwikkeling mogelijk.

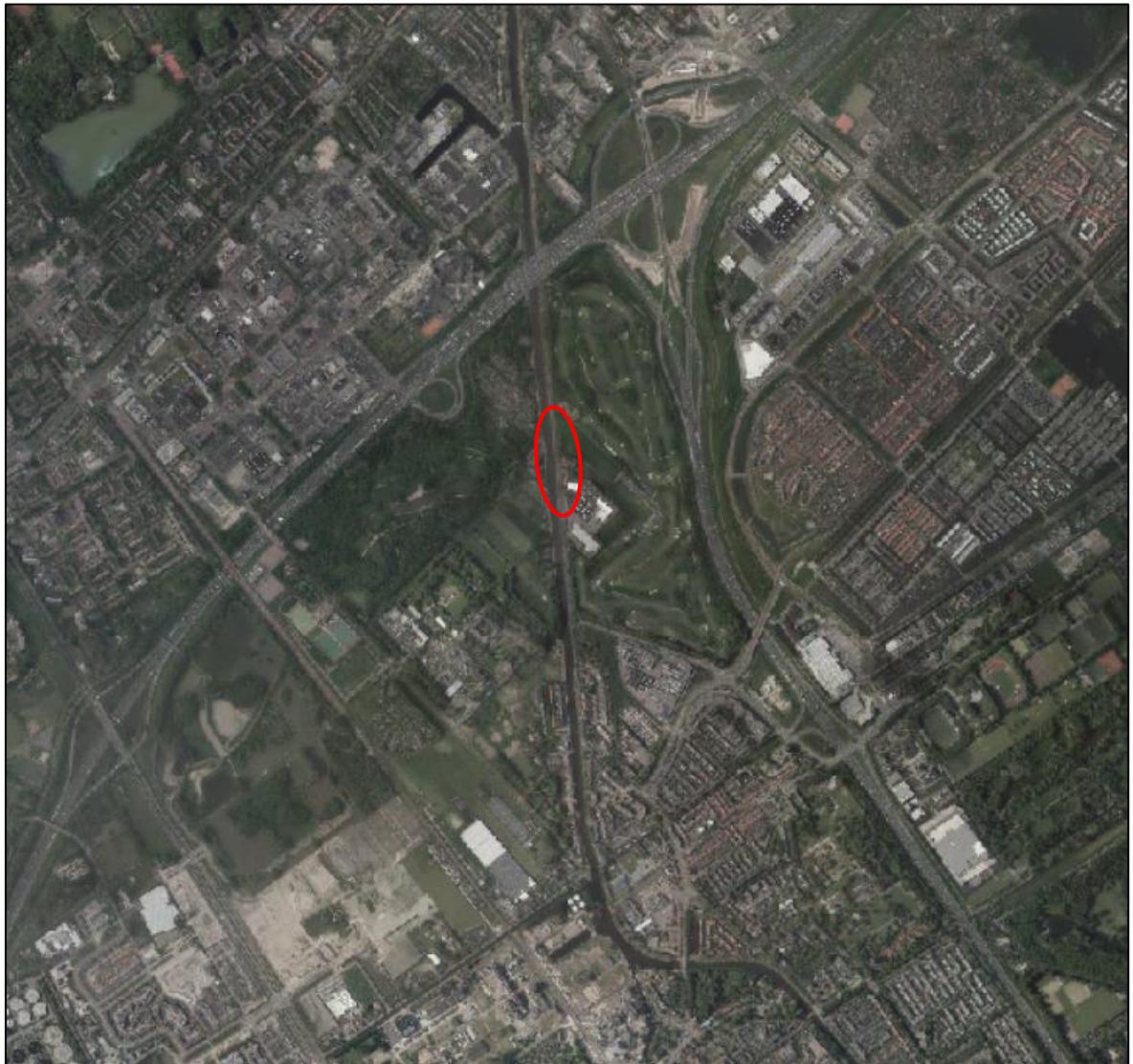
Het bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding, een toelichting en een aantal separate bijlagen. Deze toelichting dient als motivering bij de te volgen procedure.

1.2 Ligging plangebied

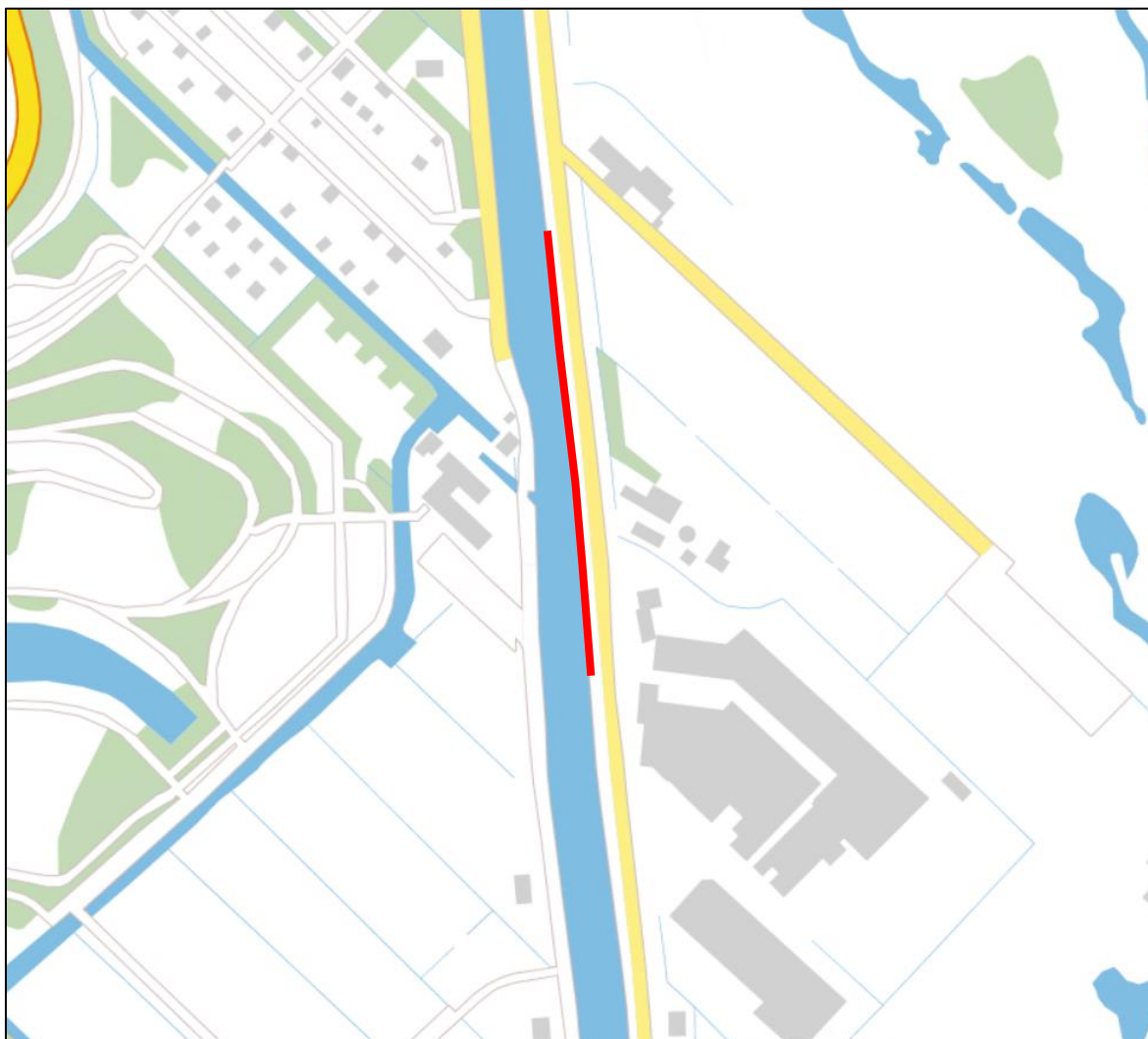
Het plangebied bevindt zich in de buurt Kraayenburg tussen de kernen Rijswijk en Delft, ten westen van de A13. De locatie ligt aan het Rijn-Schiekanaal evenwijdig langs de Delftweg. Ter hoogte van de locatie ligt een golfbaan. Ten noorden van de locatie bevindt zich restaurant en klein hotel Niven, direct ten oosten bevindt zich een voormalige boerderij die als woning wordt gebruikt. Ten zuiden van de locatie ligt een bedrijventerrein dat kleinschalig is van omvang. Op een deel van het terrein is het bedrijf Uzimet B.V. gevestigd, een bedrijf gespecialiseerd in de productie van lood.

Het plangebied omvat diverse kadastrale percelen. Het gaat om de percelen kadastraal bekend als gemeente Rijswijk, sectie F, nummer 1690 en 2231. Zie bijlage I voor een weergave van de kadastrale percelen.

Op de figuren 1.1 en 1.2 is de situering van de planlocatie in de omgeving weergegeven.



Figuur 1.1
Globale ligging planlocatie (in rood omcirkeld)



Figuur 1.2

Topografische kaart van de huidige situatie (in rood de te verbreden oever)

1.3 Vigerende beheersverordening

Ter plaatse van de locatie vigeert de beheersverordening 'Kraayenburg' (vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk op 7 mei 2013). Op de locatie zijn de volgende besluitvlakken van toepassing:

- 'Bestaand gebruik en bestaande bouwwerken': waarbij de gronden en bestaande bouwwerken mogen worden gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik. Bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen en op dezelfde locatie.
- 'Waterstaat – Waterkering': de gronden zijn mede bedoeld voor het beheer en onderhoud van de waterkering. Bebouwing is pas toegestaan nadat een omgevingsvergunning is verleend, waarbij de waterbeheerder om advies is gevraagd.

- 'Waarde – Archeologie': voor de gronden geldt een beschermingsregime waardoor zowel bouwen als het uitvoeren van werkzaamheden niet zonder meer zijn toegestaan.
- 'Vrijwaringszone en Oever': de Vliet is aangewezen als provinciaal vaarwater en bijbehorende regels zien er op dat de zichtlijnen voor de scheepvaart en de bedienings- en begeleidingsobjecten worden geborgd.
- Leiding – Hoogspanning: waarbij grondroeringen nabij de leiding niet zonder meer zijn toegestaan.

Kortom op de locatie is alleen het bestaande gebruik toegestaan en worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Voor de oeververbreding wordt daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Verder is voor de locatie het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeernormering Rijswijk' van toepassing (vastgesteld op 12 juni 2018). Dit bestemmingsplan geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Rijswijk en uitsluitend voor het onderdeel 'parkeren'. Met dit bestemmingsplan worden voor nieuwe ontwikkelingen de geldende parkeernormen in heel Rijswijk van toepassing verklaard.

1.4 Planvorm

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels die daarop betrekking hebben, de in het bestemmingsplan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVPB 2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) als verplichte opbouw is opgenomen.

Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding: een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0603.bpVrbrdingDelftwg-VO01;
- regels: deze regels zijn in de SVBP 2012 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (onder andere de volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven, met bijbehorende verklaringen. De verklaringen leggen een verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels. De verbeelding is opgebouwd volgens de richtlijn SVBP 2012.

1.5 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit zeven hoofdstukken. Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 het relevante beleid dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan geformuleerd. In hoofdstuk 3 wordt een korte beschrijving van de huidige en toekomstige situatie gegeven. De verschillende milieuaspecten die van invloed kunnen zijn op de ruimtelijke ontwikkeling komen aan bod in hoofdstuk 4. Een toelichting op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan staat in hoofdstuk 5. Daarin wordt ingegaan op enkele bepalingen per bestemming. In hoofdstuk 6 ligt de focus op het aspect handhaving en de economische uitvoerbaarheid. Afgesloten wordt met hoofdstuk 7 waarin de procedure staat beschreven met aandacht voor de onderdelen inspraak en overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

2 Planbeschrijving

2.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied ligt langs het Rijn-Schiekanaal, ter hoogte van Herberg Vlietzicht en het bedrijf Uzimet B.V (bladloodproducent). Herberg Vlietzicht ligt niet aan de zijde van het plangebied maar aan de overkant van de oever. De omgeving wordt gekenmerkt door natuur en recreatie en er is enkele bebouwing aanwezig. Evenwijdig aan het kanaal bevindt zich de Delftweg met daarnaast een tramspoor.

Circa 450 meter ten oosten van het plangebied ligt de A13. De A13 sluit aan op de A4, die op circa 500 meter ten noorden van het plangebied ligt. De snelwegen vormen de barrière tussen het plangebied en het stedelijk gebied van Rijswijk en Ypenburg. Het Rijn-Schiekanaal is een waterverbinding tussen de Schie en de Oude Rijn in Leiden. Het water wordt ter hoogte van het plangebied ook wel de Delftsche Vliet genoemd.

2.2 Functionele structuur

De omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door overwegend een natuurfunctie en recreatiefunctie. Het plangebied wordt aan de oostzijde omgeven door de golfbaan. Aan de westzijde van het kanaal ligt een natuurgebied waar gerecreëerd kan worden. In de nabije omgeving is bebouwing aanwezig. Deze bebouwing heeft voornamelijk een bedrijfs- of industrie-functie. Enkele gebouwen hebben een bijeenkomstfunctie of een woonfunctie.

De planlocatie wordt doorkruist door een ondergrondse leiding. Deze leiding legt in bepaalde mate beperkingen op aan de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het gebied, vanwege veiligheidsredenen. Zo zijn grondroeringen nabij de leidingen niet zonder meer toegestaan.

Verder ligt aan de overkant van de oever zoals gezegd Herberg Vlietzicht. Langs de oever zijn verder nog enkele woningen gevestigd en een volkstuinencomplex.

2.3 Oeververbreding

De provincie Zuid-Holland is in 2018 gestart met het vervangen van het grootste deel van de oeverconstructie van het Rijn-Schiekanaal en de Haagse Trekvluit tussen de Cromvlietkade in Den Haag en het 't Haantje in Rijswijk. Op één plek wordt de vaarweg verbreed. In figuur 2.1 is het volledige tracé weergegeven van de oeververvangingsplan heeft enkel betrekking op de verbreding van de vaarweg ter hoogte van Herberg Vlietzicht.



Figuur 2.1

Tracé oeververvangning Rijn-Schiekanaal / Haagse Trekvlief waarbij middels een rode pijl de locatie van de oeververbreding is aangegeven.

Kader

Het Rijn-Schiekanaal vormt de verbinding tussen de Oude Rijn in Leiden met Den Haag via de Schie naar Rotterdam. Het kanaal vervult een belangrijke functie voor het goederenvervoer tussen de twee steden en is ook een belangrijke doorvaarroute voor de recreatievaart. Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), en het daaruit volgende Programma Mobiliteit onder andere het Rijn-Schiekanaal tussen Delft en Den Haag benoemd als transportas van strategisch belang voor het vervoer van goederen (container, bulk en bouwproducten). De binnenvaart heeft hier prioriteit, maar varen met recreatievaart blijft mogelijk.

De ambitie is om de Delftse Schie en het Rijn-Schiekanaal (tot Den Haag) zoveel mogelijk aan te passen aan de kwaliteitscriteria van CEMT-klasse III en hiervoor moeten de oeverconstructies worden vervangen en moet de vaarweg op één plek worden verbreed. Gedeputeerde Staten hebben in de "Uitvoeringsregeling vaarwegenprofielen Zuid-Holland 2015" uitvoering gegeven aan deze ambitie.

In de Uitvoeringsregeling vaarwegenprofielen Zuid-Holland 2015, die voortvloeit uit de vaarwegen-verordening Zuid-Holland 2015 (artikel 6) is het zogenaamde krap profiel van 26,6 meter als minimale breedtemaat voor dit deel van de vaarweg opgenomen. Uitgangspunt voor deze vaarwegbreedte is de scheepsklasse CEMT III-M3 (7,2 meter breedte)¹. Dit is de minimale vaarwegbreedte die op grond van de Richtlijn Vaarwegen 2017 kan worden gehanteerd, zonder afbreuk te doen aan de veiligheidsuitgangspunten.

Op basis van het Afmetingenbesluit provinciale vaarwegen Zuid-Holland (van 7 juni 2012) is het toegestaan dat er over het Rijn-Schiekanaal bredere schepen varen dan CEMT III-M3 namelijk 7,5 meter breed in plaats van 7,2 meter. Voor dit type schip is er op grond van de Richtlijn Vaarwegen 2017 een minimale vaarwegbreedte van 32,5 meter (3 x 7,5 meter + 10 meter windtoeslag) nodig om een vlotte en veilige vaart te kunnen bewerkstelligen. Bij het opstellen van de Uitvoeringsregeling Vaarwegenprofielen 2015 is geconstateerd dat in dat geval het hele trajectdeel te smal is en verbreed zou moeten worden met circa 4 meter. Besloten is om concessies te doen (7,2 meter i.p.v. 7,5 meter scheepsbreedte en 5 meter i.p.v. 10 meter windtoeslag) met betrekking tot de te ambiëren vaarwegbreedte, zodanig dat er alleen beperkt lokale verbredingen nodig zijn.

Met het oog op veiligheid wil de provincie in ieder geval de minimale breedte van 26,6 meter realiseren. De oeververbreding wordt uitsluitend uitgevoerd voor een verbetering van de doorvaart van het bestaande vaarverkeer en het voldoen aan veiligheidsnormen. De capaciteit van de vaarweg neemt niet toe. Het aantal schepen dat gebruikmaakt van de vaarwegen blijft gelijk.

Nieuwe situatie

Onderhavige verbreding vindt plaats over een lengte van 260 meter. De verbreding is ter plaatse van het plangebied maximaal 1,75 meter. De nieuwe constructie bestaat uit een damwand met daarop een schuin talud van basaltsteen of een kademuur.

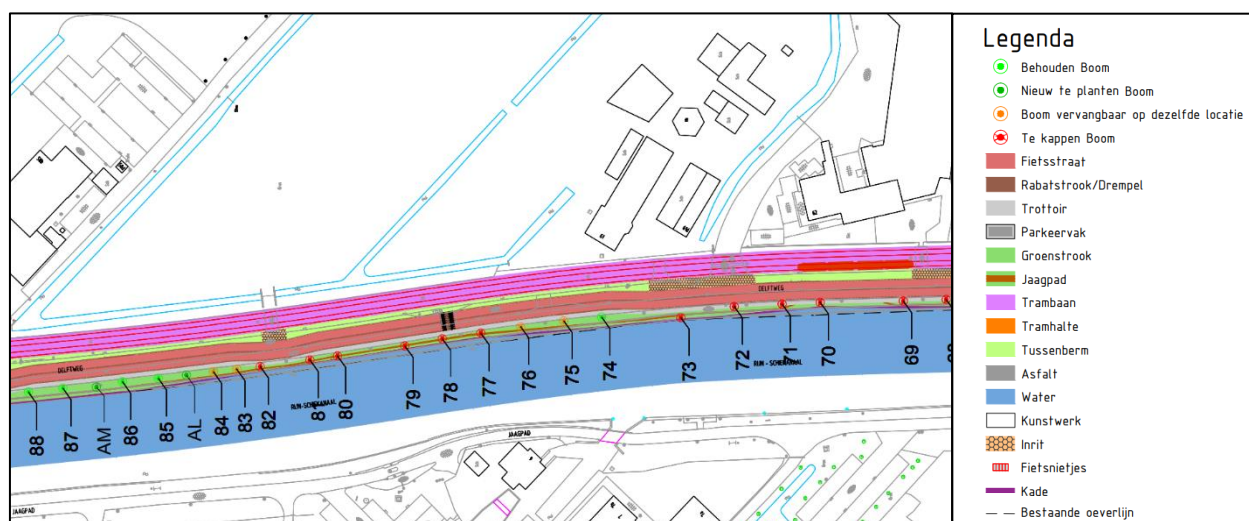
- 1 De indeling van Europese vaarwegen zijn geclassificeerd naar bevaarbaarheid. De vaarwegklassen zijn in 1992 vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT) en gebaseerd op de afmetingen van standaardschepen en duwstellen. De maatstaven voor het indelen van een vaarweg zijn de lengte, de breedte en het laadvermogen van het grootste vaartuig of duwstel dat op een vaarweg wordt toegelaten, of waarvoor de vaarweg geschikt wordt geacht.

Voor de uitvoering van de totale oeververvanging moeten er een aantal bomen worden gekapt. Voor het gehele project, inclusief het project 'fietsstraat', wordt er maximaal ingezet op compensatie van alle te kappen bomen, door herplant zoveel mogelijk op dezelfde locatie langs het Rijn-Schiekanaal. Om terugplaatsing van meer bomen mogelijk te maken is vanuit de provincie ingestemd met een afstand van minimaal 2,5 meter tussen oever (damwand) en boom in plaats van de normaal geëiste 3 meter afstand, mits de boom niet in de legger van het Hoogheemraadschap van Delfland komt.

Er moeten voor de verbreding 18 bomen worden gerooid. De provincie zorgt ervoor dat dit verlies aan bomen ruimschoots (25 stuks) wordt gecompenseerd op andere plaatsen langs de Delftweg.

Relatie met de fietsstraat

Naast de verbreding van het kanaal is de Delftweg opnieuw ingericht. Er is een zogenoemde fietsstraat aangelegd. De maximumsnelheid in de fietsstraat is dertig kilometer per uur en er zijn verkeersdrempels in de weg aangelegd om dit af te dwingen. Ook de verdere inrichting van de weg zorgt ervoor dat auto's niet te hard rijden. Naast het kanaal is een groenstrook aanwezig en is er een voetpad aangelegd. Op vrijdag 7 december 2018 was de feestelijke opening van de fietsstraat. De fietsstraat langs de Delftweg is een project van de gemeente Rijswijk. Wel heeft er nauw overleg tussen de gemeente en provincie plaatsgevonden. Er is een integraal ontwerp gemaakt en vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 7 november 2017, waarbij gekeken is naar de inrichting van de fietsstraat en de naastgelegen berm, zoals het wandelpad, een jaagpad, en de (deels nieuwe) bomenrij. De provincie stemt de werkzaamheden aan de oevers af met de gemeente.



Figuur 2.2

Uitsnede van de vastgestelde inrichtingstekening voor de fietsstraat en middels een grijze stippellijn aangegeven waar de oever wordt verbreed (voor de tekening op schaal wordt verwezen naar bijlage II).

3 Planologisch beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid dat ruimtelijk en functioneel relevant is voor de planlocatie. Het betreft hier zowel rijksbeleid, provinciaal beleid, gemeentelijk beleid en sectoraal beleid.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR - 2012)

De SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld en vervangt de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De SVIR geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. In de Structuurvisie is de ambitie geformuleerd dat Nederland in 2040 behoort tot de top 10 van de concurrerende landen van de wereld door een goede ruimtelijk economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Verder beoogd het Rijk voor het hele land een veilige en gezonde (woon- en werk)omgeving.

Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid.

Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Dit houdt in dat de betekenis van de nationale structuurvisie voor het bestemmingsplangebied zodoende zeer beperkt blijft. Het relevante beleidskader wordt gevormd door provincie en gemeente, zie hiervoor onderstaande paragrafen.

Toetsing

Voorliggend bestemmingsplan maakt de oeververbreding mogelijk van het Rijn-Schiekanaal. Deze ontwikkeling raakt niet aan het nationaal beleid zoals opgenomen in de SVIR.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Dit besluit bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken, zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, opgenomen en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Ten tijde van de inwerkingtreding van het Barro waren zes 'projecten' beschreven:

- Project Mainport ontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en Waddengebied.
- Defensie.
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Na de publicatie van het Barro, is het besluit per 1 oktober 2012 gewijzigd. Met de wijziging zijn algemene regels voor bestemmingsplannen aan het besluit toegevoegd. Zo bepaalt het Barro onder meer dat bestemmingsplannen de doorvaart voor schepen niet mogen belemmeren als in het plan zich een vrijwaringzone van een rijksvaarweg bevindt. Verder staat eveneens in dit besluit dat bestemmingsplannen binnen reserveringsgebieden geen plannen mogen bevatten die uitbreidingen van het spoor belemmeren. Een bestemmingsplanwijziging mag ook geen belemmering bevatten voor het gebruik en geschikt maken van elektriciteitsproductie-installaties, kernenergiecentrales, hoogspanningsverbindingen, buisleidingen, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), primaire waterkeringen (buiten het kustgebied) en het IJsselmeergebied.

Naast het Barro is ook de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) in werking getreden. In het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende militaire terreinen, gebieden, objecten en zones worden aangewezen, waar gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. In de Rarro wordt daar uitvoering aan gegeven.

Toetsing

Het besluitgebied is niet gelegen binnen een in het Barro aangewezen gebied of object waarvoor een planologische bescherming geldt. Het beoogde plan is daarom niet in strijd met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en is niet in strijd met de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in werking getreden, waarbij ook de Ladder voor duurzame verstedelijking aangepast is.

De definitie voor een stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1, lid 1, Bro) luidt als volgt:

Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de SVIR binnen een breder kader van een goed systeem van ruimtelijke ordening. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik en moet overprogrammering worden voorkomen. Door het toepassen van de ladder voor duurzame verstedelijking vindt een toetsing door de gemeente plaats.

In deze ladder wordt beschreven wat de behoefte aan de betreffende ontwikkeling is en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

Dit bestemmingsplan maakt een verbetering van de oever mogelijk. Volgens de handreiking die hoort bij de Ladder voor duurzame verstedelijking valt de beoogde ontwikkeling niet onder een stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat de ladder niet hoeft te worden doorlopen.

3.1.4 Richtlijnen Vaarwegen

De Richtlijnen Vaarwegen bundelen de Nederlandse kennis op het gebied van het ontwerp en de inrichting van vaarwegen, zowel vaarwegvakken als havens, bruggen en sluizen. Ze geven aanwijzingen voor het kiezen van een maatgevend schip en maatgevende hydraulische randvoorwaarden voor zowel beroeps- als recreatievaart. De richtlijnen gelden voor vaarwegen tot en met CEMT-klasse V. Door vaarwegen volgens dezelfde richtlijnen te ontwerpen, ontstaat een beter samenhangend vaarwegennetwerk.

Toetsing

Voor het ontwerp van de oeversverbreding is aangesloten bij de Richtlijnen Vaarwegen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid - Holland

Op 1 april 2019 is de Omgevingsvisie Zuid-Holland in werking getreden. De Omgevingsvisie maakt deel uit van het nieuwe Omgevingsbeleid, waarin de provincie voorsorteert op de Omgevingswet. In het Omgevingsbeleid is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en een Omgevingsverordening. Ten opzichte van de Visie ruimte en mobiliteit (dat van toepassing was tot 1 april 2019) is het beleid alleen redactioneel gewijzigd. De beleidsinhoud in het nieuwe Omgevingsbeleid is niet veranderd.

De provincie formuleert zes ambities voor de fysieke leefomgeving die overigens niet op zichzelf staan nl:

- naar een klimaatbestendige delta;
- naar een nieuwe economie: the next level;
- naar een levendige meerkernige metropool;
- energievernieuwing;
- beste bereikbare provincie;
- gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

De provincie stelt dat Zuid-Holland kwetsbaar is voor de gevolgen van klimaatverandering, waarbij dreiging is van overstromingen, hevige neerslag en lange perioden van hitte en droogte. Daarnaast daalt de bodem in het veenweidegebied. Het leefbaar houden van de delta is daarom een aandachtspunt. Om de leefomgeving klimaatbestendig te houden is onder andere als speerpunt genomen om meer ruimte te bieden aan water en waterkeringen te versterken, al dan niet met innovatieve maatregelen.

Ook wil de provincie van vervoer over water een volwaardig alternatief maken voor vervoer over de weg, om zo de concurrentiepositie van het stedelijk netwerk te versterken en van Zuid-Holland de best bereikbare provincie te maken.

Over het goederenvervoer over water wordt gesteld dat de vaarwegen in Zuid-Holland, met name de Gouwe en Delftse Schie, belangrijker worden voor het goederenvervoer. Bij de vaarwegen horen voldoende en kwalitatief hoogwaardige overslaglocaties. Dit geldt zowel voor de provinciale vaarwegen als voor de rijksvaarwegen, zoals de oost- en zuidwaartse achterlandverbindingen en de Hollandse IJssel. Door verbetering van de doorstroming goederenvervoer wordt bijgedragen aan betere vestigingsplaatsfactoren en daarmee aan een groeiende, duurzame en innovatieve economie. Dit kan gerealiseerd worden door het uitvoeren van infrastructurele aanpassingen.

Voor de uitstraling van de historische vaarwegen is het richtpunt om oevers en water openbaar toegankelijk en beleefbaar te houden. Er is daarom geen ruimte voor verdere verdichting en privatisering van de oevers, direct grenzend aan het water. Bovendien moeten ontwikkelingen aan kanalen en vaarten buiten het stedelijk gebied bijdragen aan de versterking van het karakter van de kanalen en vaarten.

Toetsing

Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk dat het Rijn-Schiekanaal verbreed wordt en daarmee aan de normen voor de binnenvaart blijft voldoen. Dit plan past daarom in het provinciale beleid dat ontwikkelingen moeten bijdragen aan de versterking van kanalen en vaarten. De oever blijft verder openbaar toegankelijk en beleefbaar en er vindt geen verdichting plaats.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

De Omgevingsverordening Zuid-Holland is samen met de Omgevingsvisie op 1 april 2019 in werking getreden. De verordening bevat juridische doorwerking van het visiedeel van het Omgevingsbeleid en bevat regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen.

Voor de onderhavige locatie langs het Rijn-Schiekanaal zijn de volgende artikelen relevant.

6.19 Vrijwaringszone provinciale vaarwegen

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden waarop een vrijwaringszone van een vaarweg in beheer bij de provincie is gelegen (...) kan voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mits rekening wordt gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:
 - a. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
 - b. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
 - c. de toegankelijkheid van de provinciale vaarweg voor hulpdiensten vanaf de wal;
 - d. het uitvoeren van beheer en onderhoud aan de provinciale vaarweg.
2. Voor de beoordeling of sprake is van belemmeringen als bedoeld in het eerste lid wordt advies gevraagd aan de vaarwegbeheerder.
3. De breedte van de vrijwaringszone, bedoeld in het eerste lid, gemeten vanuit de oever van de vaarwegen in beheer bij de provincie (...) bedraagt:
 - a. 10 meter aan weerszijden van een recht vaarwegvak;
 - b. 15 meter aan een buitenbocht;
 - c. 25 meter aan een binnenbocht.

6.22 Regionale waterkering

1. Een bestemmingsplan voor gronden waarop een regionale waterkering ligt (...) bestemt die waterkering als zodanig.
2. Een bestemmingsplan voor gronden die deel uitmaken van een beschermingszone langs een regionale waterkering, bestemt die beschermingszone als zodanig of duidt die als zodanig aan.
3. Voor het bepalen van de omvang van de gronden, bedoeld in het eerste lid en in het tweede lid, wordt uitgegaan van de door de beheerder van de waterkering vastgestelde legger.
4. Met betrekking tot de gronden waarop een regionale waterkering of een beschermingszone ligt, kan een bestemmingsplan worden vastgesteld dat een nieuwe ontwikkeling mogelijk maakt voor zover bij de verwezenlijking daarvan geen belemmeringen kunnen ontstaan voor het onderhoud, de veiligheid of de mogelijkheden voor versterking van de regionale waterkering.
5. Voor de beoordeling of sprake is van belemmeringen als bedoeld in het vierde lid wordt advies gevraagd aan de beheerder van de waterkering.

Toetsing

Zoals aangegeven vindt de verbreding van de oever plaats in het kader van een onderhoudsprogramma van de provincie Zuid-Holland. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt gewaarborgd dat er in de komende 100 jaar aan de normen wordt voldaan. Er vinden geen belemmeringen plaats voor de punten genoemd in artikel 6.1.9. In dit bestemmingsplan wordt de waterkering en de beschermingszone als zodanig bestemd. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Mobiliteit

In de Structuurvisie Mobiliteit zet de gemeente uiteen wat het beleid is om de mobiliteit optimaal te benutten. Hoewel Rijswijk goed bereikbaar is, neemt de druk op het wegennet toe doordat de vraag naar mobiliteit toeneemt. De reiziger stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer en de informatievoorziening. Ook door ruimtelijke ontwikkelingen zoals in Rijswijk Zuid en Eikelenburg moeten verkeersnetwerken worden aangepast en uitgebreid. Onder duurzame mobiliteit ziet de gemeente onder meer het optimaal gebruik maken van de infrastructuur, inclusief vaarwegen. Er wordt onder andere gestreefd naar veiligheid.

Toetsing

In de structuurvisie is geen specifiek beleid opgenomen over het verbeteren van oevers. De onderhavige ontwikkeling zorgt er voor dat de Delftsche Vliet veilig bevaarbaar blijft voor binnenvaart. Dit plan voldoet daarom aan het gemeentelijke mobiliteit beleid om infrastructuur zo veilig mogelijk te houden.

3.3.2 Groenbeleidsplan 2010- 2020

Op 16 februari 2010 is het groenbeleidsplan vastgesteld. De groenstructuur van Rijswijk bestaat uit de boomstructuur, natuurstructuur en recreatiestructuur. De principes die hier sturend bij zijn, zijn duurzaamheid, verbinden en beleven. Deze structuren vormen samen de groene hoofdstructuur van Rijswijk.

Deze hoofdgroenstructuur is kort samen te vatten als de twee grote groene groengebieden plus het bomenraster plus een groene dooradering van de stad. De twee grote groengebieden zijn de landgoederenzone in het noorden en de stadsparkzone in het zuiden van de stad en zijn door hun omvang ook onderdeel van de regionale structuur. De bomenlanen in rasterstructuur zijn kenmerkend voor Rijswijk en een deel van Rijswijks groene identiteit.

De groene dooradering van de bebouwde kom van Rijswijk wordt gevormd door een netwerk van wijkparken en groene verbindingen in combinatie met de rasterstructuur van de bomenlanen. De dooradering zorgt voor wisselwerking tussen het groen en de woon- en werkomgeving en biedt de mogelijkheid om dichtbij huis of werk te kunnen recreëren. Verder worden de landgoederenzone en de stadsparkzone door deze dooradering met elkaar en met de stad verbonden.

De locatie van de oeververbreding ligt in Deelgebied B – Stadsparkzone. De stadsparkzone is een groene long van Rijswijk en een belangrijke drager van de groenstructuur. Kenmerkend zijn de hoogteverschillen en de waterrijke omgeving met struweel, bos en gazons. Ten aanzien van Kraayenbrug (het gebied waarin de planlocatie is gelegen) wordt vermeld dat het een relatief open gebied is. Beplanting bestaat voornamelijk uit solitaire bomen en boomgroepen en verder is er veel gazon aanwezig.



Figuur 3.1
Uitsnede Groenbeleidsplan

In het Groenbeleidsplan worden verschillende kansen en aandachtspunten benoemd. Zo wordt de wens benoemd om te komen tot een duurzame boomstructuur waarbij het belangrijk is om de herkenbaarheid te behouden en te versterken. Voor de uitvoering van de totale oeververvanging moeten er een aantal bomen worden gekapt. Voor het gehele project, inclusief het project 'fietsstraat', wordt er maximaal ingezet op compensatie van alle te kappen bomen, door herplant zoveel mogelijk op dezelfde locatie langs het Rijn-Schiekanaal. De oeververbreding sluit hierbij aan op het Groenbeleidsplan.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

In het kader van een ruimtelijke procedure moet voor een aantal wettelijk verplichte haalbaarheidsaspecten aangetoond worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling moet inzichtelijk gemaakt worden of er vanuit milieuhygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de directe omgeving en de beoogde ontwikkeling zelf. De milieu-kwaliteit vormt dan ook een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies.

In dit hoofdstuk wordt voor de ontwikkeling nader ingegaan op de verschillende aspecten; indien noodzakelijk is aanvullend onderzoek uitgevoerd. De onderzoeksrapportages zijn als bijlagen bij het bestemmingsplan gevoegd.

4.1 Milieueffectrapportage

4.1.1 Beleidskader

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die (aanzienlijke) nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Dit betekent dat de plannen of activiteiten ook een bepaalde omvang moeten hebben om MER-(beoordelings) plichtig te zijn. De plannen voor het besluitgebied hebben echter niet een omvang die de ontwikkeling rechtstreeks MER-(beoordelings) plichtig maken. Hieronder wordt een en ander nader toegelicht.

4.1.2 Beoordeling

Aan de hand van de in het Besluit m.e.r. omschreven m.e.r.-plichtige activiteiten met de bijbehorende drempelwaarden, kan worden bepaald of een project MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) is. De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang ook belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Om te voorkomen dat er bij projecten met een kleinere omvang belangrijke milieugevolgen over het hoofd worden gezien, is het voor alle projecten die voorkomen op de D-lijst en die onder de drempelwaarden liggen verplicht om een vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Een vaarweg komt voor op de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage, namelijk onder categorie 3.1. Zie tabel 4.1.

Tabel 4.1

Categorie 3.1, bijlage 2, onderdeel D Besluit m.e.r.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 3.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een binnenvaarweg die: - kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of - 2° een oppervlakte van 25 hectare of meer heeft.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het projectplan, bedoeld in artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet, of, indien artikel 5.4, zesde lid, van die wet van toepassing is, het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet, dan wel bij het ontbreken daarvan de besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn.

De m.e.r.-beoordelingsplicht van categorie 3.1 geldt onder meer bij het vaststellen van een bestemmingsplan bedoeld in art. 3.1, eerste lid (wijziging en uitwerking bestemmingsplan) van de Wet ruimtelijke ordening (kolom 5: besluiten).

Het Besluit milieueffectrapportage gaat uit van een m.e.r.-beoordelingsplicht bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg die bevaren wordt door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer. De beoogde ontwikkeling ligt ruim onder de bovengenoemde drempelwaarde waarvoor conform het Besluit m.e.r. een m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk is. Gelet hierop is daarom de vraag of sprake is van (de aanleg, wijziging of uitbreiding van) een binnenvaarweg. Dit bestemmingsplan voorziet niet in de aanleg van een nieuwe vaarweg. In lijn met jurisprudentie over de vraag of er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. kan in dit geval gesteld worden dat er geen sprake is van een wijziging van de binnenvaarweg.

Uit de jurisprudentie, te weten (onder andere) de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 maart 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:694) en 31 januari 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:348), volgt dat het antwoord op de vraag of er sprake is van een wijziging of uitbreiding afhangt van: de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging een rol spelen.

De beoogde ontwikkeling c.q. het project voorziet in een oeververbreding van maximaal 2.1 meter van het Rijn-Schiekanaal over een lengte van circa 250 meter. De oeververbreding wordt uitsluitend uitgevoerd voor een verbetering van de doorvaart van het bestaande vaarverkeer en het voldoen aan veiligheidsnormen. De capaciteit van de vaarweg neemt niet toe. Het aantal schepen dat gebruikt maakt van de vaarwegen blijft gelijk.

In aanvulling hierop valt in beginsel te verwachten dat met de oeververbreding geen andere of grotere milieugevolgen ontstaan dan reeds in het geldende bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt. Deze verwachting wordt bevestigd door de beoordeling van de relevante milieuaspecten in de navolgende paragrafen. Daar komt bij dat de beoogde oeververbreding als passend in de omgeving kan worden beschouwd, aangezien dit een bestaand stedelijk gebied met hoofdzakelijk woningen betreft.

Het betreft in dit bestemmingsplan een bestaand aangelegd werk die wordt verbreedt, maar niet ingrijpend wordt veranderd. Het betreft ook niet een vaarweg die opnieuw in gebruik wordt genomen. Gelet op het voorgaande is qua aard en omvang (slechts) sprake van een relatief beperkte wijziging van de vaarweg. Om die reden is geen sprake van een wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg als bedoeld in het Besluit m.e.r..

Het bevoegd gezag hoeft dus voor dit plan geen vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

4.2 Verkeer

4.2.1 Beoordeling

Het onderhavig plan voorziet slechts in het verbreden van de oever om de veiligheid van vaarweg te verbeteren. De werkzaamheden aan de vaarweg hebben geen gevolgen voor wegverkeer. De aanpassing van de vaarweg leidt niet tot een toename van het aantal scheepvaartbewegingen, mede doordat de vaarwegklasse ongewijzigd blijft en er geen alternatieve routes zijn als gevolg waarvan de aantrekkelijkheid van dit traject zou kunnen toenemen.

4.2.2 Conclusie

Het aspect 'verkeer' vormt geen belemmeringen voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Beleidskader

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Titel 5.2 Wm 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. In artikel 5.16 van de Wm is vastgelegd dat voor een plan dat niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd hoeft te worden en het plan doorgang kan vinden. Met andere woorden, draagt een project niet of niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel 'niet in betekenende mate' (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten die 'in betekenende mate' bijdrage kunnen worden opgenomen in het NSL, als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. Met projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een bepaald project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. NIBM-projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In het Besluit NIBM is in artikel 5 een zgn. anticumulatiebepaling opgenomen. Hiermee wordt de verplichting opgelegd om nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruikmaken en individueel als NIBM aan te merken zijn, ook als één geheel te beschouwen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot plan met een grote invloed op de luchtkwaliteit opgedeeld wordt in kleinere NIBM-deelplannen.

4.3.2 Beoordeling

De aanpassing van de vaarweg leidt niet tot een toename van het aantal scheepvaartbewegingen en ook niet tot een toename in verkeersbewegingen over de weg. Doordat schepen elkaar beter kunnen passeren hoeven ze ook minder te manoeuvreren waarmee sprake kan zijn van (geringe) brandstofbesparingen. Dit heeft positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Gezien de aard van de ontwikkeling en de omvang van het project draagt het bestemmingsplan niet bij aan luchtverontreiniging.

4.3.3 Conclusie

Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.4 Geluid

4.4.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object – hiervoor kent de wet 'geluidgevoelige bestemmingen' zoals wonen, zorg en onderwijs.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een ruimtelijk plan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen een zone;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe gezoneerde (spoor) wegen (niet zijnde rijkswegen of hoofdspoorwegen vallend onder de Wet milieubeheer);
- reconstructie van gezoneerde wegen (niet zijnde rijkswegen);
- bestemmen van gronden voor gezoneerde industrieterreinen;
- wijzigen van de grenzen van gezoneerde industrieterreinen of bijbehorende zones.

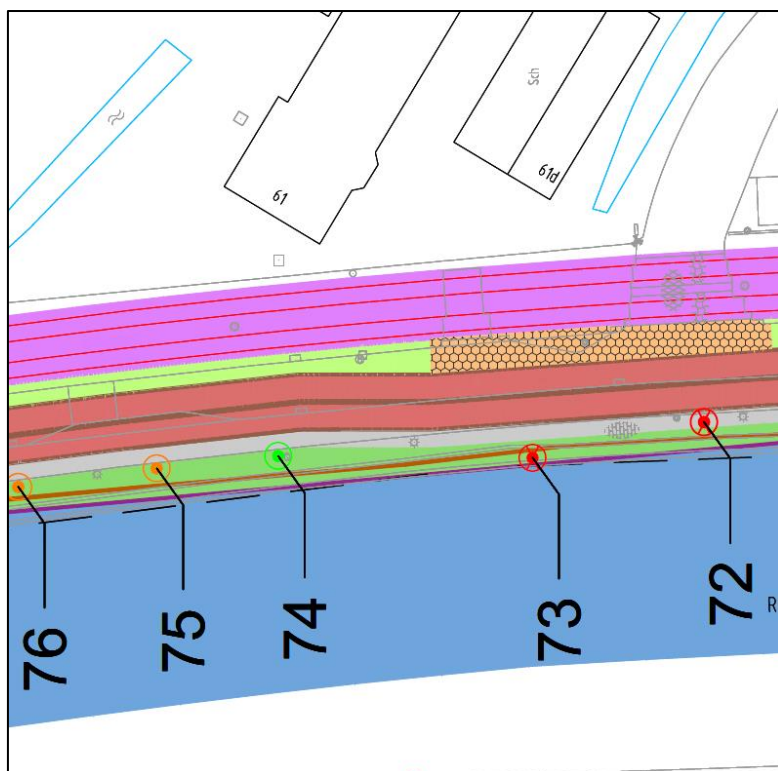
4.4.2 Beoordeling

In het plangebied worden geen geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt. Er hoeft daarom geen onderzoek plaats te vinden naar de invloed van de omliggende geluidbronnen (weg, rail, luchtvaart en industrielawaai) op het plangebied.

Hoewel voor scheepvaartlawaai geen wettelijk kader bestaat, moet het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, wel worden beschouwd wanneer sprake is van een relevante geluidbelasting vanwege scheepvaart. De dosis-effectrelatie voor scheepvaartlawaai is vergelijkbaar met die voor railverkeer. Als richtwaarde voor de maximaal wenselijke geluidbelasting vanwege scheepvaart kan daarom dezelfde waarde gehanteerd worden als de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer, te weten 55 dB (Wgh art. 106d lid 1).

Bepalend voor de geluidemissie van scheepvaart op de Delftse Vliet zijn de vaarbewegingen van binnenvaartschepen. Het aantal scheepvaartbewegingen neemt niet toe. In de huidige situatie varen er enkele binnenvaartschepen per dag op de Delftse Vliet. Bepalend voor de vraag of door de oeververbreding de akoestische situatie veranderd is de aanwezigheid van geluidgevoelige bestemmingen (woningen). In onderhavige situatie is ter plaatse van het tracé van de oeververbreding één woning aanwezig, namelijk de woning aan de Delftweg 61.

Door de oeververbreding wijzigt de vaarlijn niet, schepen varen in principe niet dicht op de oever. Enkel in het geval dat twee schepen elkaar passeren kan de afstand tussen de bron (het binnenvaartschip) en de geluidgevoelige bestemming korter worden. Zoals uit figuur 4.1 blijkt wordt ter plaatse van de woning Delftweg 61 de afstand slechts beperkt korter. Daarnaast wordt opgemerkt dat de kans dat de situatie zich voordoet dat net ter plaatse van deze woning twee schepen elkaar passeren zeer gering is. Een toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woning is niet te verwachten. Akoestisch gezien zijn er dan ook geen gevolgen voor de woning.



Figuur 4.1

Uitsnede situatietekening met in grijze stippellijn de oude oever aangegeven.

Omdat de Wet geluidhinder niet rechtstreeks van toepassing is op vaarwegen en er geen toename van de geluidbelasting valt te verwachten is er geen akoestisch onderzoek uitgevoerd.

4.4.3 Conclusie

Het aspect 'geluid' vormt geen belemmeringen voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

4.5.1 Algemeen

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1). Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid moet er op toezien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik.

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009 is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Met milieuzonering kan ervoor worden gezorgd dat nieuwe bedrijven op een verantwoorde afstand van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

De publicatie hanteert een tweetal verschillende omgevingstypen voor de richtafstanden: het omgevingstype 'gemengd gebied' en het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en in rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De richtafstanden gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van een rustig woongebied. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden, zonder dat dit ten koste gaat van het leefklimaat, met één afstandsstep worden verlaagd als sprake is van omgevingstype 'gemengd gebied'. In de tabel 4.2 zijn de richtafstanden weergegeven.

milieucategorie	richtafstand (in meters)	
	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Tabel 4.2

Overzicht richtafstanden VNG-publicatie

4.5.2 Beoordeling

In het plangebied van dit bestemmingsplan is niet voorzien in nieuwvestiging van functies waarop milieuzonering van toepassing is, hetzij als milieugevoelige danwel als milieubelastende functie. Verkeer (in dit geval over water) wordt niet aangemerkt als bedrijfsactiviteit. Ook de aanwezige functies in de omgeving van het plangebied hebben voor wat betreft de gehanteerde milieuzonering geen invloed op het plangebied.

4.5.3 Conclusie

Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmeringen voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Wet- en regelgeving

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

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen);
- het transport van aardgas en brandstoffen door buisleidingen;
- het gebruik van luchthavens en overige risicobronnen zoals bijvoorbeeld windturbines, hoogspanningslijnen en zendmasten.

Het beleid voor inrichtingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), voor zover de risico's door een inrichting worden veroorzaakt. Voor ondergrondse buisleidingen gelden het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

Voor het transport van gevaarlijke stoffen gelden sinds 1 april 2015 het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling Basisnet. De Basisnetten Weg, Water en Spoor geven de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen.

De normering voor risico's door het transport, het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen en windturbines is gebaseerd op enkele begrippen.

- Het *plaatsgebonden risico* (PR) is de kans dat een persoon die zich altijd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het plaatsgebonden risico geldt voor kwetsbare objecten een grenswaarde van 10^{-6} per jaar (kans op één dode per jaar, mag één op de miljoen zijn). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.
- Het *groepsrisico* (GR) is de kans per jaar dat in één keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval. Hoe meer mensen nabij de bron verblijven, hoe groter het groepsrisico. Het groepsrisico wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde: met de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10^{-7} per jaar, en met de kans op 1000 of meer dodelijke slachtoffers van 10^{-9} per jaar.

Het bevoegd gezag moet bij een nieuwe ontwikkeling bepalen of er sprake is van een aanvaardbaar risico. Vervolgens moet het bevoegd gezag over de hoogte van het groepsrisico verantwoording afleggen. Bij de verantwoording van het groepsrisico door het bevoegd gezag wordt er nader gekeken naar de gevolgen van de diverse scenario's die zich kunnen voltrekken. Zo kan er gekeken worden naar de mogelijkheden voor het terugbrengen van de risico's en de optredende effecten, de zelfredzaamheid van personen en de mogelijkheden voor bestrijding en hulpverlening.

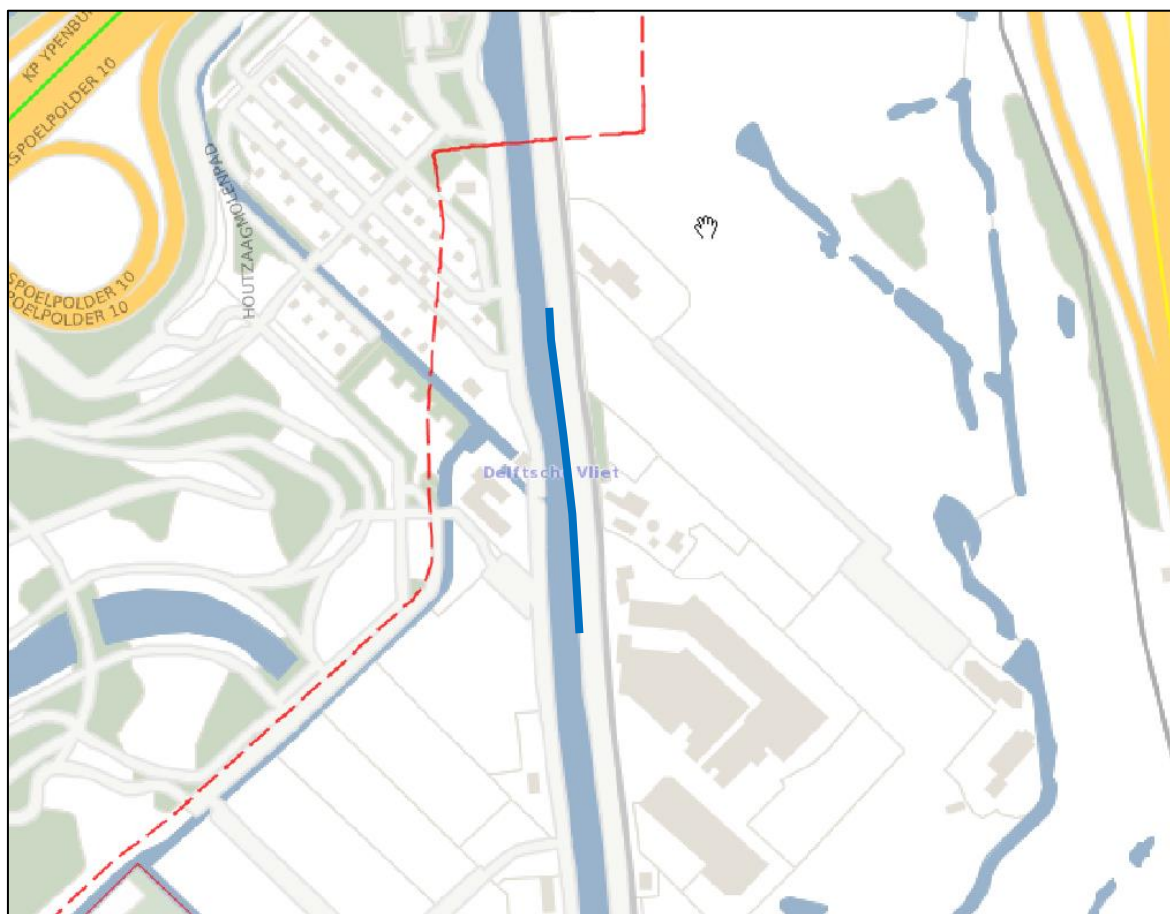
4.6.2 Beoordeling

Ontwikkeling in relatie tot de omgeving

De uitbreiding van de bestemming water (t.b.v. de oeververbreding) die in onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is geen (beperkt) kwetsbaar object vanuit het aspect externe veiligheid. Ook wordt er geen risicovolle inrichting of transportroute mogelijk gemaakt. In het Basisnet Water is de Delftse Vliet niet opgenomen als transportroute voor gevaarlijke stoffen en geldt er geen toetsafstand. Dat betekent dat voor ruimtelijke ontwikkelingen geen verantwoording afgelegd hoeft te worden voor het groepsrisico en er geen beperkingen gelden voor het plaatsgebonden risico en het plasbrandaandachtsgebied.

Omgeving in relatie tot de ontwikkeling

Er bevinden zich in de nabije omgeving geen risicovolle inrichtingen. In en in de omgeving van het plangebied bevindt zich een buisleiding. Het gaat om een buisleiding van Gasunie (A-517). Zie figuur 4.2. De oeververbreding vindt plaats over een lengte van circa 260 meter. De kortste afstand van het plangebied tot de buisleiding bedraagt circa 100 meter. De verbreding van de oever heeft geen invloed op de buisleiding.



Figuur 4.2

Uitsnede risicokaart (oeververbreding in blauw aangegeven)

4.6.3 Conclusie

Het aspect 'externe veiligheid' vormt geen belemmeringen voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.7 Bodem

4.7.1 Wettelijk kader

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen.

De Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft.

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) regelt zaken rond bodembescherming en bodemsanering. Vertrekpunt van de Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van

plangebied of projectlocatie. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

- a. het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
- b. het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
- c. het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. Het is niet nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

4.7.2 Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied is de bodem plaatselijk opgehoogd. In de direct omgeving van het plangebied hebben bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Het gaat hierbij om een chemische wasserij, brandstofgroothandel, een tramremise en een tramlijn. Verder zijn bij enkele gebouwen ondergrondse huisbrandolietanks bekend. Het is niet bekend of deze tanks inmiddels verwijderd en/of gesaneerd zijn.

De indicatieve kwaliteit van de bovengrond (0-0,5 m-maaiveid) en die van de ondergrond (0,5-2,0 m-mv.) is onbekend op basis van de vigerende Nota bodembeheer van de gemeente Rijswijk.

Het plangebied is niet gelegen in een milieubeschermingsgebied voor grondwater.

Op en in de directe omgeving van het plangebied zijn en het verleden bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichting en/of bouwplannen. Hierbij zijn is niet gebleken dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hiervan is sprake bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m³ vaste bodem en/of 100 m³ grondwater (bodemvolume), of bij de overschrijding van de norm voor asbest van 100 mg/kg.ds.

In het kader van het bestemmingsplan is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Verkennend bodemonderzoek Delftweg te Rijswijk, opgesteld door Adverbo B.V. met kenmerk 16.10.0691.0562 van 6 oktober 2016, bijlage IIIa bij deze toelichting). Het plangebied is niet voldoende onderzocht. Er is sprake van matig/sterk verhoogde gehalten en mogelijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Er is nader bodemonderzoek noodzakelijk om hierin meer inzicht te verkrijgen.

Het benodigde aanvullend en nader onderzoek is uitgevoerd door Diseo B.V. (kenmerk D2019-223V1, 19 juli 2019, bijlage IIIb bij deze toelichting). Het nader onderzoek is uitgevoerd conform de Nederlandse Technische Afspraak NTA5755 (NTA5755: 2010 nl 'Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van nader onderzoek - Onderzoek naar de aard en omvang van bodemverontreiniging'). In het onderzoek is circa 1.600 meter van de oostelijke oever van het Rijn-Schiekanaal onderzocht, globaal gezien vanaf de A4 tot aan de Broekmolenweg. Het onderhavige plangebied met een lengte van circa 260 meter betreft een gedeelte van het onderzoeksgebied. In totaal zijn er 62 boringen uitgevoerd, waarvan 9 boringen binnen het onderhavige plangebied liggen, namelijk boring 8 t/m 16. Deze boringen zijn geanalyseerd middels de mengmonsters MM07, MM08, MM09, MM10, M08-1, M09-3, M12-3 en M16-4. In geen van de boringen is sprake van een

ernstige bodemverontreiniging. Er zijn geen risico's bij het gebruik en er hoeft geen sanering plaats te vinden in het plangebied.

Er is reeds een asbest onderzoek uitgevoerd door Diseo B.V. (kenmerk D2018-748 d.d., 19 december 2018). De Omgevingsdienst Haaglanden heeft dit onderzoek als voldoende beoordeeld. Het asbestonderzoek is als bijlage IV bijgevoegd bij deze toelichting.

4.7.3 Conclusie

Het aspect 'bodem' vormt geen belemmeringen voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.8 Waterhuishouding

4.8.1 Beleidskader

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Hierin wordt de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie uiteengezet (de watertoets). De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterhuishoudkundige doelstellingen worden daarbij expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing genomen binnen deze plannen/besluiten. De waterhuishouding wordt hierbij op een integrale wijze benaderd. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater moeten dus (in samenhang) in beschouwing worden genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit. De integrale benadering van de waterhuishouding betekent ook dat de waterhuishouding moet worden benaderd in samenhang met andere beleidsvelden. De watertoets is een instrument om deze integrale benadering vorm te geven en om het watersysteem gezamenlijk op orde te krijgen. Deze toets heeft in het kader van onderhavige ontwikkeling plaatsgevonden.

Provincie Zuid-Holland

In de provinciale Omgevingsverordening zijn de veiligheidsnormen voor regionale waterkeringen (vastgesteld. Deze normen bestaan uit een wenselijk geacht beschermingsniveau, waarop regionale keringen en wateren moeten zijn ingericht. De normen verschillen per vorm van landgebruik en zijn gerelateerd aan de economische waarde van het landgebruik en de te verwachte schade bij overstromingen. De regionale kering langs het Rijn-Schiekanaal heeft een maximale overschrijdingskans van eens per 100 jaar (veiligheidsklasse III). Bij de geplande verlegging van de waterkering blijft deze norm gehandhaafd.

In de Vaarwegenverordening Zuid-Holland 2015 zijn regels en afmetingen voor de provinciale vaarwegen en het overige basis recreatie toervaartnet (BRTN) opgenomen. Het Rijn-Schiekanaal is een beroepsvaarweg, waarvoor de provincie als vaarwegbeheerder is aangewezen.

Hoogheemraadschap van Delfland

In het plangebied gelden de regels van de Keur van Delfland. Hierin zijn algemene bepalingen vastgelegd voor het beheer en het gebruik van het watersysteem en de waterkeringen. Daarnaast zijn voor diverse thema's en activiteiten specifieke beleidsnota's en beleidsregels opgesteld. Bijvoorbeeld de beleidsregel dempen en graven of de beleidsregel medegebruik Regionale Keringen. Het beleid en de regels vormen de kaders waaraan (vergunningplichtige) werken en werkzaamheden door Delfland worden getoetst.

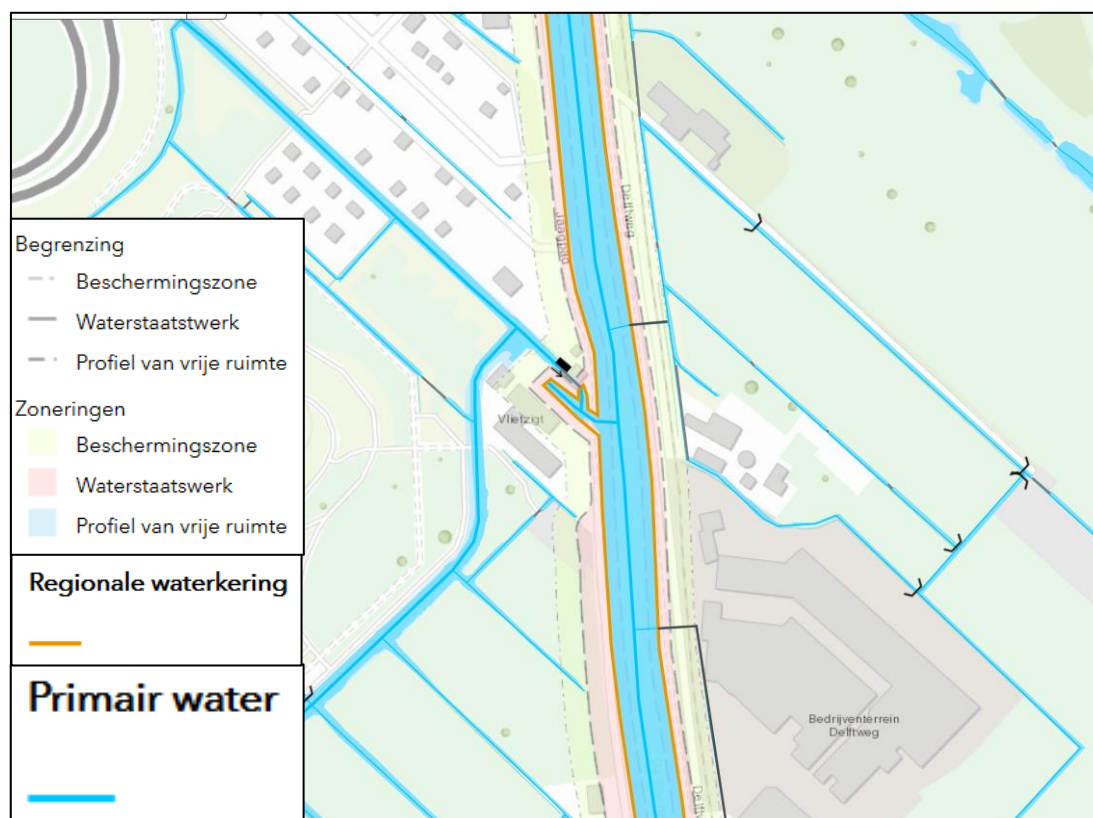
Verder heeft Delfland de eigenschappen van het watersysteem en de keringen vastgelegd in de legger. Naast de ligging en functie van de waterstaatswerken zijn hierin ook de onderhouds-plichtigen aangegeven.

4.8.2 Watertoets

In overleg met het Waterschap Delfland is de onderstaande watertoets opgesteld.

Situatie

Het plangebied is in de huidige situatie verhard. Het terrein is in gebruik als berm en weg. Figuur 4.3 geeft de watergangen in en nabij de planlocatie weer.



Figuur 4.3

Uitsnede legger waterschap Delfland (oppervlaktewater, waterkeringen en kunstwerken)

Oppervlaktewater/grondwater

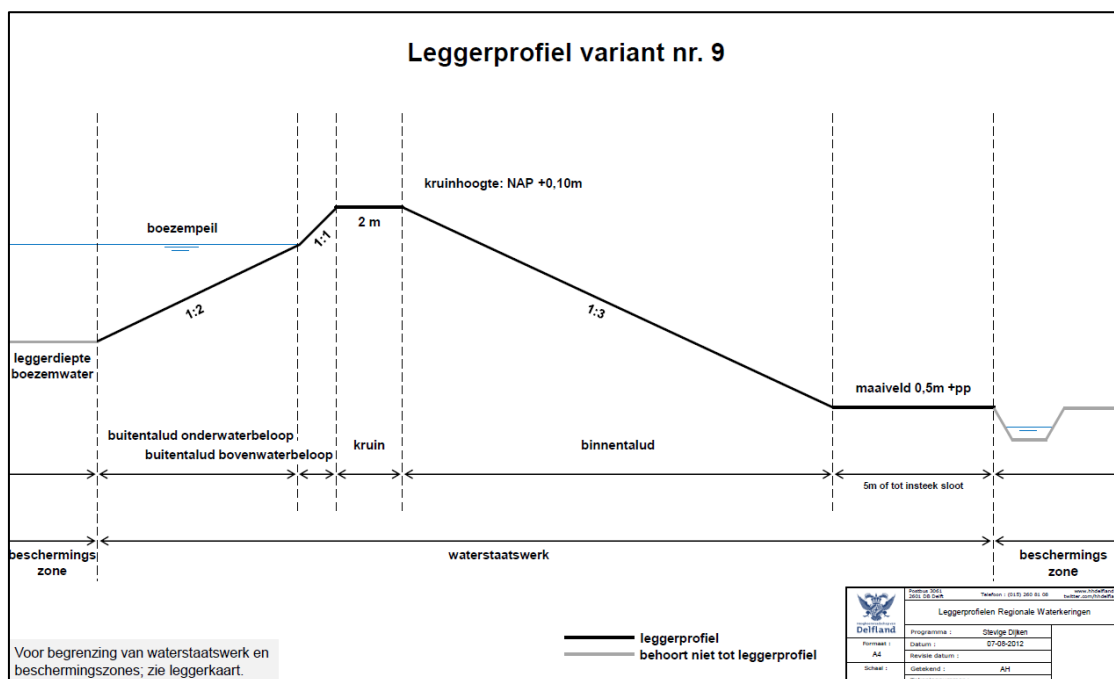
De oever maakt deel uit van de Delftsche Vliet. De Delftsche Vliet is een primair water waar vrachtaart en recreatievaart over plaatsvindt. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een verbreding van deze watergang. De verbreding vindt plaats over een lengte van 260 meter; de verbredingen zijn in een orde van 0,4 tot 2,1 meter, waardoor het wateroppervlak toeneemt met circa 300 m². De toename in wateroppervlak zorgt voor een betere veiligheid voor passerende schepen. De geplande ontwikkeling levert verder geen nadelige effecten op voor het oppervlaktewatersysteem in de omgeving.

Er vinden verder geen significante activiteiten in de grond plaats die het grondwater beïnvloeden. Het plangebied is verder niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Er vindt met het plan geen vervuiling van het oppervlaktewater plaats.

Waterkeringen en veiligheid

De oever in het plangebied maakt onderdeel uit van een regionale waterkering (traject 14, poldercode POL17). Op figuur 4.4 is het leggerprofiel weergegeven. Daarbij zijn in het bijbehorende leggerprofiel de vereiste afmetingen van het dwarsprofiel aangegeven. Voor de keringen in het plangebied geldt leggerprofiel variant nr. 9 (zie figuur 4.4). In de praktijk ligt de fietsstraat Delftweg op de kruin en is de kruin breder dan de legger. Bij de verbreding van het Rijn-Schiekanaal wordt de oostelijke kering ter hoogte van de fietsstraat Delftweg verlegd. Het profiel van de nieuwe kering voldoet minimaal aan de vereiste afmetingen van het dwarsprofiel. Bij de reconstructie fietsstraat Delftweg wordt een oeverhoogte van 0,20 meter aangehouden in verband met de te verwachte zetting en klink van de kering.

Binnen de vastgestelde leggerzoneringen gelden beperkingen op grond van de Keur. Vanwege het waterstaatkundige belang zijn de keurzoneringen op de verbeelding bij dit bestemmingsplan weergegeven met de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering.



Figuur 4.4

Uitsnede leggerprofiel van de waterkering

Door de oeeververbreding worden de leggerkaarten aangepast zodat deze overeenkomen met de nieuwe waterkering. Het besluit hiervoor is genomen op 31 januari 2019 door het Hoogheemraadschap Delfland. Het besluit is bijgevoegd als bijlage V.

De leggerwijziging treedt in werking op het moment dat de fietsstraat gerealiseerd is. Vanaf dat moment is de wijziging raadpleegbaar op de digitale legger. Op figuur 4.5 is een uitsnede van de wijzigingskaart weergegeven. Voor de duidelijkheid is de volledige kaart bijgevoegd als bijlage VI.

The image displays two identical maps of a landscape in Delfland, showing water management plans. The maps include a legend with symbols for water management zones, a title block with project details, and a north arrow.

Legenda

Waterkering

Opmerking

- Potloods
- Regime waterkering
- Waterstaatslijn
- Beschermingsgebied
- Waterstaatswaterkering
- Beschermingsgebied
- Profiel van vliep lands

Partiële leggerwijziging
Delfland, Rijswijk

Programma : Sluip (Baan)
Datum : 10-09-2018
Revisie datum : 10-09-2018
Schied : Gebied : George de Ruiter

Figuur 4.5
Uitsnede wijzigingskaart

Waterberging

Een toename van het verharde oppervlakte resulteert in een versnelde afvoer van hemelwater. Als dit hemelwater niet vertraagd wordt afgevoerd, wordt het watersysteem zwaarder belast en het waterbezwaar naar benedenstroomse gebieden afgewenteld. Ook is er geen aanvulling van het grondwater. Uitgangspunt is dat (nieuwe) ontwikkelingen minimaal hydrologisch neutraal zijn of een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Versnelde afvoer van hemelwater moet worden voorkomen. Onder versnelde afvoer wordt verstaan: het lozen van neerslag van nieuwe verharde of bebouwde oppervlakken, direct of indirect al dan niet via een rioolstelsel naar het oppervlaktewaterlichaam waardoor daarin ongewenste peilstijgingen kunnen optreden.

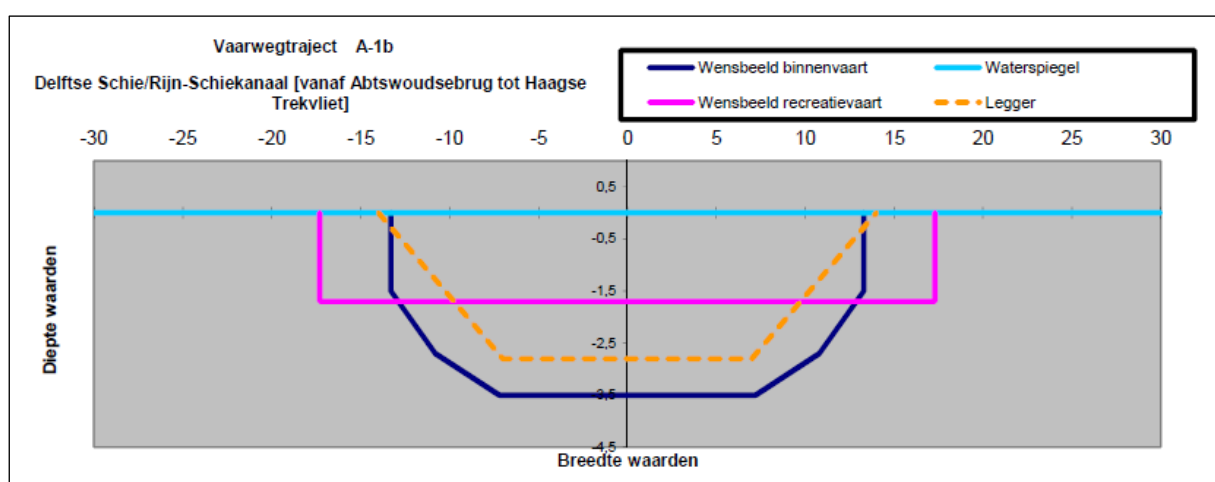
Gezien de aard van het plan, waarbij geen oppervlakteverharding optreedt, is geen nadelig effect op de waterberging te verwachten. Er hoeven geen compensatiemaatregelen te worden gerealiseerd.

Waterkwaliteit en ecologie

De nieuwe oeverconstructie blijft een harde constructie onder de waterlijn en basaltzetsteen op het talud. Met betrekking tot de aan te leggen damwand wordt gebruikgemaakt van duurzame materialen (dus geen zink, koper, lood en PAK's-houdende materialen) die niet uitlogen. Op deze manier wordt diffuse verontreiniging van water (en bodem) voorkomen. De verbreding van het Rijn-Schiekanaal heeft geen effect op de waterkwaliteit en ecologie.

Waterkwantiteit

Het Rijn-Schiekanaal is een provinciale vaarweg voor de beroepsvaart. De provincie heeft de gewenste afmetingen van de vaarweg vastgelegd in de Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen Zuid-Holland 2015. Hierbij is rekening gehouden met de vigerende klassen voor de beroepsvaart en recreatievaart. Het vaarwegprofiel voor het Rijn-Schiekanaal is weergegeven in figuur 4.6. De breedte op waterspiegel in verband met de binnenvaart is 26,6 meter en de gewenste breedte op waterspiegel in verband met de recreatievaart is 34,6 meter. Uitgangspunt bij de verbreding van het Rijn-Schiekanaal is te voldoen aan de gewenste breedte voor de binnenvaart (26,6 meter).



Figuur 4.6

Vaarwegprofiel provinciale vaarweg Rijn-Schiekanaal

Afvalwaterketen

De verbreding van het Rijn-Schiekanaal heeft geen raakvlak met de afvalwaterketen.

4.8.3 Conclusie

Het aspect 'waterhuishouding' vormt geen belemmeringen voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.9 Flora en fauna

4.9.1 Wettelijk kader

Bescherming in het kader van de natuurwet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming (hoofdstuk 2) en het Natuurnetwerk Nederland. Soortenbescherming is geregeld in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming. Op grond van deze wet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitatten en de habitatten van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot frustratie van de natuurdoelen. Anders dan bij gebieds- en soortenbescherming is de status als Natuurnetwerk Nederland niet verankerd in de Wet natuurbescherming, maar dient het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming bepalend. Soortenbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Er wordt onderscheid gemaakt tussen internationaal beschermde soorten en nationaal beschermde soorten. Van de nationaal beschermde soorten kan de beschermde status per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen aan (algemeen voorkomende) soorten. Het beschermingsregime is verschillend voor zowel de internationaal beschermde soorten (vogel- en habitatrichtlijn soorten) als de nationaal beschermde soorten.

Ook kent de Wet natuurbescherming een zorgplicht, zowel voor soorten als hun (beschermde) leefgebied.

4.9.2 Beoordeling

Door RPS advies- en ingenieursbureau is een ecologische quick scan (12 september 2017, kenmerk 3P-266-1500044A39-B17-727) uitgevoerd om inzicht te krijgen in de beschermde planten- en diersoorten die voorkomen of kunnen voorkomen in het projectgebied en wat de effecten zijn van de ingreep op deze soorten. De gegevens zijn verkregen uit een online database en een veldbezoek ter plaatse. De quick scan is als bijlage VII bij dit bestemmingsplan opgenomen. De belangrijkste afwegingen en conclusies vanuit de effectbeoordeling zijn als volgt:

- De verspreidingsgegevens en het oriënterend veldbezoek geven een voldoende duidelijk beeld van alle beschermde soortgroepen.
- Ten aanzien van beschermde vaatplanten, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogels met een jaarrond beschermde verblijfplaats, reptielen, vissen, insecten en weekdieren worden geen negatieve effecten verwacht.
- Vleermuizen maken gebruik van het projectgebied; negatieve effecten kunnen worden uitgesloten door de afwezigheid van verblijfplaatsen en voldoende geschikt foerageergebied in en in de directe omgeving van het projectgebied.
- Ten aanzien van algemene broedvogels zijn er geen negatieve effecten aanwezig, zo lang er tijdens de broedperiode geen nesten worden verwijderd.
- Het plangebied ligt op circa 1,8 km van het Natuurnetwerk Nederland. De werkzaamheden ter hoogte van het plangebied beperken zich tot het vervangen van de oeverbeschoeiing. De aard van gebied wordt niet veranderd waardoor er geen effect optreedt voor het Natuurnetwerk Nederland.

De werkzaamheden kunnen uitgevoerd worden zonder ontheffing onder de huidige concept-verordening van de Wet natuurbescherming.

Stikstofdepositie

In het kader van de gebiedsbescherming is aanvullend door LBP|SIGHT een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. Deze berekening heeft enkel betrekking op de bouwfase en niet de gebruiksfase. Als gevolg van de vaarwegverbreding (gebruiksfase) is er namelijk geen sprake van een toename van verkeersbewegingen en varen er geen zwaardere schepen waardoor er geen extra stikstofdepositie ontstaat.

Tijdens de bouwfase wordt gebruikgemaakt van mobiele machines die wel stikstofoxiden (NO_x) emitteren. Daarnaast zijn voertuigbewegingen nodig om bouw materiaal en personeel van en naar de bouwlocatie te vervoeren. Vanwege de mogelijke verzurende werking van de emissies door de bouwactiviteit op Natura 2000-gebieden, moet in het verband met de Wet natuurbescherming bezien worden of er sprake is van stikstofdepositie, en zo ja of dit tot significant negatieve effecten kan leiden.

De berekening heeft uitgewezen dat de emissies niet leiden tot depositie op omliggende Natura 2000-gebieden hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar. Uitgaande van de rekenresultaten is er geen relevant nadelig effect voor Natura 2000-gebieden te verwachten.

Voor de stikstofdepositieberekening wordt verwezen naar bijlage VIII.

4.9.3 Conclusie

Het aspect 'flora en fauna' vormt geen belemmering voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

4.10.1 Wettelijk kader

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) is de implementatie van het Verdrag van Malta (1998) en regelt de omgang met het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen. Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar. Om het bodemarchief beter te beschermen, moet de gemeente bij het vaststellen van een bestemmingsplan rekening houden met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten.

Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan moet voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

Voor monumenten is de Erfgoedwet van toepassing (van kracht sinds 1 juli 2016). De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten.
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie.
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

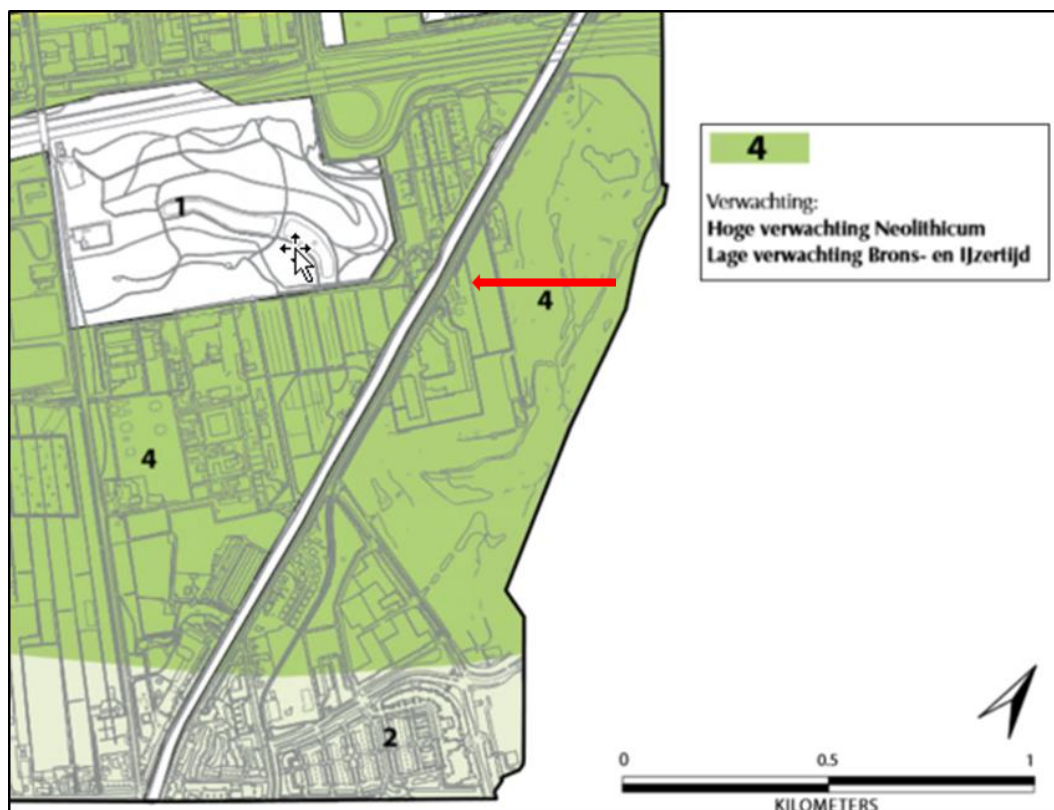
4.10.2 Beoordeling

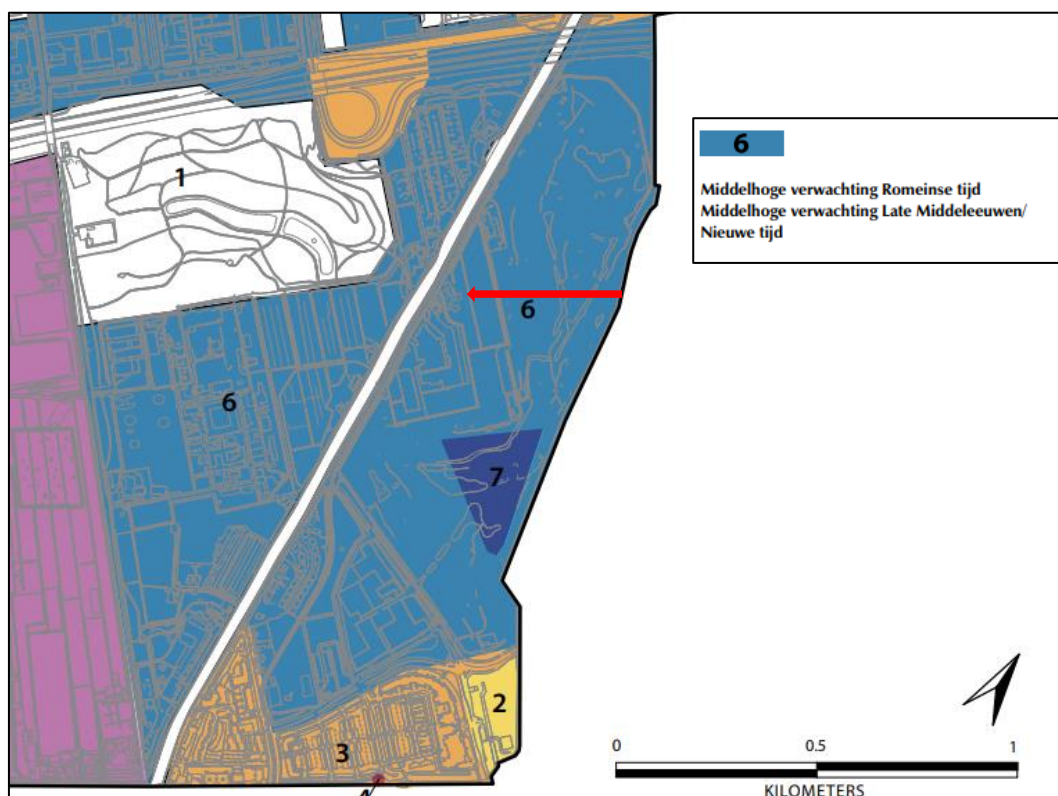
Archeologie

De gemeente Rijswijk heeft de archeologische waarden op haar grondgebied in beeld gebracht. Hierbij is een onderscheid gemaakt in twee periodes, de Romeinse Tijd en late Middeleeuwen en Neolithicum, Brons- en IJzertijd. Onderstaand is weergegeven welke waarden in het verordeningengebied voor de eerstbenoemde tijd voorkomen. Om deze waarden te beschermen is in de verordening een beschermende regeling opgenomen die ertoe leidt dat bij bodemwerkzaamheden

vanaf een bepaalde omvang of vanaf een bepaalde diepte eerst archeologisch onderzoek moet plaatsvinden, voordat die werkzaamheden mogen worden uitgevoerd.

Op de Archeologische waarden- en beleidskaart van de gemeente is aangegeven dat voor het plangebied een hoge verwachting geldt voor het Neolithicum en een lage verwachting voor de Brons- en IJzertijd. Verder geldt er een middelhoge verwachting uit de Romeinse Tijd, de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Zie figuur 4.7 voor twee uitsneden uit de archeologische waarden- en beleidskaart.





Figuur 4.7

Uitsnede Archeologische waarden- en beleidskaart met een rode pijl globaal de planlocatie aangegeven.

De werkzaamheden vinden plaats in een zone waar archeologische resten zijn te verwachten vanaf de Nieuwe Steentijd. In dit deel van Rijswijk bevinden eventuele resten uit de Nieuwe Steentijd zich wat dieper in de ondergrond. Sporen uit de Romeinse Tijd en jonger daarentegen liggen veel minder diep, namelijk direct onder de bouwvoor en recente ophogingslagen. In de directe omgeving van het plangebied zijn in 1987 en 1988 resten (een nederzettingsterrein) uit de Romeinse Tijd (1e-3e eeuw na Chr.) gevonden. Het nederzettingsterrein is aangetroffen in het kader van de aanleg van de Rijswijkse golfbaan. Onduidelijk is nog in hoeverre het nederzettingsterrein doorloopt in westelijke richting en daarbij in latere tijden is doorsneden bij de aanleg van het kanaal. Een archeologisch onderzoek voorafgaand aan of tijdens de graafwerkzaamheden voor de oeververbreding is daarom noodzakelijk.

In de gangbare praktijk van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) moet voor een veldonderzoek of voor een opgraving worden gekozen. In uitzonderlijke gevallen kan een archeologische begeleiding worden uitgevoerd. In dit geval is het project van dusdanige aard (civieltechnisch) dat een verkennend veldonderzoek (proefsleuven) vrijwel onmogelijk is. Daarnaast is nu niet duidelijk in welke mate de eerdere oeverbeschoeiingswerkzaamheden de zone hebben verstoord.

De werkzaamheden in het kader van de oeververbreding worden daarom onder archeologische begeleiding uitgevoerd. Dit betekent dat een archeoloog de aannemer in goed overleg bij graafwerkzaamheden begeleidt. Stuiten zij op archeologische resten, dan moet de aannemer de archeologen voldoende tijd, ondersteuning en gelegenheid bieden om archeologische resten te onderzoeken. De archeoloog documenteert de resten, of verwijdert ze. Daarna kan de aannemer weer aan het werk.

Voor archeologische begeleiding is een Programma van Eisen nodig. Dit is een document dat voorschrijft hoe het onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat gestart wordt met de werkzaamheden moet de gemeente Rijswijk dit goedkeuren.

Cultuurhistorie

In en nabij het plangebied komt geen bebouwing voor die vanuit cultuurhistorie interessant zijn of als monument aangewezen is.

4.10.3 Conclusie

Het aspect 'archeologie en cultuurhistorie' vormt geen belemmeringen voor de ontwikkeling in het plangebied.

4.11 Niet gesprongen explosieven (NGE's)

4.11.1 Algemeen

In Nederland zijn er niet gesprongen explosieven (NGE) uit de Tweede Wereldoorlog in de grond achtergebleven. De (potentiële) aanwezigheid van niet gesprongen explosieven kan een bedreiging inhouden bij grondroerende werkzaamheden en kan tot vertraging leiden bij planvorming en uitvoering van werkzaamheden. NGE's worden met name aangetroffen ter plaatse van 'strategische doelen' zoals binnensteden, verbindingswegen, spoorwegen, bruggen en havens. De gemeente is op basis van regelgeving verantwoordelijk voor het opsporen en ruimen van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.

4.11.2 Beoordeling

Door T&A Survey is een projectgebonden risicoanalyse naar mogelijk aanwezige explosieven in het plangebied uitgevoerd (kenmerk GPR5618-v2, 30 september 2016). Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied onverdacht is voor conventionele explosieven. Er hebben naoorlogse grondroeringen plaatsgevonden. Het plangebied is hierdoor beperkt vrijgegeven, maar nog wel aangemerkt als opsporingsgebied. In het gebied kunnen de volgende explosieven aangetroffen worden:

- geschutmunitie kaliber 7.5 cm;
- handgranaten;
- geweergrenaten;
- munitie voor granaatwerpers;
- KKM.

De explosieven kunnen aangetroffen worden tot 200 meter uit de Vliet (ter hoogte van Hopax Verffabriek) en vanaf 0,5 meter tot 1 meter onder maaiveld. Het plangebied ligt in een naoorlogs geroerde laag, waardoor de explosieven opgespoord kunnen worden met het werkprotocol. Het werkprotocol wordt gehanteerd indien er geen wezenlijk verhoogd risico aanwezig is aangezien de werkzaamheden worden uitgevoerd in onverdacht gebied. Ter plaatse is een achtergrond risico aanwezig.

Het volledige onderzoek is als bijlage IX bijgevoegd bij deze toelichting.

4.11.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er in het plangebied mogelijk aan te treffen explosieven zijn. De bodem heeft geen wezenlijk verhoogd risico, maar het advies is wel om conform het werkprotocol de explosieven op te sporen.

5 Juridische planopzet

5.1 Planopzet

5.1.1 Algemeen

Doel van dit bestemmingsplan is het opstellen van een adequate en actuele juridisch-planologische regeling voor het verbeteren en verbreden van de oever. Een bestemmingsplan is een planologische regeling die zowel de burger als de overheid rechtstreeks bindt. De regels en verbeelding moeten als één geheel worden beschouwd en kunnen niet los van elkaar worden gezien. De toelichting op de regels en verbeelding is niet juridisch bindend, maar biedt wel inzicht in de belangenafweging die tot de aanwijzing van bestemmingen heeft geleid.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze de voorkomende functies in het bestemmingsplan worden geregeld. In de planopzet is aansluiting gezocht bij de uitgave Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen, kortweg SVBP.

5.1.2 De verbeelding

De verbeelding heeft een belangrijke rol bij het bepalen van de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden op de planlocatie. Daartoe zijn op de verbeelding onder meer bestemmingsvlakken, functieaanduidingen en bouwvlakken opgenomen.

5.1.3 De planregels

De planregels geven inhoud aan de op de verbeelding gegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet mogen worden gebruikt en wat en hoe er gebouwd mag worden. Bij de opzet van de planregels is het aantal regels zo beperkt mogelijk gehouden. Alleen datgene is geregeld, wat werkelijk noodzakelijk is. Toch kan het in een concrete situatie voorkomen dat een afwijking van de planregels gewenst is. Daarom zijn er in het bestemmingsplan afwijkingsmogelijkheden opgenomen. De bevoegdheid om door een omgevingsvergunning een afwijking van bepaalde regels te verlenen, is gebaseerd op artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De uitvoering berust bij burgemeester en wethouders. Deze bevoegdheid maakt kleine afwijkingen mogelijk binnen de aan de grond toegekende bestemming.

De opbouw van de regels is gelijk aan Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012.

De bij dit plan behorende planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

1. Inleidende regels
2. Bestemmingsregels
3. Algemene regels
4. Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 1 worden de in de planregels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden. In hoofdstuk 2 zijn specifieke regels opgenomen voor de op de verbeelding gegeven bestemmingen. De artikelen bestaan uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels, en zo nodig uit afwijkingsregels en specifieke gebruiksregels. De bestemmingsomschrijving is bepalend voor het gebruik van de grond. De hoofdstukken 3 en 4 bevatten regels die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen.

5.2 Artikelsgewijze toelichting

5.2.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In het eerste artikel zijn omschrijvingen opgenomen van de belangrijkste begrippen die in de planregels voorkomen. Door het opnemen van begrippen wordt de interpretatievrijheid ten aanzien van de planregels verkleind, waardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe de in het plan voorgeschreven maten moeten worden gemeten of berekend. Door het opnemen van aanwijzingen voor het meten wordt de interpretatievrijheid ten aanzien van de planregels verkleind, waardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

5.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Water

De watergang in het plangebied van het bestemmingsplan valt onder het beheer van Waterschap Delfland. In de keur van het Waterschap zijn reeds vele regels over de omgang met water en waterlopen opgenomen. De keur blijft onverkort van kracht naast hetgeen in dit bestemmingsplan met betrekking tot water wordt vermeld.

Artikel 4 Leiding – Hoogspanning

Door het plangebied loopt een ondergrondse hoogspanningsleiding. Deze gronden hebben de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanning' gekregen. De gronden zijn primair bestemd voor een hoogspanningsleiding en secundair voor de onderliggende bestemmingen.

Artikel 5 Waarde – Archeologie

Deze bestemming stelt voorwaarden aan het uitvoeren van werkzaamheden die de grond roeren.

Artikel 6 Waterstaat – Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming, het onderhoud en de verbetering van de waterkering, met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde zoals duikers, keerwanden en merktekens.

5.2.3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

In dit plan zijn sommige bouwregels gerelateerd aan de oppervlakte van gronden, bijvoorbeeld aan de oppervlakte van een bouwperceel. Indien dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking worden genomen bij het verlenen van (verschillende) omgevingsvergunningen, kunnen de bebouwingsmogelijkheden daardoor onbedoeld verruimd worden. De anti-dubbeltelregel voorkomt dit.

Artikel 8 Algemene bouwregels

Dit artikel geeft regels ten aanzien van overschrijding van bouwhoogten van onder meer ondergeschikte bouwdelen en ten aanzien van bestaande maatvoering.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

Dit artikel geeft regels ten aanzien van strijdig gebruik ten aanzien van de bestemming.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

Voor een deel van het plangebied is een geurzone opgenomen. Deze is gebaseerd op de bedrijvigheid die ten zuidoosten van het plangebied ligt. Binnen deze aanduiding mogen geen geurgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt worden.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

Voor ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan is een algemene bevoegdheid tot afwijken opgenomen. De onderhavige regeling voorziet in verband met de gewenste duidelijkheid, in een objectieve begrenzing van het toepassingsbereik van de afwijking.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

Het overgangsrecht ten aanzien van bouwen is neergelegd in artikel 21 lid 1 Wro. Enkele bouw-mogelijkheden in afwijking van de regels blijven bestaan voor gebouwen die afwijken van het plan en die zijn of worden gebouwd bij of krachtens de Woningwet. Bestaande afwijkingen mogen niet worden vergroot. Uitbreiding is slechts mogelijk met een omgevingsvergunning om af te wijken van het bevoegd gezag.

Lid 2 betreft de overgangsregels met betrekking tot het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtsmacht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het gebruik is slechts toegestaan indien de afwijzing hierdoor niet wordt vergroot.

Artikel 13 Slotregel

Het laatste artikel van de planregels betreft de slotregel van het onderliggende bestemmingsplan.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening schrijven voor dat inzicht moet bestaan in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. De ontwikkeling van het onderhavige plan wordt gerealiseerd vanuit een private exploitatie. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitvoering en draagt het risico van de planontwikkeling. Ook neemt initiatiefnemer het beheer, de exploitatie en het onderhoud van de oever voor zijn rekening.

Voor de gemeente zijn aan de realisatie geen kosten en financiële risico's verbonden, behoudens de kosten voor het begeleiden en in procedure brengen van dit bestemmingsplan. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, waarin onder andere is verzekerd dat de kosten voor de begeleiding en het doorlopen van de procedure van het bestemmingsplan en eventuele planschadekosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn. In de overeenkomst moet ook de verkoop van de gronden worden geregeld. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

Door de provincie Zuid-Holland zijn de afgelopen jaren verschillende informatiebijeenkomsten georganiseerd over de vaarwegverbreding en de oeververvangende van het Rijn-Schiekanaal. De meest recente inloopavond heeft plaatsgevonden op 4 april 2019.

De provincie wilde in eerste instantie het Rijn-Schiekanaal ter hoogte van de Pottery en ter hoogte van Herberg Vlietzig de vaarweg verbreden. De verbreding bij de Pottery stuitte op bezwaren bij de omwonenden vanwege aantasting van het woongenot en het verlies aan bomen. Voor het deel ter hoogte van Herberg Vlietzig is de inpassing minder complex. Na overleg met omwonenden en bestuurlijk overleg tussen de gemeente Rijswijk en de Provincie Zuid-Holland heeft de provincie besloten om af te zien van de verbreding van het Rijn-Schiekanaal ter hoogte van de Pottery. Enkel ter hoogte van Herberg Vlietzig wordt de vaarweg nu verbreedt.

7 Procedure

7.1 Voorbereidingsfase

Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan is op grond van de gemeentelijke inspraakverordening voor een periode van twee weken ter inzage gelegd, te weten vanaf vrijdag 21 juni tot en met donderdag 4 juli 2019. Ook is er tijdens deze periode op maandag 24 juni ook een inloopbijeenkomst georganiseerd. Op het voorontwerpbestemmingsplan vaarwegverbreding Rijn-Schiekanaal zijn geen inspraakreacties ingediend.

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plaatsvinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in geding zijn. Het voorontwerpbestemmingsplan is aan de overlegpartners (provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap van Delfland, de Omgevingsdienst Haaglanden en de Veiligheidsregio Haaglanden en Tennet) gezonden. De resultaten van het vooroverleg zijn onderstaand kort samengevat. Voor de volledige reacties wordt verwezen naar bijlage X.

Het hoogheemraadschap van Delfland heeft in haar reactie van 4 juni 2019 opmerkingen gemaakt over de benodigde leggerwijziging. Naar aanleiding van de vooroverlegreactie is het bestemmingsplan aangepast en zijn zowel de kern- als beschermingszone in het bestemmingsplan bestemd met de dubbelbestemming "waterstaat-waterkering". Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat deze wijzigingen al waren doorgevoerd in het voorontwerpbestemmingsplan. Het hoogheemraadschap heeft ook aangegeven dat de dubbelbestemming in oostelijke richting moet worden verschoven. In het kader van dit bestemmingplan is deze opmerking nu niet verwerkt omdat dit buiten de plangrenzen van het bestemmingsplan ligt. Per email van 25 juli 2019 heeft het hoogheemraadschap aangegeven in te stemmen met het bestemmingsplan. De Provincie Zuid Holland heeft per brief van 15 juli 2019 aangegeven dat het bestemmingsplan conform het beleid van de Provincie is. Tot slot heeft Tennet per email van 1 juli 2019 aangegeven dat in het plan rekening is gehouden met de ondergrondse 150.000 Volt hoogspanningskabels Voorburg – Wateringen waardoor zij geen opmerkingen hebben op het plan.

7.2 Zienswijzen

Na beoordeling en verwerking van de overlegreacties is het ontwerpbestemmingsplan door het college van burgemeester en wethouders in de periode van vrijdag 6 september tot en met donderdag 17 oktober 2019 ter inzage gelegd. Dit is het begin van de wettelijke bestemmingsplanprocedure. Tijdens deze periode van terinzagelegging zijn geen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan naar voren gebracht.

7.3 Vaststellingsfase

Het besluit van de gemeenteraad tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt binnen twee weken bekend gemaakt. Burgemeester en wethouders plaatsen de kennisgeving van dit besluit ook in de Staatscourant en de Rijswijk RegelRecht en verder vindt dit plaats via elektronische weg. Gelijktijdig moet de kennisgeving langs elektronische weg aan de diensten en bestuursorganen worden verzonden en moet het besluit met de hierbij behorende stukken langs elektronische weg beschikbaar worden gesteld.

Hierna gaat het vastgestelde bestemmingsplan voor een periode van zes weken ter inzage. Degene die tijdig haar zienswijze kenbaar heeft gemaakt EN een belanghebbende aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij of zij niet tijdig zijn of haar zienswijze bij de gemeenteraad naar voren heeft gebracht, kan gedurende deze termijn van zes weken beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na de periode van terinzagelegging treedt het bestemmingsplan in werking, behalve wanneer tevens om een schorsing van inwerkingtreding wordt gevraagd (voorlopige voorziening). Als het bestemmingsplan in werking is getreden, kunnen er op basis daarvan omgevingsvergunningen worden verleend en kan tot planrealisatie worden overgegaan.

Bijlage I

Kadastrale kaart

Bijlage II

Inrichtingstekening

Bijlage III

Verkennend bodemonderzoek

Bijlage IIIb

Aanvullend bodemonderzoek

Bijlage IV

Asbestonderzoek

Bijlage V

Besluit wijzigen leggerkaart

Bijlage VI

Bestaande en nieuwe leggerkaart

Bijlage VII

Flora en fauna

Bijlage VIII

Stikstofonderzoek

Bijlage IX

Niet gesprongen explosieven

Bijlage X

Vooroverleg reacties

