



Hoornwijck - Broekpolder



Nummer	Procedurefase	Datum
01	Concept 1	September 2012
02	Concept ontwerp	December 2012
03	Ontwerp	Februari 2013
04	Vastgesteld	1 oktober 2013

ruimtelijke
denkers

wissing

Kruidentuin 5, 2991 RK
Postbus 37, 2990 AA Barendrecht

T +31 (0)180 61 31 44
F +31 (0)180 62 04 61

info@wissing.nl
www.wissing.nl

Bestemmingsplan

Hoornwijck - Broekpolder

Opdrachtgever
Gemeente Rijswijk

Documentnaam
443_Rijswijk_2013-09-30_RCK_VABP Hoornwijck Broekpolder.doc

IMRO identificatienummer
NL.IMRO.0603.bphoornwijckbroekp-VA01

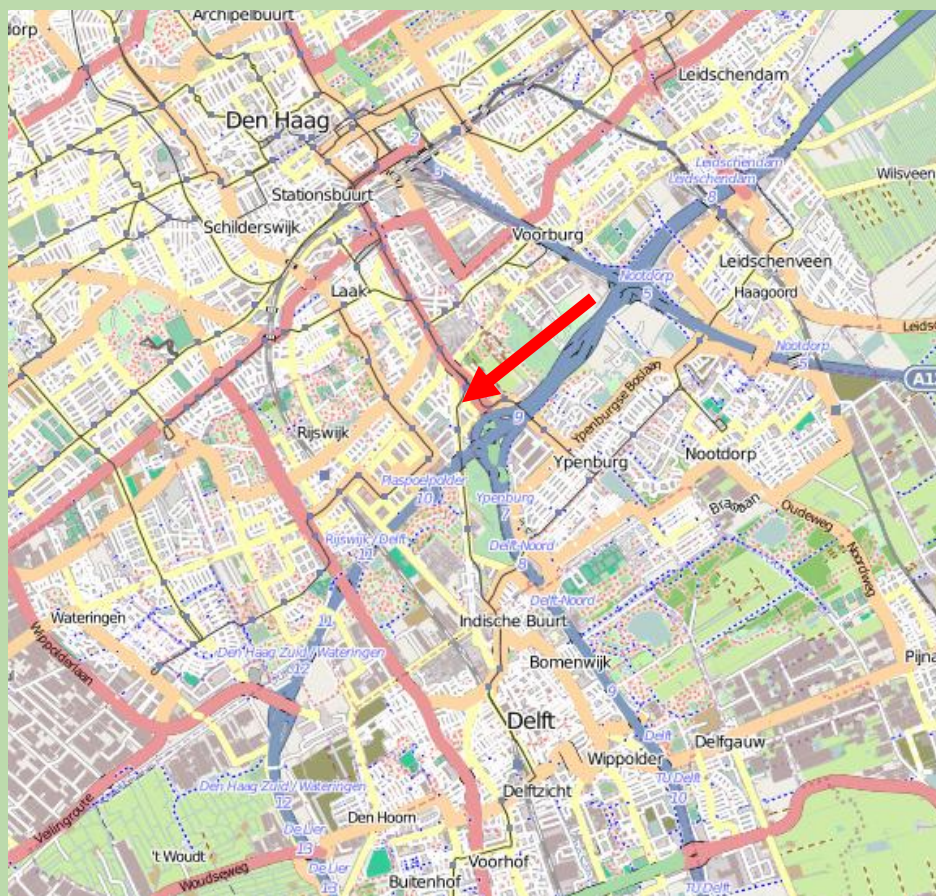
Datum
01-10-2013

Projectleiding Wissing
Ing. A. Domburg

Toelichting

Inhoudsopgave

hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding tot het plan	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Korte beschrijving plangebied	5
1.4 Actualisering Bestemmingsplannen	6
1.5 Opzet en werkwijze	7
1.6 Leeswijzer	7
hoofdstuk 2 Beleidskader	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Rijksbeleid	8
2.3 Provinciaal beleid	9
2.4 Regionaal Beleid	13
2.5 Gemeentelijk beleid	16
hoofdstuk 3 Bestaande situatie plangebied	20
3.1 Ruimtelijke structuur	20
3.2 Functionele structuur	22
3.3 Ontwikkelingen	24
hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	27
4.1 Bodem	27
4.2 Water	28
4.3 Verkeer en infrastructuur	30
4.4 Luchtkwaliteit	31
4.5 Geluidshinder	32
4.6 Bedrijven en milieuzonering	33
4.7 Externe veiligheid	34
4.8 Cultuurhistorie en archeologie	39
4.9 Natuur en ecologie	41
4.10 Algemeen	43
4.11 Planopzet	43
4.12 Artikelsgewijze toelichting	43
hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	47
5.1 Economische uitvoerbaarheid	47
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
hoofdstuk 6 Handhaving	48



Figuur 1.1 Globale ligging plangebied.

hoofdstuk 1 **Inleiding**

1.1 Aanleiding tot het plan

Dit document vormt de toelichting op het bestemmingsplan 'Hoornwijck - Broekpolder'. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, de bijbehorende regels en gaat daarnaast vergezeld van deze toelichting. Hoornwijck – Broekpolder staat bekend als een kantoren- en bedrijventerrein in het oosten van de gemeente Rijswijk maar er zijn ook woningen aanwezig. Voor dit gebied vigeert momenteel een aantal, deels verouderde, planologische regelingen. Hierin waren uitwerkmogelijkheden opgenomen die inmiddels hebben plaatsgevonden. De verschillende, verouderde planologische regelingen die in de bestemmingsplannen zijn gehanteerd, kunnen hierdoor zorgen voor onduidelijkheid en interpretatieproblemen. Actualisering is mede daarom wenselijk. Om te zorgen voor meer rechtsgelijkheid heeft de gemeente Rijswijk een handboek opgesteld, waarin een basis wordt gegeven voor de bestemmingsregeling. Met dit bestemmingsplan actualiseert Rijswijk de bestaande regelingen en zorgt met de aansluiting op het gemeentelijk handboek voor meer rechtsgelijkheid. Hierdoor kan ook worden aangesloten bij het landelijke in gang gezette traject van uniformering en digitalisering van bestemmingsplannen, waardoor een beter werkbaar en handhaafbaar situatie ontstaat. Het doel van voorliggend bestemmingsplan is het bieden van een eenduidige en uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied. Voor de planregeling is zoveel mogelijk de bestaande situatie uitgangspunt geweest, doch waar sprake is van nieuwe voornemens of ontwikkelingen zijn die mogelijk gemaakt, mits gebleken is dat deze ruimtelijk en planologisch inpasbaar zijn.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Hoornwijck – Broekpolder is gelegen in het oosten van de kern Rijswijk, in de gelijknamige gemeente. Direct ten zuiden van het gebied is de rijksweg A4/A13 gelegen. Ten westen van het plangebied ligt het businesspark Plaspoelpolder en ten noorden liggen de woongebieden Bomenbuurt en Leeuwendaal. Voorts ligt ten oosten van Hoornwijck – Broekpolder, binnen de gemeente Den Haag, het familiepark Drievliet, de Broekpolder en een golfbaan. De aan te wijzen grenzen van het plangebied zijn:

- Noorden en westen: De watergang de Delftsche Vliet;
- Zuiden: De A4 / A13 en de bijbehorende oprit en afrit voorzieningen;
- Oosten: De gemeentegrens

1.3 Korte beschrijving plangebied

Hoornwijck – Broekpolder beslaat ongeveer 15 hectare en zoals de naam doet vermoeden bestaat het uit twee gedeelten. De Laan van Hoornwijck / Rotterdamseweg, een secundaire Provinciale weg, doorsnijdt het plangebied en vormt de grens tussen de twee delen. Het oostelijke gedeelte is Hoornwijck, het westelijke gedeelte Broekpolder. Businesspark Hoornwijck is een modern en hoogwaardig kantoren- en bedrijvenpark waar tevens woningen aanwezig zijn. Businesspark Hoornwijck is door zijn bijzonder functionele en representatieve uitstraling en goede ligging langs de snelweg zeer geschikt voor hoogwaardige bedrijven en kleine en middelgrote kantoren. Broekpolder is een meer gemengd bedrijventerrein waarvan in 2001 de ontwikkeling is afgerond. Naast bedrijvigheid zijn er woningen aanwezig langs de Delftweg en aan het Laantje van Braskamp.



Figuur 1.2 Begrenzing plangebied.

1.4 Actualisering Bestemmingsplannen

Het onderhavige bestemmingsplan vervangt na inwerkingtreding de in onderstaande tabel opgenomen bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld Gemeente
Hoorndijk	5 juli 1995
Broekpolder	24 juni 1987
Broekpolder, 1 ^e herziening	25 januari 1994
Laan van Zuid Hoorn	3 november 2009
Zuidhoorn	16 februari 2010
Ypenburg Midden	26 januari 1979

Tabel 1.1 Overzicht vigerende bestemmingsplannen.

1.5 Opzet en werkwijze

Voor het opstellen van het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het gemeentelijk handboek. Het handboek is conform SVBP (standaard vergelijkbaar bestemmingsplan) opgesteld en voldoet aan de wijzigingen die zijn voortgekomen uit de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan deze standaarden. Omdat het bestemmingsplan overwegend conserverend van aard is, is het plan gericht op het adequaat kunnen beheren van de bestemde gronden. Voor het beperkte aantal ontwikkelingen wordt verwezen naar paragraaf 3.3.

1.6 Leeswijzer

De toelichting is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het relevante beleidskader op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de bestaande situatie binnen het plangebied en een analyse van de ruimtelijk en functionele structuur. Hier wordt ook ingegaan op mogelijke ontwikkelingen. De relevante (milieu-)planologische aspecten voor het voorliggende plan komen in hoofdstuk 4 aan de orde. In hoofdstuk 5 worden de juridische regeling en de verschillende bestemmingen beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 en 7 aandacht besteed aan de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid en aan handhaving.

hoofdstuk 2 **Beleidskader**

2.1 **Inleiding**

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening wordt in dit bestemmingsplan inzicht gegeven op de invloed van het van toepassing zijnde beleid ten opzichte van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. In dit hoofdstuk worden de verschillende beleidskaders weergegeven waarmee rekening moet worden gehouden. De Wro gaat uit van een scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid is opgenomen in structuurvisies. Normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of algemene regels. De Wro regelt dat concrete beleidsbeslissingen van het Rijk en de provincie overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. De inhoud van het bestemmingsplan moet onder andere getoetst worden aan het beleid van hogere overheden. In dit hoofdstuk zal hier nader op worden ingegaan. Sectoraal beleid is hoofdzakelijk opgenomen bij de betreffende thema's in hoofdstuk 4, zodat alle informatie op één plaats verzameld is.

2.2 **Rijksbeleid**

2.2.1 **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie vervangt de Nota ruimte, Nota mobiliteit (gedeeltelijk), de structuurvisie Randstad en nog een aantal kleine plannen. In de SVIR zijn, uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk, de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028, waarbij is aangegeven welke nationale belangen aan de orde zijn.

Nederland concurreren, bereikbaarheid, leefbaar en veiligheid

Daar streeft het rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Dit maakt Nederland sterk en onderscheidend in de wereld. Die samenhang van het internationale en regionale schaalniveau wil het Rijk behouden, laten groeien en versterken. Nederland heeft met zijn internationale oriëntatie en open economie een hoog welvaartsniveau opgebouwd. Een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van weg, spoor, water en lucht, met daarbinnen de mainports als belangrijke knooppunten is de basis voor die internationale concurrentiepositie. De drie hoofddoelen van de structuurvisie zijn:

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

Conclusie

Het Rijk heeft in de SVIR geen specifieke doelstellingen benoemd voor bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Wel wordt in de SVIR aangegeven dat in de meeste gebieden in Nederland de behoefte aan kantoren, bedrijfslocaties en woonwijken een stuk kleiner zullen zijn dan in de afgelopen decennia. Het plangebied is reeds uitontwikkeld, waarbij hoofdzakelijk de bestaande mogelijkheden en bestaand gebruik wordt vastgelegd. Dit bestemmingsplan heeft verder geen directe raakvlakken met de SVIR.

2.2.2 **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel het Barro genoemd is, samen met de aanvulling op 1 oktober 2012, volledig in werking getreden. Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Het Barro is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Dit betekent dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich daarbij

primair richt tot de gemeenten. Daarnaast kan het Barro aan de gemeenten opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

De volgende onderwerpen uit het Barro moeten worden vertaald in bestemmingsplannen: (1) Project Mainportontwikkeling Rotterdam, (2) Kustfundament, (3) Grote Rivieren, Waddenzee en Waddengebied, (4) Defensie, (5) Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, (6) Rijksvaarwegen, (7) Hoofdwegen en spoorwegen, (8) Elektriciteitsvoorzieningen, (9) EHS, (10) Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de (11) uitbreidingsruimte van het IJsselmeer.

Met het in werking treden van het Barro heeft er ook een wijziging plaatsgevonden van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de Bro is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Dit bestemmingsplan is grotendeels een conserverend bestemmingsplan. De ontwikkelingen die in het plan voorkomen betreffen vervanging of minimale uitbreiding van het bestaande gebruik.

Conclusie

Het plangebied heeft geen raakvlakken met een van de kaarten of bepalingen uit het Barro. Het bestemmingsplan is daarmee niet in strijd met het Barro.

2.2.3 Convenant bedrijventerreinen 2010 - 2020

Het Rijk heeft een kaderstellende rol in het bedrijventerreinenbeleid. In het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 hebben het Rijk, provincies en de gemeenten hierin onder andere afgesproken om de planning en de programmering van bedrijventerreinen in regionaal verband te verbeteren. De deelnemende partijen streven allen naar een zorgvuldig ruimtegebruik, het behoud van openheid van het landschap en kwalitatief en kwantitatief voldoende bedrijventerreinen. Het doel van dit convenant is om gezamenlijk 'een succesvol, duurzaam en economisch verantwoord bedrijventerreinenbeleid af te spreken'. Het uitgangspunt bij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen is de zogenaamde SER-ladder. Dit is een instrument van de Sociaal Economische Raad om verrommeling in het landschap tegen te gaan.

Daarnaast zien de partijen de urgentie om gezamenlijk actie te ondernemen om de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen versneld op te pakken omdat, wachten kan leiden tot een ongewenst proces van ruimtelijke, economische en sociale verwaarlozing. Ook worden er maatregelen genomen om veroudering tegen te gaan door duurzaam beheer en onderhoud van bestaande bedrijventerreinen. Hiermee wordt beoogd om de leefbaarheid en kwaliteit van de bedrijventerreinen te waarborgen en een nieuwe inhaalslag voor herstructurering te voorkomen.

Conclusie

Dit bestemmingsplan legt het bestaande bedrijven- kantoreng gebied op consoliderende wijze vast en vergroot het areaal aan bedrijven niet. Het convenant is als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen opgenomen.

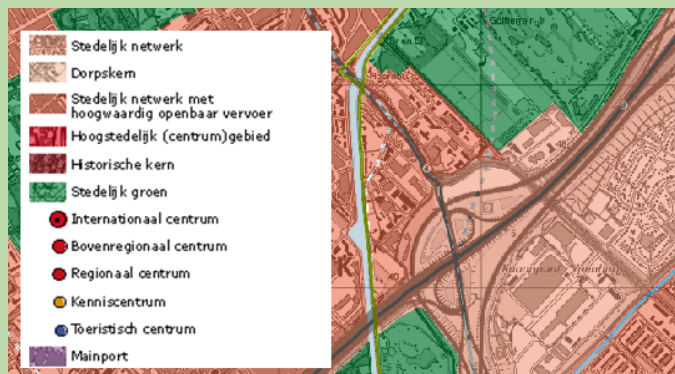
2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland"

Provinciale Staten hebben op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland", de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en geeft een doorkijk naar 2040. De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers.

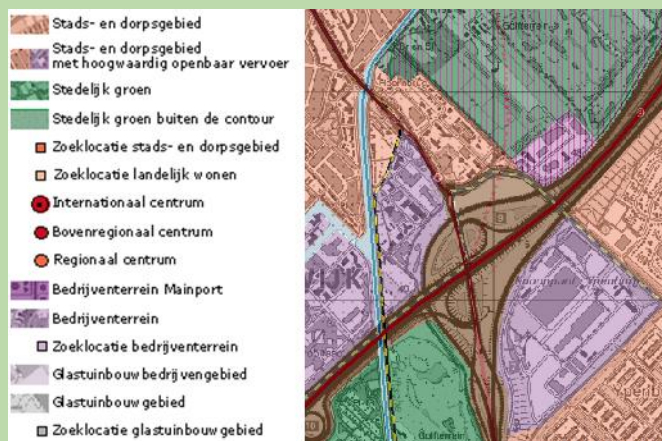
Kwaliteitskaart en functiekaart

Op de kwaliteitskaart is Hoornwijck – Broekpolder aangeduid als stedelijk netwerk, zie figuur 2.1. Het stedelijk netwerk is een stads- en dorpsgebied bestaande uit samenhangende stedelijke agglomeraties en kernen die gekoppeld zijn aan het Zuidvleugelnet.



Figuur 2.1 Uitsnede kwaliteitskaart Visie op Zuid-Holland. (bron: structuurvisie Zuid-Holland)

De functiekaart, zie figuur 2.2, geeft de gewenste ruimtelijke functies weer die in de structuurvisie zijn geordend, begrensd en vastgelegd als ruimtelijk beleid tot 2020. Op de functiekaart van Visie op Zuid-Holland is het plangebied aangeduid (binnen de rode lijnen) als 'stads- en dorpsgebied' en 'bedrijventerrein'. Hoornwijck is aangewezen als stads- en dorpsgebied, Broekpolder als bedrijventerrein. Het Stads- en dorpsgebied is een aaneengesloten bebouwd gebied, waarin de functies wonen, werken en voorzieningen gemengd en gescheiden voorkomen. Voor bedrijventerreinen is volgens de structuurvisie voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsmilieu op de werklocaties, de beschikbaarheid van een op de vraag afgestemd areaal bedrijventerreinen een belangrijke randvoorwaarde. De afstemming tussen vraag en aanbod vindt plaats door intensiveren, innoveren en herstructureren van bestaande en geplande bedrijventerreinen.



Figuur 2.2 Uitsnede functiekaart Visie op Zuid-Holland. (bron: structuurvisie Zuid-Holland)

De kaart duidt de bestaande situatie van het bedrijventerrein aan en hiermee is het Hoornwijck – Broekpolder ook in de toekomst passend in de provinciale visie. Tot 2020 staan voor het stedelijk netwerk de volgende provinciale belangen centraal:

- ▶ Versterken van het stedelijk netwerk en versterken van vitaliteit en diversiteit van stedelijke centra.
- ▶ Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters.
- ▶ Verbeteren interne en externe bereikbaarheid.
- ▶ Voorzien in een gezonde leefomgeving.

Bedrijventerreinen en kantoren

De provincie wil het ruimtebeslag voor wonen en werken beperken om daarmee de kwaliteit van de steden en van het landelijk gebied te versterken. Er wordt ingezet op de opgave dat voor wonen en werken voor minstens 50% in bestaand bebouwd gebied wordt gerealiseerd. Belangrijk middel is een betere koppeling van binnenstedelijke intensivering, infrastructuur en openbaar vervoer. Ook zou verbetering van de stedelijke milieukwaliteit in de buurt van infrastructuur en industrie meer aandacht moeten krijgen, mede in verband met de voorgenomen stedelijke verdichting. Dit vergt een aanpak van geluidshinder, luchtvervuiling en externe veiligheid. Ieder van deze aspecten vereist een specifieke benadering, waarbij oplossingen vaak op een hoger schaalniveau liggen dan dat van de provincie.

Nieuwe kantoren zijn in principe slechts toegestaan in de nabijheid van haltes van hoogwaardig openbaar vervoer. Grote uitbreidingsplannen moeten regionaal zijn afgestemd. Ook moet duidelijk zijn dat niet aan de vraag kan worden voldaan middels herstructurering of intensivering van bestaande locaties. Ook voor nieuwe bedrijventerreinen moet duidelijk zijn dat niet aan de vraag kan worden voldaan middels herstructurering of intensivering van bestaande locaties. In principe worden geen nieuwe bedrijfswoningen toegestaan en moeten bedrijven in de hoogst mogelijke milieucategorieën worden toegelaten.

Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe functies mogelijk en daarnaast passen de aanwezige functies binnen het beleid van de Provincie Zuid-Holland. Derhalve is het bestemmingsplan niet strijdig met de Provinciale Structuurvisie.

2.3.2 Verordening ruimte

De provinciale Verordening Ruimte, gelijktijdig vastgesteld met de structuurvisie, schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang. Het gaat daarbij om regels over bebouwingscontouren, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, milieuzoneringen, lucht- en heliavens, molen- en landgoedbiotopen. Met name de regels voor bedrijventerreinen en kantoren hebben betrekking op het onderhavige bestemmingsplan. Aan de randen van het plangebied liggen nog enkele kleine woonclusters. Op 30 januari 2013 is de Actualisering 2012 vastgesteld. De actualisatie van de structuurvisie heeft geen directe gevolgen voor dit bestemmingsplan.

Bedrijventerreinen

In de verordening zijn voor bedrijventerrein aspecten opgenomen waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen:

- ▶ Uitsluiten bedrijfswoningen. Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen wijzen geen bestemmingen aan die nieuwe (bedrijfs)woningen mogelijk maken. Dit uitgezonderd woningen behorende bij woonwkeenheden op (delen van) bedrijventerreinen waar maximaal milieucategorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten is toegestaan;
- ▶ Hoogst mogelijke milieucategorie. Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen moeten bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein mogelijk maken;
- ▶ Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen buiten de bestaande winkelconcentraties in de centra van steden, dorpen en wijken of nieuwe wijkgebonden winkelcentra, wijzen geen bestemmingen aan die nieuwe detailhandel mogelijk maken. In de verordening zijn hier wel enkele uitzonderingen voor opgenomen. Zo is perifere detailhandel bijvoorbeeld op een bedrijventerrein toegestaan, mits hier geen sprake is van een perifere detailhandelsconcentratie en het totaal niet meer bedraagt dan 10% van het gehele bedrijventerrein. Daarnaast mag op een bedrijfslocatie waar producten worden geassembleerd en/of geproduceerd aflevering plaatsvinden door consumenten. Onder perifere detailhandel wordt verstaan: detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen, zeer volumineuze goederen, tuincentra, bouwmarkten en grootschalige meubelbedrijven. In de regels van het bestemmingsplan wordt gespecificeerd wat wel en wat niet is mogelijk gemaakt.

Kantoren

In de verordening zijn voor kantoren aspecten opgenomen waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen:

- ▶ Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen buiten de invloedssfeer van de op kaart 5 aangeduide haltes in de kantoorontwikkelingslocaties wijzen geen bestemmingen aan die nieuwe kantoren mogelijk maken. Binnen de invloedssfeer van deze haltes liggen gronden die te voet binnen 10 minuten vanaf de haltes bereikbaar zijn, zoals het onderhavige plangebied. Wel zijn hier enkele uitzonderingen voor opgenomen;

- ▶ Bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe zelfstandige kantoren met een omvang van meer dan 1.000 m² bruto vloeroppervlak per vestiging, zijn op regionaal niveau afgestemd;
- ▶ Bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe zelfstandige kantoren met een bruto vloeroppervlak per vestiging van meer dan 1.000 m² bevatten in de toelichting een verantwoording over de behoefte aan nieuwe kantoren als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag en een onderbouwing waarom deze behoefte niet kan worden ondervangen door hergebruik van bestaande kantoorgebouwen binnen de regio. Tevens moet onderzocht worden of ter compensatie elders de kantoorruimte kan worden beperkt door sloop of functieverandering van bestaande kantoren of het wegbestemmen van nog niet gerealiseerde kantoorbestemmingen.

Wonen

Een van de speerpunten in de Verordening op het gebied van wonen is de regionale afstemming van woningbouw. De provinciale Woonvisie 2011-2020 bevat onder andere het provinciaal woningbouwprogramma en de woonmilieubalans. De verdeling van het programma over de gemeenten is in beginsel de verantwoordelijkheid van de regio's. De regio coördineert de bovenlokale afstemming en uitvoering van het regionale programma en maakt daarover verstedelijkingsafspraken met de provincie. Deze afspraken landen in de verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel en de strategieën voor Groene Hart en Delta.

Om de kwaliteit van de woonomgeving en woonmilieu te borgen, is het hebben van een actuele regionale woonvisie noodzakelijk. De inzet van de provincie daarbij is dat regionale woonvisies een minimale looptijd van 10 jaar hebben en eens in de vijf jaar worden geactualiseerd. De provincie wil graag samen met de regio's de inhoudsopgaven van de regionale woonvisies opstellen. In het kader van het opstellen van deze visies wordt in ieder geval overeenstemming bereikt over:

- ▶ het te bouwen percentage sociale woningbouw;
- ▶ het aantal te bouwen woningen;
- ▶ een aanpak om de bestaande woonmilieu's beter aan te laten sluiten bij de vraag;
- ▶ toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Behalve op de relatie met de regionale woonvisie wordt in de toelichting van het bestemmingsplan eveneens ingegaan op de locatiekeuze voor de beoogde nieuwe woningen (ladder voor duurzame verstedelijking).

Toetsing en conclusie

Middels dit bestemmingsplan worden geen nieuwe kantoren, bedrijventerreinen of woningen gerealiseerd. Het betreft hier een bestaand hoogwaardige bedrijven- en kantoorlocatie met enkele woningen aan de randen. Met dit plan wordt de bestaande situatie hernieuwd vastgelegd in een bestemmingsplan. Door het plangebied heen bevindt zich een regionale railverbinding, waardoor het gebied goed te bereiken is met openbaar vervoer. De Verordening Ruimte is verder niet van invloed op de beoogde ontwikkelingen die binnen het plangebied plaats gaan vinden, namelijk de uitbreiding van wasstraat bij tankstation en een bedrijfstransformatie.

2.3.3 Economische Visie provincie Zuid-Holland

De economische visie van de provincie Zuid-Holland is verwoord in het rapport: "Zuid-Holland: internationaal concurrerend, innovatief en duurzaam". De belangrijkste doelstellingen van deze economische visie zijn de economische structuur en de internationale concurrentiepositie van de provincie te versterken. Hiervoor streeft de provincie een internationaal concurrerende, een innovatieve en duurzame economische regio na. De aanpak gaat uit van twee pijlers: "kwaliteit in de basis" en "excelleren in stuwende clusters." Met de strategie "kwaliteit in de basis" streeft de provincie naar een krachtige economische structuur en een optimaal vestigingsklimaat. "Excelleren in stuwende clusters" is gericht op de versterking en ontwikkeling van vier innoverende clusters.

Onder de noemer "kwaliteit in de basis" richt het economische beleid van de provincie Zuid-Holland zich op het krijgen van balans in de ruimtelijk-economische dynamiek. Hiervoor moet vooral worden ingezet op het verbeteren van de kwalitatieve ruimtebehoefte. Dit kan voor een gebeuren door een betere benutting en een kwaliteitsverbetering van bestaande bedrijventerreinen. Dit heeft prioriteit boven de aanleg van nieuwe terreinen.

De aanleg van nieuwe bedrijventerreinen is gekoppeld aan herstructurering en transformatie van bestaande bedrijventerreinen. De provincie stimuleert en faciliteert regionale bedrijfsterreinprogrammeringen. Hierbij moet in acht worden genomen dat er regionaal voldoende ruimte is voor kennisclusters, bedrijven met hoge milieucategorieën en watergebonden bedrijvigheid. In regionaal verband moet gezocht worden naar geschikte locaties voor bedrijven in de hoge milieucategorieën.

Juist de bedrijven in de hogere milieucategorieën vragen om aandacht. De zware industrie is van aanzienlijk belang voor de Zuid-Hollandse economie, maar ze zorgen ook voor een aantal knelpunten. Hierbij valt te denken aan hinder voor de omgeving, onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden of onwenselijkheid van deze bedrijfscategorieën op gemeentelijke bedrijventerreinen. De provincie zet zich in om knelpunten rond industrie te verhelpen en te voorkomen.

Conclusie

Met dit bestemmingsplan wordt geen uitbreiding van een bedrijven- of kantorenlocatie mogelijk gemaakt. De Provincie streeft naar een zo hoogwaardig kantoren- en bedrijventerrein, maar met dit bestemmingsplan, waar de bestaande situatie wordt vastgelegd, kan hier geen verdere invulling aan worden gegeven.

2.4 Regionaal Beleid

2.4.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (2008)

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden en het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie en voor lokale plannen, zoals de bestemmingsplannen. Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen, zoals verkeer, wonen, werken, water, groen etc.

Tien centrale investeringsprojecten

Het RSP is een ambitieus plan. Vanuit het belang voor Haaglanden, voor de betekenis van Haaglanden in Randstad- en Zuidvleugelverband zijn er tien investeringsprioriteiten bepaald: drie centrale gebiedsontwikkelingen en zeven dragende projecten. De drie gebiedsontwikkelingen zijn:

- ▶ de Internationale zone uitbouwen, in het bijzonder het World Forum in Den Haag tot hart van de World's Legal Capital;
- ▶ een internationaal profiel voor Nieuw Binckhorst;
- ▶ doorgroei van het Technologisch Innovatief Complex in Delft.

De zeven dragende projecten zijn:

- ▶ dynamiek en innovatiekracht in de Greenport Westland-Oostland;
- ▶ verrijken van het leisure- en (top)sportaanbod voor toeristen en recreanten;
- ▶ anticiperen op de veranderingen in het klimaat en verkleinen van de bijdrage van Haaglanden aan klimaatveranderingen;
- ▶ mobiliteit duurzaam ontwikkelen;
- ▶ groene landschappen versterken, verbinden en ontsluiten;
- ▶ herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken;
- ▶ herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen.

Voor het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen hebben de samenwerkende gemeenten in het Regionaal Structuurplan Haaglanden de ambitie gesteld om als regio 30% CO₂ te reduceren in 2020 en in 2050 klimaatneutraal te zijn. Om hiernaartoe te werken ontwikkelt het Stadsgewest de regionale routekaart klimaatneutraal Haaglanden. Deze kaart maakt duidelijk hoe deze doelstellingen worden bereikt en welke partijen daarvoor nodig zijn.

Conclusie

Specifiek over de bedrijven- en kantorenlocatie Hoornwijck – Broekpolder wordt in het structuurplan niets vermeld. Wel wordt Hoornwijck als potentiële carpool locatie genoemd, maar dat heeft geen uitwerking voor dit bestemmingsplan, omdat de carpool locatie buiten het plangebied ligt. Herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerrein is een van de dragende projecten, maar dat is niet de doelstelling van dit bestemmingsplan. Het RSP heeft geen uitwerking op het bestemmingsplan.

2.4.2 Regionale bedrijventerreinstrategie (2008) en regionale kantorenstrategie (2012)

Bedrijventerreinenstrategie

In aansluiting op het RSP is tevens een regionale bedrijventerreinenstrategie vastgesteld. De bedrijventerreinenstrategie voor Haaglanden moet erop gericht zijn de vraag naar en het aanbod van ruimte voor bedrijventerrein gebonden ondernemingen de komende decennia met elkaar in evenwicht te houden, op elk van de te onderscheiden kwaliteitsniveaus en per deelperiode. Hieraan is een regionaal afsprakenkader gekoppeld. Behoud van kwaliteit van bedrijventerreinen vergt voorts specifieke acties gericht op:

- ▶ het weren/toestaan van andere functies (grote kantoren, detailhandel, sportscholen, feestzalen e.a.);
- ▶ aspecten van duurzaamheid;
- ▶ terreinbeheer/parkmanagement;
- ▶ bereikbaarheid.

Door middel van het afsprakenkader wordt ervoor gezorgd dat deze acties binnen het Stadsgewest op elkaar worden afgestemd. Met betrekking tot het eerste aspect dient volgens de strategie terughoudend omgegaan te worden met het toestaan van niet bedrijventerrein gebonden functies. Ook verhoging van de verkeers- en parkeerdruk is reden om zulke functies te weren. In elk geval moet voor parkeren dubbel grondgebruik worden toegepast. Voor kantoorfuncties geldt een bovengrens gerelateerd aan de omvang van het bedrijfsvloeroppervlak met een absoluut maximum van 3.000 m² conform het destijds geldende provinciale toetsingskader 'Regels voor ruimte'. Voor leisuurefuncties kunnen als criteria gelden of ze gericht zijn op de op het terrein gevestigde bedrijven en door etagebouw niet tot verlies van bedrijfsvloeroppervlak leiden. Ook hier dient voorzien te worden in inpandig/ ondergronds parkeren.

Kantorenstrategie

Begin juli bracht het Stadsgewest Haaglanden een voorstel voor een nieuwe Kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020 uit. De kantorensector is voor Haaglanden van groot economisch belang. De regio vormt met een hoeveelheid van circa 7.000.000 m² kantoorvloeroppervlak de op één na grootste kantorenconcentratie in Nederland en is goed voor ruim 185.000 banen, dat is 37% van de werkgelegenheid in Haaglanden. Vanuit zijn verantwoordelijkheid voert het Stadsgewest dan ook beleid voor de economische sector in de regio. De nieuwe Kantorenstrategie 2012-2020 is op 28 november 2012 door het algemeen bestuur vastgesteld.

'Sinds 2004 ligt het Stadsgewestelijke kantorenbeleid vast in een kantorenstrategie. Doelstelling van deze strategie is een evenwichtige afstemming van vraag en aanbod van kantoorruimte naar soort, periode en locatie. Enerzijds is een gezonde economische ontwikkeling gebaat bij een ruim en gedifferentieerd aanbod aan vestigingsmogelijkheden voor kantoorgebonden activiteiten, anderzijds moet overaanbod worden tegengegaan. De strategie limiteert en faseert ontwikkelingsmogelijkheden binnen een stringent afsprakenkader, op regionale schaal geformuleerd, rekening houdend met belangen van afzonderlijke gemeenten in Haaglanden. Ruimtelijk wordt ingezet op concentratie op (uit te bouwen) bestaande en een zeer beperkt aantal nieuwe kantorenlocaties, met toenemende aandacht voor een goede bereikbaarheid.

Begin 2007 is de strategie uit 2004 herzien vastgesteld. Uit de voorafgaande evaluatie aan de hand van jaarlijkse monitoring kwam naar voren dat tot 2006 minder kantorennieuwbouw was gerealiseerd dan geprogrammeerd, maar voor het overgrote deel wel binnen het programmakader. Het programma 2007-2010 is vervolgens verhoogd met het nog niet gerealiseerde volume en de behoefteveraming tot 2015 is gehandhaafd.

Uit de evaluaties van de jaarlijkse monitoren sinds 2007 komt naar voren dat de gemeenten zich hebben gehouden aan het afsprakenkader. Toch is het leegstaande aanbod in Haaglanden sterk toegenomen, terwijl van het in 2007 verhoogde programma 2008 t/m 2010 niet meer dan 38,5% blijkt gerealiseerd. Dit laat zien dat de markt op de kennelijke behoeftevermindering heeft gereageerd, maar zodanig vertraagd dat niet is voorkomen dat het aanbod tot een ongekend niveau is opgelopen.

Een en ander illustreert dat aan een drastische herziening van de kantorenstrategie voor de komende jaren tot 2020 niet te ontkomen valt. In relatie tot het actuele aanbod zullen zowel vraagramingen als plannen voor nieuwbouw van kantoren voorwerp van kritische beoordeling zijn, rekening houdend met nieuwe markontwikkelingen, gebruikerseisen en de beleidsvoorkeur voor knooppuntlocaties.

Flankerend beleid om huidige aanbod uit de markt te nemen, zal tevens onderdeel van de nieuwe strategie moeten zijn. Inmiddels is de vorming van een Metropoolregio Rotterdam Den Haag in gang gezet. In dat kader zullen eensluitende uitgangspunten worden geformuleerd voor de kantorenstrategieën van beide regio's. Het gaat dan om afstemming van ramingen voor uitbreidingsvraag en vervangingsvraag en om criteria voor benoeming van knooppunten.

Deze Kantorenstrategie 2012-2020 biedt de basis hiervoor met als tijdshorizon 2020'

Conclusie

Er zijn geen ontwikkelingen op het gebied van kantoren en bedrijven in dit bestemmingsplan opgenomen. Toch zijn de kantoren- en bedrijvenstrategie van de regio Haaglanden daar waar mogelijk vertaald in de regels van het bestemmingsplan.

2.4.3 **MIRUP (2003)**

Het MIRUP is ontwikkeld voor de gemeenten in de regio Haaglanden en is bedoeld als hulp bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het MIRUP wil inspireren als hulp bij de planvorming en geeft daarbij ambities en maatregelen. Bij het benoemen van de duurzaamheidsambities kan gebruik gemaakt worden van MIRUP gebiedstypen. Voor Haaglanden zijn er negen gebiedstypen gekarakteriseerd. Het MIRUP is vooral een hulpmiddel bij stedenbouwkundige opgaven. In het MIRUP worden diverse gebiedstypen onderscheiden. Hoornwijck – Broekpolder behoort tot het gebiedstype 'bedrijventerrein'. Enkele maatregelen op het gebied van milieu en duurzaamheid voor dit gebiedstype zijn:

- ▶ ruimtegebruik: verdichting en stapeling bebouwing, invoeren parkmanagement;
- ▶ water: vergroten waterberging, afkoppelen schoon hemelwater;
- ▶ energie: restwarmte bedrijven benutten, warmte- en koudeopslag in de bodem;
- ▶ verkeer: betere fietsverbindingen, collectief vervoer en autodelen;
- ▶ natuur: hoogwaardige groenstructuur, extensief groenbeheer;
- ▶ geluid: inwaarts zoneren.

Conclusie

Binnen het plangebied zijn geen ontwikkelingen gaande die invulling kunnen geven aan Het MIRUP. Om toch met Het MIRUP rekening te houden is het opgenomen in dit bestemmingsplan en wordt het als hulpmiddel gebruikt bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

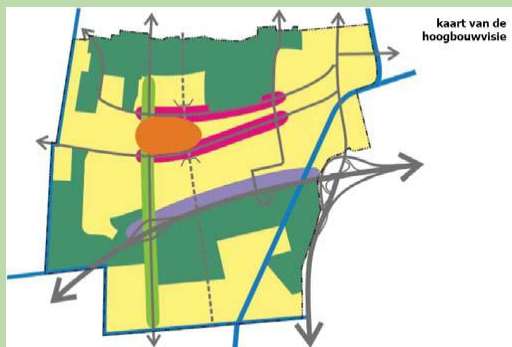
2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 Hoogbouwvisie Rijswijk (2007)

De Hoogbouwvisie Rijswijk is op 27 april 2007 vastgesteld. Het ontwikkelen van hoogbouw binnen een bestaand stedelijk verband vraagt om een zorgvuldige ruimtelijke afweging. Toekomstige hoogbouw moet een meerwaarde van kwaliteit, beleving en duurzaamheid opleveren. Om structuur aan te brengen en te behouden in de Rijswijkse hoogbouw is ervoor gekozen om de gelaagde opbouw te accentueren. Hoogbouw wordt geconcentreerd aan de belangrijke structuurdragende lijnen van de 'centrale stad' en op één concentratieplek (centrumstedelijk Stationsgebied).

De ruimtelijke structuur wordt benadrukt door de twee oost-westlijnen: Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchillaan te benoemen als 'stedelijke boulevard'.

Deze stedelijke boulevards zijn de belangrijkste routes naar de voorzieningencentra Oud-Rijswijk en In de Bogaard. Langs deze routes ligt het voor de hand om de bebouwde ruimte te intensiveren met hoogbouw, vooral in de vorm van woonbebouwing. De maximale hoogte wordt vooral in het hart van de 'centrale stad' nagestreefd (Stationsgebied en In de Bogaard). Langs de A4 liggen mogelijkheden om met hoogbouw de presentatie van het plangebied te vergroten. Hoogbouw staat hier ten dienste van de werkfunctie en heeft ruimtelijk vooral te maken met uitstraling en icoonwerking. Nabij (infra)structurele knooppunten en bij de start van de stedelijke boulevards mogen accenten komen in de vorm van hoogbouw, ter accentuering en inleiding van die knooppunten dan wel boulevards.



Figuur 2.3 kaart Hoogbouwvisie Rijswijk

Conclusie

Langs de A4 liggen mogelijkheden om hoogbouw te realiseren, ook ter plaatse van het plangebied. Omdat er geen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan zijn opgenomen kan hier geen invulling aan worden gegeven. Mocht deze ontwikkeling in een later stadium plaats gaan vinden zal hiervoor een separaat plan worden opgesteld.

2.5.2 Economische Visie 2010 – 2018 (2010)

In de Economische Visie geeft de gemeente Rijswijk aan hoe ze haar sterke economische positie wil behouden en versterken. Om mogelijke nivellering of zelfs daling van werkgelegenheid en bedrijvigheid tegen te gaan, is het noodzakelijk om op dit punt ambities en doelstellingen te formuleren. Rijswijk heeft in potentie een aantrekkelijk vestigingsmilieu en een uitstekende ligging. De laatste jaren heeft Rijswijk echter last van de wet van de remmende voorsprong. De werkgelegenheidsgroei blijft achter bij die van Haaglanden, zelfs in sectoren waar Rijswijk van oudsher sterk in is. Oorzaken hiervoor zijn vooral de veroudering van het vastgoed, de functiescheiding en het ontbreken van een duidelijk imago. Vernieuwing en een duidelijke profilering zijn daarom essentieel. Dit moet gestalte krijgen door middel van het inzetten op een viertal pijlers: de Plaspoelpolder, In de Bogaard, Oud-Rijswijk en het internationale vestigingsklimaat. Met deze vier gebieden/thema's kan Rijswijk zich regionaal profileren.

Conclusie

Specifiek voor Hoornwijk- Broekpolder wordt in de economische visie niets vermeld, anders dan dat dit bedrijventerrein door de 'moderne status' minder aandacht vergt dan andere bedrijventerreinen.

2.5.3 Groenbeleidsplan 2010-2020 'BomeNatuurRecreatie' (2010)

In 2009 is een nieuw gemeentelijk Groenbeleidsplan, 'BomeNatuurRecreatie' genaamd, opgesteld. Het plan is begin 2010 door de gemeenteraad vastgesteld. In het plan staan de 'groene' ambities voor ontwikkelingen in de stad. Het groen komt te vaak op de tweede plek. Met het groenbeleidsplan krijgt het weer de plek op de kaart van Rijswijk die het verdient. De groenstructuur van Rijswijk is de basis en dus het fundament van het groenbeleidsplan. Die groenstructuur bestaat uit de boomstructuur, natuurstructuur en recreatiestructuur en duurzaam, verbinden en beleven zijn de leidende principes.

De visie van het groenbeleidsplan bestaat uit het creëren van een duurzame groenstructuur, door het behoud van de bestaande hoeveelheid groen, de identiteit en de kwaliteit van het groen te versterken en te zorgen voor groen dat in de omgeving past. Verbindingen zorgen voor samenhang in de groenstructuur. Voor een duurzame natuurstructuur is soortenuitwisseling via goed functionerende verbindingen noodzakelijk.

In het bedrijventerrein Broekpolder is een groenzone bij de trambaan aanwezig met bomen, water en een wandelpad, dat geschikt is al pauze groen voor bedrijven. De buitenplaats van Vredenoord – Hoornbrug is onderdeel van de EHS en heeft de status van natuurgebied. Voor het plangebied wordt gestreefd naar een sterke ruimtelijke relatie met de buitenplaatsen en de Vliet en een versterking van het oorspronkelijke verkavelingspatroon. Er wordt gestreefd naar een doorlopende bomenlaan langs de Vliet en Rotterdamseweg – Laan van Hoornwijck. Deze straten behoren tot de hoofd boomstructuur. De lanen in de wijken zijn belangrijke bomenlanen. Er wordt gestreefd naar versterking van het oorspronkelijke verkavelingspatroon, door dooplopende bomenrijen aan te planten langs het Laantje van Braskamp, Einsteinlaan, Rotterdamseweg en Braillelaan, waar afhankelijk van de ruimte bomen van de 1^e of 2^e grootte worden toegepast. Het oppervlakte groen in het plangebied kan worden vergroot door aanleg van groene daken op bedrijfsgebouwen.

Conclusie

Door de groenstructuren daar waar mogelijk ook als zodanig te bestemming word zo veel mogelijk invulling gegeven aan de Groenbeleidsplan van de gemeente Rijswijk. De aanplant van bijvoorbeeld bomen wordt niet geregeld in het bestemmingsplan en kan derhalve buiten dit bestemmingsplan om gedaan worden.

2.5.4 Duurzaamheidsagenda 2020: Op weg naar een duurzaam Rijswijk

In 2020 wil de gemeente Rijswijk een groene, schone en milieuvriendelijke gemeente zijn. Bovendien wil de gemeente Rijswijk een bijdrage leveren aan de doelstelling van het Regionaal Structuurplan van Haaglanden om in 2050 een klimaatneutrale regio te worden. Voor de gemeente Rijswijk betekent duurzaamheid:

- ▶ verbetering in kwaliteit leefomgeving (people);
- ▶ minimaliseren milieubelasting en energiegebruik (planet);
- ▶ maximaliseren van ecologische waarden (planet);
- ▶ betaalbaarheid (profit).

Duurzaamheid grijpt in verschillende thema's: wonen, mobiliteit, bouwen, ondernemen, etc. Om duurzaamheid te concretiseren en structuur te brengen, wordt de volgende indeling gemaakt:

1. verduurzamen bestaande woningvoorraad;
2. duurzaam bouwen;
3. duurzame mobiliteit;
4. duurzame gebiedsontwikkeling/ herstructurering;
5. duurzaam ondernemen;
6. duurzame energie;
7. Gedragsverandering
8. Voorbeeldfunctie gemeente.

In het duurzaamheidsplan wordt per thema aangegeven wat de ambitie is en wat daarvoor nodig is om het te bereiken. Alle doelstellingen per thema moeten leiden tot een duurzame gemeente, die schoner, groener en milieuvriendelijker is.

Van de bovenstaande thema's is thema 5, duurzaam ondernemen van toepassing op het plangebied, waar veel ondernemers gevestigd zitten. Dit thema is vooral gericht op In den Boogaard en de Plaspoelpolder, maar ook op het plangebied. De gemeente zet zich in om duurzaam ondernemen bij bedrijven te stimuleren om zo het duurzaamheidsprofiel van de gemeente

te versterken. Ondernemers zijn zich steeds vaker bewust van hun maatschappelijke verantwoordelijkheid. Er zijn verschillende redenen waarom het voor hen interessant is om duurzaam te ondernemen. Het levert kostenbesparingen op door bijvoorbeeld lagere energiekosten en het verminderen van afval. De markt vraagt steeds meer naar duurzame producten en bedrijven. Duurzaam ondernemen kan goed zijn voor het imago van een bedrijf.

Conclusie

Veel ondernemers zijn op de hoogte van de mogelijkheden, en de gemeente Rijswijk zal blijven stimuleren. Specifiek voor het plangebied zijn geen verdere doelstellingen opgenomen.

2.5.5 Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020

Om de ontwikkelingen op het terrein van de mobiliteit optimaal te benutten, is de 'Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020' opgesteld. 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 dienen verkeersnetwerken te worden aangepast en uitgebreid. Aan de hand van 10 kernpunten wordt het mobiliteitsbeleid van de gemeente vorm gegeven. De kernpunten zijn in te delen in drie thema's, te weten: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Leefbaarheid.

Thema Bereikbaarheid

Rijswijk is goed bereikbaar. Om dat zo te houden, wil de gemeente het verkeerssysteem, zoals fiets- en wandelpaden, snelwegen, spoorlijnen en busverbindingen, op een duurzame manier inrichten. Een robuust systeem, dat de groei van het verkeer opvangt die bijvoorbeeld ontstaat door de economische vooruitgang en de uitbreiding van het aantal woningen. Zo zorgen we dat Rijswijk, ook in de toekomst, goed bereikbaar blijft. Het thema Bereikbaarheid bevat zes verbeterpunten:

- ▶ betrouwbare bereikbaarheid toplocaties;
- ▶ verkeer bundelen, ordenen en inpassen;
- ▶ slimme mix van vervoerswijzen;
- ▶ optimaliseren openbaar vervoer;
- ▶ stimuleren langzaam verkeer;
- ▶ de veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee).

Thema Verkeersveiligheid

In Rijswijk staat verkeersveiligheid hoog op de politieke en maatschappelijke agenda. Uit onderzoek blijkt dat het gevoel van verkeersveiligheid in Rijswijk ruim boven het landelijke gemiddelde ligt. Gedegen voorlichting moet bewoners verder bewust maken van de gevolgen van te hard rijden of rijden onder invloed. Onveilige situaties worden aangepakt. Alles om het aantal ongevallen te verminderen en van Rijswijk een verkeersveilige stad te maken. Het thema Verkeersveiligheid bevat twee kernpunten, namelijk het "verder verbeteren verkeersveiligheid" en de "focus op bewustwording".

Thema Leefbaarheid

Leefbaar wonen betekent lekker wonen. Met aandacht voor de openbare ruimten, groen én veiligheid. Zo krijgen duurzame manieren van vervoer, zoals fietsen, lopen en het openbaar vervoer prioriteit. En wordt door aanpassing van wegen de geluidsoverlast gereduceerd en de luchtkwaliteit verbeterd. Zo kunnen inwoners en bezoekers van Rijswijk in een prettige omgeving wonen, werken en leven. Het thema Leefbaarheid bevat twee kernpunten, namelijk het "bevorderen duurzame mobiliteit" en het "beheersen van de parkeerdruk".

Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen wijzigingen aangebracht in de verkeersstructuur. Wel staat de vervanging van de Hoornbrug op het programma, maar de ontwikkeling is nog niet voldoende uitgekristalliseerd om op te nemen in dit bestemmingsplan. In het volgende hoofdstuk wordt hiervan wel een beschrijving gegeven. De verkeerssituatie zal door deze ontwikkeling geen veranderingen ondergaan. De Structuurvisie Mobiliteit heeft geen verdere uitwerking op het bestemmingsplan.

2.5.6 Welstandsnota Rijswijk (2003)

Het uitgangspunt van de in 2003 vastgestelde welstandsnota is dat iedereen de waardevolle karakteristieken van zijn eigen woonomgeving kan herkennen. Bij het ontwerpen van nieuwe gebouwen of aanpassingen van bestaande bouwwerken moet daarmee rekening worden gehouden. Van belang daarbij is dat in het bestemmingsplan alleen aspecten van planologische aard geregeld mogen worden, zoals de stedelijke hoofdopzet met het stratenpatroon, de bebouwingsstructuur, de voorgevelrooilijn, de bouwmassa's en eventueel de kapvormen. In een bestemmingsplan mogen echter geen planregels worden opgenomen inzake de architectuur en het kleur- en materiaalgebruik, tenzij het plangebied samenvalt met een door het Rijk aangewezen beschermd stadsgezicht. Dit is hier niet het geval.

In de welstandsnota van de gemeente Rijswijk zijn op zo concreet en objectief mogelijke wijze welstandscriteria met betrekking tot het bouwen vastgelegd. Deze criteria vormen voor het college van Burgemeester en Wethouders uitgangspunt bij de toetsing van bouwplannen. De welstandsnota heeft tot doel het gemeentelijk welstandsbeleid doorzichtig, objectief en bespreekbaar te maken. Rijswijk is een gemeente met een verscheidenheid aan gebiedstypen. De verscheidenheid in landschap en bebouwing geven de 'natuurlijke' grenzen aan de gebieden. De gemeente is in tien gebiedsthema's verdeeld. Binnen een gebiedsthema kan onderscheid worden gemaakt in welstandsniveaus. In het welstandsniveau komt de beleidsambitie naar voren. Het gebiedsgericht welstandsbeleid maakt onderscheid in het welstandsniveau tussen gebieden en soms binnen die gebieden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in bijzondere welstandsgebieden, reguliere welstandsgebieden en welstandsvrije gebieden. Voorafgaand aan de vaststelling van de Welstandsnota was onder andere het plangebied uitgesloten van welstandstoezicht, maar omdat de ruimtelijke kwaliteit in het gebied onder druk staat, is dat uitgangspunt verlaten. Het gebied is nu aangewezen als regulier welstandsgebied.

Conclusie

De welstandsnota is ter kennisgeving en als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen opgenomen in het bestemmingsplan.

hoofdstuk 3 **Bestaande situatie plangebied**

3.1 **Ruimtelijke structuur**

3.1.1 **Ontstaansgeschiedenis**

Rijswijk

De structuur van Rijswijk is gevormd door de zee: hoger gelegen oever- en strandwallen en lage zandvlakten. Deze lage zandvlakten zijn later opgehoogd voor bebouwing. Rond 1900 kent Rijswijk een bescheiden groei in oostelijke richting van de oude kern. In 1906 verschijnt het Uitbreidingsplan Gemeente Rijswijk mede als reactie op de expansiedrift van Den Haag. In het uitbreidingsplan staat de tuindorpstructuur centraal en wordt het onderliggende slagenlandschap volledig genegeerd. Rijswijk groeit op basis van het uitbreidingsplan in oostelijke en zuidelijke richting, dichtbij de oude kern. Deze uitbreiding vindt vrij langzaam plaats in de periode 1906-1930. Na de Tweede Wereldoorlog kampt Den Haag met een enorm woningtekort, mede hierom breidt Rijswijk fors in westelijke richting uit met 15.000 woningen en het bedrijventerrein Plaspoelpolder, winkelcentrum In de Bogaard, stadsparken en verschillende sportcomplexen. De uitbreiding wordt vormgegeven op basis van de CIAM-gedachte, waarin de scheiding van stedelijke functies als ideaal wordt gezien. In het noorden wordt een parkruimte gespaard met de bedoeling een buffer te creëren tussen Den Haag en Rijswijk. Er worden aparte gebieden voor wonen, werken en recreëren aangelegd met daartussen brede ruime wegen met groenstroken. De bouwblokken in de woonwijken bestaan veelal uit flats in twee, drie of vier verdiepingen die in stroken parallel aan of haaks op elkaar worden geplaatst. Vanaf de jaren '60 neemt het aantal bouwlagen per blok en daarmee de hoogte van de bebouwing snel toe. De woningbehoefte is nog altijd groot en de grond duur. Zo verschijnen de eerste flats van zes verdiepingen en hoger afgewisseld met lagere bouwblokken en eengezinswoningen. Vooral aan de randen van de wijken en langs de toegangswegen wordt hoogbouw neergezet om een stedelijke uitstraling te creëren. In de jaren '70 en '80 worden op invullocaties vooral eengezinswoningen gebouwd en ontstaat er weer een grotere diversiteit aan woningtypes. Tevens wordt in deze periode een start gemaakt met de realiseren van de bedrijventerreinen Broekpolder en Hoornwijk. In Begin jaren '90 vormt Rijswijk een belangrijk onderdeel van de aaneengesloten stedelijke agglomeratie Den Haag.

Broekpolder

Het gebied met de naam Broekpolder is het terrein ten westen van de A13, ten noorden van de A4 en ten oosten van de Delftse Vliet. De oorspronkelijke bebouwing bestond in dit poldergebied uit boerderijen die in de loop van de 17^e eeuw uitgroeiden tot buitenplaatsen. De Delftweg verbond de diverse boerderijen en buitenplaatsen met elkaar. Sinds 1694 werd voor het onderhoud van deze weg tol geheven. Het toen gebouwde tolhuis werd in 1866 vervangen door het nu nog bestaande. Aan het einde van de 19^e eeuw ontstond in de nabijheid van de Hoornbrug enige nijverheid. Iets verder aan de Delftweg werd in 1921 door de HTM een remiseterrein aangelegd. Voor de werknemers werden daar dienstwoningen gebouwd. Aan de Rotterdamseweg, bij de Hoornbrug zijn in 1962 de luxe terraswoningen en de zes verdiepingflat gebouwd.

Sinds de tweede helft van de jaren tachtig staan langs de A13 kantoren en bedrijfspanden. Het materiaalgebruik van de gebouwen is hoofdzakelijk metaalkleurige gevelplaten en spiegelglas. Het bedrijventerrein Broekpolder is door zijn goede bereikbaarheid uitgegroeid tot een representatief en geliefd vestigingsgebied voor bedrijven

Hoornwijk

De buurt Hoornwijk is gelegen tussen de Jan Thijssenweg, de grenslijn met Leidschendam, de A4 en de A13. Bij de ontginning van dit gebied werden haaks op de Delftse Vliet sloten gegraven, waarin het overtollige water zich kon verzamelen. De aan de rand van de Vliet gebouwde boerenhoeven werden in de 17^e eeuw uitgebouwd tot buitenplaatsen. In die periode ontstonden Drievliet, Hoornwijk en Zuidhoorn, alle met parkachtige tuinen en bijgebouwen. Op de boerderijen die later verder van de Vliet vandaan werden gebouwd, hield men zich bezig met akkerbouw en veeteelt ten behoeve van de bewoners en het personeel op de buitenplaatsen. In de jaren 90 is dit deel van Hoornwijk grotendeels ontwikkeld ten behoeve van schone industrie. Gelegen nabij het knooppunt van de rijkswegen A4 en A13 maakt dit het gebied tot een geliefde vestigingsplaats. De toepassing van grootschalige kantoorgebouwen naast kleinschalige woningbouw maakt dat het gebied een dualistisch karakter heeft.

3.1.2 Groen en water

Binnen het plangebied is sprake van relatief veel groen. Langs de hoofdas en langs de trambanen zijn veelal veel grasgronden aanwezig met bomen. Aan de Jan Thijssenweg is nog een bos aanwezig. Dit bos ligt op de grens van de gemeente en grenst aan enkele kantoren en woningen. Omdat het hier een landgoed betreft is een omgevingsvergunning voor aanleg werken en uitvoeren van werkzaamheden noodzakelijk om hier werkzaamheden uit te mogen voeren. Ook in het Groenbeleidsplan is dit gebied aangemerkt als "boomgroep". Daarnaast wordt de Laan van Hoornwijk (veelal populier en es) en de Delftweg (veelal iep) als kenmerkend genoemd om de aanwezige bomenlaan.

3.1.3 Infrastructuur

Gemotoriseerd verkeer

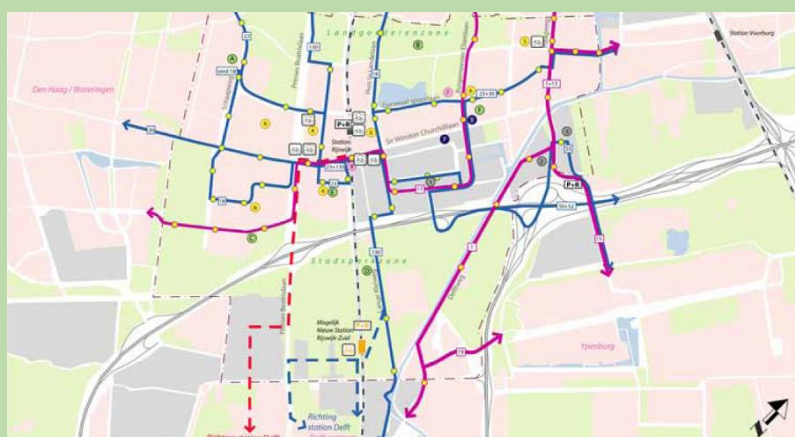
Aan de zuidoostzijde van het plangebied bevindt zich een knooppunt van twee snelwegen. Hier bevindt zich tevens een afslag voor Rijswijk. Deze gaat over op de Laan van Hoornwijk. Deze laan vormt dan ook de belangrijkste verkeersader door het plangebied heen. In het midden van het plangebied is een kruispunt aanwezig, waarvandaan beide helften van het plangebied bereikt kan worden, het oostelijk gedeelte via de Laan van Oversteen en het westelijk deel via de Marie Curielaan. De wegen hebben nagenoeg allemaal een 50 km/h-regime. Uitzondering wordt gevormd door de Park Hoornwijk en de Delftweg, waar maximaal 30 km/h is toegestaan.



Figuur 3.1 netwerk gemotoriseerd verkeer. (Bron: Structuurvisie mobiliteit Rijswijk)

Openbaar vervoer

De bereikbaarheid per openbaar vervoer is door de aanwezigheid van de trambaan relatief goed te noemen. Via de Hoornbrug loopt een trambaan over de Laan van Hoornwijk. Ter hoogte van de kruising met de Madame Curielaan splitst een trambaan af in de richting van de Delftweg. Tram 1 rijdt van Scheveningen naar Delft en tram 15 van Nootdorp Centrum naar Den Haag Centraal Station.



Figuur 3.2 netwerk openbaar vervoer. (Bron: Structuurvisie mobiliteit Rijswijk)

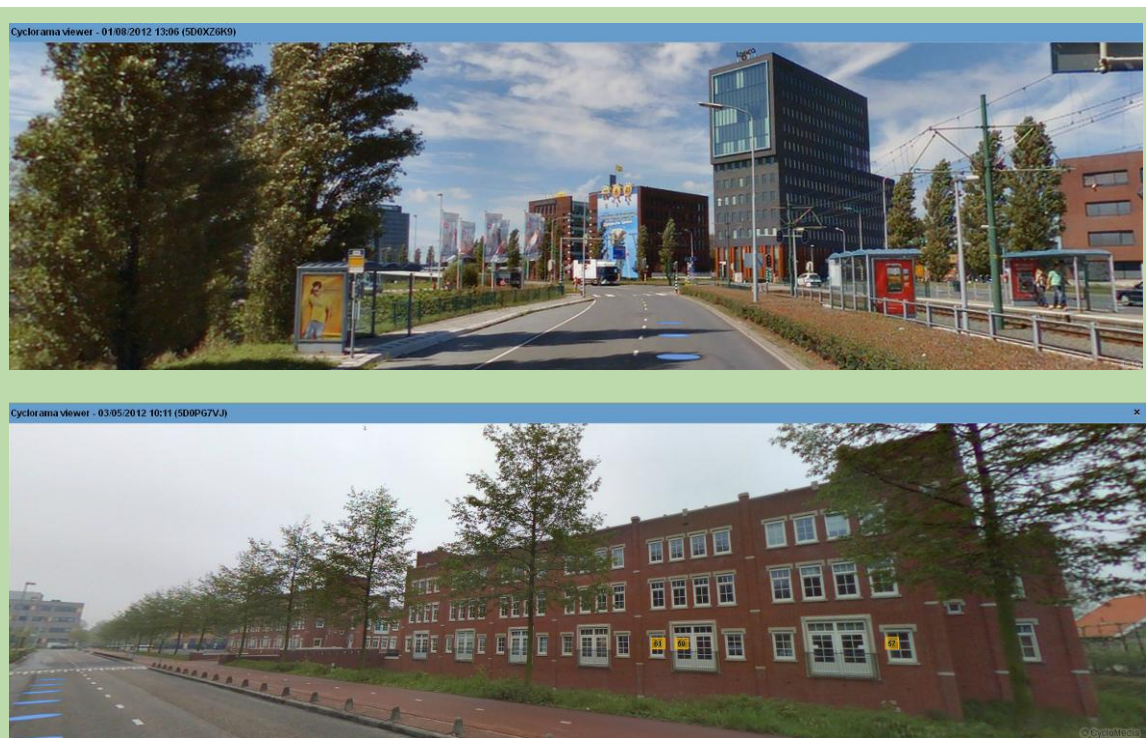
3.2 Functionele structuur

3.2.1 Bedrijven

Binnen het plangebied Hoornwijck – Broekpolder zijn de bedrijven gelegen binnen gebied van Broekpolder. Dit gebied wordt grofweg begrensd door de trambaan in het noordwesten en de Laan van Hoornwijck aan de oostzijde. Het gebied wordt afgewisseld met enkele kantoren. Zware bedrijven komen hier niet voor, maar richt zich met name op hoogwaardige productiebedrijven. Afwijkend hierop is de locatie aan de Laan van Hoornwijck, waar een tankstation aanwezig is. Dit geldt eveneens voor de locatie aan de kop van de Fleminglaan. Hier bevindt zich een terrein met buitenopslag ten dienste van HTM. Op de kruising van de Delftweg en de Fleminglaan is een grote nutsvoorziening aanwezig. Dit gebouw wordt gebruikt ten behoeve van de trambanen. Andere bedrijven is bijvoorbeeld een in pandige werkplaats en verkoop en -huur van interne transportmiddelen, maar ook de hoofdkantoren van bedrijven met bijbehorende werkplaatsen.

3.2.2 Kantoren

Van oudsher is de zone langs de rijksweg A4 gevuld met enkele grootschalige kantoorcomplexen. Broekpolder – Hoornwijck is hier een exponent van, waar met name hoogwaardige kantoorlocaties zijn ontwikkeld. Vooral Hoornwijck, het oostelijke gedeelte van het plangebied is kenmerkt zich door kwalitatief hoogwaardige kantoren. Kernmerkende gebouwen zoals de Chelsea Building of gebouwen aan de Laan van Zuid Hoorn zijn in dit gedeelte te vinden. In het gedeelte van Broekpolder bevinden zich eveneens een aantal kantoorlocaties. Daarnaast is er een combinatie van bedrijfsmatige activiteiten en kantoren aanwezig op sommige locaties.



Figuur 3.3 Kantoorbebouwing binnen het plangebied. (Bron: Cyclomedia)

3.2.3 Wonen

Langs de Delftweg en aan de Park Hoornwijk wordt er binnen het plangebied gewoond. Een bedrijfswoning komt verder alleen voor bij de buitenplaats Zuidhoorn. De woningen aan de Park Hoornwijk zijn relatief nieuw en bestaan uit ruime vrijstaande woningen. Langs de Delftweg en Rotterdamseweg daarentegen bevinden zich appartementengebouwen. Langs de Delftweg, grenzend aan De Vliet, zijn vrijstaande, twee-aaneen gebouwde woningen en rijwoningen aanwezig.



Figuur 3.4 Woonbebouwing langs De Vliet. (Bron: Cyclomedia)

3.2.4 Horeca

Op meerdere locaties binnen het plangebied is sprake van horeca. Het grootste terrein bevindt zich tussen de Laan van Hoornwijk en den Laan van Zuidhoorn. Deze locatie Zuidhoorn is ontstaan uit een boerderij. In 1642 was hier sprake van een huis met schuur, hooibergen, maar rond 1700 is de buitenplaats gesticht. In de afgelopen eeuw heeft Zuidhoorn een gedeelte van haar vroegere charme verloren door talrijke verbouwingen, maar de hoofdopzet van een buitenplaats is nog steeds goed herkenbaar, namelijk een in een parkaanleg gelegen herenhuis in combinatie met een boerenbedrijf. (Bron: www.kasteleninzuidholland.nl). In 2010 heeft een herziening van het bestemmingsplan plaatsgevonden voor deze locatie. Die herziening is volledig overgenomen in dit bestemmingsplan. Op deze locatie wordt lichte horeca toegestaan. Daarnaast is hier een wellnessvoorziening aanwezig en is er sprake van een bedrijfswoning. De gronden kunnen verder worden gebruikt voor bijvoorbeeld jeu de boulesbaan, midgetgolfbanen en/of een tennisbaan. Verder is er nog een lunchroom gevestigd aan de Laan van Zuidhoorn.



Figuur 3.5 Buitenplaats Zuidhoorn. (bron: Google, afbeeldingen).

3.3 Ontwikkelingen

Uitbreiding tankstation Rotterdamseweg

Langs de drukke verkeersader Laan van Hoornwijck is een tankstation aanwezig. Hier vindt verkoop plaats van brandstoffen, waaronder lpg, is een winkel aanwezig en is een carwash aanwezig. Bij het tankstation wordt beoogd om de autowasvoorzieningen te verbeteren door uitbreiding plaats te laten vinden. Hiervoor zullen nieuwe gebouwen worden opgericht, die niet passend zijn binnen het vigerend bestemmingsplan. Omdat de gemeente Rijswijk bereid is hieraan mee te werken, wordt het bouwvlak ter plaatse vergroot, waardoor de realisatie van de nieuwe 'Jet Wash' mogelijk wordt gemaakt. In onderstaand figuur is een luchtfoto van de locatie opgenomen en de tekening van de nieuwe ruimtelijke situatie hierin verwerkt. De uitbreiding bevindt zich aan de zuidzijde waar enkele gebouwen van beperkte hoogte worden opgericht.



Figuur 3.6 Nieuwe en toekomstige situatie tankstation aan de Rotterdamseweg. (Bron: Google Earth, bewerkt)

Hoornbrug

De Hoornbrug over het Rijn-Schiekanaal ligt op een belangrijke uitvalsroute van Rijswijk en Den Haag. Niet alleen voor het autoverkeer en fietsers maar vooral ook voor openbaar vervoer met de tramlijnen 1 en 15. In de huidige situatie levert de kruising van de trams met de scheepvaart bij de Hoornbrug een conflict op. Het conflict tussen trams en scheepvaart is door het grote aantal trams op deze brug en het grote aantal brugopeningen niet regelbaar zonder zeer grote hinder voor de trams of het vrijwel afsluiten van de route voor de binnenvaart. In 2010 is er een brede verkennende studie uitgevoerd naar mogelijke verbeteringen voor de doorstroming over en onder de Hoornbrug. Er is gekeken naar vier oplossingsrichtingen :1. brug omhoog; 2. water omlaag; 3. aquaduct en 4. schepen aanpassen. Dit leverde tien oplossingsrichtingen. Met behulp van een expert judgment is dit ingeperkt tot zes alternatieven. Daarna is een detail uitwerking gemaakt van de drie meest haalbare alternatieven. De drie alternatieven waren de half verhoogde beweegbare brug, verhoogde vaste brug en aquaduct voor alle verkeer. De uitkomst van deze verkenning is dat de beste oplossing om de bestaande beweegbare brug te vervangen door een hogere, vaste brug met vrije doorvaarthoogte van 6,6 m. Het alternatief biedt het hoogste oplossend vermogen, het conflict tussen scheepvaart en tram wordt hiermee duurzaam opgelost. Ook biedt ten opzichte van de overige varianten de gunstige realisatiekosten, omdat een vaste brug technisch het minst complexe alternatief is. Inmiddels is op bestuurlijk niveau door de drie partijen afzonderlijk besloten de vaste brug als voorkeursvariant uit te werken en een samenwerkingsovereenkomst op te gaan stellen.



Figuur 3.7 Ontwerp Hoornbrug (Arcadis).

Stadsgewest Haaglanden is concessieverlener voor het bus- en tramvervoer in de regio en draagt, in samenwerking met de gemeenten binnen deze regio, zorg voor de voorbereiding en aanleg van nieuwe tram- en buslijnen en heeft een trekkersrol voor het project 'Ophoging Hoornbrug'. Provincie Zuid-Holland is eigenaar van de Hoornbrug en verantwoordelijk voor het scheepvaartverkeer op het Rijn-Schiekanaal ter plaatse van de Hoornbrug. Het project 'Verhoging Hoornbrug' heeft door de fysieke ligging veel afhankelijkheden met de projecten 'Verbetering leefbaarheid Haagweg' en 'Verbreding Tramlijn 15'. Het projectenbureau van de gemeente Rijswijk verzorgt de dagelijkse projectleiding van de drie projecten. De Gemeente Rijswijk is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte op haar grondgebied en heeft een trekkersrol bij het project 'Verbetering leefbaarheid Haagweg' en het project 'Verbreding Tramlijn 15'.

De vervanging van de Hoornbrug wordt niet direct mogelijk gemaakt met het vaststellen van dit bestemmingsplan maar er is wel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Dit betekent dat het college van burgemeester en wethouders kan besluiten een wijzigingsplan in procedure te brengen waarmee kan worden voorzien in een bouwtitel. Een andere mogelijkheid om de vervanging van de Hoornbrug mogelijk te maken is het doorlopen van een uitgebreide Wabo-procedure waarmee een omgevingsvergunning kan worden verleend.

Rotterdamse Baan

De Rotterdamsebaan is de naam voor de nieuwe verbinding tussen het centrum van Den Haag en het rijkswegennet en loopt van het knooppunt Ypenburg naar de Binckhorst. Voor de Vliet gaat de weg met een boortunnel onder Voorburg door. De gemeenteraad van Rijswijk heeft ingestemd met het voorkeustracé voor de Rotterdamsebaan. Sinds de start van de Rotterdamsebaan, voorheen Trekvljettracé genaamd, is veel studie verricht naar het beste tracé voor deze weg. In overleg met de gemeenten, Rijkswaterstaat en op voordracht van bewoners zijn verschillende varianten onderzocht op hun effecten. Uiteindelijk is variant '+300' als beste beoordeeld. Deze variant voorziet in een tunnel in het tracé die 300 meter langer wordt dan een eerdere variant. Hiermee wordt de Vlietzone zo veel mogelijk ontzien. In de komende tijd zal een gedetailleerde milieu effecten rapportage worden opgesteld voor het tracé. De Rotterdamsebaan krijgt een aansluiting op de Laan van Hoornwijk. Door deze aansluiting kan meer verkeer, onder andere uit Ypenburg, gebruik maken van de Rotterdamsebaan. De huidige planning gaat er vanuit dat de weg in 2019 gereed is.

Herontwikkeling Braillelaan 5

Bergman Clinics Nederland wil een nieuwe vestiging openen aan de Braillelaan 5. Zij hebben op 14 december 2012 een omgevingsvergunning aangevraagd. Vervolgens is een separate procedure gevolgd op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In het kader van die procedure is een anterieure overeenkomst afgesloten. Inmiddels is de omgevingsvergunning onherroepelijk en wordt de bestaande planologische situatie in het bestemmingsplan opgenomen.

Herontwikkeling Madame Curielaan 6-8

Oogheelkunde is voornemens de bedrijfsvoering te verhuizen binnen het bestaande pand aan de Madame Curielaan 6-8. Hiertoe is ter plaatse een aanduiding opgenomen binnen de bestemming Kantoor om dit gebruik mogelijk te maken. Ook hier is inmiddels sprake van een onherroepelijke omgevingsvergunning.

Realisatie remise van HTM Fleminglaan

HTM is eigenaar van een bedrijfsgrond aan het eind van de Fleminglaan. Richting het terrein is tevens een trambaan aanwezig. Op dit terrein vindt op dit moment grond- en materiaalopslag plaats. HTM is op zoek naar een geschikte locatie om een remise te realiseren waarbij de locatie aan de Fleminglaan één van de opties is. De plannen zijn pas in een beginstadium en de haalbaarheid moet hier nog van worden gezien. Daarbij dient bovenal rekening te worden gehouden met de bewoners van de woningen die voorheen in eigendom van HTM waren. Het ligt voor de hand dat, ongeacht voor welke locatie wordt gekozen, er een separate procedure noodzakelijk is alvorens er een omgevingsvergunning verleend kan worden voor de realisatie van een nieuwe remise.

hoofdstuk 4 **Omgevingsaspecten**

De doelstelling van dit bestemmingsplan is om het plangebied conserverend vast te leggen. Zoals in het vorige hoofdstuk omschreven zijn wel enkele concrete, of reeds vergunde ontwikkelingen opgenomen in het bestemmingsplan. Van de beschreven ontwikkelingen geldt voor de vervanging van de Hoornbrug dat deze niet langer direct mogelijk wordt gemaakt maar door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Om de uitvoerbaarheid daarvan aan te tonen zijn onderzoeken uitgevoerd naar de aspecten geluid, luchtkwaliteit, water, bodem, archeologie, externe veiligheid, flora en fauna en een mer-scan welke als bijlage bij het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Hoewel dit plan grotendeels een conserverend plan betreft, wordt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening wel inzicht gegeven in de wijze waarop het van toepassing zijnde beleid van verschillende aspecten van invloed is op het plangebied. Dit zijn aspecten zoals lucht, water, natuur, bodem en veiligheid. In dit hoofdstuk wordt verwoord hoe er met de aspecten rekening wordt gehouden. Bij de verschillende omgevingsaspecten worden eerst de relevante beleidskaders beschreven. Vervolgens wordt onderzocht of aspecten invloed hebben op het plangebied, waarna tot slot een beoordeling wordt gegeven.

4.1 Bodem

4.1.1 Wettelijk kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om de bodemkwaliteit te onderzoeken. Bij functiewijzigingen moet gekeken worden of de bodemkwaliteit voldoende is ten dienste van de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen moeten bij voorkeur op schone grond worden gerealiseerd.

De provincie hanteert als richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen in ieder geval het eerste deel van een verkennend bodemonderzoek moet worden verricht. Dit is het historisch onderzoek. Als uit dit onderzoek blijkt dat binnen de nieuwe bestemmingen sprake is geweest van een activiteit met een verhoogd risico op verontreiniging, dan is een volledig verkennend bodemonderzoek noodzakelijk.

4.1.2 Bodemkwaliteit in relatie tot bestemmingsplan

Conserverende bestemmingsplannen

Indien geen sprake is van ontwikkelingen of indien sprake is van ontwikkelingen die niet in het bestemmingsplan worden meegenomen is het niet noodzakelijk om de bodemkwaliteit binnen het gehele plangebied vast te stellen, maar kan volstaan worden met een conclusie over de algehele bodemkwaliteit op basis van een inventarisatie van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken, bekende (voormalige) bodembedreigende activiteiten en geregistreerde gevallen van (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging. Momenteel zijn er geen bodemonderzoeken beschikbaar.

Functiewijziging

Bij een wijziging van de bestemming of van de functie, waarbij geen sprake is van bouwactiviteiten waarvoor een bodemonderzoek vereist is, wordt een bodemonderzoek alleen noodzakelijk geacht wanneer deze wijziging tevens een gevoeliger bodemgebruik inhoudt (bijvoorbeeld van bedrijvigheid naar wonen).

Bodemonderzoek bij bouwen en slopen

In geval een omgevingsvergunning wordt aangevraagd om te bouwen kan alleen een bodemonderzoek worden geëist als het gaat om een bouwwerk waarin (nagenoeg) voortdurend mensen zullen verblijven en waarbij contact wordt gemaakt met de grond. Een bodemonderzoek wordt altijd voorafgegaan door een (historisch) vooronderzoek, conform NEN5725. Hierin wordt vastgesteld wat er bekend is over het voormalige en huidige bodemgebruik en welke bodemkwaliteit verwacht mag worden. Op grond hiervan wordt onder andere vastgesteld wat de onderzoekshypothese is en hoe het onderzoek uitgevoerd dient te worden.

Voorafgaand aan de sloop van een bouwwerk moet een asbestinventarisatie te worden uitgevoerd. Indien asbest, op, in, of aan het bouwwerk aangetroffen wordt, dient dit (in de meeste gevallen) door een erkend asbestsaneringsbedrijf te worden verwijderd.

4.1.3 Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan heeft een conserverend karakter, daarom wordt het niet nodig geacht om voor het hele plangebied middels een bodemonderzoek de algemene bodemkwaliteit vast te stellen. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen is een bodemonderzoek noodzakelijk.

4.2 Water

4.2.1 Wettelijk kader

Bij besluiten in het kader van de Wro is het van belang een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding op te nemen. Dit is een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland die verantwoordelijk is voor het waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterbeheerders over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Relevante nota's zijn opgesteld op diverse overheidsniveaus, maar zijn vertaald in het waterschapsbeleid. Het beleid van het waterschap wordt derhalve nader behandeld.

Waterschapsbeleid

Het Waterbeheerplan 2010-2015 'Keuzes maken en kansen benutten' is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Delfland investeert de komende jaren volop in het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater. Klimaatverandering, zeespiegelstijging, verzilting en nieuwe wetten en regels gaan het waterbeheer de komende decennia ingrijpend veranderen. Bovendien dwingen de complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen tot het stellen van prioriteiten. Delfland spreidt daarom de maatregelen in de tijd, zodat het tempo aansluit bij de mogelijkheden van de organisatie en het gebied.

Het Nationaal Bestuursakkoord (NBW) is getekend op 2 juli 2003. Één van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21^e eeuw vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is het waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Delfland heeft in 2012 de nieuwe "Handreiking watertoets voor gemeenten" vastgesteld. Hierin staat onder andere het stand-still-principe in beschreven.

Delfland is in 1998 gestart met het project Afvoer- en Bergingscapaciteit Delfland, kortweg ABC-Delfland, omdat het dat jaar te maken kreeg met wateroverlast. Om zich in de toekomst hier tegen te wapenen, wordt meer verwerkingsruimte gecreëerd voor een plotselinge toename van de waterhoeveelheid, zoals bij hevige regenbuien. Dit is opgenomen in het beleid ABC-polders dat mede is gebaseerd op het landelijke beleid. De volgende uitgangspunten zijn met name voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van belang:

- ▶ voor stedelijk gebied geldt een bergingsnorm voor open water van 325 m³/ha bruto verhard oppervlak;
- ▶ voor verhard oppervlak geldt een maximale afvoer van 20 m³/min/100ha;
- ▶ in de eerste plaats dient regenwater op de locatie te worden vastgehouden in de bodem, ten tweede te worden geborgen in de vorm van oppervlaktewater.

Verder streeft Delfland naar het vasthouden van gebiedseigen water en het beperken van inlaat van gebiedsvreemd water, duurzaam stedelijk waterbeheer, voorkomen van afwenteling van knelpunten naar andere gebieden en het realiseren van robuuste watersystemen. Dit is ook verder in het waterplan Rijswijk uitgewerkt (zie kopje gemeentelijk beleid).

Waterkwaliteit

Delfland streeft naar schoon en biologisch gezond water in kanalen, sloten en plassen. Delfland legt daarom zoveel mogelijk natuurvriendelijke oevers aan, omdat deze voor een grotere variatie in flora en fauna zorgen en een zuiverend vermogen hebben. Daarnaast streeft Delfland naar het zoveel mogelijk voorkomen van diffuse vervuilingsbronnen naar het oppervlaktewater. Diffuse bronnen zijn verspreid voorkomende bronnen van verontreiniging die kunnen leiden tot een verminderende water(bodem)kwaliteit. Het wassen van auto's op straat, hondenpoep, het gebruik van uitlogende bouwmaterialen (lood, koper, zink en dergelijke) en hout dat is behandeld met een anti-rotmiddel moet worden teruggedrongen. Het is wettelijk verboden om zonder vergunning afvalwater direct te lozen op sloten en kanalen. Delfland is in zijn beheersgebied belast met de uitvoering van deze wet.

Veiligheid

Het hoogheemraadschap van Delfland zet zich in voor de veiligheid van haar beheersgebied. Het bouwen en opslaan op waterkeringen mag niet zonder meer en hierop is de Delflands Algemene Keur van toepassing. Het maken van werken (waaronder bouwen) in de keurzone heeft strengere eisen dan het maken van werken in de beschermingszone van de waterkering. Met deze Keurbepalingen wil Delfland voorkomen dat de stabiliteit of het functioneren van de waterkering wordt beïnvloed. Tevens moet de waterkering in de toekomst, indien nodig, opgehoogd of verbreed kunnen worden. In veenkaden is het geheel niet toegestaan om in de kernzone van de waterkeringen werken te maken.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Rijswijk is vooral verantwoordelijk voor de ruimtelijke aspecten in het stedelijk gebied en voor de inzameling en afvoer van afvalwater, hemelwater en grondwater. De gemeente hanteert de volgende uitgangspunten voor nieuwe ontwikkelingen, voortkomend uit het Gemeentelijk Rioleringsplan en het Waterplan:

- ▶ Het scheiden van vuile en schone waterstromen;
- ▶ Verbeteren van de waterkwaliteit en beleving van water;
- ▶ Verbeteren van de waterberging en waterafvoer.

In het waterplan Rijswijk heeft kantoren- en bedrijventerrein Hoornwijk-Broekpolder het streefbeeld 'Prettig Water' gekregen. Dit houdt in dat bij herstructurering van het kantoren- en bedrijventerrein rekening wordt gehouden met de belevingswaarde van het aanwezige of nieuw te realiseren water. Op dit moment laat de beleving van het water veel te wensen over terwijl het water heel goed kan bijdragen aan een prettiger werkomgeving. Tevens wordt in het kader van het project Waterkader Haaglanden gezocht naar een innovatieve invulling van de waterberging.

4.2.2 Onderzoek

Huidige situatie en oppervlaktewater

Het gebied is in de bestaande situatie een kantoren- en bedrijventerrein gelardeerd met wonen en dit zal het ook blijven. Dit bestemmingsplan biedt slechts ruimte voor enkele kleinschalige ontwikkelingen, waardoor oppervlaktewater compensatie in dit bestemmingsplan in principe niet aan de orde komt. Voor de uitbreiding van het tankstation wordt bij het verlenen van de omgevingsvergunning de watercompensatie als voorwaarde gesteld. Hierdoor is de watercompensatie voor deze ontwikkeling geregeld. Voorts is in de wijzigingsregels ten behoeve van de ontwikkeling van een kantoor (dat overigens op basis van het vigerend bestemmingsplan reeds gerealiseerd kon worden) opgenomen dat de waterhuishouding ter plaatse door de ontwikkeling niet mag verslechteren.

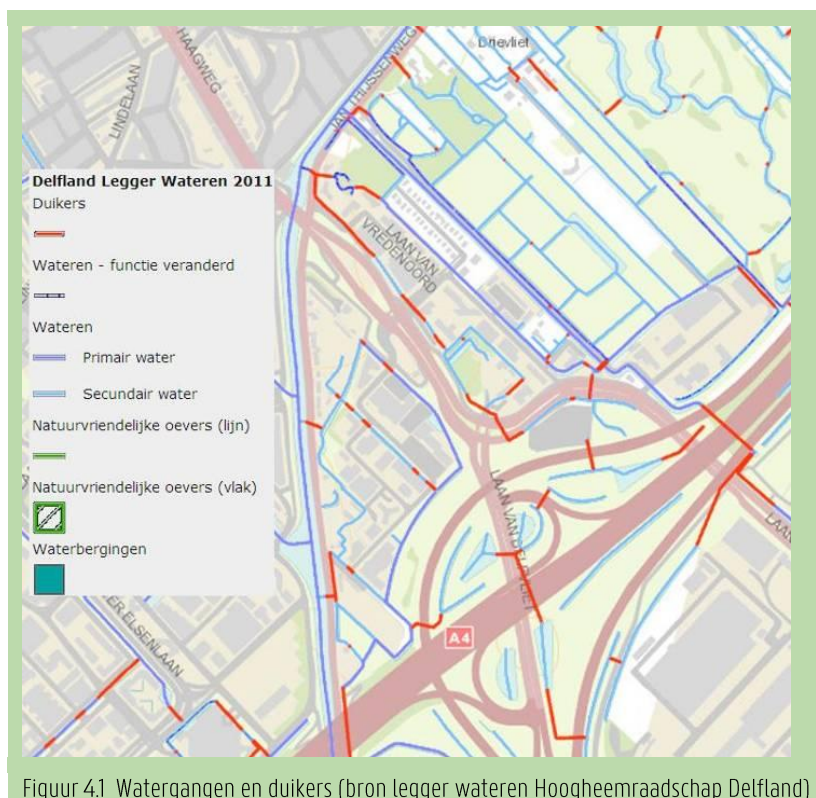
Binnen het plangebied zijn verschillende primaire en secundaire watergangen gelegen, die op enkele plakken met duikers aan elkaar verbonden zijn. Ook wordt op diverse plaatsen aan het water gewoond. De belangrijkste en grootste watergang is de Delftsche Vliet, dat aan de west- en noordkant de grens van het plangebied vormt. Aan de oostkant bevindt zich nog de Kansjesmolensloot. Beide zijn boezemwateren. De overige wateren in het plangebied zijn polderwateren. In afbeelding 4.1 zijn de duikers, de primaire en de secundaire watergangen weergegeven. Om de waterstructuur in het plangebied zo veel mogelijk in stand te houden is daar waar mogelijk het water ook als zodanig bestemd. In het plangebied is overwegend een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel aanwezig.

Waterkeringen

Binnen het plangebied zijn (regionale) waterkeringen gelegen. Het gaat hierbij om boezemkades en een polderkade. Ten behoeve van de Delftsche Vliet is een waterkering opgenomen, als ook ten behoeve van de watergang in het oosten van het plangebied. Voorts loopt er centraal door het plangebied nog een waterkering. Ter bescherming van de waterkeringen is de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen. De waterkering betreft de kernzone (de dijk) en de daar bijbehorende beschermingszone.

Persleidingen

Binnen het plangebied zijn geen persleidingen of de beschermingszone hiervan gelegen.



Figuur 4.1 Watergangen en duikers (bron legger wateren Hoogheemraadschap Delfland)

4.2.3 Conclusie

Het kantoren- en bedrijventerrein is grotendeels consoliderend vastgelegd. In geval van toekomstige ontwikkelingen zal in het kader daarvan bekeken moeten worden of compensatie noodzakelijk is. Voor de aanwezige waterkeringen en rioolpersleidingen is op de plankaart en in de regels een bijbehorende dubbelbestemming opgenomen. Gelet op het voorgaande kan worden gesteld dat door vaststelling van dit bestemmingsplan geen negatieve gevolgen te verwachten zijn voor het waterhuishoudkundige systeem.

4.3 Verkeer en infrastructuur

4.3.1 Wettelijk kader

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Met het in werking treden van de SVIR is de Nota Mobiliteit komen te vervallen als het vigerende beleidskader op het gebied van verkeer en infrastructuur. In paragraaf 3.2.3 is met betrekking tot de ruimtelijke ordening al een korte samenvatting van de Structuurvisie gegeven.

De hoofdlijnen met betrekking tot het mobiliteitsstelsel van Nederland, waarin de reiziger centraal staat, zijn als volgt. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's, inclusief de

achterlandverbindingen, is daarbij van belang. Robuustheid en samenhang worden bereikt door de modaliteiten (weg, spoor, vaarwegen) ieder voor zich vraaggericht te versterken, beter met elkaar te verknopen en de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen te vergroten. Een betere benutting van de capaciteit en het in stand houden van het bestaande mobiliteitssystemen van weg, spoor en vaarwegen is daarbij belangrijk. De fiets en het openbaar vervoer moeten in de toekomst een grote rol gaan spelen om de drukte in de stedelijke regio's op te lossen.

Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020

Om de ontwikkelingen op het terrein van de mobiliteit optimaal te benutten, is de 'Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020' opgesteld. 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 dienen verkeersnetwerken te worden aangepast en uitgebreid. Aan de hand van 10 kernpunten wordt het mobiliteitsbeleid van de gemeente vorm gegeven. De kernpunten zijn in te delen in drie thema's, te weten: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Leefbaarheid. In hoofdstuk 2 beleid, is dit verder uitgewerkt. Deze kernpunten zijn vertaald in een aantal projecten, specifiek voor het plangebied is niets opgenomen.

4.3.2 Onderzoek

Een omschrijving van de hoofdinfrastructuur is reeds opgenomen in paragraaf 3.1.3. Binnen het plangebied bevinden zich twee knelpunten. Dit betreft het kruispunt van de Laan van Hoornwijk met de Laan van Oversteen en Madame Curielaan. Hier is met enige regelmaat sprake van congestie. Het andere knelpunt wordt gevormd door de Hoornbrug. Dit knelpunt ontstaat doordat de Hoornbrug met enige regelmaat open moet voor het verkeer te water. Hierdoor stremt het auto- en tramverkeer. Dit laatste knelpunt zal op korte termijn worden aangepakt. Door het plaatsen van een nieuwe brug, waar een doorvaarhoogte van 6 meter wordt nagestreefd zou de brug aanzienlijk minder vaak open hoeven, waardoor de doorstroming op de bovengestelde weg, wordt verbeterd.

4.3.3 Conclusie

In dit bestemmingsplan wordt nog geen rekening gehouden met de aanpassing van de Hoornbrug. De ontwikkeling zal middels een separate procedure mogelijk worden gemaakt. Verder worden er met dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die bijdragen aan een toename van het aantal verkeersbewegingen of de bereikbaarheid van de omgeving.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen 2007 (ook wel Luchtkwaliteit, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, zoals de vaststelling van een bestemmingsplan, uitoefenen indien:

- ▶ De bevoegdheden / ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a).
- ▶ De concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheid per saldo verbeterd of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1).
- ▶ Bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd (lid 1 onder b2).
- ▶ De bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c).
- ▶ Het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Besluit niet in betekenende mate (NIBM)

In het besluit NIBM en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit kan het geval zijn wanneer een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀.

4.4.2 Onderzoek en conclusie

Het bestemmingsplan is conserverend van aard en voorziet derhalve niet in de bouw van nieuwe bedrijven, kantoren of andere functies met een verkeersaantrekkende werking. Een onderzoek naar de luchtkwaliteit is dan ook niet verplicht. Bij eventuele toekomstige ontwikkelingen zal wel specifiek onderzocht moeten worden of onder de grenswaarden van het NSL wordt gebleven. Uit het bovenstaand kan geconcludeerd worden dat het aspect luchtkwaliteit de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.5 Geluidshinder

4.5.1 Wettelijk kader

Wegverkeerslawaaai

De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het juridische kader van het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidhinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis.

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Hierin is de bevoegdheid voor het verlenen van een hogere waarde gedecentraliseerd naar burgemeester en wethouders. Dat betekent dat het 'hogere waardebesluit' niet langer ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten hoeft te worden voorgelegd. Voor wegverkeerslawaaai en spoorweglawaaai stapt de wetgever nu over op de Europese dosismaat Lden (staat voor day- evening- night). In de wet wordt Lden aangegeven in decibel (dB).

Industrielawaai

Een industrieterrein is gezoneerd op basis van artikel 53 van de Wet Geluidhinder. Dit in verband met de aanwezigheid en/of toelaatbaarheid van bedrijven die volgens artikel 41 van de Wet Geluidhinder "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken". Buiten een geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Binnen de zone zijn woonbestemmingen en andere geluidsgevoelige bestemmingen slechts aanvaardbaar als de geluidsbelasting aan de gevel aan de wettelijke grenswaarden voldoet. Voor nieuwe geluidsgevoelige functies geldt een wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Voor woningen is in bepaalde gevallen de vaststelling van hogere waarde tot 55 dB(A) mogelijk (uiterste grenswaarde).

4.5.2 Onderzoek

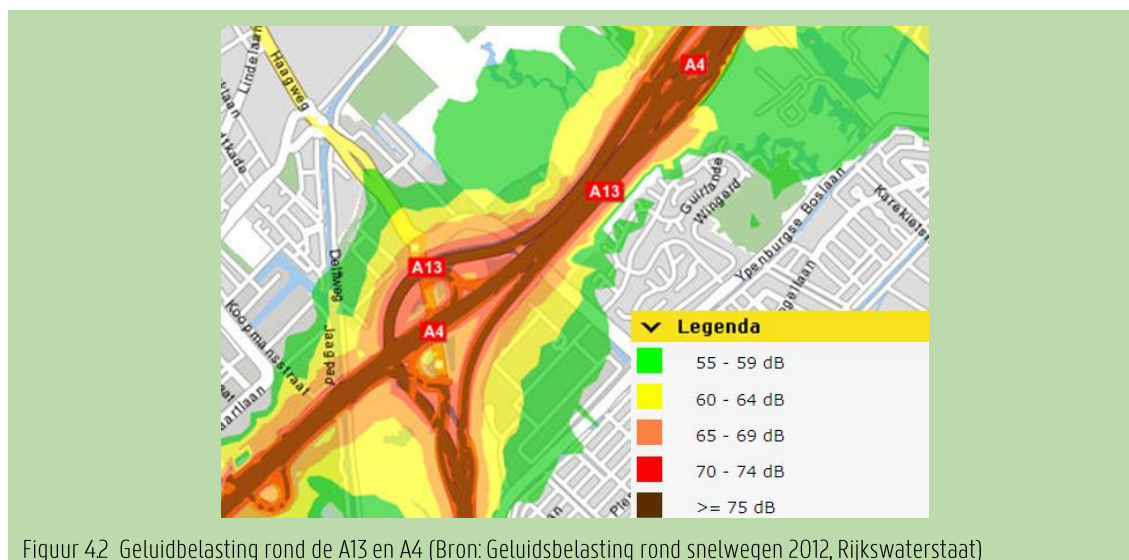
(Spoor)wegverkeerslawaaai

Het bestemmingsplan is conserverend van aard, er worden geen nieuwe (geluidsgevoelige) functies gerealiseerd. Binnen het plangebied worden ook geen nieuwe wegen aangelegd. Een onderzoek hieromtrent is dan ook niet noodzakelijk. Wel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die ziet op de vervanging van de Hoornbrug, zie paragraaf 3.3.3. Doordat de ligging van de weg en de trambaan hoger komt te liggen heeft dit invloed op de geluidsbelasting op de omgeving. Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarvoor wordt verwezen naar de bijlage. Gebleken is dat de vervanging van de Hoornbrug niet van nadelige invloed is voor wat betreft geluidsbelasting.

Het plangebied ligt daarnaast binnen enkele geluidszones van wegen, waaronder de A4/A13 en de Laan van Hoornwijck. Op figuur 4.2 is de berekende geluidsbelasting rondom de A4 en A13 weergegeven. De woongebieden in het plangebied vallen buiten deze geluidszones. Bij het realiseren van geluidsgevoelige functies op het bedrijventerrein, zoals bedrijfswoningen, binnen een geluidszone is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Industrielawaai

Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk. Daarnaast is dit op dit bedrijventerrein ook geen sprake van een geluidgezoneerd industrieterrein. Ook valt het plangebied niet binnen de geluidszone van een ander industrieterrein. De geluidszone van het nabij geleden industrieterrein 'Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V.' valt net niet binnen het plangebied. Op het bedrijventerrein wordt rekening gehouden met geluid aan de hand van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering, zie paragraaf 4.6. Een verdere toetsing naar dit aspect is derhalve niet noodzakelijk. Bij toekomstige ontwikkeling van geluidgevoelige objecten moet in ieder geval met het eerder genoemde toetsingskader rekening worden gehouden.



Figuur 42 Geluidbelasting rond de A13 en A4 (Bron: Geluidsbelasting rond snelwegen 2012, Rijkswaterstaat)

4.5.3 Conclusie

Er worden geen geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt, er worden geen nieuwe wegen aangelegd en het plangebied valt niet binnen een geluidszone van een industrieterrein. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

4.6.1 Wettelijk kader

Bij het eventueel realiseren van nieuwe hindergevoelige functies, zoals woningen, moet rekening worden gehouden met milieuhinder van bedrijfsactiviteiten binnen en in de directe omgeving van het plangebied. Ter plaatse van de woningen moet sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast mogen de bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt door de mogelijk nieuwe ontwikkelingen.

Om te bepalen wat de invloedssfeer is van een bedrijf wordt gebruik gemaakt van zogenaamde richtafstanden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG (2009), waarin een Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB) is opgenomen. Bij de richtafstanden wordt rekening gehouden met verschillende milieuaspecten. Hierbij moet gedacht worden aan geur-, stof- en geluidshinder. De gegeven richtafstanden gaan uit van een rustige woonwijk. Aangezien de afstanden gelden als richtafstanden, kan hier beargumenteerd van afgeweken worden. In geval dat een onderzoekslocatie is gelegen in een gemengd gebied, mag er uitgegaan worden van verkleinde richtafstanden. Een en ander komt voort uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie. Hierbij gelden de volgende richtafstanden die worden gegeven in de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering':

Milieu categorie	Afstand tot rustige omgeving	gemengd gebied	Milieu categorie	Afstand tot rustige omgeving	gemengd gebied
1	10 m	0 m	4.2	300 m	200 m
2	30 m	10 m	5.1	500 m	300 m
3.1	50 m	30 m	5.2	700 m	500 m
3.2	100 m	50 m	5.3	1.000 m	700 m
4.1	200 m	100 m	6	1.500 m	1.000 m

Tabel 4.1 Richtafstanden ten opzichte van omgevingstype. Bron: VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

4.6.2 Beoordeling

Bedrijven binnen het plangebied komen met name voor ten westen van de Laan van Hoornwijck. Dit gebied kan niet echt gezien worden als een bedrijventerrein, doordat verspreid door het gebied ook woningen en kantoren voorkomen. Op basis van in 4.6.1 aangegeven milieucategorisering zal dan ook worden uitgegaan van een gemengd gebied. Binnen het plangebied komen enkele bedrijven voor uit categorie 3.1 of 3.2. Op basis van de milieuzonering zijn die bedrijven op die locaties ook toegestaan. Afwijkend gebruik wordt gevormd door het tankstation. Ter plaatse is sprake van een verkooppunt met LPG. In paragraaf 4.7 zal hier nader op worden ingegaan.

Naast bedrijvigheid vinden er nog activiteiten plaats dat afwijkt van de mogelijkheden geboden met de bestemming bedrijf. Hiervoor is een aanduiding opgenomen om het bestaande gebruik alsnog mogelijk te maken. Het betreft hier een zelfstandig behandelcentrum. Deze zijn met de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – zelfstandig behandelcentrum' (sm-zbhc) opgenomen.

4.6.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan voorziet in een nieuw juridisch-planologisch kader, dat gebaseerd is op het vigerende bestemmingsplan. Op de verbeelding is vastgelegd welke milieucategorie ten hoogste toelaatbaar is. Gelet op de omgeving en gelet op het feit dat hier sprake is van bedrijven met een relatief beperkte omvang, zijn ten hoogste bedrijven uit milieucategorie 3.2 toegestaan. Er is daarnaast geen sprake van bedrijfswoningen binnen het bestemmingsplan. Grote lawaaimakers en Bevi-inrichtingen worden binnen dit bestemmingsplan uitgesloten. Het aspect bedrijven en milieuzonering staat derhalve de vaststelling van dit bestemmingsplan niet in de weg.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Wettelijk kader

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

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in of nabij het plangebied waarop het Wro besluit betrekking heeft. Indien dit het geval is dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, te worden berekend en zo nodig verantwoord.

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit. De normstelling heeft de status van een oriëntatiewaarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriëntatiewaarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Op 27 mei 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijf. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. In de zogeheten PR zone mogen in het geheel geen kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd zijn. Binnen het invloedsgebied mag dit wel mits het groepsrisico hiervan te verantwoorden is.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (Stc. 147, 2004). Deze circulaire kan worden beschouwd als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen en is geldig tot uiterlijk 31 juli 2012. Wanneer de nieuwe wetgeving van kracht is wordt de circulaire ingetrokken.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar is van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm (1,97 inch) en een druk van meer dan 1.600 kPa (16 bar) en om buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm (2,76 inch) en een druk van meer dan 1.600 kPa.

Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergegeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook. Deze belemmeringenstrook ligt op vijf meter aan weerszijden van de buisleiding of vier meter in geval van aardgasleidingen met een druk tussen 1.600 en 4.000 kPa.

4.7.2 Onderzoek

In of nabij het plangebied zijn de volgende risicobronnen aanwezig:

- ▶ Hogedruk aardgastransportleiding 66,2 bar en 30";
- ▶ BP-tankstation met LPG aan de Laan van Hoornwijck;
- ▶ Transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

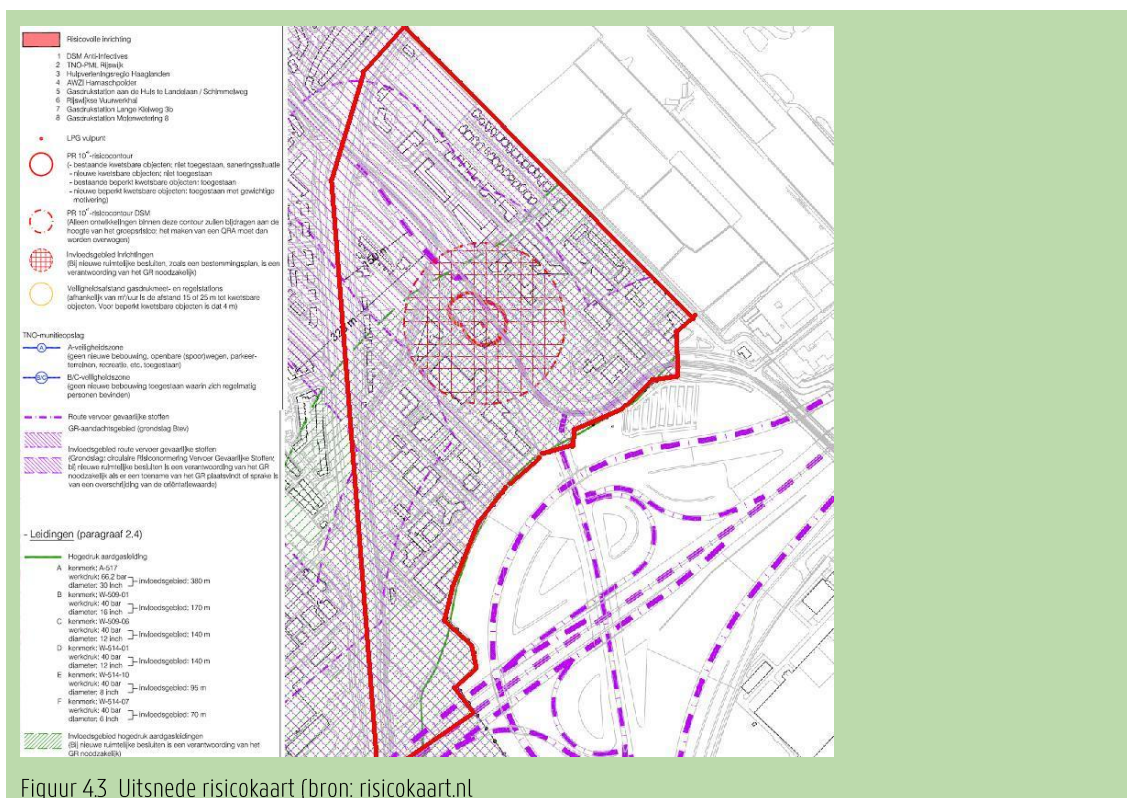
Hierna volgt per risicobron een korte beschrijving van de situatie en de invloed van de bron op het PR en het GR.

Hogedruk aardgastransportleiding 66,2 bar en 30"

Ten zuidoosten van het plangebied, en voor een klein gedeelte in het plangebied is een aardgastransportleiding gelegen. De PR 10^{-6} risicocontour is niet buiten de leiding gelegen. Uit oogpunt van veiligheid geldt langs de betrokken aardgasleiding een invloedsgebied van 380 meter aan weerszijden van de leiding. Binnen deze zones gelden beperkingen ten aanzien van de bouw van gevoelige objecten. Ter plaatse van de leiding en de bijbehorende belemmeringenstrook is de dubbelbestemming Leiding – Gas opgenomen.

In 2009 heeft KEMA een risicoberekening gemaakt voor het leidinggedeelte van de betrokken aardgasleiding die langs het plangebied loopt. De resultaten zijn neergelegd in het rapport: "Risicoberekening gastransportleiding A-517-KR-019 t/m 026". De wijze waarop deze berekening tot stand is gekomen voldoet aan de eisen die het Bevb hieraan stelt. De berekening is daarom meegenomen bij de bepaling van de omvang van het groepsrisico.

Uit dit onderzoek blijkt dat de PR 10^{-6} -risicocontour langs de leiding niet voorkomt. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden (factor 1,31). Het Besluit externe veiligheid buisleidingen bepaalt dat in dit geval een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is.



Figuur 4.3 Uitsnede risicokaart (bron: risicokaart.nl)

BP-tankstation met LPG aan de Rotterdamseweg

In het plangebied is het BP-tankstation Ypenburg gelegen met een LPG-installatie. De doorzet van de LPG-installatie is in de milieuvergunning beperkt tot 1.000 m³/jaar. De PR 10⁻⁶-risicocontour is op grond van dit gegeven op een afstand van 45 m van het vulpunt gelegen. De PR 10⁻⁶-contour rondom het LPG-reservoir bedraagt 25 m en rondom de LPG-afleverinstallatie 15 m. Dit is zichtbaar in figuur 4.3. Het invloedsgebied van het GR van deze categoriale inrichting is onafhankelijk van de doorzet van de LPG-installatie en is op een afstand van 150 m van het vulpunt gelegen. Binnen de PR 10⁻⁶ contour zijn geen kwetsbare objecten aanwezig of geplande. Binnen het invloedsgebied zijn geen nieuwe kwetsbare bestemmingen geplande. Er is daarom geen sprake van toename van het groepsrisico en een verantwoording hiervan blijft derhalve achterwege.

Transportroutes voor gevaarlijke stoffen

In de nabijheid van het plan zijn 2 transportroutes voor gevaarlijke stoffen gelegen. Ten zuiden van deze locatie is de Rijksweg A4 gelegen. De risico's langs deze weg zijn beschreven in het document "Voorstel basisnet weg; Eindrapportage", d.d. 17 februari 2009. Het gedeelte van de Rijksweg A4 vanaf het Prins Clausplein tot knooppunt Ypenburg is voor deze locatie het maatgevende wegvak.

Uit de resultaten blijkt dat de veiligheidszone langs deze weg op 19 m uit het hart van de weg is gelegen. Binnen deze veiligheidszone (PR-max) zijn geen nieuwe kwetsbare functies toegestaan en beperkt kwetsbare functies slechts in uitzonderingsgevallen. Daarnaast is geconstateerd dat langs dit wegvak een plasbrandaandachtsgebied (PAG) is gelegen met een breedte van 30 m vanaf de rechterraand van de rechterrijstrook. Langs dit gedeelte van de Rijksweg A4 is een PAG gelegen omdat over deze route relatief grote hoeveelheden brandbare vloeistoffen worden vervoerd.

Langs de Rijksweg A4 is eveneens een invloedsgebied gelegen waarbinnen een afweging moet plaatsvinden van het GR. De breedte van het invloedsgebied bedraagt 200 m. De omvang van het groepsrisico hiervan is nog niet bekend.

De aangewezen route voor transport van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom loopt deels door het plangebied. Het betreft hier de Laan van Hoornwijck vanaf de A4, waarover het transport van LPG is toegestaan en waarschijnlijk ook transport van consumentenvuurwerk plaatsvindt.

In 2009 heeft AVIV onderzoek uitgevoerd naar de risiconiveaus langs deze route. De bevindingen van dit onderzoek zijn verwoord in de rapportage "Externe veiligheid; Laan van Hoornwijck te Rijswijk", d.d. 1 oktober 2009. Uit dit rapport, dat representatief is voor de huidige plansituatie, kan worden opgemaakt dat binnen de PR contour geen kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd zijn. Het groepsrisico van de transportroute ligt beneden de oriënterende waarde.

Verantwoording groepsrisico

Omdat dit bestemmingsplan conserverend van aard is en geen nieuwbouw toestaat is geen sprake van stijging van het groepsrisico. Het groepsrisico van de aardgasleiding ligt in het plangebied wel boven de oriënterende waarde.

Voor de verantwoordingsmethodiek is conform het provinciaal beleid gebruik gemaakt van de CHAMP methode. CHAMP staat voor Communicatieplicht, Horizonplicht, Anticipatieplicht, Motivatieplicht en Preparatieplicht. In het onderstaande gedeelte wordt op deze punten van de verantwoordingsplicht ingegaan.

Communicatieplicht

Conform het advies van de HRH wordt met de gebruikers van het gehele gebied dat binnen het invloedsgebied ligt contact onderhouden. Zij worden via internet geïnformeerd worden over de potentiële risico's van beide EV-relevante bronnen en de wijze waarop zij kunnen reageren in geval van een (dreigende) calamiteit. Hiervoor bestaat de site www.watdoeijbijeeramp.nl. De gemeente communiceert over het bestaan van deze site op haar eigen internetsite en via de lokale media.

Uiteraard is belangrijk dat iedereen in geval van een calamiteit snel en efficiënt gealarmeerd wordt. In dit verband is relevant te melden dat de HRH constateert dat de landelijk sirene-alarmering ter plaatse voldoende dekking biedt.

Horizonplicht

Naar verwachting zal het risiconiveau in het invloedsgebied de komende jaren niet stijgen. Nieuwe risicovolle activiteiten zullen gezien de huidige situatie in de omgeving niet worden toegelaten en worden op dit moment ook niet voorzien.

Met de Gasunie is overleg gevoerd over de mogelijkheden om het groepsrisico binnen het invloedsgebied van de aardgasleiding te verkleinen. Zij heeft aangegeven dit alleen te kunnen doen in combinatie met regulier onderhoud waarbij de leiding wordt vrijgegraven. Hiervoor zijn vooralsnog geen plannen.

Anticipatieplicht

Het verrichten van grondwerkzaamheden in de directe omgeving van de gasleiding wordt aan banden gelegd. Aanvragen om bouwvergunning binnen 5 m van de aardgasleiding worden geweigerd. De gemeente bezit een overzichtskaart waarop alle invloedsgebieden van EV relevante objecten is ingetekend. Deze kaart is openbaar en te vinden op de internetsite van de gemeente.

Motivatieplicht

Gelet op het feit dat dit bestemmingsplan conserverend van aard is en geen nieuwbouw toestaat achten de gemeente een motivatieplicht niet noodzakelijk.

Preparatieplicht

De risicocommunicatie vindt plaats op grond van het Regionaal Uitvoeringsplan Risicocommunicatie.

De bluswatervoorziening ter plaatse is voldoende evenals de bereikbaarheid. Om deze situatie ook in de toekomst te waarborgen zal regelmatig overleg met de brandweer plaatsvinden. De beschikbaarheid van hulpverleners is blijkens het advies van de HRH voldoende.

4.7.3 Conclusie

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken wordt de conclusie getrokken dat het persoonsgebonden risico binnen het plangebied nergens hoger is dan de wettelijke waarde en dat de hoogte van het groepsrisico voldoende verantwoord is. Daar waar noodzakelijk zijn dubbelbestemmingen en (gebieds)aanduidingen opgenomen. Door de Veiligheidsregio Haaglanden is deze paragraaf beoordeeld en is op 11 februari 2013 advies op gegeven. Het advies is als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

4.8.1 Wettelijk kader

2009 is door het rijk een nieuwe visie op de monumentenzorg geformuleerd genaamd Modernisering Monumentenzorg (MoMo). Eén van de pijlers in deze visie is het belang laten meewegen in de ruimtelijke ordening. Hierbij zal een verschuiving plaatsvinden van objectgerichte bescherming naar een gebiedsgerichte aanpak. In het verlengde van deze pijler is een ander doel in de visie geformuleerd, namelijk het opstellen van een visie op erfgoed. Een belangrijk ander doel van deze nieuwe visie is het formuleren van een visie op erfgoed. De visie, Visie Erfgoed en Ruimte (VER) 'Kiezen voor Karakter', is gericht op het verbinden van de zorg voor het cultureel erfgoed met andere ruimtelijke ontwikkelingsopgaven op het gebied van onder meer economie, veiligheid en duurzaamheid. De visie zet overheden, initiatiefnemers, eigenaren, ontwikkelaars en ruimtelijk ontwerpers er toe aan om de waarde van het cultureel erfgoed in te zetten bij de ontwikkeling van gebieden. De Visie Erfgoed en Ruimte 'Kiezen voor Karakter' is aanvullend aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin het kabinet de unieke cultuurhistorische waarde van nationaal belang planologisch borgt.

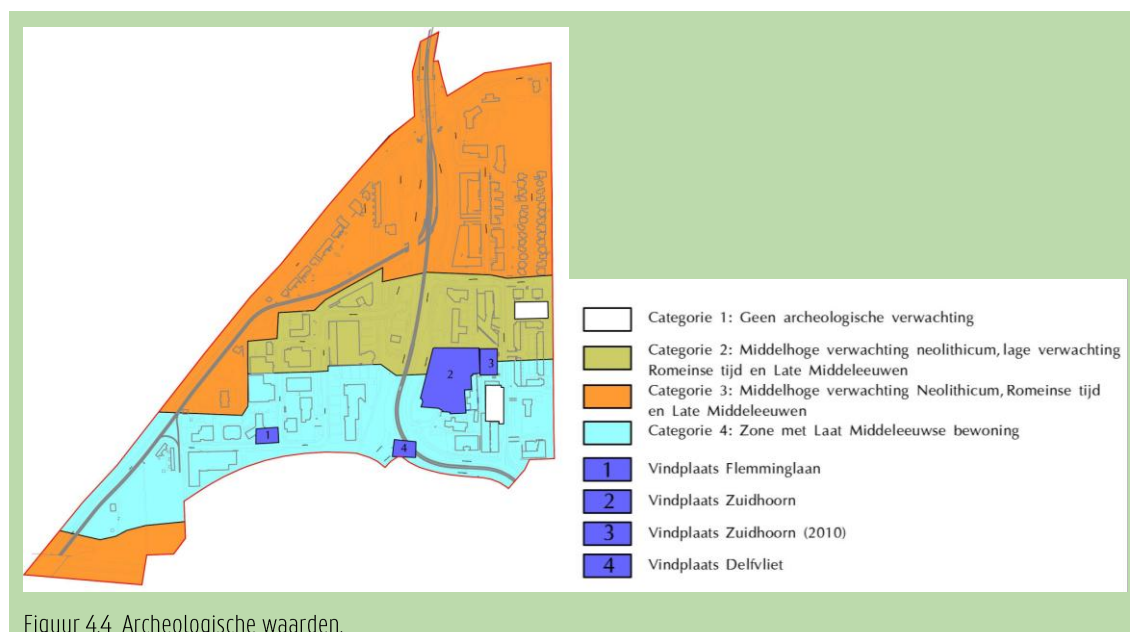
De Visie Erfgoed en Ruimte 'Kiezen voor Karakter' is de vervanging voor de in 2009 verlopen 'Nota Belvédère', waarin een visie is gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan.

Daarnaast is met ingang van 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Hierin is opgenomen dat in het bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden.

4.8.2 Gebiedsbeoordeling en vertaling in het bestemmingsplan

In bijlage 1 bij deze toelichting is een uitgebreide beschrijving opgenomen over archeologie en cultuurhistorie binnen het plangebied. Op basis hiervan en van de gemeentelijke vlakkenkaart met archeologische verwachtingen, zie figuur 4.4, zijn de dubbelbestemmingen voor archeologie opgenomen in het bestemmingsplan. De verwachtingswaarden zijn verdeeld over 4 gebiedstypen, te weten:

- 1 Geen archeologische verwachting, geen dubbelbestemming;
- 2 Middelhoge verwachting neolithicum, lage verwachting Romeinse tijd en Late Middeleeuwen, met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1';
- 3 Zone met Late middeleeuwse bewoning, met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1';
- 4 Middelhoge verwachting neolithicum, Romeinse tijd en Late Middeleeuwen, met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'.

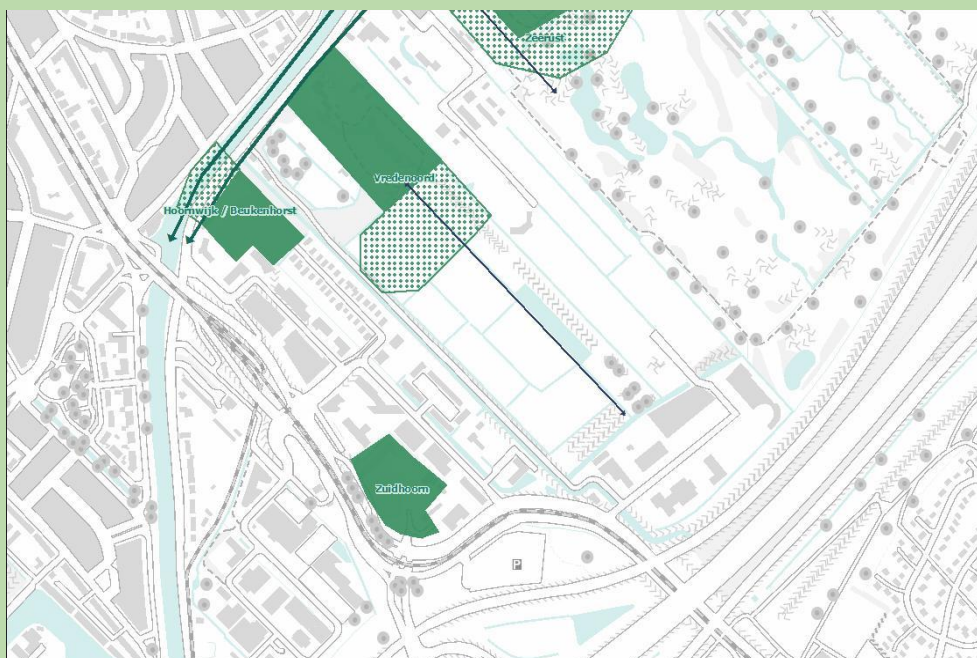


Figuur 4.4 Archeologische waarden.

In dit bestemmingsplan zijn de gronden die geen archeologische verwachtingswaarden gevrijwaard van verder onderzoek. Er is ter plaatse geen dubbelbestemming opgenomen. Voor het gebied met categorie 2, 4 en de vindplaatsen geldt een strenge archeologisch regime. Hiervoor is de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 1 opgenomen. Bij ontwikkelingen binnen dit gebied moet archeologisch onderzoek plaatsvinden als ontwikkelingen dieper reiken dan 0 cm. Het gebied dat is aangeduid als 'categorie 3' heeft de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2 gekregen. Bij ontwikkelingen binnen dit gebied moet archeologisch onderzoek plaatsvinden als de ontwikkeling dieper reikt dan 50 cm.

4.8.3 Cultuurhistorische waarden

In de ontstaansgeschiedenis wordt de rijke geschiedenis van Rijswijk beschreven. De cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Zuid Holland geeft aan dat in het plangebied onder andere een zandnederzetting is geweest rond 1850. De voornaamste aanwezige cultuurhistorische waarden zijn de landgoedbiotopen, zie figuur 4.5. Binnen het plangebied liggen volgens de digitale kaart 2 (voormalige) landgoedbiotopen, daarnaast ligt tegen het plangebied aan ook nog een landgoedbiotoop. In bijlage 1 is nader ingegaan op de aanwezige cultuur en archeologische waarden van het gebied. In de regels is een 'vrijwaringszone – landgoedbiotoop' opgenomen, waarbij aangegeven is dat de gronden mede bestemd zijn voor de instandhouding en bescherming van de aanwezige waarden van de landgoederen.



Figuur 4.5 Landgoedbiotopen

4.8.4 Conclusie

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de cultuurhistorische en archeologische waarden binnen het plangebied. De aanwezige waarden hebben in het bestemmingsplan een vertaling gekregen door het opnemen van dubbelbestemmingen. Daarnaast heeft het landgoed een aparte bestemming gekregen, waarin slechts na het verkrijgen van een omgevingsvergunning werkzaamheden mogen plaatsvinden.

Lettende op het voorgaande kan worden gesteld dat de archeologische en cultuurhistorische waarden voldoende worden beschermd middels dit bestemmingsplan.

4.9 Natuur en ecologie

4.9.1 Wettelijk kader

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) heeft als doel de populatie van het in het wild voorkomende soorten in stand te houden. Een ander doel van de Ffw is dat niet alleen de zeldzame soorten, maar alle in het wild levende planten en dieren in principe met rust gelaten moeten worden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden:

- ▶ Door het verbieden van handelingen die de instandhouding van in het wild levende planten en dieren direct in gevaar zouden kunnen brengen;
- ▶ Kleine objecten of gebieden, die van groot belang zijn voor het voortbestaan van een bepaalde soort kunnen worden aangewezen als beschermd gebied respectievelijk beschermde leefomgeving;
- ▶ Een soort kan opgenomen worden op de Rode Lijst. Deze lijst heeft geen juridische status. Wel is juridisch vastgelegd dat de overheid zicht dient in te zetten voor de bescherming van deze soorten en het onderzoek daartoe bevordert.

Natuurbeschermingswet 1998

Voor de gebiedsbescherming vormt de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) het juridische kader. Onderzocht moet worden of de ontwikkeling negatieve effecten kan hebben op beschermde gebieden (binnen en buiten het plangebied). De Nb-wet onderscheidt drie soorten gebieden:

- ▶ door de minister aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- ▶ door de minister aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- ▶ door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgebieden.

Vogel- en Habitatrichtlijnen

De Vogelrichtlijn beschermt vogelsoorten die zijn genoemd in Bijlage I van de richtlijn. De Habitatrichtlijn omvat naast de bescherming van planten en dieren in gebieden die worden aangeduid als Habitatgebied, ook de bescherming van verschillende planten- en diersoorten op zich. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn samengevoegd in "Natura 2000". Het plangebied valt niet binnen een Natura 2000 gebied; evenmin ligt een Natura 2000 gebied in de directe omgeving van het plangebied.

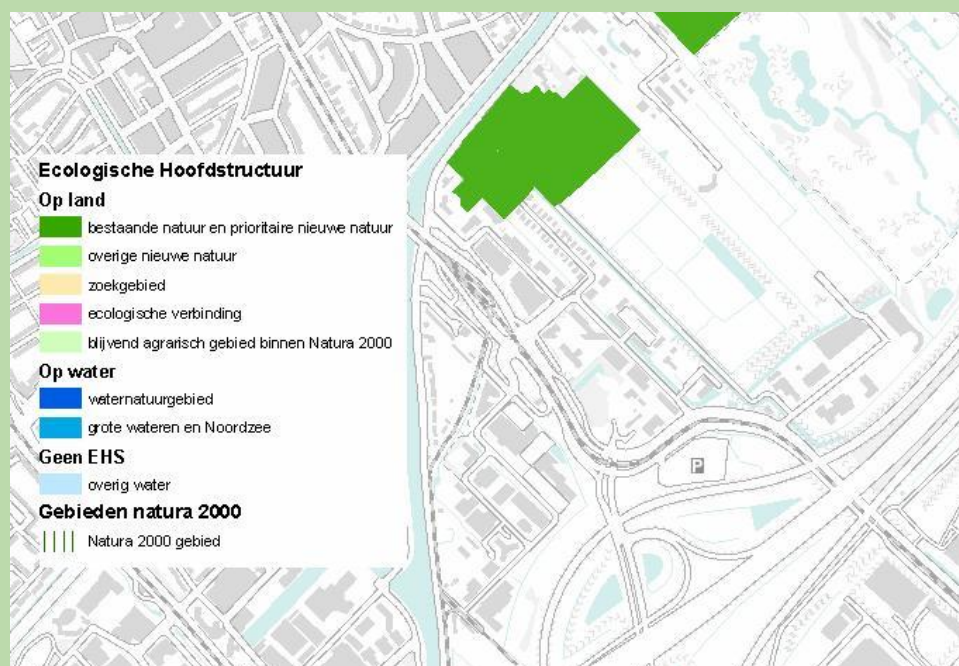
Ecologisch hoofdstructuur

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft in 1990 de EHS geïntroduceerd. De EHS is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden, om daarmee een grote aantalsoorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Provinciaal is de Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) vastgelegd middels de Verordening Ruimte. In onderstaand onderzoek wordt bekeken of in de directe omgeving van het plangebied sprake is van een (P)EHS.

4.9.2 Onderzoek

Gebiedsbescherming

In het noordoosten van het gebied is een natuurgebied gelegen dat tot de EHS behoort. Dit stuk EHS is in het landgoed Hoornwijck / Beukenhorst gelegen en opgenomen binnen de bestemming Groen – 1. Het provinciale beleid is erop gericht dat geen bestemmingen mogen worden aangewezen die activiteiten mogelijk maken welke significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden zullen of kunnen hebben. Dit wordt binnen de bestemming Groen – 1 niet mogelijk gemaakt en daarnaast is een omgevingsvergunning noodzakelijk voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden. Met dit bestemmingsplan wordt hierdoor voldoende bescherming geboden.



Figuur 4.6 Ecologische hoofdstructuur.

Soortenbescherming

Het onderhavige bestemmingsplan is consoliderend van aard. Middels dit bestemmingsplan worden geen functiewijzigingen beoogd en worden ook geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Vaststelling van dit bestemmingsplan zal derhalve niet leiden tot versterking van eventueel beschermde flora en fauna. Indien sprake zal zijn van een ontwikkeling binnen het plangebied zal de ruimtelijke verandering met een omgevingsvergunning of in een separaat plan worden vastgelegd waarin onderzoek uitgevoerd zal worden naar flora en fauna.

4.9.3 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe directe ruimtelijke ingrepen mogelijk die invloed kunnen hebben op de flora en fauna binnen het plangebied. Binnen het plangebied zijn gronden aanwezig die als EHS zijn aangewezen. Deze gronden vallen in de bestemming Groen – 1 en worden daardoor voldoende beschermd. Mocht in de toekomst een locatie worden (her-)ontwikkeld, bijvoorbeeld middels een wijzigingsplan of (postzegel)bestemmingsplan, dan zal een flora- en faunaonderzoek moeten plaatsvinden om te bezien welke effecten die ontwikkeling heeft op de flora en fauna.

4.10 Algemeen

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

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

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

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

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

4.11 Planopzet

De hoofdopzet van het bestemmingsplan sluit aan bij de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. In principe zijn de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden van de vigerende bestemmingsplannen gehandhaafd. Deze bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn getoetst aan de bestaande situatie en waar nodig geactualiseerd. Verder acht de gemeente het wenselijk dat de inhoud van diverse bestemmingsplannen in de gemeente overeenkomt. Dit geldt zowel voor de bestemmingen die toezien op het openbaar gebied, zoals groen- en verkeersbestemmingen als bestemmingen voor woningen en bedrijven. Binnen de planperiode gewenste of beoogde functiewijzigingen of verandering van gebouwen, zijn rechtstreeks mogelijk, of kunnen (na afweging van de betrokken belangen) eventueel mogelijk worden gemaakt door middel van een omgevingsvergunning.

4.12 Artikelsgewijze toelichting

4.12.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1) en Wijze van meten (artikel 2)

De begrippen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen, worden in artikel 1 nader gedefinieerd. Bij toetsing van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel opgenomen definities van de begrippen. Naast begrippen zijn in het bestemmingsplan hoogte- en andere maten opgenomen die van belang zijn bij het bouwen van bouwwerken. Artikel 2 van de regels geeft een nadere omschrijving hoe de bedoelde maten gemeten moeten worden.

4.12.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

Aan de Laan van Hoornwijck is een tankstation gelegen, waar verkoop plaatsvindt van LPG. Deze locatie is op de verbeelding aangeduid met 'verkooppunt motorbrandstoffen, met lpg' (vml). Hierbij is kleinschalige detailhandel en een carwash toegestaan. Op het terrein bevindt zich ook een vulpunt voor LPG. Hiervoor is de aanduiding 'vulpunt' (vu) opgenomen. Binnen de bedrijfsbestemming is een bouwvlak opgenomen, waarbinnen gebouwd mag worden. Op de kaart is voorts aangegeven wat de maximale bouwhoogte is. Eveneens is aangegeven wat op basis van milieuzonering de maximaal toegestane milieucategorie is op het terrein. Indien geen aanduiding is opgenomen, is maximaal milieucategorie 2 toegestaan. Voorts bevinden zich op zelfstandige behandelcentrum. Aangezien dit gebruik niet past binnen de bestemmingsomschrijving van Bedrijf is hiervoor een aanduiding opgenomen. Tot slot zijn nutsvoorzieningen binnen het plangebied die groter zijn dan 15 m² of hoger dan 3 m aangeduid met de aanduiding 'nutsvoorziening'. Ter plaatse zijn uitsluitend nutsvoorzieningen toegestaan.

Artikel 4 Groen – 1

De bestemming Groen – 1 is opgenomen voor het gebied in het noordoosten van het plangebied en betreft een landerij. Ter plaatse zijn bebouwing niet toegestaan en dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd bij het verrichten van diverse werkzaamheden.

Artikel 5 Groen – 2

Al het overige structurerend groen is bestemd als Groen – 2. Behalve groenvoorzieningen is ter plaatse van de aanduiding 'railverkeer' tevens een trambaan toegestaan. Binnen deze bestemming is een wijzigingsmogelijkheid opgenomen om de grond te wijzigen naar Verkeer -3. Dit onder voorwaarden dat de wijziging de omgeving niet onevenredig aantast.

Artikel 6 Horeca

De bestaande horecavoorziening is voorzien van deze bestemming. Ter plaatse is sprake van een ruim terrein waarin recreatieve activiteiten mogen plaatsvinden, zoals een jeu de boulesbaan of een midgetgolfbaan. Ter plaatse van de aanduiding 'wellness' is tevens een wellnessvoorziening toegestaan. Daar waar de aanduiding 'bedrijfswoning' is opgenomen, is tevens een bedrijfswoning toegestaan. Omdat ter plaatse sprake is van een landgoed is het oprichten van nieuwe bebouwing niet zondermeer toegestaan en dient er eerst een omgevingsvergunning te worden aangevraagd voor verrichten van diverse werkzaamheden.

Artikel 7 Kantoor

De meest voorkomende bestemming binnen het plangebied is de bestemming Kantoor. Kantoren mogen alleen worden gebouwd binnen het bouwvlak. Binnen de regels is een afwijkmogelijkheid opgenomen voor eventuele uitbreiding van het kantoor. Onder voorwaarden is het mogelijk om buiten het bouwvlak te bouwen, met een maximum van 10% van het bestaande bouwvlak. Voorts is daar waar sprake is van een parkeergarage dit eveneens aangeduid.

Artikel 8 Verkeer – 1

Binnen de gemeente Rijswijk wordt onderscheidt gemaakt tussen verschillende soorten verkeer. Verkeer – 1 is opgenomen voor die locaties waar sprake is van een stroomweg. Deze bestemming is dan ook opgenomen bij de rijksweg.

Artikel 9 Verkeer – 2

Daar waar Verkeer - 1 voor de stroomwegen zoals de rijksweg is bedoeld, wordt de bestemming Verkeer - 2 opgenomen voor gebiedsontsluitingswegen. Binnen deze bestemming is het daarnaast toegestaan om bus- en trambanen te realiseren. Ten behoeve van de vervanging van de Hoornbrug is er een dwarsprofiel opgenomen, waarop wordt aangegeven met welke maten rekening gehouden moet worden.

Artikel 10 Verkeer – 3

Tot slot is Verkeer – 3 opgenomen voor erftoegangswegen en verblijfsgebieden. Deze locaties is meer gericht op het verblijf. Binnen deze bestemming is het uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'railverkeer' toegestaan om een trambaan te realiseren. Het betreft hier overigens de bestaande trambaan.

Artikel 11 Water – 1

De Vliet die door het bestemmingsplan loopt is bestemd als Water – 1. De Vliet is met name gericht op het verkeer ter water. Ten behoeve van het kruisend verkeer is op drie plaatsen de aanduiding 'brug' opgenomen. Dit betreft de Hoornbrug, een fietsbrug en een brug bij de rijksweg.

Artikel 12 Water – 2

Het overige open oppervlakte water is bestemd als Water – 2. Hier zijn bruggen en duikers ten behoeve van het langzaam verkeer zondermeer mogelijk.

Artikel 13 Wonen – 1

De gemeente Rijswijk kent een onderscheid in de woonbestemmingen. Wonen – 1 is bedoeld voor grondgebonden woningen. In de regels wordt duidelijk aangegeven per onderdeel wat aan bouwmogelijkheden is toegestaan. Aanvullend hierop zijn garageboxen binnen het plangebied aangeduid. Bewoning is hier niet toegestaan, slechts het gebruik als garage, zoals de opslag van voertuigen, is hier toegestaan. Tot slot is op één locatie sprake van een bijzondere woonvorm. Dit is met een aanduiding opgenomen op de kaart.

Artikel 14 Wonen – 2

Daar waar Wonen -1 gericht is op grondgebonden woningen is Wonen – 2 juist gericht op gestapelde woningen. Binnen de regels is aangegeven wat is toegestaan aan bebouwing. Ter plaatse van de aanduiding 'garage' is uitsluitend huishoudelijke bergruimte toegestaan en de stalling van motorvoertuigen.

Artikel 15 Leiding – Gas

In het plangebied is een aardgastransportleiding gelegen. Deze leiding is aangegeven met de dubbelbestemming Leiding – Gas. Langs de leiding geldt een beschermingsstrook van 5 meter. Op deze gronden worden extra regels gesteld aan het bouwen en uitvoeren van werken ter bescherming van de aanwezige gasleiding.

Artikel 16 Waarde – Archeologie 1

Op basis van de archeologische verwachtingskaart is op de verbeelding het plangebied aangeduid met de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 1 en Waarde – Archeologie 2. Op deze gronden worden extra regels gesteld aan het bouwen en uitvoeren van werken ter bescherming van de eventueel aanwezige archeologische waarden. Binnen de dubbelbestemming mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de dubbelbestemming met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter.

Artikel 17 Waarde – Archeologie 2

Op basis van de archeologische verwachtingskaart is op de verbeelding het plangebied aangeduid met de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 1 en Waarde – Archeologie 2. Op deze gronden worden extra regels gesteld aan het bouwen en uitvoeren van werken ter bescherming van de eventueel aanwezige archeologische waarden. Binnen de dubbelbestemming mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de dubbelbestemming met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter.

Artikel 18 Waterstaat – Waterkering

Ter bescherming van de waterkering langs de Vliet is deze dubbelbestemming opgenomen. Deze dubbelbestemming ligt over andere bestemmingen heen. Voordat binnen deze zone mag worden gebouwd, dient eerst een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

4.12.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 19 Antidubbeltelregel

De regel is om te voorkomen dat mocht in het bestemmingsplan zijn bepaald, dat bij een gebouw een open terrein verplicht is, dat terrein nog eens meetelt bij de beoordeling van een aanvraag van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke verplichting wordt gesteld.

Artikel 20 Algemene bouwregels

Bouwregels die voor alle bestemmingen gelden zijn opgenomen binnen dit artikel. Zo is hierin opgenomen dat binnen het plangebied moet worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormering. Daarnaast is een algemeen artikel opgenomen voor de overschrijding van de bouwgrenzen. Ook is nader aangegeven hoe en met welke omvang er ondergronds mag worden gebouwd.

Artikel 21 Algemene gebruiksregels

In dit artikel staat omschreven welk gebruik in ieder geval strijdig is met het bestemmingsplan.

Artikel 22 Algemene aanduidingsregels

In verband met externe veiligheid is rondom het tankstation een 'veiligheidszone - lpg' opgenomen. Binnen deze zone is het niet toegestaan om kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten te realiseren.

Ook is in dit artikel de regels opgenomen om het gebied ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone – wijzigingsgebied' te mogen wijzigen. Met deze wijzigingsbevoegdheid is het toegestaan om een bouwvlak op te nemen binnen de bestemming Kantoor. Een en ander is slechts mogelijk onder de gestelde voorwaarden in dit artikel.

Tot slot is een 'vrijwaringszone – landgoedbiotoop' opgenomen in de regels ter bescherming en instandhouding van de aanwezige landgoedbiotoop en eventuele blikveld.

Artikel 23 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is opgenomen om ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan met een omgevingsvergunning mogelijk te maken. De regeling voorziet in een duidelijke begrenzing van het toepasbaar bereik van de afwijking.

Artikel 24 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels waarmee door middel van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 3.6 Wro het mogelijk is enige flexibiliteit in het plan aan te brengen. Het gaat hierbij om een bevoegdheid en houdt geen verplichting in. Deze bevoegdheid mag nadrukkelijk niet worden gebruikt om zodanig aanzienlijke wijzigingen van bestemmingen te bewerkstelligen, dat daarmee de essentie van het plan wezenlijk wordt veranderd. Daarnaast is in dit artikel een regeling opgenomen om de verschillende dubbelbestemmingen en veiligheidszones te mogen wijzigen of te verwijderen.

4.12.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 25 Overgangsrecht

Het overgangsrecht ten aanzien van het bouwen staat verwoord in artikel 3.2.1 Bro. Dit artikel is één op één overgenomen in dit bestemmingsplan. Een bouwwerk dat op het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt aanwezig is dan wel planologisch mogelijk is, mag gedeeltelijk worden vernieuwd, veranderd of in het geval van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De aard van het gebouw mag hierbij niet veranderen en ook mag de omvang niet worden vergroot. Eventuele uitbreiding is slechts mogelijk met een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag.

Het tweede lid gaat in het gebruik van (on)bebouwde gronden en bouwwerken, dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit bestemmingsplan in werking treedt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Ander strijdig gebruik is niet toegestaan.

Artikel 26 Slotregel

Het laatste artikel van het bestemmingsplan betreft de slotregel, waarin de naam, zoals de regels aangehaald kunnen worden, is opgenomen.

hoofdstuk 5 **Uitvoerbaarheid**

5.1 **Economische uitvoerbaarheid**

Bij ontwikkelingen die door middel van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, is het noodzakelijk aan te tonen in hoeverre de beoogde plannen financieel haalbaar zijn en wie de risicodragende partij is. In dit kader is in artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen indien een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken indien het verhaal van kosten van grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst (art. 6.12 lid 2 Wro).

In dit bestemmingsplan worden enkele nieuwe kleinschalige bouwontwikkelingen mogelijk gemaakt. Voor deze ontwikkelingen zijn anterieure overeenkomsten afgesloten, waarmee de verplichting om een exploitatieplan komen te vervallen. Voor ontwikkelingen die in een later stadium worden mogelijk gemaakt, middels een wijzigingsbevoegdheid, worden in het kader van dat ruimtelijk besluit anterieure overeenkomsten afgesloten.

5.2 **Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

5.2.1 **Informatieavond**

Vanwege het voornemen om de de Hoornbrug te gaan vervangen is op 18 februari een aparte informatieavond georganiseerd om geïnteresseerden en belanghebbenden hierover te informeren. Daarnaast is er binnen de inzage termijn een informatieavond georganiseerd over dit bestemmingsplan.

5.2.2 **Overleg**

Het conceptontwerpbestemmingsplan is opgestuurd naar overlegpartners in het kader van het bestuurlijke vooroverleg (conform artikel 3.1 Bro), met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in geding zijn. De binnengekomen reacties zijn opgenomen in bijlage 1 en verwerkt in de toelichting.

5.2.3 **Zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende 6 weken ter visie gelegen, waarbij een ieder zienswijzen heeft kunnen indienen. Het plan heeft vanaf vrijdag 8 maart 2013 tot en met donderdag 18 april 2013 ter inzage gelegen. De ingekomen zienswijzen zijn van een beantwoording voorzien in de Nota Zienswijzen waarbij tevens is aangegeven wat de consequenties zijn voor dit bestemmingsplan. De Nota van Zienswijzen is als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan.

hoofdstuk 6 **Handhaving**

Landelijk blijkt dat de overheid de afgelopen jaren niet voldoende aandacht heeft gehad voor handhaving. De laatste jaren is het besef gegroeid dat ook handhaving van regels op het gebied van ruimtelijke ordening belangrijk is. Handhaving heeft een hoge landelijke prioriteit gekregen en veel gemeenten zijn aan de slag gegaan om de handhaving te optimaliseren.

De gemeente Rijswijk heeft besloten om de handhaving te verbeteren en heeft daarom een integrale handhavingsnota opgesteld. De nota heeft betrekking op bouwen, ruimtelijke ordening, milieu, APV, openbare orde, de Drank en Horecawet en de Brandweer. Het doel van de integrale handhavingsnota is enerzijds om meer eenheid en uniformiteit te bewerkstelligen. Anderzijds wil de gemeente transparanter beleid, waarbij programmatische handhaving middels een jaarprogramma voor de uitvoering een belangrijk onderdeel is.

De integrale handhavingsnota geeft het ambitieniveau weer van de gemeente en beschrijft hoe dit gerealiseerd kan worden. De ambitie van de gemeente is dat zij zo effectief en efficiënt mogelijk handhaaft op de wet- en regelgeving waarvoor zij bevoegd gezag is. Men richt zich op het voorkomen van overtredingen. Daarnaast worden burgers en bedrijven geïnformeerd over het gewenste gedrag en over de consequenties van ongewenst naleefgedrag.

Middels een handhavingprogramma, dat jaarlijks wordt vastgesteld door het college, zijn de handhavingstaken beschreven die uitgevoerd worden door de gemeente. Het handhavingprogramma heeft betrekking op alle handhavinggebieden, zoals genoemd in de nota. Het programma bevat ook de integrale handhavingprojecten, waarbij meerdere handhavingpartners betrokken zijn. De uitvoering van het programma wordt voortdurend gevolgd en de resultaten worden in een jaarlijks handhavingverslag gerapporteerd aan het college.

Voor het handhaven van regels heeft de gemeente de beschikking over een drietal instrumenten, de zogenoemde bestuurlijke, strafrechtelijke en privaatrechtelijke instrumenten. Het bestuursrechtelijke instrumentarium kan de gemeente zelfstandig toepassen. Het bestaat uit bestuursdwang en een bestuurlijke dwangsom. Bij strafrechtelijke handhaving heeft de gemeente de medewerking van politie en openbaar ministerie nodig. Strafrechtelijke sancties kunnen de bestuursrechtelijke aanpak van overtredingen zeer effectief ondersteunen. Als derde middel kan de gemeente privaatrechtelijk handhaven. De gemeente treedt dan op, op basis van haar eigendomsrech

Rijswijk

