

Gemeente Voorhout

Bestemmingsplan Hoogh Teijlingen 1997

Toelichting, voorschriften en plankaart

Ontwerp

Juli 1997

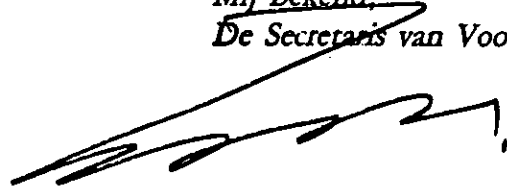
Kenmerk R89396

Werknummer 1266

Behoort bij besluit van de
Raad der gemeente Voorhout,
dd. *16 oktober 1997* nr. 93

Mij Bekend.

De Secretaris van Voorhout.



svp

-
architectuur en stedenbouw

Toelichting

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Bestaande situatie	4
3.	Studies op structuurniveau	6
	3.1. Algemeen	6
	3.2. Milieueffectrapport Bouwlocatie Voorhout	6
	3.3. Structuurvisie 1996	11
	3.4. Verkeersonderzoek interne wegenstructuur Voorhout	14
4.	Planbeschrijving	19
	4.1. Verkeer	19
	4.2. Woongebied Hoogh Teijlingen	19
	4.3. Woongebied ten zuiden van Oosthout	20
	4.4. Overige aspecten	20
5.	Programma van eisen	22
	5.1. Algemeen	22
	5.2. Woningbouw	22
	5.3. Overige voorzieningen	23
6.	Milieuaspecten	26
	6.1. Geluidhinder en akoestisch onderzoek	26
	6.2. Kwaliteit bodem	30
	6.3. Aangrenzende bedrijven	30
7.	Juridische opzet van het plan	32
	7.1. Plansystematiek	32
	7.2. Plankaart en voorschriften	32
8.	Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid	37
	8.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
	8.2. Economische uitvoerbaarheid	37

1. Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan heeft als doel om in het gebied Hoogh Teijlingen woningbouw mogelijk te maken, alsmede de aanleg van het zuidelijke deel van de Randweg. Daarnaast bevat het bestemmingsplan een regeling voor de bestaande bebouwing, waaronder de recent gerealiseerde Componistenwijk. Het gebied Hoogh Teijlingen ligt aan de noord-oostzijde van Voorhout, tegen en rondom de recente uitbreidingswijk Oosthout (zie afbeelding 1).

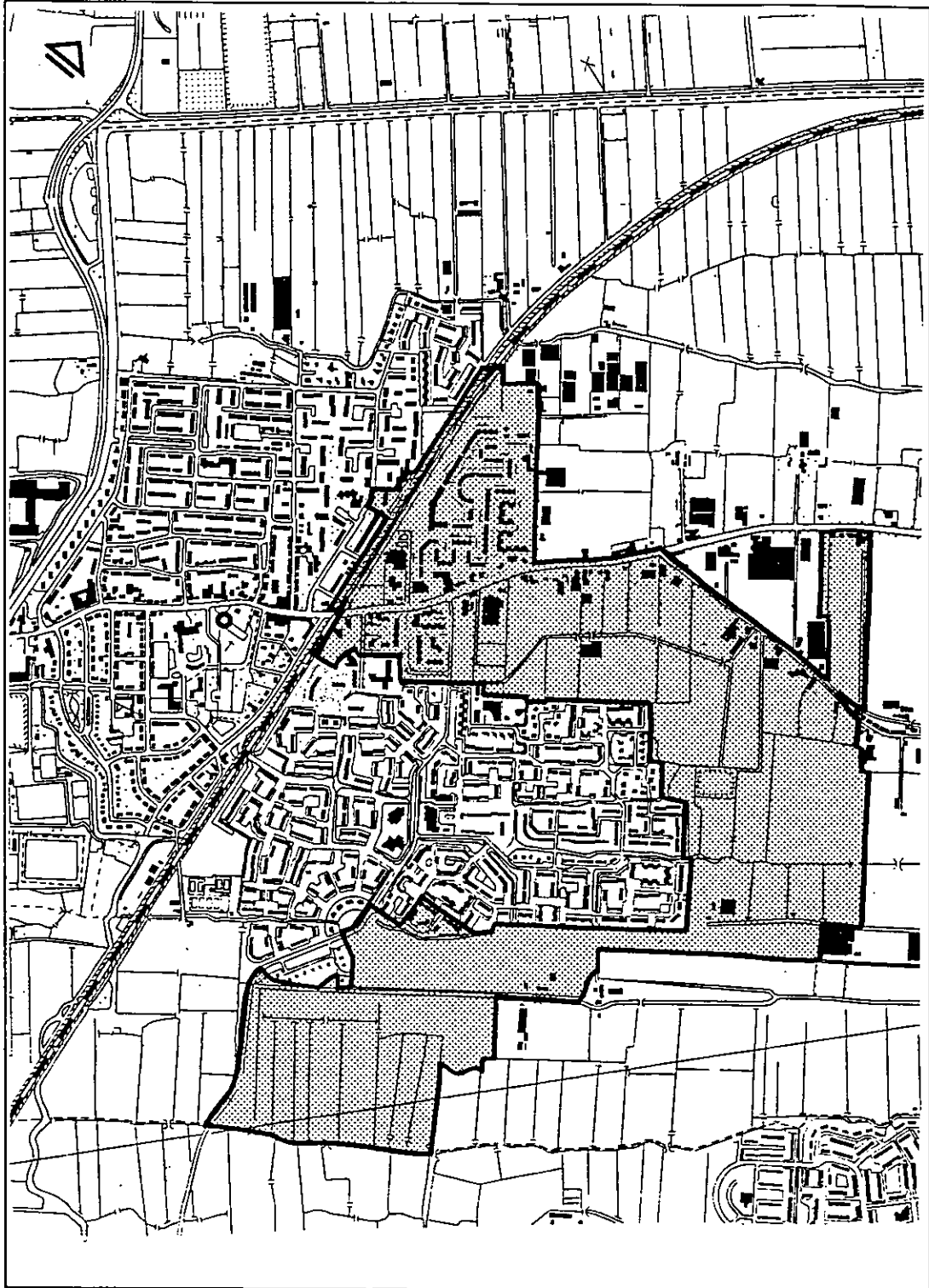
In 1993 is reeds een voorontwerp-bestemmingsplan voor het gebied Hoogh Teijlingen verschenen ten behoeve van het vooroverleg en de inspraak. Dit voorontwerp is echter nooit verder in procedure gebracht.

Ten aanzien van de nieuwbouw van woningen en de Randweg wordt het vertrekpunt voor de planvorming gevormd door de "Structuurvisie 1996" en de bijbehorende rapporten. Het gaat daarbij met name om het "Milieueffectrapport Bouwlocatie Voorhout" (verder MER genoemd), het rapport "Verkeerskundige Analyses MER Bouwlocatie Voorhout" en het rapport "Verkeersonderzoek interne wegenstructuur Voorhout". Tussentijds heeft over deze onderzoeken binnen de gemeente besluitvorming plaatsgehad. Van groot belang daarbij was de keuze van de raad van de gemeente Voorhout, van 19 juni 1997, voor het model 3C⁺ als basis voor de wegenstructuur.

De begrenzing van het bestemmingsplan is weergegeven in afbeelding 1. Aan de "buitenzijde" volgt de plangrens grotendeels de plangrens van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1992". Alleen bij de Componistenwijk is een deel van de gronden uit de bestemmingsplannen "Spoorlaan" en "Landelijk Gebied 1992" in onderhavig bestemmingsplan opgenomen. Aan de westzijde ligt de plangrens net over het spoor. Aan de "binnenzijde" komt de plangrens nagenoeg overeen met de grens van het bestemmingsplan "Oosthout 1995". In dit laatste plan is aan een deel van de gronden ten westen van de bibliotheek goedkeuring onthouden. Deze gronden zijn in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uitgebreid in op de studies op structuurniveau, die van groot belang zijn geweest voor de besluitvorming omtrent het onderhavige plan (hoofdstuk 3). Vervolgens wordt stilgestaan bij de inhoud van het plan en het programma van eisen (hoofdstuk 4 en 5). In hoofdstuk 6 worden de relevante milieuaspecten uiteengezet. In de hoofdstukken 7 en 8 tenslotte wordt ingegaan op de juridische opzet van het plan en de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

Afbeelding 1: Ligging in groter verband.



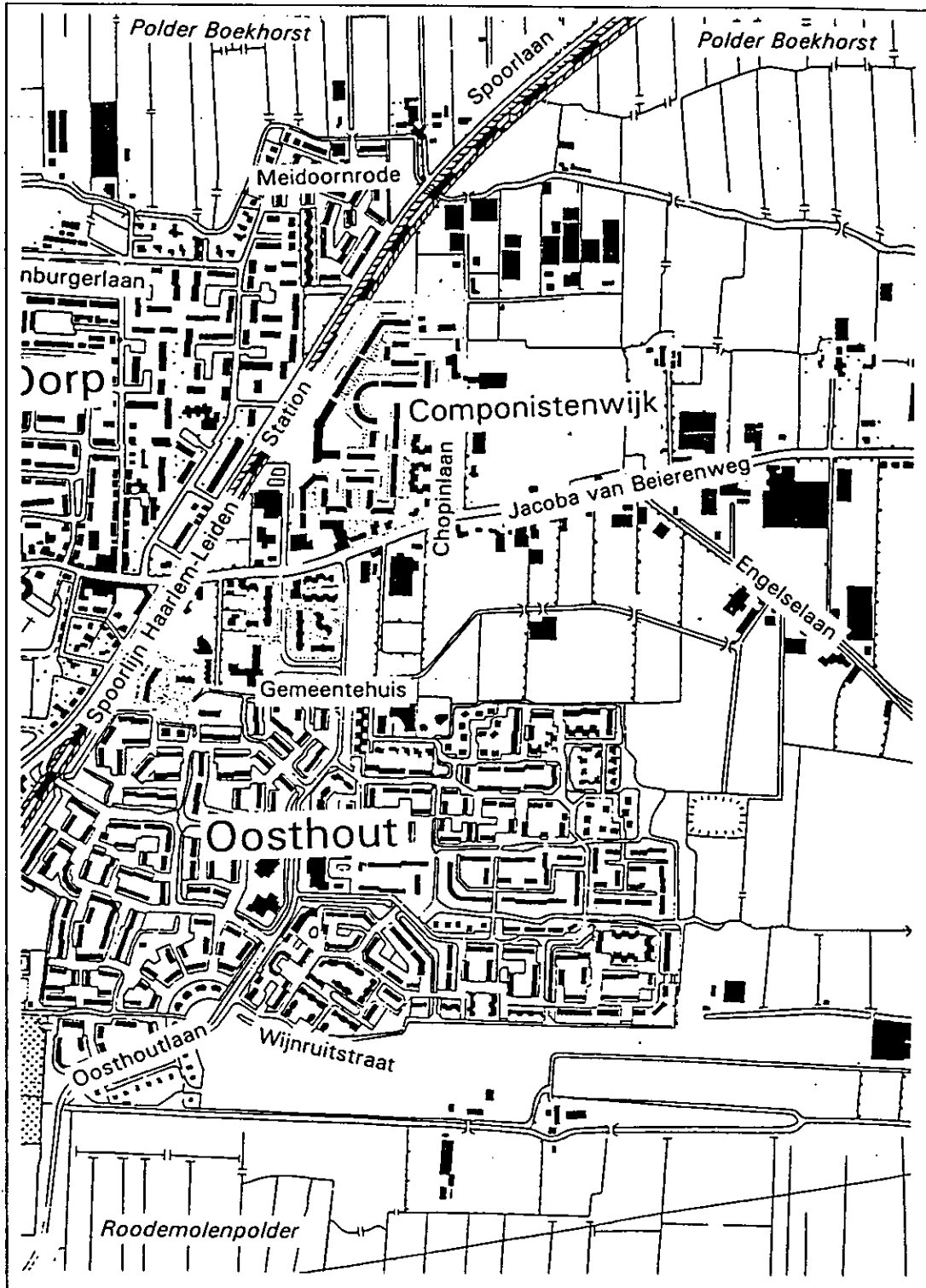
2. Bestaande situatie

In de afgelopen jaren is, op basis van artikel 19 W.R.O procedures, reeds woningbouw gerealiseerd in het gebied rond het gemeentehuis en het gebied rond de nieuwe stationshalte Voorhout (zie ook afbeelding 2). Het gaat daarbij met name om de Componistenwijk, die ten noorden van de Jacoba van Beierenweg ligt, en de eerste aanzetten voor de woonwijken ten zuiden van deze weg (de woningen nabij het gemeentehuis en de woningbouw in fase 4a rond de Voornhof en de Snoeklaan). Ook de iets oudere bebouwing aan de Schorrekruidweg, de Wijnruitstraat en de Veldzuringstraat, is door middel van een artikel 19 W.R.O. procedure gerealiseerd. Deze bebouwing vormt een samenhangend geheel met de aansluitende bebouwing in de wijk Oosthout.

Een groot deel van de bestaande bebouwing rond de Jacoba van Beierenweg en de Engelselaan is in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen. Het gaat daarbij niet alleen om woningen, maar bijvoorbeeld ook om de sporthal en enkele te handhaven bedrijven.

Het bestemmingsplan Hoogh Teijlingen omvat aan de zuidoostzijde agrarische gronden die niet in het bestemmingsplan Landelijk Gebied 1992 zijn opgenomen. Ten zuidoosten van de Randweg, aan de Eikenhorstlaan, ligt één agrarisch bouwperceel. Voor een beschrijving van de bodemopbouw, de cultuurhistorie en de natuur- en landschapswaarden wordt verwezen naar de Structuurvisie 1996.

Afbeelding 2: Bestaande situatie.



3. Studies op structuurniveau

3.1. Algemeen

Ten behoeve van de realisatie van de toekomstige woningbouw in de gemeente Voorhout, in combinatie met het terugdringen van het autoverkeer in de bestaande woongebieden en het centrum, zijn in 1996 en 1997 de nodige studies uitgevoerd. In het navolgende wordt ingegaan op het "Milieu-effectrapport Bouwlocatie Voorhout" met het bijbehorende rapport "Verkeerskundige Analyses", de "Structuurvisie 1996" en "Verkeersonderzoek interne wegenstructuur Voorhout". De uitkomsten van deze onderzoeken bepalen in belangrijke mate de kaders van de beoogde nieuwe woonwijken en de daarbij behorende verkeersstructuur. Voor een uitvoerig beeld van de inhoud van deze stukken wordt verwezen naar de desbetreffende rapporten.

3.2. Milieueffectrapport Bouwlocatie Voorhout

Het deelgebied Hoogh Teijlingen en een nog nader te begrenzen gebied, dat vooralsnog wordt aangeduid met "Voorhout-Noord", vormen tezamen de "bouwlocatie Voorhout". De maximale capaciteit wordt geschat op 3.400 woningen. De woningen zijn deels bedoeld voor de regionale behoefte en deels voor de lokale behoefte. De aanleg van een randweg om de bouwlocatie heen dient daarbij eveneens te worden beschouwd.

Gezien de maximaal mogelijke capaciteit van de bouwlocatie is de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r) doorlopen. In het milieueffectrapport (MER) zijn de gevolgen voor het milieu van verschillende alternatieven en varianten voor de inrichting van de bouwlocatie in beeld gebracht¹⁾. Teneinde inzicht te verschaffen in de milieueffecten van het verkeer in de toekomstige situatie, is separaat onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van de verschillende alternatieven²⁾.

De alternatieven zijn vervolgens vergeleken, waarna het zogenaamde meest milieuvriendelijke alternatief is ontwikkeld: een vanuit milieuoogpunt zo gunstig mogelijke inrichting van de bouwlocatie Voorhout.

Het gebied waarop het MER zich richt maakt deel uit van het evenwijdig aan de kust georiënteerde oude strandwallenlandschap. Van oudsher heeft het plangebied een agrarische functie (bollenteelt en grasland). Het gebied grenst direct aan de bebouwing van Voorhout. De locatie wordt doorsneden door de spoorlijn Leiden-Haarlem en door diverse wegen en watergangen. Met name langs de Jacoba van Beierenweg en de Engelselaan komt veel bebouwing voor. Buiten deze bebouwingslinten is er sprake van een vrij open karakter.

1) Milieu-effectrapport Bouwlocatie Voorhout, RBOI, oktober 1996.

2) Rapport Verkeerskundige Analyses MER Bouwlocatie Voorhout, DHV Milieu en Infrastructuur, oktober 1996.

Het plangebied maakt deel uit van de Duin- en Bollenstreek. Goede bollenteeltgronden zijn schaars. Dit geldt in het bijzonder voor de teeltgronden voor hyacinten op de strandwallen.

Voor de verbinding van de bouwlocatie met de omgeving zijn met name de rijksweg A44, de provinciale weg N444, de Oosthoutlaan, de Jacoba van Beierenweg en de Herenstraat van belang. Deze wegen vormen tevens (met uitzondering van de rijksweg) de belangrijkste routes voor fietsverkeer in het plangebied. De verkeersintensiteiten op deze wegen zullen de komende jaren toenemen, ook wanneer maatregelen worden getroffen om de automobiliteit terug te dringen. Als gevolg van de ingebruikname van het NS-station Voorhout zal het gebruik van het openbaar vervoer toenemen.

Omdat de m.e.r.-procedure voorschrijft dat verschillende alternatieve mogelijkheden op hun milieueffecten moeten worden onderzocht, zijn drie alternatieven opgesteld. In elk alternatief is in de woningbouw een fasering aangebracht, in het MER ook wel scenario genoemd. Daarnaast zijn bij enkele alternatieven nog weer varianten onderscheiden.

Voor de ontwikkeling van de alternatieven zijn -gelet op beleid, gemaakte afspraken en de doelstelling van het voornemen- de volgende vastliggende elementen van belang die in alle alternatieven zijn opgenomen:

- ruimte voor de aanleg van 3.400 woningen;
- een gemiddelde woningdichtheid van 30 woningen per hectare;
- de ligging van fase 4A van Hoogh Teijlingen;
- een goede auto-ontsluiting van het nieuwe woongebied;
- een optimale benutting van het nieuwe NS-station;
- goede voorzieningen voor langzaam verkeer;
- inpassing bebouwingslinten van de Jacoba van Beierenweg en de Engelselaan;
- handhaving van de huidige waterhuishoudkundige situatie op hoofdlijnen waarbij wordt voorzien in voldoende oppervlaktewaterberging;
- sanering van bodemverontreiniging;
- bouwrijp maken door middel van integrale ophoging;
- goede landschappelijke inpassing van het woongebied;
- ontwikkeling van een ecologische verbindingzone langs de Haarlemmertrekvaart;
- het voorkomen van onevenredige geluidshinder langs wegen en spoorlijn door het treffen van maatregelen;
- duurzaam bouwen.

Daarnaast zijn er variabele elementen waarvan toepassing tot varianten binnen de verschillende alternatieven heeft geleid. Belangrijke variabelen zijn:

- de uitbreidingsrichting na Hoogh Teijlingen;
- het al dan niet aanleggen van een oostelijke randweg;
- de wijze waarop de waterhuishouding wordt geregeld;
- de wijze waarop de bouwlocatie bouwrijp wordt gemaakt;
- mogelijkheden voor natuurontwikkeling.

Alternatief 1 gaat uit van een concentrisch verstedelijkingsmodel. De nieuwe wijken zijn als een schil om de bestaande kern heen gelegd. Om de nieuwe wijken is een nieuwe ontsluitingsweg geprojecteerd: de Randweg, waardoor onder andere de bestaande wegen worden ontlast.

In een variant van alternatief 1 (alternatief 1' genoemd) wordt alleen het zuidelijke deel van de Randweg aangelegd.

In *alternatief 2* is de nieuwe woningbouw (nagenoeg) in zijn geheel geprojecteerd op de strandwal, waardoor wordt aangesloten op het cultuurhistorisch ontwikkelingspatroon. Er wordt geen nieuwe ontsluitingsstructuur aangelegd: het verkeer wordt afgewikkeld over de bestaande wegen.

Alternatief 3 gaat uit van het zo veel mogelijk sparen van de Relatienota-gebieden in de Roodemolenpolder en Polder Boekhorst. De nieuwe wijken zijn zowel op de strandwal, als ten noordwesten van Voorhout geprojecteerd. Aan de noordzijde van de kern komt een nieuwe ontsluitingsweg. Aan de zuidzijde wordt het verkeer over de bestaande wegen afgewikkeld.

In het MER wordt, naast de drie alternatieven, het *Meest Milieuvriendelijke Alternatief* (verder MMA genoemd) beschreven. Dit is het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Het MMA is in feite een combinatie van de voorgaande alternatieven, en met name van de alternatieven 1 en 3.

De hoofdstructuur van het MMA, die in afbeelding 6 globaal is gevisualiseerd, heeft de volgende specifieke kenmerken:

- Het woongebied wordt zodanig begrensd dat de aantasting van de strandvlakte beperkt blijft tot het gebied ten westen van de spoorlijn; het beheersgebied/weidevogelgebied ten oosten van de spoorlijn wordt nauwelijks aangetast.
- Het woongebied wordt daardoor in totaal wat kleiner; om toch het totale aantal woningen te behalen wordt uitgegaan van een verhoogde woningdichtheid met name rondom het station.
- Ten behoeve van de auto-ontsluiting wordt een volledige randweg met een aangepaste tracering gerealiseerd (langs de gewijzigde grens van het woongebied). De Componistenlaan wordt rechtstreeks op de noordelijke randweg aangesloten. De Oosthoutlaan wordt nabij het hoefijzer afgesloten.

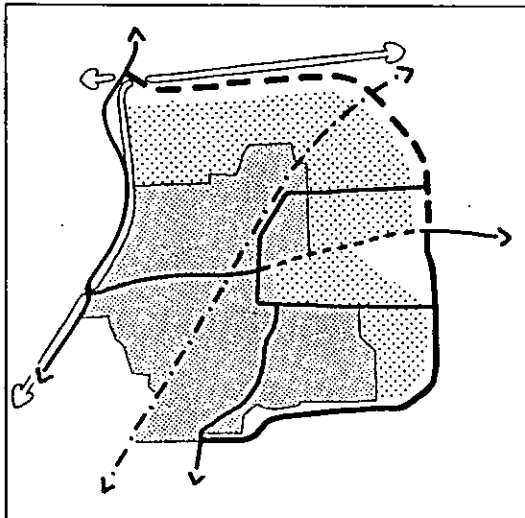
Daarnaast gaat het MMA uit van de volgende elementen:

- Compensatie van aangetast beheersgebied door omvorming van eenzelfde oppervlakte bollengrond in de Elsgeesterpolder tot grasland met dezelfde kenmerken.
- Aanvullende verkeersmaatregelen ten behoeve van het verblijfsklimaat in de Herenstraat (optimale situering van de parkeergelegenheid, afsluiting of eenrichtingsverkeer tijdens drukke winkeluren).
- Auto-arme en in enkele deelgebieden autovrije inrichting van het woongebied; aanvullende kleinschalige vormen van openbaar vervoer.
- Natuurontwikkeling langs de randweg op de rand van de Roodemolenpolder.

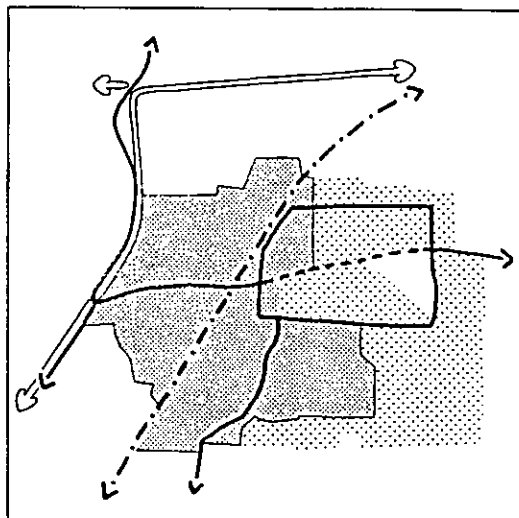
- Een ecologische verbindingszone tussen de Roodemolenpolder en de polder Boekhorst langs of door het woongebied
- Benutting van de resterende gronden tussen de noordelijke randweg, spoorlijn en de Haarlemmertrekvaart voor een verbreding in de eco-ader.
- De variant waterhuishouding en bouwrijpmaken, waarbij natuurontwikkeling wordt gekoppeld aan het watersysteem van het woongebied.
- Een extra zuiveringsmoeras/waterberging langs het spoor nabij de inlaat uit de Haarlemmertrekvaart.
- Optimale oriëntatie van woningen op de zon.

De in het MER beschreven alternatieven zijn hieronder afgebeeld.

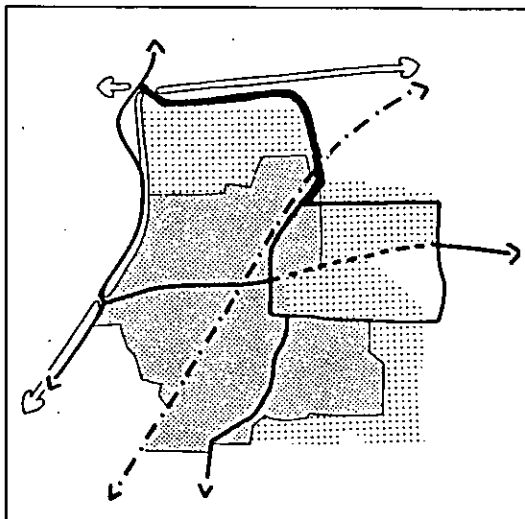
Afbeelding 3: Alternatief 1.



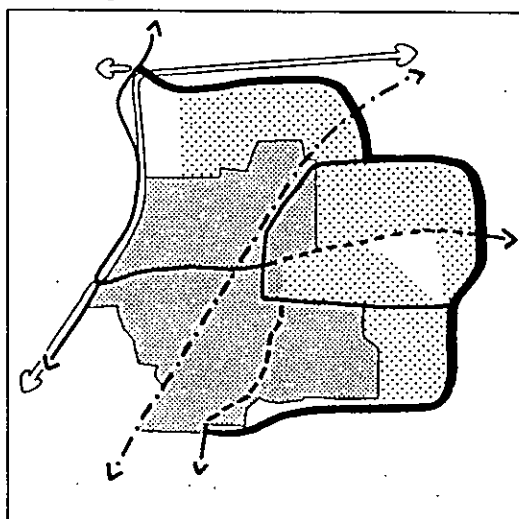
Afbeelding 4: Alternatief 2.



Afbeelding 5: Alternatief 3.



Afbeelding 6: MMA.



Om zo objectief mogelijk conclusies te kunnen verbinden aan de deels tegenstrijdige waarderings is een multicriteria-analyse toegepast. Met behulp hiervan is een voorkeursvolgorde van de alternatieven voor de afzonderlijke aspecten bepaald.

Afbeelding 7: Multicriteria-analyse.

Aspect	Alternatief			
	1	1'	2	3
Milieuaspecten				
Bodem en water	1*	1*	1*	1*
Ecologie	3	3	1	2
Landschap en cultuurhistorie	3	3	1	2
Woon- en leefmilieu	1	2	3	2
Grondstoffen en energie	1*	1*	1*	1*
Overige aspecten				
Verkeer	1	3	3	1
Landbouw	1	1	3	1
1 = beste alternatief 3 = slechtste alternatief 1* = beste alternatief in combinatie met variant waterhuishouding/bouwrijp maken				

Uit de vergelijking van de alternatieven blijkt een sterke tegenstelling tussen de alternatieven 1 en 2:

- Voor de aspecten "ecologie" en "landschap en cultuurhistorie" vormt alternatief 2 de beste oplossing, omdat de bebouwing zich op de strandwal concentreert, buiten de beheersgebieden. Alternatief 1 scoort hierbij het slechtst.
- Voor het aspect "woon- en leefmilieu" en voor de aspecten "verkeer" en "landbouw" biedt juist alternatief 1 de beste oplossing.

Qua waardering ligt alternatief 3 meestal tussen beide varianten in. Alternatief 1' scoort gelijk of slechter dan de alternatieven 1 en 3 en biedt daarom geen perspectief voor een goede oplossing. Voor de aspecten "bodem en water" en "grondstoffen en energie" blijkt de hoofdstructuur van de verschillende alternatieven overigens slechts van ondergeschikt belang voor de milieuwaardering.

Bij het MMA zijn, in vergelijking met alternatief 1, de effecten op bodem, grond- en oppervlaktewater, ecologie, woon-/leefmilieu en mobiliteit positiever. Alleen voor landschap en cultuurhistorie kan het MMA geen optimale oplossing bieden.

3.3. Structuurvisie 1996

De Structuurvisie 1996¹⁾ -die in november 1996 door de gemeenteraad is behandeld- is bedoeld om, tegen de achtergrond van het MER, te beslissen over de locaties waar de geplande woningbouw en de bijbehorende hoofdwegenstructuur daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden.

Het belangrijkste uitgangspunt voor de Structuurvisie 1996 is dat de locaties in totaal maximaal 3.400 woningen kunnen bevatten. Tevens dient voorzien te worden in de bijbehorende verkeersinfrastructuur en de andere voorzieningen. Het doel van de Structuurvisie 1996 is daarbij drieledig:

- in de eerste plaats dient het Voorkeursalternatief (het gebied voor woningbouw en de hoofdverkeersstructuur) bepaald te worden;
- in de tweede plaats vormt de Structuurvisie 1996 de basis voor het in procedure brengen van een bestemmingsplan voor de woningbouw die de eerstkomende jaren zal worden gerealiseerd (het bestemmingsplan Hoogh Teijlingen 1997);
- in de derde plaats wordt in de Structuurvisie 1996 een aanzet gegeven voor de ontwikkeling van de woongebieden die na Hoogh Teijlingen aan bod komen.

In tegenstelling tot het MER, dat in de eerste plaats de milieu-aspecten van *drie alternatieven* en het *Meest Milieuvriendelijke Alternatief* belicht, is de Structuurvisie 1996 bedoeld om de keuze voor het *Voorkeursalternatief* te onderbouwen op basis van een meer integrale afweging, waarbij ook andere aspecten aan bod komen. Achtereenvolgens zijn daarbij uitgangspunten betreffende de "ruimtelijke structuur", "natuur en landschap", "verkeer en geluid" en "landbouw" vergeleken met de alternatieven uit het MER.

Beoordeling alternatieven uit het MER

In de Structuurvisie 1996 zijn de bevindingen van het MER en het rapport Verkeerskundige Analyses samengevat en aangevuld met enkele nieuwe aspecten. Dit maakt het mogelijk om alle aspecten mee te laten wegen bij de keuze voor het Voorkeursalternatief. In grote lijnen zijn de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven goed te verklaren uit de achtergrond waaruit ze ontstaan zijn.

Alternatief 1 is min of meer gebaseerd op de keuzes die in de oude Structuurschets Voorhout 2015 uit 1992 gemaakt zijn. Aan dit rapport ligt weliswaar niet zo'n breed en diepgaand onderzoek als het MER ten grondslag; de verschillende aspecten zijn (impliciet) wel meegewogen en beoordeeld. Alternatief 1 biedt een goede oplossing voor zowel het te realiseren woningbouwprogramma, als de daarbij behorende verkeersstructuur. Het heeft bovendien relatief weinig gevolgen voor de landbouw. Als gevolg hiervan wordt wel een relatief groot beslag gelegd op Relatienotagebieden.

1) Structuurvisie 1996, SVP - Architectuur en Stedebouw, oktober 1996.

Alternatief 2 is gebaseerd op het streven om de Relatienotagebieden zoveel mogelijk te sparen. Dit heeft echter wel tot gevolg dat de verkeersstructuur sterk ontoereikend is. Het alternatief heeft bovendien negatieve gevolgen voor de bestaande woonbuurten (geluidhinder), de Herenstraat (verkeer en afstand tot de voorzieningen) en de landbouw (aantasting hyacintengronden). Bovendien wordt de afstand tussen Oosthout en Sassenheim verkleind.

Alternatief 3 sluit in de ruimteclaims voor de nieuwe woningbouw grotendeels aan op alternatief 1 en krijgt daardoor dan ook een vergelijkbare waardering. De verkeersstructuur tussen beide alternatieven is wel verschillend: in alternatief 3 wordt geen ringweg gerealiseerd. De belangrijkste verkeersaders lopen voor een deel dwars door de bebouwde kom. Voor het aspect verkeer en geluid krijgt alternatief 3 hierdoor een lagere waardering dan alternatief 1. Ook in dit alternatief wordt de afstand tussen Oosthout en Sassenheim verkleind.

MMA

In het MMA zijn de voorgaande alternatieven op een zodanige wijze gecombineerd dat een relatief hoge score voor de milieu-effecten (met name ten aanzien van natuur, ecologie en landschap) wordt behaald. Daarnaast worden voor het MMA enkele aanvullende voorstellen gedaan, die in het MER voor een hogere score zorgen. Het gaat daarbij met name om de waterhuishouding en de daarmee samenhangende mogelijkheden voor natuurontwikkeling. Voor het MMA zijn echter wel belangrijke concessies nodig op andere punten. De verkeersstructuur is minder duidelijk en overtuigend dan in alternatief 1. Er wordt een relatief groot areaal aan bollengrond aangesproken en ook de waardering voor de ruimtelijke structuur is lager. Op de laatste aspecten wordt een lagere score gehaald dan alternatief 1.

Het Voorkeursalternatief

In het MER is al gebleken dat er bij de vergelijking van de verschillende aspecten een welhaast onoverbrugbaar verschil bestaat tussen de verschillende alternatieven. Ook bij de meer integrale afweging blijft het spanningsveld tussen "rood" en "groen" bestaan. Een goed functionerende en hoogwaardige uitbreiding (rood) brengt met zich mee dat er in de strandvlakte gebouwd wordt en de aanwezige natuur- en landschapswaarden (groen) onder druk komen te staan. Indien alleen op de strandwal wordt gebouwd en de Relatienotagebieden zoveel mogelijk worden gespaard, ontstaat echter een uitbreiding met een negatieve score voor de stedenbouwkundige, verkeerskundige en landbouwkundige aspecten.

Het belang en de consequenties die in het MER aan de aantasting van de natuur- en landschapswaarden worden verbonden zijn terecht. Het aantasten van de bestaande waarden dient immers zoveel mogelijk voorkomen te worden en is eventueel een ingrijpende en zware beslissing. Het compensatiebeginsel kan daarbij de pijn weliswaar verzachten, maar kan zeker niet als een vrijbrief worden beschouwd. Daarnaast heeft het compensatiebeginsel ook belangrijke financiële consequenties.

Het uitgangspunt voor de Structuurvisie 1996 is de bouw van ongeveer 3.400 woningen. Direct hieraan gerelateerd is het uitgangspunt dat de nieuwe woonwijken, in samenhang met het bestaande dorp, een goed functionerend geheel moeten vormen met voor zowel het bestaande dorp, als de nieuwe woonwijken een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu. Alles overwegend moet daarom worden geconcludeerd dat van de vier alternatieven alternatief 1 de voorkeur verdient. De aantasting van de bestaande natuur- en landschapswaarden wordt daarbij geaccepteerd, mede omdat hiervoor de nodige compensatie mogelijk is.

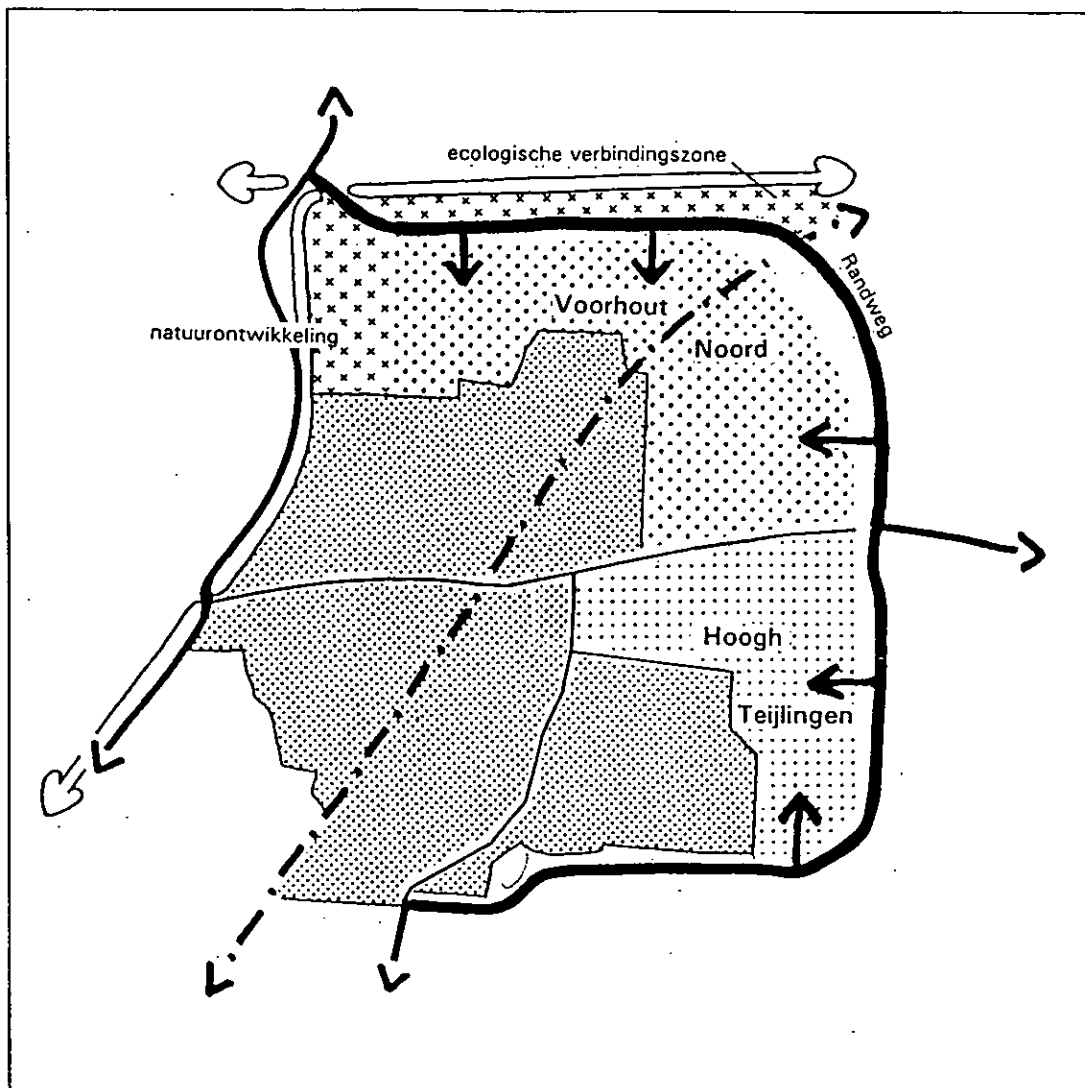
Bij het opstellen van het Voorkeursalternatief is daarom in eerste instantie uitgegaan van alternatief 1. Daarbij is geprobeerd om een aantal voorstellen uit het MMA over te nemen, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteiten die aan alternatief 1 zijn verbonden. Het doel hiervan is om enkele nadelen van alternatief 1 weg te nemen of er extra kwaliteit aan toe te voegen.

Het Voorkeursalternatief is weergegeven in afbeelding 8. De nieuwe woningbouw wordt ruimtelijk begrensd door een volledige Randweg die loopt vanaf de Oosthoutlaan in het zuiden tot aan de Leidsevaart in het westen. Ten opzichte van alternatief 1 wordt de Randweg bij de Haarlemmertrekvaart iets verschoven, waardoor de Ecologische verbindingszone kan worden verbreed. Niet het gehele gebied binnen de Randweg wordt benut voor woningbouw. Bij de Noordwijkerhoekbrug blijft een deel van de weidegebieden gespaard. In verband met het compensatiebeginsel kan hier natuurontwikkeling plaats vinden.

Om de mogelijkheden voor natuurontwikkeling binnen de woongebieden te vergroten, worden de voorstellen uit het MMA met betrekking tot de waterhuishouding overgenomen. Het gaat daarbij met name om het afscheiden van het water in het woongebied van het water in het agrarische gebied. Omdat voor het gebied Hoogh Teijlingen de planvorming al ver is gevorderd, dient onderzocht te worden of in dit deelgebied de voorstellen met betrekking tot de waterhuishouding zijn in te passen. In het gebied Voorhout Noord is het in ieder geval mogelijk om ruimte te vinden voor de voorgestelde maatregelen.

Zowel door het sparen van de weidegronden bij de Noordwijkerhoekbrug, als door het vergroten van de ruimte voor de ecologische verbindingszone, wordt het gebied dat voor woningbouw beschikbaar is verkleind. Bij het MMA wordt voorgesteld om de bebouwingsdichtheid (met name in het gebied rond het station) te verhogen. Omdat de mogelijkheden tot verdichting mede afhangen van de differentiatie in het programma dat in Voorhout Noord moet worden gerealiseerd, kan het ook mogelijk zijn dat het aantal van 3.400 woningen niet geheel wordt gehaald.

Afbeelding 8: Voorkeursalternatief.



Zoals in het MER is aangegeven kan het compensatiebeginsel gestalte worden gegeven door bijvoorbeeld in polder Elsgeest bestaande bollengronden in de strandvlakte weer terug te brengen tot weidegrond met een waterhuishouding, verstoringniveau en beheersintensiteit die vergelijkbaar is met de situatie die verloren gaat. Verwacht mag worden dat de praktische en financiële haalbaarheid van 100% compensatie gering is. Zoals hiervoor is aangegeven is daarom in het nieuwe woongebied zelf gezocht naar mogelijkheden om althans een deel van de te verliezen natuurwaarden te compenseren, dan wel een verdere impuls te geven.

3.4. Verkeersonderzoek interne wegenstructuur Voorhout

Als onderdeel van het MER is reeds een verkeerskundige analyse uitgevoerd. Kort samengevat kunnen hieruit de volgende conclusies worden getrokken:

- om extra verkeer van en naar de nieuwe woongebieden op een verantwoorde wijze te kunnen afwikkelen is het realiseren van een volledige randweg noodzakelijk;
- de aanleg van deze randweg is echter niet voldoende om op het interne wegennet een bevredigende situatie voor de verkeersleefbaarheid tot stand te brengen. De verwachting is dat ook op het interne wegennet maatregelen moeten worden getroffen om het verkeer zo veel mogelijk naar de randweg te leiden en het verkeer "binnendoor" beperkt te houden;
- het beperkte onderzoek van het MER heeft nog niet tot duidelijkheid geleid welke maatregelen op het interne wegennet de voorkeur verdienen.

Begin 1997 is door adviesbureau RBOI te Rotterdam gestart met een verkeersonderzoek naar de verkeersbelasting en de akoestische aspecten van ingrepen in de interne wegenstructuur van de gemeente Voorhout. Op 15 mei 1997 zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen in het rapport "Verkeersonderzoek interne wegenstructuur Voorhout".

Het vertrekpunt voor dit onderzoek is de wegenstructuur zoals deze is omschreven in het Voorkeursmodel van de Structuurvisie 1996. Tevens is in hoofdlijnen uitgegaan van de volgende ontwikkelingen in het centrum van de gemeente:

- het realiseren van nieuwe winkels aan de oostzijde van het spoor
- het vergroten van het winkelbestand aan de Herenstraat
- het verbeteren van het verblijfsklimaat in de Herenstraat, zo mogelijk door het realiseren van een winkelerf

Het doel van dit onderzoek was om aan te geven op welke wijze de interne wegenstructuur het beste kan worden ingericht. Dit onderzoek is dan ook gebaseerd op de verkeers- en woonsituatie in het jaar 2015. Daarbij zijn drie hoofdvarianten met subvarianten onderzocht en uitgewerkt.

Hoofdvarianten

Variant 1 houdt alle verbindingen in stand tussen de delen van de bebouwde kom en een maximale beperking van de verkeersintensiteit in de Herenstraat en de Oosthoutlaan, door middel van het verlagen van de snelheid en het creëren van omwegen.

Variant 2 behelst het beperken van de verkeersbelasting in de Herenstraat en de Oosthoutlaan, door respectievelijk éénrichtingsverkeer en het afsluiten van wegen.

Variant 3 kenmerkt zich door het verbreken van doorgaande autobewegingen ter hoogte van de spoorwegovergang in de Herenstraat.

Variant 3C⁺ kenmerkt zich door het aanbrengen van verkeersregulerende maatregelen, zodat de doorgaande autobewegingen door het dorp zoveel mogelijk beperkt worden.

Voor enkele belangrijke wegen is in de verkeersprognose het aantal motorvoertuigen per etmaal berekend. De resultaten van deze berekeningen zijn, voor zover relevant voor het onderhavige bestemmingsplan, opgenomen in afbeelding 9.

Afbeelding 9: Resultaten verkeersprognose (in mvt/etmaal).

wegvak	1996	basis	1	2	3C ⁺
Jacoba van Beierenweg tussen: spoorlijn-Componistenlaan	9.800	13.900	9.300	13.300	2.300
Componistenlaan-Engelselaan	6.500	3.300	9.200	320	1.200
Engelselaan-Randweg	5.200	3.900	910	900	1.000
Oosthoutlaan tussen: Schoutenlaan-Kruidenschans	8.600	12.700	10.700	8.000	12.300
"schansen"	7.900	11.100	9.600	-	6.700
Bloemenschans-Randweg	7.900	12.200	10.000	8.800	730
Bloemenschans	250	610	540	5.200	500
Kruidenschans	880	1.100	1100	2.800	1.800
Componistenlaan nabij: Jacoba van Beierenweg	1.500	7.600	7.400	6.200	9.000
Randweg	-	5.500	4.700	6.300	14.300
Schoutenlaan nabij: Jacoba van Beierenweg	-	11.700	-	11.400	6.700
Randweg	-	4.400	9.500	6.200	14.100
Randweg-Zuid nabij: Jacoba van Beierenweg	-	9.800	13.900	11.100	9.200
fase 4a	-	7.000	8.900	11.200	16.300

Uit de resultaten blijkt dat variant 3C⁺ voor het merendeel beter scoort ten opzichte van de hoofdvarianten, zelfs ten opzichte van de situatie uit de "Structuurvisie 1996". Alleen het wegvak Oosthoutlaan tussen de Schoutenlaan en de Kruidenschans heeft een hogere verkeersintensiteit. Dit wordt veroorzaakt doordat daar Oosthout wordt ontsloten. Op de rest van de Oosthoutlaan treedt daarentegen een duidelijke verbetering op ten opzichte van de huidige situatie. Dat geldt overigens ook voor het wegvak Jacoba van Beierenweg, vanaf de Schoutenlaan tot aan de Randweg. Doordat de Jacoba van Beierenweg het karakter krijgt van een woonstraat, in plaats van een weg met een verkeersverzamel functie, is het mogelijk deze weg te reconstrueren en in te richten als een weg met een woonfunctie, eventueel met laanbeplanting. Tevens vormt deze weg een belangrijke oost-westverbinding voor langzaamverkeer.

Keuze toekomstige wegenstructuur

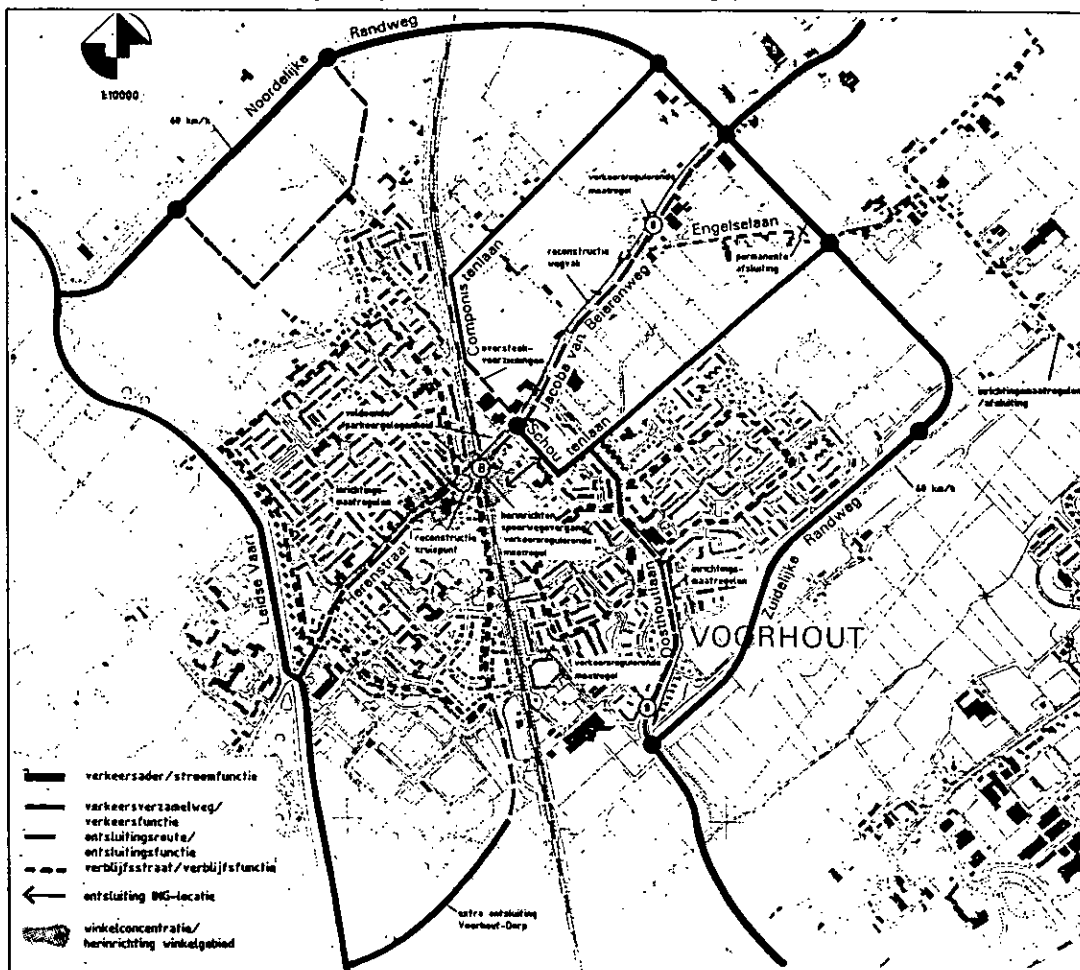
In de raadscommissie Ruimtelijke Ordening is het rapport "Verkeersonderzoek interne wegenstructuur Voorhout" uitvoerig behandeld.

De gemeenteraad heeft vervolgens in de vergadering van 19 juni 1997 bepaald welke wegenstructuur de gemeente Voorhout in de toekomst dient te krijgen.

Gekozen is voor een wegenstructuur, gebaseerd op de zogenaamde aangepaste 3C⁺-variant; met dien verstande dat de spoorwegovergang niet definitief wordt afgesloten. De raad heeft tevens besloten dat door verkeersregulerende maatregelen, het gemotoriseerde verkeer door de Herenstraat dient te worden ontmoedigd en te worden beperkt. De doelstelling is de verkeersintensiteit in de Herenstraat te beperken tot

4.000 à 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Het spreekt voor zich dat op basis van de verkeersontwikkelingen de benodigde verkeersmaatregelen (gefaseerd) worden ingevoerd.

Afbeelding 10: De toekomstige wegenstructuur van Voorhout (aangepaste variant 3C').



De toekomstige wegenstructuur van Voorhout (zie afbeelding 10) ziet er eenvoudig geschetst als volgt uit: randwegen rond het bestaande dorp en de toekomstige woongebieden, die deze gebieden ontsluiten door een lusvormige interne verkeersstructuur. Deze verkeerslussen staan niet met elkaar in verbinding. De randwegen worden gevormd door de Leidse Vaart en de noordelijke en zuidelijke Randweg.

Toekomstige wegenstructuur Hoogh Teijlingen

Voor het onderhavige bestemmingsplan is in feite alleen dat deel van de aangepaste variant 3C' van belang dat binnen Hoogh Teijlingen valt. Voor het overige gedeelte

van de bouwlocatie Voorhout-Noord wordt korthedshalve verwezen naar het genoemde rapport.

De verkeerslus in Hoogh Teijlingen wordt gevormd door de Componistenlaan en de Schoutenlaan. De wijk Oosthout wordt ontsloten via de Schoutenlaan. Tevens zorgt deze verkeerslus voor het bereiken van de centrumvoorzieningen (ING-project) nabij het gemeentehuis en het nieuwe station van Voorhout. Het ING-project wordt ontsloten via het Raadhuisplein en de Schoutenlaan.

4. Planbeschrijving

Zoals hiervoor is aangegeven is een deel van de woningen in Hoogh Teijlingen al gerealiseerd. Het voorliggende hoofdstuk heeft dan ook alleen betrekking op de nog te realiseren plandeelten.

4.1. Verkeer

In hoofdstuk 3.4. is uiteengezet wat de resultaten zijn van de besluitvorming van 19 juni 1997 omtrent de interne wegenstructuur van Voorhout. Voor het gebied Hoogh Teijlingen wordt voor een deel aangesloten op het tracé van de Randweg zoals dat ook in het voorontwerp-plan uit 1993 al was opgenomen. Voor het meest zuidelijke deel is echter gekozen voor een tracé dat zo dicht mogelijk tegen de wijk Oosthout aanligt (zie ook afbeelding 11). Hierbij is vanzelfsprekend rekening gehouden met de optredende geluidhinder en de realisering van een groenzone tussen Oosthout en de nieuwe weg. Naast de zuidelijke Randweg is voor het gebied Hoogh Teijlingen vooral van belang het zuidelijk deel van het Hoefijzer (ter hoogte van het gemeentehuis thans Schoutenlaan geheten). Behalve de aansluiting ter hoogte van de Eikenhorstlaan worden de verschillende woonbuurten, vooral vanuit het hiervoor genoemde Hoefijzer, ontsloten. Het is gewenst dat nabij de aansluiting van het oostelijke gedeelte van de Engelselaan op de randweg parkeerruimte wordt aangelegd.

Aan de hoofdinfrastructuur voor de auto is tegelijkertijd de infrastructuur voor langzaamverkeer gekoppeld. Langs de Randweg loopt aan de zijde van Oosthout en de nieuwe woongebieden een vrijliggend fietspad voor twee richtingen. De Componistenlaan en in het verlengde de Schoutenlaan (voorheen het Hoefijzer) hebben tweezijdig vrijliggende fietspaden, die op bepaalde plaatsen via een parallelweg langs de genoemde wegen lopen. De Componistenlaan loopt langs de sinds kort geopende NS-halte van Voorhout en draagt hierdoor bij aan een goede verbinding voor langzaamverkeer via deze route.

De nieuwe woongebieden sluiten aan op zowel bestaande als nieuwe langzaamverkeersroutes. De Jacoba van Beierenweg en de Oosthoutlaan vormen op dit moment de belangrijkste langzaamverkeersaders voor schoolgaande jeugd. Momenteel zijn er gesprekken gaande tussen de provincie en de gemeenten Sassenheim en Voorhout over een nieuwe langzaamverkeersroute. Het voorstel is om de gemeente Voorhout bij het plangebied Hoogh Teijlingen met deze extra route te verbinden met de gemeente Sassenheim ter plaatse van de wijk Postwijk. Het voordeel van deze nieuwe verbinding is dat de verkeersveiligheid voor de schoolgaande jeugd van de beide gemeenten sterk wordt vergroot.

4.2. Woongebied Hoogh Teijlingen

De woningbouw in het gebied tussen Oosthout, de Jacoba van Beierenweg/Engelselaan en de Randweg moet grotendeels nog worden gerealiseerd. Voor dit gebied blijven de eerder geformuleerde uitgangspunten van kracht (zie afbeelding 11). Tussen

Oosthout en de nieuwe woonbuurten zal een bufferzone worden gerealiseerd, waarin in principe de bestaande groen- en/of waterelementen zullen worden opgenomen. Een deel van de bestaande woningen langs de Jacoba van Beierenweg en de Engelselaan zal worden gehandhaafd en zo mogelijk in de nieuwe bebouwing worden geïntegreerd.

4.3. Woongebied ten zuiden van Oosthout

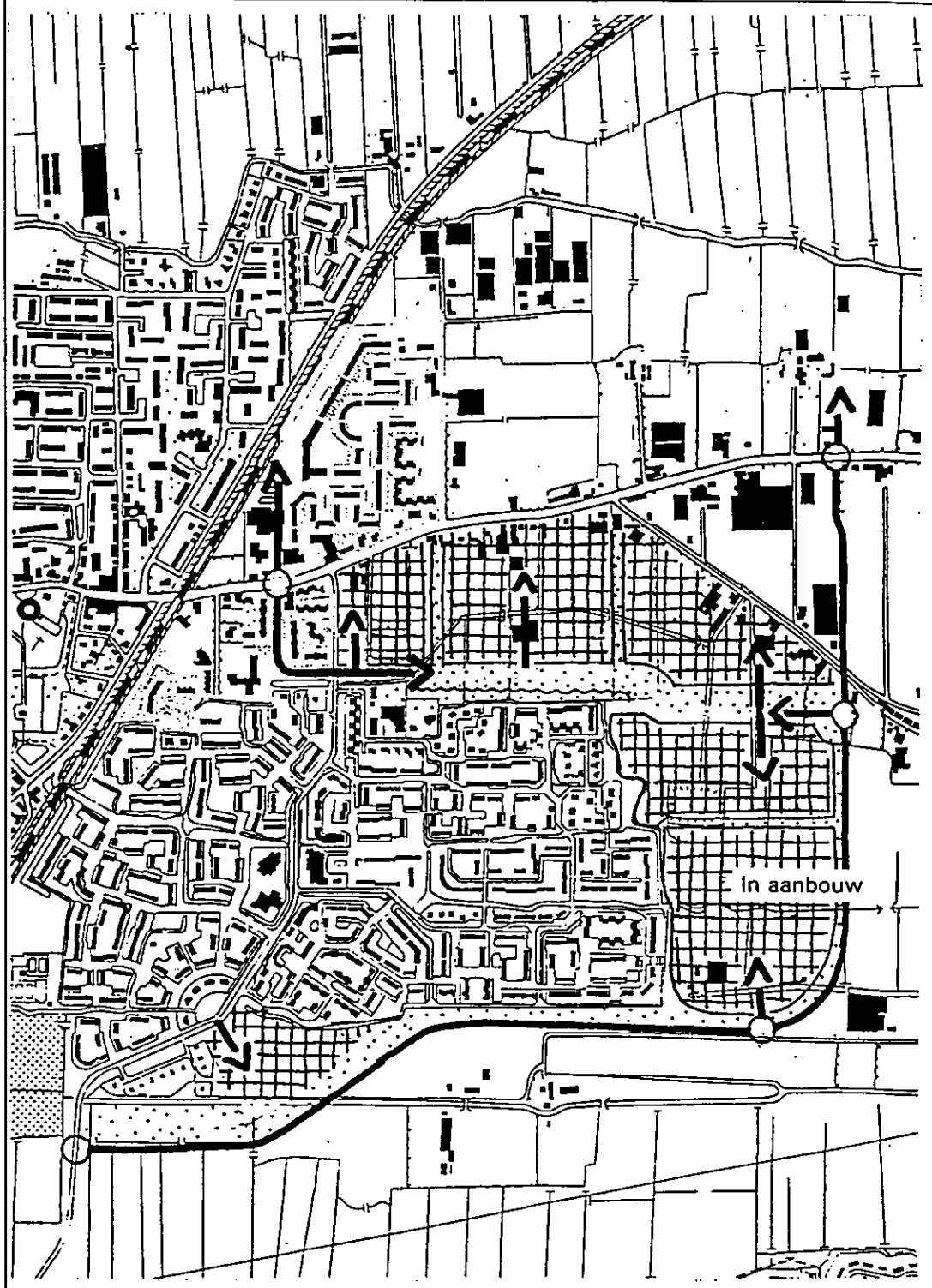
Door het gekozen tracé voor de Randweg blijft er rond de Wijnruitstraat een beperkt gebied beschikbaar voor woningbouw. Het woonbuurtje zal worden ontsloten vanaf de Oosthoutlaan. Langs de Randweg zullen groenvoorzieningen worden gerealiseerd. De sfeer in dit buurtje zal deels een voortzetting worden van en aansluiten op de bestaande woningen. Het boezemwater ten zuiden van de woningen aan de Elzenhorst wordt gehandhaafd.

4.4. Overige aspecten

Nabij de spoorwegovergang en het gemeentehuis bevindt zich een gebied waar centrumvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Voor deze locatie zijn reeds de eerste ideeën op papier gezet. Naar verwachting zal een supermarkt van ongeveer 1.000 m² verkoopvloeroppervlak worden gerealiseerd, evenals zo'n 20 tot 30 gestapelde woningen.

Van het totale woongebied dient 6% te worden gereserveerd voor oppervlaktewater. Dit water fungeert als berging van regenwater en zal worden geconcentreerd in de bufferzone rond Oosthout enerzijds en in een zone langs de Randweg anderzijds. Boezemwater wordt in de berekening van dit percentage niet meegeteld.

Afbeelding 17: Globale ruimtelijke structuur nieuwe woongebieden.



5. Programma van eisen

5.1. Algemeen

Tijdens de voorbereidingen van het onderhavige bestemmingsplan is in het door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland vastgestelde VINEX bouwscenario opgenomen, dat Voorhout een woningbouwtaakstelling heeft van 2.400 woningen in de periode 1995-2005. Het gaat om 2.000 woningen ten behoeve van de Leidse Regio en 400 woningen voor de Voorhoutse behoefte.

Voorts geeft het streekplan aan dat Voorhout ook na 2005 dient te voorzien in de eigen woningbehoefte. Waarschijnlijk is het daarnaast nodig om ook na 2005 ten behoeve van de regio nog gebruik te maken van de woningbouwmogelijkheden in Voorhout. Uitgaande van een uitbreiding van de dan bestaande woningvoorraad met 1% per jaar, moet rekening worden gehouden met een aantal van circa 700 woningen voor de eigen woningbehoefte. Voor de behoefte van de Duin- en Bollenstreek is rekening gehouden met nog eens 300 woningen. In totaal dus ongeveer 1.000 woningen in de periode 1995-2015. Het totaal aantal te bouwen woningen in de periode 1995-2015 komt daarmee op 3.400.

De gemeente Voorhout ondergaat daardoor een forse uitbreiding van het aantal woningen. In het voorliggende plan zullen circa 1.500 woningen worden gerealiseerd. Een deel van deze woningen wordt inmiddels overigens reeds bewoond. Na de realisatie van Hoogh Teijlingen wordt rekening gehouden met de bouw van Voorhout-Noord. Met de bouw van het geplande aantal woningen zal de gemeente Voorhout zowel qua ruimtelijke structuur als qua bevolkingsopbouw sterk veranderen. Ook de voorzieningen veranderen mee, maar niet vanzelf. Ook daarvoor zal in de plannen Hoogh Teijlingen en Voorhout-Noord ruimte gereserveerd moeten worden.

5.2. Woningbouw

Het woningbestand van Voorhout bestaat op dit moment voor het merendeel uit eengezinswoningen. Gezien de samenstelling van de bevolking en de ervaring in Oosthout, zal hieraan de grootste behoefte blijven bestaan. Extra aandacht is evenwel geboden voor ouderenhuisvesting en het realiseren van voldoende kleinere woningen.

Het bestemmingsplan Hoogh Teijlingen gaat ervan uit, dat in totaal circa 1.500 woningen worden gebouwd binnen de grenzen van het plangebied in de periode 1993-2002. Hierbij zal een verdeling gehanteerd worden van 30% sociale sector en 70% marktsector. Binnen het plan zullen vrijstaande woningen, aaneengesloten woningen en woningen behorend tot de typering twee-onder-één-kap worden gerealiseerd. Maximaal 15 % van de woningen - hoofdzakelijk in de sociale huursector of vergelijkbaar - zal als gestapelde woningen worden uitgevoerd.

In de navolgende afbeelding wordt een overzicht gegeven van het totaal aantal woningen zoals opgenomen in de exploitatie van het plan en het reeds gerealiseerde aantal woningen binnen de onderscheiden financieringscategorieën (opnamedatum juli 1997).

Afbeelding 12: Overzicht woningaantallen per categorie.

categorie	%	reeds gerealiseerd	nog te bouwen	totaal
Sociale sector	30			
- sociale huur (15%)		49	176	225
- sociale koop (15%)		28	197	225
Marktsector	70			
- middelduur		79	155	234
- rijen		242	26	268
- halfvrij		130	298	428
- vrij			90	90
- toren			23	23
- toren (penthouse)			7	7
totaal	100	528	972	1500

Bovengenoemde nog te bouwen aantallen woningen zullen - voor zover mogelijk - min of meer gelijkmatig worden verdeeld over de nog te ontwikkelen delen van Hoogh Teijlingen. Bij de ontwikkeling van deze nog te bouwen woningen zal aandacht worden besteed aan aspecten van aanpasbaar en duurzaam bouwen. Daarbij dient aangetekend te worden dat in stedenbouwkundig opzicht de mogelijkheden hiertoe ook worden 'gestuurd' door de structuur van het gebied en de vormgeving van reeds in aanbouw zijnde delen van Hoogh Teijlingen.

5.3. Overige voorzieningen

Algemeen

Mede in verband met de planontwikkeling voor Hoogh Teijlingen en Voorhout-Noord heeft de gemeente een onderzoek laten instellen naar het huidige en gewenste voorzieningenniveau in de gemeente Voorhout. Verwezen wordt hiervoor naar het in januari 1996 verschenen rapport "Voorzieningen voor Voorhout, aanpassingen aan nieuwe woningbouwtaakstelling" van Terp Kamerbeek Consultants.

Daarbij is aandacht besteed aan uitbreidingsbehoeften bij niet-commerciële en niet-publiekverzorgende voorzieningen, scholen, bibliotheek, culturele en sociaal-medische voorzieningen, sportvoorzieningen, horeca, alsmede geconcentreerde ouderenhuisvesting (en -zorg), kerkelijke voorzieningen en begraafplaatsen.

Met de bouw van Hoogh Teijlingen zal in de gemeente Voorhout en voor een belangrijk deel ook binnen het plangebied Hoogh Teijlingen, ruimte gevonden moeten worden voor een aantal van de hierna te noemen voorzieningen. Model 1 van bovengenoemd voorzieningenonderzoek dient als uitgangspunt bij de verdere planvorming van Hoogh

Teijlingen. Voorzover op dit moment mogelijk, worden de voor het bestemmingsplan Hoogh Teijlingen ruimtelijk relevante voorzieningen uit dit onderzoek kort beschreven.

Centrumvoorzieningen

In het bestemmingsplan Hoogh Teijlingen dient in dit verband ruimte gecreëerd te worden voor centrumvoorzieningen. De gedachten gaan daarbij uit naar een supermarkt van ca. 1.000 m² v.v.o. in de directe omgeving van de spoorwegovergang. Ook dient rekening te worden gehouden met de hierbij benodigde oppervlakte voor parkeerplaatsen.

Onderwijsvoorzieningen

In het plan Hoogh Teijlingen zal 7.000 m² bruto ruimte gereserveerd worden voor onderwijsvoorzieningen voor het basisonderwijs.

Kinderopvang

Kinderopvangcentra voorzien in de opvang van kinderen die nog niet leerplichtig zijn. In Voorhout wordt de kinderopvang verzorgd vanuit vier voorzieningen: twee peuterspeelzalen, één kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang (tijdelijke huisvesting). In Voorhout bestaat een chronisch tekort aan kinderopvang. In Hoogh Teijlingen dient derhalve rekening te worden gehouden met een forse uitbreiding van het aanbod voor kinderopvang. Voor de benodigde 100 extra plaatsen op een kinderdagverblijf gaat het om 300 m² netto binnenruimte en 400 m² netto buitenruimte; voor de uitbreiding van kinderopvang op peuterspeelzalen met 140 extra plaatsen (10 ruimten) is 420 m² netto binnenruimte en 500 m² netto buitenruimte nodig. In totaal dus 720 m² binnen en 900 m² buiten.

Kantoren

De gemeente Voorhout biedt op dit moment slechts op bescheiden schaal plaats aan kantoorwerkgelegenheid. Vast staat nu, dat bij de bouw van Hoogh Teijlingen (en straks Voorhout-Noord) de kantoorwerkgelegenheid zal toenemen. Vanwege de centrale ligging en de goede bereikbaarheid per trein door de gunstige ligging aan de spoorlijn Haarlem-Leiden en het station, en de goede ontsluiting voor het autoverkeer vanaf de A44 leent Hoogh Teijlingen zich goed voor de situering van enkele kleinschalige kantoren. In het onderhavige plan is (tegenover het station) circa 300 m² aan kantoorvoorzieningen gerealiseerd; bij realisatie van Voorhout-Noord kan dit met nog eens 500 à 1.000 m² groeien. Daaronder kunnen ook kantoren met baliefuncties zitten, zoals banken, reisbureaus, etcetera.

Horeca

Naast de behoefte aan winkelvoorzieningen bestaat er een theoretische behoefte aan horecavoorzieningen in de drank- en maaltijdverstreckende sfeer. In Hoogh Teijlingen is op een centrale en goed bereikbare locatie ruimte voor één of twee cafetaria's of snackbars. Met de groeiende bevolking ontstaat in het plangebied ook behoefte aan

een buurtcafé. De overige aanvullingen op de horeca-voorzieningen zullen zich met name concentreren langs de Herenstraat.

Nutsvoorzieningen

Voor de elektriciteitsvoorziening van het plangebied Hoogh Teijlingen is tenslotte ruimte nodig voor een aantal transformatorhuisjes. Door de Roodemolenpolder loopt de 150 kV-verbinding Leiden-Sassenheim. Tevens bevinden zich in het plangebied de nodige ondergrondse nutsleidingen (die zoals gebruikelijk in overleg met de beheerder zoveel mogelijk worden ingepast bij de woningbouwplannen).

Sociaal-medische voorzieningen

In verband met de geplande toename voor sociaal-medische voorzieningen dient praktijkruimte te worden gereserveerd. In het onderhavige plan is geen apart medisch wijkcentrum gepland, maar wordt vooralsnog uitgegaan van het voor deze voorzieningen (althans voor de vrije beroepen) juridisch mogelijk maken van praktijkruimten aan huis. Voor de andere voorzieningen wordt uitgegaan van uitbreiding van de reeds in het dorp c.q. Oosthout aanwezige voorzieningen.

Sport en groen

Binnen de plangrenzen van Hoogh Teijlingen is geen ruimte voor de aanleg van een nieuw gemeentelijk sportpark. Onderzocht wordt of in het plan Voorhout-Noord ruimte gereserveerd moet worden voor de opvang van de toekomstige behoefte aan sportvoorzieningen. Groenvoorzieningen en waterpartijen daarentegen maken logischerwijs deel uit van het plan.

Speel-/trapveldjes

Evenals elders in woonwijken met jongere jeugd is straks ook in Hoogh Teijlingen in de directe woonomgeving behoefte aan speelveldjes voor kinderen tussen de 6 en 10 jaar. Voor de oudere jeugd (vanaf 10 jaar) zal de realisering van een of meerdere trapvelden een goede aanvulling zijn op de huidige voorzieningen.

6. Milieuaspecten

6.1. Geluidhinder en akoestisch onderzoek

De woningen die in het plangebied kunnen worden gebouwd, moeten voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan zijn daarbij met name de bepalingen met betrekking tot het wegverkeerslawaaï en het spoorweglawaaï van belang. Daarbij moet worden onderzocht of bij de woningen die in een geluidszone langs een weg of de spoorlijn Haarlem-Leiden worden gebouwd, de geluidsbelasting op de gevel niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

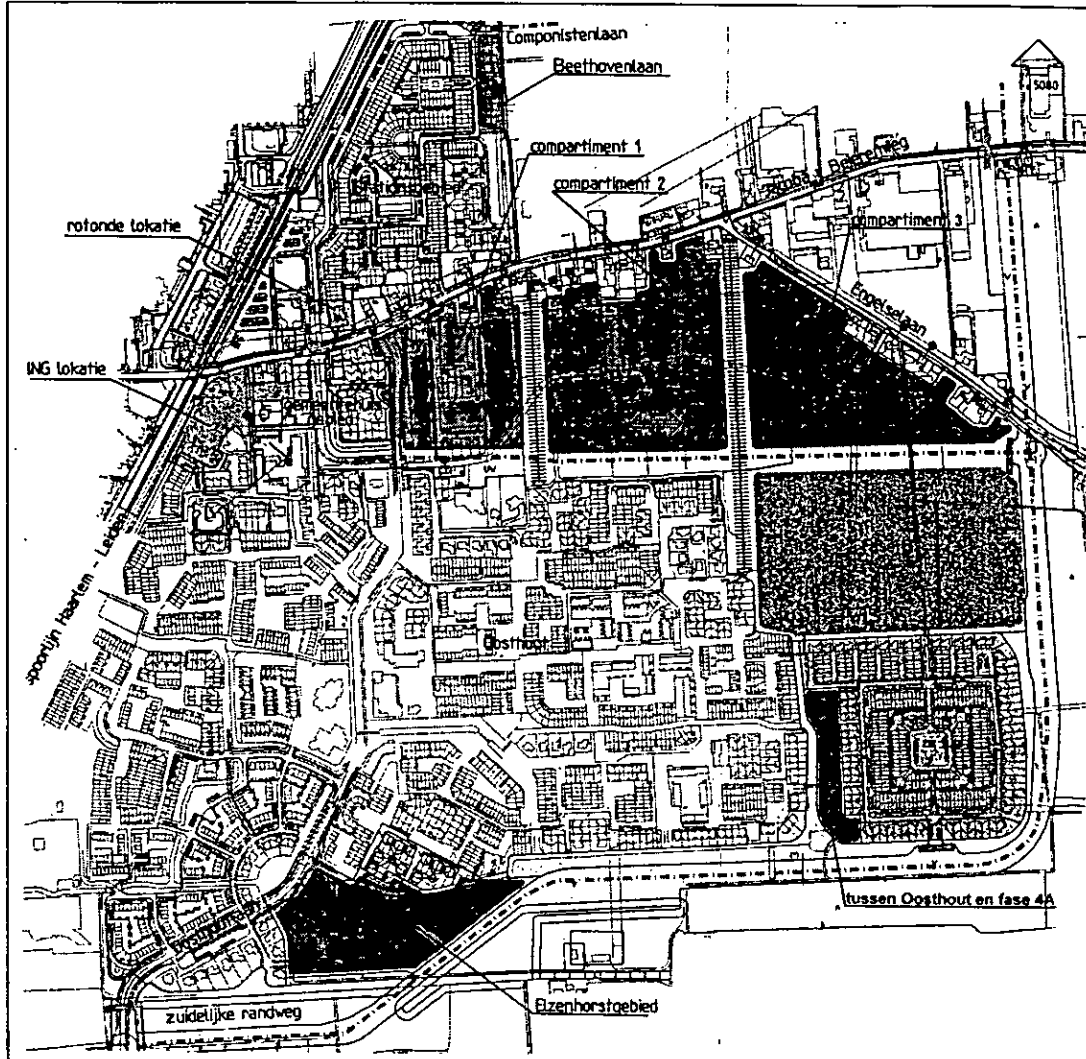
Door DHV Milieu & Infrastructuur BV is reeds in 1992 een akoestisch onderzoek verricht. Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is het onderzoek geactualiseerd op basis van de bevindingen in het kader van de Structuurvisie 1996 en het MER (met het bijbehorende rapport Verkeerskundige Analyses), alsmede naar aanleiding van de raadsbesluit van 19 juni 1997 ten aanzien van de gewenste toekomstige verkeersontsluiting van Voorhout. In deze paragraaf wordt kort verslag gedaan van de bevindingen uit het rapport "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hoogh Teijlingen" (juli 1997). Voor een uitgebreide behandeling van de akoestische aspecten wordt verwezen naar de verslaglegging van het akoestische onderzoek.

Achtereenvolgens worden de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek naar wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï weergegeven.

Wegverkeerslawaaï

In het rapport "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hoogh Teijlingen" is onderscheid gemaakt naar het wegverkeerslawaaï ten gevolge van de interne wegenstructuur en het wegverkeerslawaaï ten gevolge van de zuidelijke randweg. Afbeelding 13 toont de in het onderzoek betrokken wegen en de onderscheiden woongebieden (compartimenten en overige gebieden).

Afbeelding 13: Deelgebieden en wegen.



Wegverkeerslawaaï ten gevolge van de interne wegenstructuur

Voor de berekening van de geluidsbelasting van de woningen langs de interne wegenstructuur is gebruik gemaakt van standaardrekenmethode 1 (SRM 1), zoals omschreven in het "Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï".

Het aantal woningen bedraagt voor de compartimenten 1, 2 en 3 respectievelijk 120, 340 en 360 stuks. De verkeersintensiteit is gebaseerd op één interne wijkontsluitingsweg per compartiment die aansluit op de Schoutenlaan.

Ten behoeve van de berekeningen is voorts voor het Elzenhorstgebied uitgegaan van 70 woningen en één interne wijkontsluitingsweg die aansluit op de Oosthoutlaan.

Voor de verschillende wegvakken zijn de geluidscontouren berekend. Gelet op de gewenste stedenbouwkundige situatie is het niet in alle gevallen mogelijk om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A)¹⁾ Het gaat in totaal om 196 nieuwe en 2 reeds gerealiseerde woningen. Onderstaande tabel toont de gevallen waarin een hogere grenswaarde nodig zal zijn. Voordat het voorliggende bestemmingsplan wordt vastgesteld, zal een procedure voor het verlenen van hogere grenswaarden door Gedeputeerde Staten, afgerond moeten zijn.

Afbeelding 14: Aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde nodig is.

Weg(vak)	Geluidsbelasting (dB(A))	Aantal woningen	Soort woningen
<i>Beethovenlaangebied</i> Componistenlaan tussen: - spoorlijn en overige wijken	54	8	nieuw
<i>Rotondelocatie</i> Componistenlaan tussen: - J.v.Beierenweg en Beethovenlaan	56	21	nieuw
<i>ING-locatie</i> J.v.Beierenweg tussen: - Churchilllaan en Componistenlaan	60	10	nieuwe (bedrijfs)woningen
<i>Compartiment 1</i> Schoutenlaan tussen: - Oosthoutlaan en toegang compartiment 2	56	40	nieuw
<i>Compartiment 2</i> Schoutenlaan tussen: - Oosthoutlaan en toegang compartiment 2 - toegang compartiment 2 en toegang compartiment 3	55	27	nieuw
	55	23	nieuw
<i>Compartiment 3</i> Schoutenlaan tussen: - toegang compartiment 2 en toegang compartiment 3 - toegang compartiment 3 en randweg	55	32	nieuw
	55	35	nieuw
<i>Wijk Oosthout</i> Schoutenlaan tussen: - Oosthoutlaan en toegang compartiment 2	55	1	Bonekruidstraat 19 Bonekruidstraat 40
	52	1	

1) verwezen wordt naar paragraaf 4.1 van het "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hoogh Teijlingen", waarin is aangegeven dat het niet mogelijk is om de geluidsbelastingen te beperken tot de voorkeursgrenswaarde.

Wegverkeerslawaai ten gevolge van de zuidelijke randweg

Voor de berekening van de geluidsbelasting van de woningen langs de randweg is gebruik gemaakt van standaardrekenmethode 2 (SRM 2), zoals omschreven in het "Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai".

Voor de verschillende wegvakken zijn de geluidscontouren berekend. Gelet op de gewenste stedenbouwkundige situatie is het, ondanks het treffen van akoestische maatregelen in een enkel geval niet mogelijk om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Indien een wal/schermb combinatie met een hoogte van 2.50 meter gerealiseerd wordt, kunnen alle nieuwe woningen in het Elzenhorstgebied (bij een gevelafstand tot de as van de weg van 40 meter) voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Bij een gevelafstand van 46 meter tot de as van de weg, kunnen -onder overigens dezelfde condities- nieuwe woningen tussen de bestaande woningen van Oosthout en de in aanbouw zijnde woningen van fase 4A gebouwd worden, zonder dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Voor 4 nieuwe woningen in compartiment 3 zal ten opzichte van de zuidelijke randweg een hogere grenswaarde moeten worden aangevraagd om een gevelafstand van 30 meter uit de wegas te kunnen aanhouden¹⁾. De benodigde hogere grenswaarde bedraagt 58 dB(A). Voordat het voorliggende bestemmingsplan wordt vastgesteld, zal een procedure voor het verlenen van hogere grenswaarden door Gedeputeerde Staten, afgerond moeten zijn.

Spoorweglawaai

Het grootste deel van de woningen langs het spoor staat in de Componistenwijk en is dus al gerealiseerd. Langs het spoor is hier een wal met daar bovenop een scherm gerealiseerd. Ter plaatse van de NS-halte staat alleen een scherm en/of fungeert het perron als scherm.

De bestaande woningen van Oosthout worden eveneens door een wal met daar bovenop een geluidsscherm van de spoorlijn gescheiden.

Alleen op de ING-locatie ten zuiden van de Jacoba van Beierenweg, bij het gemeentehuis, is in combinatie met de centrumvoorzieningen nog nieuwbouw van woningen mogelijk. Vooralsnog wordt uitgegaan van centrumvoorzieningen met daarop 2 woonlagen.

Juist op deze locatie is een "gat" tussen het geluidsscherm van Oosthout en het geluidsscherm ter plaatse van het station. Dit houdt in dat er op de ING-locatie sprake is van een aanzienlijk "geluidstek".

1) verwezen wordt naar paragraaf 4.2 van het "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hoogh Teijlingen", waarin is aangegeven dat het niet mogelijk is om de geluidsbelastingen te beperken tot de voorkeursgrenswaarde.

De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van standaardrekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaaï '96. De verkeersgegevens zijn ontleend aan het Akoestisch spoorboekje 1997.

Het akoestisch onderzoek toont aan dat op de ten hoogste haalbare afstand uit de spoorlijn, en bij een waarneemhoogte van 7,50 meter, de geluidsbelasting 70 dB(A) zal bedragen. Dat betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) wordt overschreden¹⁾. Voordat het voorliggende bestemmingsplan wordt vastgesteld, zal een procedure voor het verlenen van hogere grenswaarden door Gedeputeerde Staten, afgerond moeten zijn.

6.2. Kwaliteit bodem

Reeds ten behoeve van de vorige versie van het bestemmingsplan uit 1993 is in nagenoeg het gehele plangebied een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in nagenoeg het gehele plangebied geen belemmeringen zijn voor de geplande woningbouw. Hierop waren tot voor kort twee uitzonderingen:

- in enkele watergangen is vervuild slib aangetroffen. Een deel van deze slib-bodems is inmiddels gesaneerd;
- de voormalige huisvuilstortplaats. De sanering hiervan heeft inmiddels plaats gevonden.

Over de aanwezigheid van bodemverontreiniging op de locatie Jacoba van Beierenweg 31c (Vakgarage Oosthout) is niets bekend. Gelet op de aard van de bedrijfsactiviteiten is bodemverontreiniging niet uitgesloten. Op het moment dat de bedrijfsactiviteiten worden beëindigd zal moeten worden vastgesteld of bodemverontreiniging aanwezig is.

6.3. Aangrenzende bedrijven

Binnen en net buiten het plangebied bevinden zich enkele agrarische en niet-agrarische bedrijven.

Het belangrijkste milieuaspect van de agrarische bedrijven (kassenteelt, open grond teelt en exportbedrijven) is de geluidsproductie. De geluidsproductie wordt voornamelijk veroorzaakt door de ventilatoren van de warmte- en/of koelcellen. In het kader van de Wet milieubeheer gelden regels voor deze bedrijven. Deze komen er op neer dat zij in de dagsituatie op 50 meter afstand, dan wel op een dichterbij gelegen gevel van een woning, maximaal een geluidsbelasting van 50 dB(A) mogen produceren. Gelet op de afstanden tussen de bestaande bedrijven en de nieuwbouw, in vergelijking met de afstanden tussen de bedrijven en de bestaande woonbebouwing, alsmede het feit dat er geen klachten bekend zijn over het functioneren van deze bedrijven, mag worden

1) verwezen wordt naar paragraaf 4.3 van het "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hoogh Teijlingen", waarin is aangegeven dat het niet mogelijk is om de geluidsbelastingen te beperken tot de voorkeursgrenswaarde.

verwacht dat er geen problemen zullen optreden als gevolg van de geluidsproductie van deze bedrijven.

Binnen en buiten het plangebied bevinden zich een viertal niet-agrarische bedrijven. Aan de Engelselaan 1 is de Vleescentrale Voorhout gevestigd. Op korte afstand van dit kleine vleesverwerkende bedrijf bevindt zich woonbebouwing. Overlast door stank en/of geluid heeft niet plaatsgevonden en is derhalve ook in de toekomst niet te verwachten.

Het bedrijf IJsselmuiden Ventilatoren BV (groothandel) aan de Engelselaan 20a produceert relatief weinig geluid.

Omdat de geluidsproducerende bedrijfsactiviteiten van de firma P. van Geer (houtbewerking aan de Jacoba van Beierenweg 104) worden afgeschermd door de omliggende bebouwing is ook hier geen geluidsoverlast te verwachten.

Aan de Jacoba van Beierenweg 90 is Café Welgelegen gevestigd. Dit café en de bijbehorende drankenhandel leveren in de huidige situatie geen overlast op. Indien er echter meer aanloop zou ontstaan als gevolg van de nieuw te bouwen woonwijk is enige overlast niet bij voorbaat uit te sluiten.

7. Juridische opzet van het plan

7.1. Plansystematiek

Het bestemmingsplan heeft enerzijds betrekking op een bestaande en/of in uitvoering zijnde situatie en anderzijds op een nog te ontwikkelen woongebied.

Voor de bestaande gebiedsdelen, alsmede voor het in ontwikkeling zijnde woongebied en de randweg, zijn gedetailleerde bestemmingen toegepast. Bij de opzet van de plankaart en de voorschriften is daarbij aangesloten op de systematiek en de normen zoals die ook in andere plannen in de gemeente inmiddels gehanteerd worden.

Voor de nog te ontwikkelen woongebieden dient het plan de nodige flexibiliteit te bevatten, omdat de precieze invulling van deze gebieden nog niet bekend is. Ook is het nodig om in de toekomst in te kunnen spelen op gewijzigde inzichten en wijzigingen op bijvoorbeeld de woningmarkt. Teneinde de noodzakelijke flexibiliteit te bereiken is voor deze gebieden gekozen voor een globale bestemmingsplanmethodiek. Dit betekent dat in het bestemmingsplan alleen de stedenbouwkundige (en functionele) hoofddopzet van de nieuwe woongebieden is vastgelegd. Voor deze gebieden zullen in de komende jaren uitwerkingsplannen worden opgesteld, waarin een gedetailleerde planregeling is opgenomen.

7.2. Plankaart en voorschriften

Het plan kent drie plankaarten:

- op blad 1 van de bestemmingenkaart (schaal 1 : 2.000) is het grootste deel van het plangebied opgenomen. Op deze kaart vindt men onder andere de uit te werken woonbestemmingen, de Randweg, de bestaande bebouwing langs de Jacoba van Beierenweg en de Engelselaan en de agrarische bestemmingen;
- op blad 2 van de bestemmingenkaart (schaal 1 : 1.000) is zowel de in de afgelopen jaren gerealiseerde woningbouw, als de woningbouw rond de Voornhof en de Snoeklaan opgenomen.
- op de kaart met het toepassingsgebied artikel 13, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is aangegeven welke gronden nog verworven moeten worden om de geplande woningbouw te kunnen realiseren. Deze kaart is met name van belang indien in de toekomst onteigeningsprocedures noodzakelijk mochten zijn.

De bestemmingenkaarten zijn getekend op een topografische ondergrond. Voor de kaart met het toepassingsgebied is een kadastrale ondergrond gebruikt.

Algemene voorschriften

In de voorschriften is een aantal bepalingen opgenomen die voor alle bestemmingen gelden, zoals:

- de "Algemene bebouwingsvoorschriften", waarin de meeste regels met betrekking tot het bouwen zijn opgenomen. In nagenoeg alle bouwvlakken is op de plankaart

- een lettercode vermeld, die verwijst naar de tabel waarin de maximale goot- en (nok)hoogte zijn opgenomen. Ook zijn hier de regelingen te vinden voor het bouwen van onder meer bergingen, dakkapellen, schotelantennes en schuttingen;
- in de "Algemene procedurevoorschriften" is bepaald dat zowel bij de uitwerking van het plan als bij het toepassen van alle vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd. Dit houdt in dat belanghebbenden hun mening over een plan kenbaar kunnen maken, voordat door burgemeester en wethouders een besluit tot uitwerking, vrijstelling of wijziging wordt genomen;
 - artikel 5, waarin het parkeren bij woningen is geregeld. Op de plankaart is namelijk door middel van een stip aangegeven bij welke woningen (en bedrijven) op het eigen terrein een parkeerplaats aanwezig moet zijn. Bij het opstellen van de plannen voor de inrichting van het openbare gebied is namelijk rekening gehouden met de aanwezigheid van een bepaalde hoeveelheid parkeren op eigen erf. Indien een deel van deze privé-parkeerplaatsen zou komen te vervallen, zou in een buurt of straat een tekort aan parkeerplaatsen kunnen ontstaan. Door middel van de regeling in de voorschriften heeft de gemeente de mogelijkheid om het instandhouden van het parkeren op eigen erf te bewerkstelligen;
 - de "Algemene gebruiksbepalingen", waarin de regeling voor de aan huis gebonden beroepen is opgenomen. Het is namelijk mogelijk om een deel van de woning te gebruiken voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep. Het wonen dient echter de hoofdfunctie te blijven. In ieder geval mag niet meer dan 50 m² van de woning of de bij een woning behorende bijgebouwen voor het aan huis gebonden beroep gebruikt worden.

Uit te werken woongebied

Het plan kent één globale bestemming, te weten "Uit te werken Woongebied". In deze bestemming zijn de nog te ontwikkelen woongebieden opgenomen. Het gaat daarbij zowel om de gronden ten zuiden van de Jacoba van Beierenweg en de Engelselaan, als om het nog te bebouwen gebied bij de Wijnruitstraat. Daarnaast zijn ook nog enkele kleinere gebiedjes rond de Componistenwijk in deze bestemming opgenomen.

Op de plankaart zijn binnen de bestemming "Uit te werken Woongebied" de belangrijkste dragers van de ruimtelijke hoofdstructuur van Hoogh Teijlingen benoemd. Het gaat daarbij zowel om de aantakingspunten voor de hoofdontsluiting, als om enkele langzaamverkeersroutes en groenelementen. Daarnaast is ook de ligging van een deel van de voorzieningen op de plankaart vastgelegd, zoals de centrumvoorzieningen nabij de spoorwegovergang. In de voorschriften is daarbij aangegeven wat de precieze betekenis van de aanduidingen op de plankaart is en welk oppervlakte aan voorzieningen gerealiseerd mag worden.

In de voorschriften zijn ook enkele bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de relatie van de nieuwe woongebieden met de omgeving en met name de wijk Oosthout. In de eerste plaats is aangegeven dat bij de uitwerking een ruimtelijke scheiding tussen

de nieuwbouw en Oosthout wordt aangebracht, waarbij in ieder geval de bestaande waterpartijen zullen worden gehandhaafd. In de tweede plaats mogen geen permanente verbindingen voor autoverkeer worden gerealiseerd. De eventuele bruggen of andere voorzieningen zijn in de eerste plaats bedoeld voor langzaam verkeer. Het is wel mogelijk om deze verbindingen tijdelijk als ontsluiting te gebruiken, bijvoorbeeld bij calamiteiten of bij het plegen van onderhoud aan andere wegen.

Omdat op de plankaart geen geluidscontouren zijn opgenomen, is in de voorschriften bepaald dat bij de uitwerking geen woningen mogen worden geprojecteerd waarvan de geluidsbelasting op de gevels niet voldoet aan de normen uit de Wet geluidhinder. Dat kan zowel de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zijn, als een door Gedeputeerde Staten verleende hogere grenswaarde. Door deze regeling ontstaat een zekere flexibiliteit. Het is op verschillende manieren mogelijk om aan de normen te voldoen: vergroten van de afstand, het bouwen van lagere woningen, het realiseren van hogere afschermende voorzieningen of een combinatie hiervan.

In verband met de toekomstige ontwikkelingen in Hoogh Teijlingen is het de bedoeling de ligging van het huidige boezemwater (gelegen tussen de Jacoba van Beierenweg en Oosthout) te wijzigen. Omdat het precieze tracé van het nieuwe boezemwater nog niet bekend is, is op de plankaart hiervoor een aparte aanduiding opgenomen. Hiermee wordt veilig gesteld dat een verbinding wordt gevormd tussen de bestaande boezemwateren aan weerszijden van de bestemming "Uit te werken Woongebied".

Woonbestemmingen

Op beide bestemmingskaarten komen drie bestemmingen voor die betrekking hebben op de bestaande woningen:

- de bestemming "Wonen" voor de eigenlijke woning;
- de bestemming "Tuin", die in de meeste gevallen voor de voortuin geldt, maar in sommige gevallen ook voor een deel van de zij- of achtertuin;
- de bestemming "Erf", waarin de meeste achtertuinen vallen en waarin een regeling is opgenomen voor de bouw van aan- en uitbouwen en bijgebouwen.

De regelingen voor de hoogte van de woningen en de erfbebouwing is opgenomen in de "Algemene bebouwingsbepalingen". In de bestemming "Wonen" is bepaald dat de woningen in de rooilijn gebouwd moeten worden. Verder is een regeling opgenomen voor de voorzieningen die gevestigd zijn op de begane grond van de gestapelde woningen aan de Componistenlaan. Ook de onderdoorgang in de Componistenwijk zijn binnen deze bestemming geregeld. Tevens is een onderscheid gemaakt tussen de eengezinswoningen en de gestapelde woningen.

In de bestemming "Erf" is bepaald dat per woning ten hoogste 40% van de gronden met deze bestemming mag worden bebouwd. Bovendien mag de oppervlakte van de bebouwing in principe niet meer bedragen dan 40 m². Bij hoekwoningen mag de oppervlakte maximaal 55 m² bedragen.

De bestemmingen "Tuin" en "Erf" komen overigens niet alleen voor bij woningen, maar ook bij bedrijven en maatschappelijke voorzieningen.

Bedrijven

Omdat de gemeente geen plannen heeft voor sanering van een viertal bedrijven, zijn deze vier bestaande bedrijven in het bestemmingsplan opgenomen. Het betreft de bedrijven gevestigd aan de Jacoba van Beierenweg 20, 47, 93 en aan de Engelselaan 20. De verschillende bedrijven zijn afzonderlijk op de plankaart aangegeven en in de voorschriften benoemd. Dat betekent dat de bestaande bedrijven hun activiteiten voort kunnen zetten en zich (binnen de grenzen van het bestemmingsplan en de milieuwetgeving) verder kunnen ontwikkelen en uitbreiden.

Om te voorkomen dat bij een eventuele bedrijfsbeëindiging panden leeg komen te staan, zijn binnen de bestemming "Bedrijven" tevens andere bedrijfsactiviteiten toegelaten. Hiermee is getracht het plan enige flexibiliteit mee te geven, om beter in te kunnen spelen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Om de toelaatbaarheid van die andere bedrijfsactiviteiten te kunnen toetsen, is in het plan een "Staat van bedrijfsactiviteiten" opgenomen. Deze lijst bevat een opsomming van toegelaten bedrijfsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onderverdeeld in een aantal categorieën, die gebaseerd zijn op de hinder die de bedrijven voor de omgeving kunnen veroorzaken. Deze manier van bestemmen maakt het mogelijk de precieze invulling van een pand te veranderen, zonder dat de bestemming geweld wordt aangedaan.

Bij het opstellen van de "Staat van bedrijfsactiviteiten" is aangesloten op de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten ontwikkelde methodiek, die is beschreven in het rapport: "Bedrijven en milieuzonering" uit 1992. De in deze uitgave opgenomen "Lijst van bedrijfstypen" is aangepast aan de situatie in het plangebied, waarbij een groot aantal minder relevante bedrijfstypen is komen te vervallen. Het gaat daarbij zowel om activiteiten die in andere bestemmingen geregeld zijn (zoals bijvoorbeeld de overheidsvoorzieningen), als om activiteiten die in Voorhout waarschijnlijk nooit voor zullen komen (zoals bijvoorbeeld de scheepsbouwbedrijven). Hierdoor is een beknopte en overzichtelijke lijst ontstaan, waaruit direct blijkt welke activiteiten in het plangebied zijn toegestaan.

Binnen de bestemming "Bedrijven" kunnen activiteiten uit de categorieën 1 en 2 toegelaten worden. Binnen deze categorieën vallen de bedrijven die, vanwege hun relatief geringe hinder, binnen het plangebied gesitueerd kunnen worden. Vanzelfsprekend is de "Staat van bedrijfsactiviteiten" niet uitputtend. Om in eventuele leemten te kunnen voorzien, is in het bestemmingsplan een vrijstellingsbepaling opgenomen. Hiermee kunnen in specifieke gevallen bepaalde bedrijven toch toegelaten worden, mits wordt aangetoond dat geen hinder voor de omgeving ontstaat.

Agrarische bestemmingen

Een gedeelte van Hoogh Teijlingen bestaat uit agrarische gronden. De gronden ten noordoosten van de Randweg en de gronden ten zuiden van de Randweg ter hoogte van de Eikenhorstlaan hebben de bestemming "Agrarisch gebied". De overige gronden hebben de bestemming "Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarde".

De bestemming "Agrarisch gebied" heeft betrekking op bollengrond en bevat één agrarisch bouwperceel. De bestemming "Agrarisch gebied met landschappelijke- en natuurwetenschappelijke waarde" heeft betrekking op de weidegronden in de Roode molenpolder. Hier geldt een verbod voor het omzetten van de graslanden.

Op de plankaart is de bovengrondse 150 kV-verbinding Leiden-Sassenheim door middel van een aanduiding aangegeven. Bij deze bovengrondse hoogspanningsverbinding geldt een zone van zakelijk recht van in totaal 55 meter breedte, waarbinnen de hoogte van de bouwwerken niet meer mag bedragen dan 10,00 meter.

Verkeer en groen

In de bestemming "Verkeer" zijn zowel de bestaande wegen, als de geprojecteerde Randweg opgenomen. Ten opzichte van bijvoorbeeld het bestemmingsplan voor Oosthout, is de regeling iets globaler omdat de bermen niet langer in een afzonderlijke groenbestemming zijn opgenomen. Het geprojecteerde fietspad langs de Randweg is thans voorzien tussen de weg en de geluidswerende voorzieningen. Dit maakt het mogelijk om in de inrichting van het openbare gebied wijzigingen aan te brengen, zonder dat een planherziening noodzakelijk is. De gekozen systematiek heeft tot gevolg dat de bestemming "Groen" alleen gebruikt is voor de grotere (structurele) groen- en speelvoorzieningen.

Spoorwegen

De spoorlijn en de aanliggende gronden van de Nederlandse Spoorwegen zijn opgenomen in de bestemming "Spoorwegen". In de bijbehorende voorschriften is een bebouwingsregeling opgenomen voor het station en de bijbehorende voorzieningen, zoals het parkeerterrein, de fietsenboxen, de wachtruimten en deabri's.

Water en waterkering

De belangrijkste watergangen hebben de bestemming "Water" gekregen. Daarmee wordt hun functie voor de afwatering veilig gesteld. Aparte vermelding verdient de bestemming "Waterkering". Deze bestemming komt voor langs de boezemwateren. Het betreft een zogenaamde dubbelbestemming. Dat wil zeggen dat de gronden primair mogen worden gebruikt voor de aanleg en instandhouding van dijken en dijkbermen ten behoeve van de waterkering. Als secundaire bestemming gelden dan de bestemmingen van de aanliggende gronden. De bestemming "Waterkering" is 10 meter breed. Er mogen alleen bouwwerken worden gebouwd indien het Hoogheemraadschap en het Waterschap tegen het bouwen geen bezwaar hebben.

8. Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

8.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Omdat het voorliggende bestemmingsplan, ten opzichte van het plan uit 1993, op veel punten gewijzigd of aangepast is, heeft opnieuw vooroverleg en inspraak plaatsgevonden. De resultaten daarvan zijn vervat in een afzonderlijke nota; voorzover relevant is het onderhavige plan op basis van de uitkomsten van het overleg en de inspraak aangepast.

8.2. Economische uitvoerbaarheid

Ten aanzien van de economische haalbaarheid kan gesteld worden dat het plan uitvoerbaar is, onder verwijzing naar de exploitatie-overeenkomst die tussen de gemeente en de ontwikkelaar is afgesloten.