

**TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN
ZUIDHOORNSEWEG**

GEMEENTE MIDDEN-DELFLAND

8 juli 2014
076217427:C - Definitief
B01055.000463.0100



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging van het plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	8
2	Beschrijving bestaande situatie	10
2.1	Ruimtelijke- en functionele structuur	10
3	Beleidskader	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.1.1	Structuurvisie infrastructuur en ruimte	12
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (BARRO)	12
3.2	Provinciaal beleid	13
3.2.1	Provinciale structuurvisie: Visie op Zuid-Holland	13
3.2.2	Provinciale Verordening Ruimte	14
3.3	Gemeentelijk beleid	15
3.3.1	Structuurvisie Midden-Delfland 2025	15
3.3.2	vigerende bestemmingsplannen	16
4	Planbeschrijving	18
4.1	Achtergrond planontwikkeling	18
4.2	Omschrijving planontwikkeling	18
4.3	Verkeerstoets	22
5	Randvoorwaarden, onderzoek en verantwoording	25
5.1	Archeologie	25
5.2	Bodem	29
5.3	Waterhuishoudkundige aspecten	31
5.4	Flora en fauna	32
5.4.1	Aanvullend soortenonderzoek	32
5.5	Akoestisch onderzoek	34
5.6	Luchtkwaliteit	36
5.7	Bedrijven en milieuzonering	37
5.8	Externe veiligheid	37
6	Juridische aspecten	40
6.1	Juridische regeling	40
6.2	Wijze van bestemmen	40
7	Economische uitvoerbaarheid	43
8	Overleg en inspraak	44
8.1	Vooroverleg	44

8.2	Zienswijzen.....	44
Bijlage 1	Verkeerstoets.....	45
Bijlage 2	Archeologisch onderzoek	46
Bijlage 3	Bodemonderzoek.....	47
Bijlage 4	Waterparagraaf.....	48
Bijlage 5	Ecologisch onderzoek	49
Bijlage 6	Akoestisch onderzoek	50
Bijlage 7	Quick scan luchtkwaliteit	51
Bijlage 8	Beeldkwaliteitsplan	52
Bijlage 9	Externe veiligheid	54
Bijlage 10	Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen	
	Ontwerpbestemmingsplan 'Zuidhoornseweg'	55

1 Inleiding

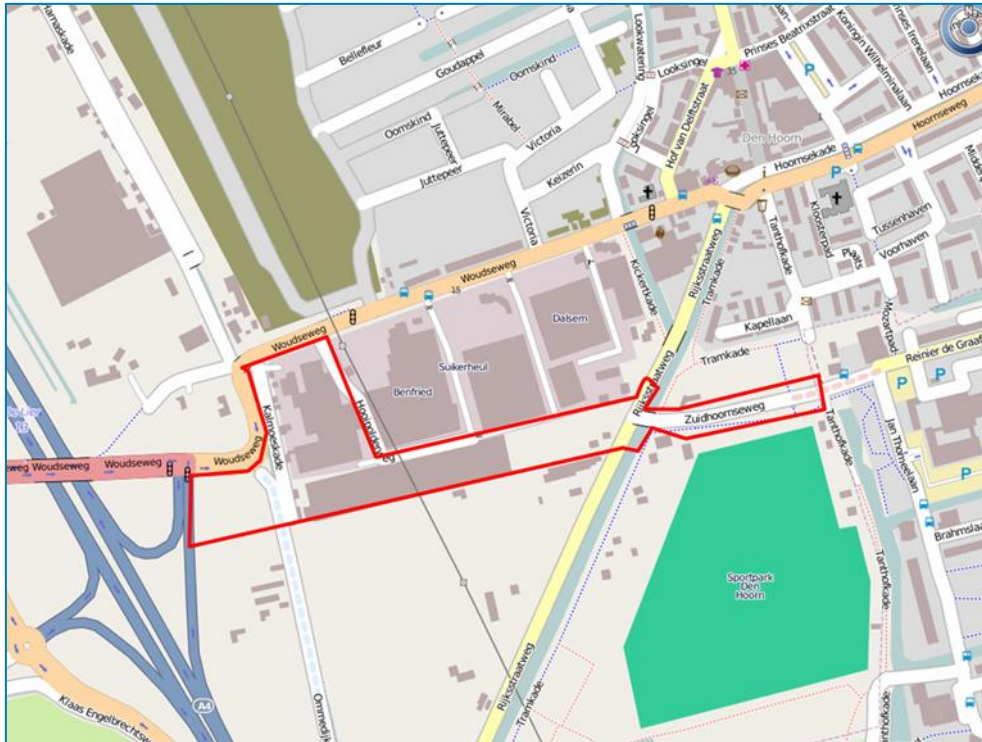
1.1 AANLEIDING

De aanleg van de Zuidhoornseweg is van wezenlijk belang voor de omleiding van het doorgaande verkeer uit het centrum van Den Hoorn, de invulling van de regionale verbinding tussen de A4 en Den Hoorn/Delft en de bevordering van het openbaar vervoer. De aanleg van de weg is opgenomen in het in 2004 vastgestelde bestemmingsplan 'Hooipolder'. Echter na vergelijking van het ontwerp van de nieuwe infrastructuur en het vigerende bestemmingsplan blijkt dat de realisatie van deze infrastructuur niet past binnen de verkeersbestemming. Hiertoe dient het bestemmingsplan aangepast te worden. Dit nieuwe bestemmingsplan regelt de ontwikkeling van het bedrijventerrein van locatie B3 en maakt tevens de ontsluiting hiervan mogelijk. Het doel is om in 2015 te komen tot realisatie van de nieuwe infrastructuur.

Voorliggend bestemmingsplan heeft de naam 'Bestemmingsplan Zuidhoornseweg' gekregen. De onderzoeken, die in een eerder stadium zijn uitgevoerd spreken vaak nog over 'Bestemmingsplan Hooipolder'. Bij het afronden van het bestemmingsplan is ervoor gekozen om regels, verbeelding en toelichting de naam 'Zuidhoornseweg' mee te geven, omdat nu duidelijk is dat dit de naam van de nieuw aan te leggen weg zal zijn.

1.2 LIGGING VAN HET PLANGEBIED

Aan de westzijde van Den Hoorn ligt de Hooipolder. De grenzen van dit bestemmingsplan worden gevormd door de Woudseweg aan de noordzijde, de Tanthofkade aan de oostzijde, de Harnaschwetering aan westzijde. Het gebied is onderdeel van een overgangsgebied naar Midden-Delfland en grenst aan het reconstructiegebied.

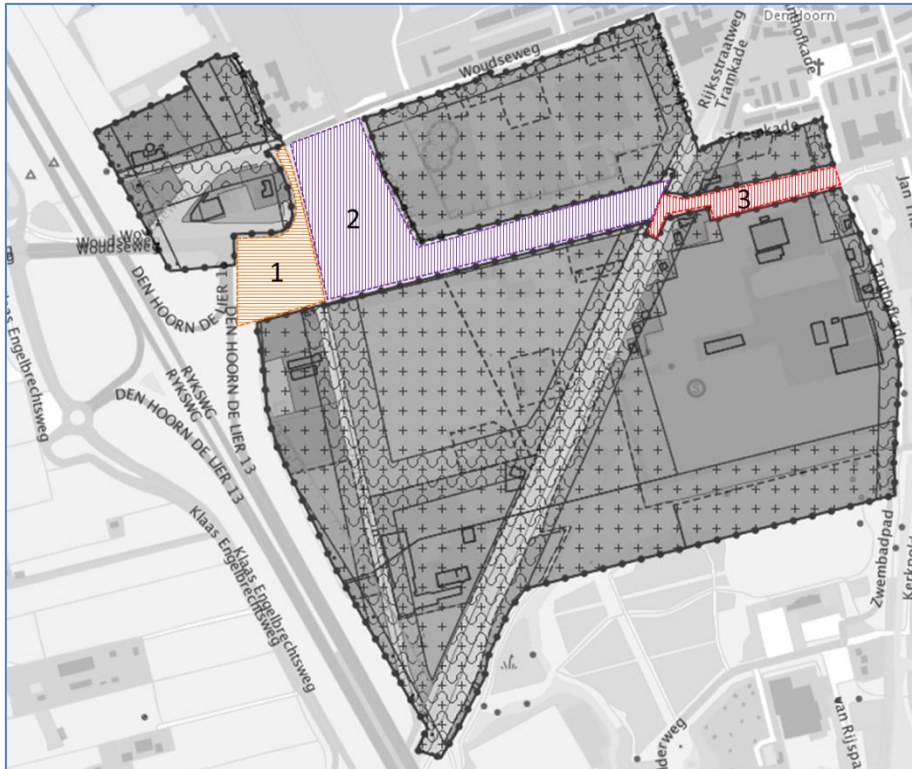


Afbeelding 1 Plangebied en omgeving

1.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Het planologisch regime van het gebied rondom het plangebied is in 2013 vastgesteld in bestemmingsplan 'Hooipolder en Kerpolder-Oost 2013'. Het vigerend planologisch regime voor het plangebied wordt gevormd door drie verschillende bestemmingsplannen. Van west naar oost zijn dit:

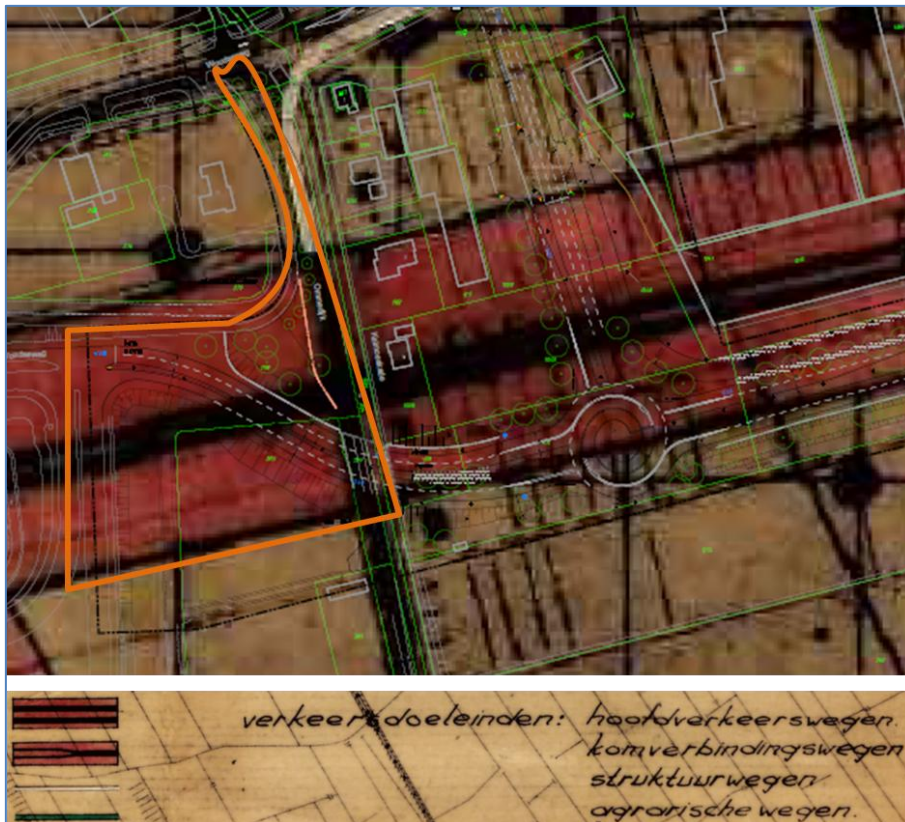
1. het bestemmingsplan 'Buitengebied Schipluiden 1^e herziening' vastgesteld in 1971;
2. het bestemmingsplan 'Hooipolder', vastgesteld door de gemeenteraad op 29 juni 2004;
3. het bestemmingsplan 'Kerpolder oost', vastgesteld door de gemeenteraad op 11 oktober 2002.



Afbeelding 2: weergave drie vigerende bestemmingsplannen binnen het plangebied

Ad 1) Bestemmingsplan 'Buitengebied Schipluiden 1^e herziening'

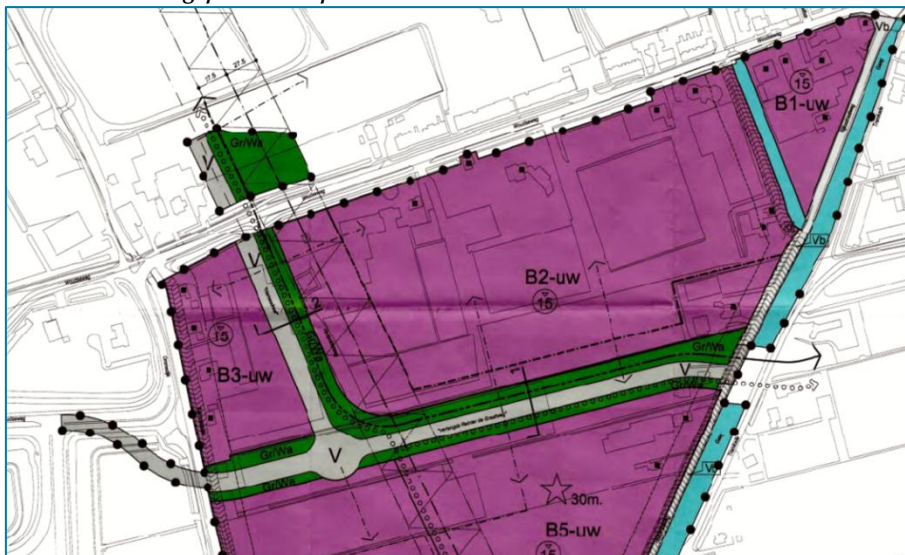
In afbeelding 3 is de verbeelding van bestemmingsplan 'Buitengebied Schipluiden 1^e herziening' opgenomen. Op deze verbeelding is met een oranje kader het gebied weergegeven waarvoor het plan nog als vigerend plan geldt. Daarnaast is een weergave van de nieuwe weg op de verbeelding geprojecteerd.



Abbeelding 3 Uitsnede plankaart vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Schipluiden'

De nieuwe weg valt aan deze westzijde geheel binnen de bestemming verkeersdoeleinden.

Ad 2) Bestemmingsplan 'Hooipolder'



Abbeelding 4 Uitsnede plankaart vigerende bestemmingsplan 'Hooipolder'

Het plangebied ligt binnen de bestemmingen 'Bedrijven 3 – uit te werken', 'Groenvoorzieningen en water' en 'Verkeer'. Verder loopt er een hoogspanningsverbinding over het plangebied en ligt er een beschermingszone van de watergang over een klein deel van de gronden.

Zoals in de aanleiding reeds aangegeven, past het ontwerp van de nieuwe infrastructuur niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Tevens wenst de gemeente een deel van het bedrijventerrein opnieuw uit te geven en daarmee de bestemming uit te werken. Een ander deel van het bedrijventerrein dient conserverend opgenomen te worden in dit bestemmingsplan. Dit betekent dat de huidige situatie wordt vastgelegd.

Infrastructuur

Het ontwerp van de infrastructuur past niet in de vigerende bestemming. In het vigerende bestemmingsplan is in 'Artikel 4.1 –Algemene vrijstellingen, nadere eisen, wijzigingen' onder '2. Wijziging, onder a'. een regeling opgenomen om het bestemmingsplan te wijzigen ten behoeve van een overschrijding van de bestemmings- en bebouwingsgrenzen met niet meer dan 10 meter. Er zou een wijzigingsplan kunnen worden opgesteld om het nieuwe ontwerp van de infrastructuur mogelijk te maken.

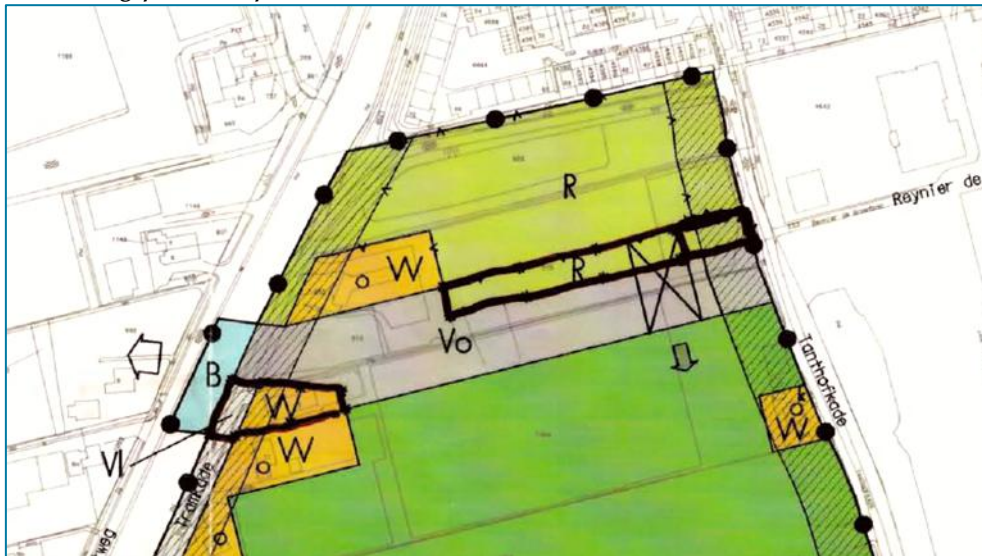
Bedrijventerrein

In de noordwesthoek van het bestemmingsplan is een deel van het plangebied opgenomen met de bestemming 'Bedrijven 3 – uit te werken'. Op basis van deze bestemming zou er een uitwerkingsplan kunnen worden opgesteld om het bedrijventerrein mogelijk te maken.

De volgende voorwaarden dienen hierbij in acht te worden genomen:

- De bebouwing en inrichting zijn van zodanige kwaliteit en vormgeving, dat deze bijdragen aan de ontwikkeling en realisering van hoogwaardige bedrijvigheid met toekomstwaarde. Gestreefd wordt naar een intensief ruimtegebruik en hoogwaardige stedenbouwkundige inrichting. Per bedrijfsperceel mag niet meer dan 70% van de gronden worden bebouwd. De maximale bouwhoogte is 15 meter, met uitzonderingen van 30 meter.
- De te handhaven bestaande bebouwing dient als zodanig te worden bestemd en ingepast.
- De ontsluiting van de bedrijven vindt primair plaats door middel van de indicatief aangegeven interne ontsluiting, waarbij overige ontsluitingen niet zijn uitgesloten.
- Detailhandel, mits voortvloeiend uit de ter plaatse uitgeoefende bedrijfsactiviteiten, is uitsluitend toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit.

Doordat er in dit geval sprake is van een wijzigingsplan en een uitwerkingsplan is ervoor gekozen om één nieuw bestemmingsplan op te stellen.

Bestemmingsplan 'Kerpolder oost'

Afbeelding 5 Uitsnede plankaart vigerende bestemmingsplan 'Kerpolder oost'

De gronden van het plangebied hebben in dit bestemmingsplan de bestemming 'Boezemwater', 'Verkeersdoeleinden (ontsluitingsweg)' en 'Recreatieve doeleinden'. Verder ligt er op bepaalde delen de dubbelbestemming 'Waterkering' en een aanduiding voor de fietstunnel.

De ontwikkeling van de infrastructuur past niet binnen de bestemming Recreatie. Daarnaast is voor de overige gronden specifiek de bestemming 'Verkeersdoeleinden (ontsluitingsweg)' opgenomen. Doordat in dit bestemmingsplan een doorgaande route mogelijk wordt gemaakt wordt de bestemming hierop aangepast.

Enkele percelen waren voorzien van een wijzigingsbevoegdheid zodat een verkeersontsluiting mogelijk zou zijn. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland vonden het prematuur een wijzigingsbevoegdheid op te nemen ten behoeve van de Zuidtangent. Er bestonden bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland sterke twijfels over de uitvoerbaarheid van dit onderdeel binnen de planperiode. Daarom hebben zij goedkeuring onthouden aan deze wijzigingsbevoegdheid in de voorschriften (art. 21 lid 2) en op de plankaart.

De gemeenteraad heeft besloten om tegen de tijd dat de plannen voor de Zuidtangent concreter zouden zijn een nieuw specifiek bestemmingsplan in procedure te brengen. Het plan voor de weg is inmiddels uitgewerkt. Om die reden is voorliggend bestemmingsplan in procedure gebracht.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de invulling van het bedrijventerrein en het feit dat voldaan wordt aan bovenstaande voorwaarden.

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de bestaande situatie in het plangebied. Hierbij wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied.

Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van het relevante beleidskader. Per beleidskader wordt aangegeven wat de relatie is met de voorgenomen ontwikkeling. De beschrijving van de ontwikkeling is opgenomen in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de randvoorwaarden, onderzoeken en verantwoording van de ontwikkeling. De ontwikkeling wordt hierbij getoetst aan de hand van de verschillende milieuthema's.

Hoofdstuk 6 bevat de juridische aspecten behorende bij dit plan. In dit hoofdstuk wordt nadere uitleg gegeven over de wijze van bestemmen. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het project. Als laatste volgt hoofdstuk 8 dat ingaat op overleg in inspraak.

2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 RUIMTELIJKE- EN FUNCTIONELE STRUCTUUR

De Hooipolder ligt ten zuidwesten van de kern van Den Hoorn en vormt een overgangsgebied tussen het stedelijke gebied van Delft en Den Hoorn en het landelijk-agrarische Ommeland van Midden-Delfland. De locatie ligt nabij de afrit van de A4. Dit is ook de reden dat de Hooipolder is aangewezen als strategische ontwikkellocatie.



Afbeelding 6 luchtfoto plangebied

Bebouwing en functies

Het huidige grondgebruik binnen het plangebied wordt gekenmerkt door bedrijvigheid en wonen. De grote bedrijfsgebouwen worden vanaf de Woudseweg ontsloten. Aan de Kalmoeskade ligt een aantal bedrijfswoningen. Aan de zuidzijde ligt een strook agrarisch gebied.

De bestaande bebouwing aan de westzijde van het plangebied is conserverend meegenomen in dit bestemmingsplan. Dit betekent dat de feitelijke situatie is vastgelegd.

Wegenstructuur

De Woudseweg vormt de ontsluiting van de Hooipolder. Aan de Woudseweg liggen tevens de op- en afritten naar de A4 (de "Woudse knoop"). De Kalmoeskade en de Hooipolderweg vormen de erftoegangswegen in het plangebied.

Het bedrijventerrein is op dit moment niet rechtstreeks ontsloten op de Zuidhoornsedijk. De Zuidhoornsedijk vormt op dit moment de ontsluitingsweg van sportpark De Hoorn en wordt gebruikt als busroute.

Groen en water

In de Hooipolder vormen de Harnaschwetering, de Gaag en de Lookwatering van oudsher structuurbepalende elementen in het landschap. Behalve de rol die deze boezemwateren in de waterhuishouding spelen zijn ze tegelijkertijd de dragers van de cultuurhistorie van het gebied.



Afbeelding 7 Foto impressie plangebied

3

Beleidskader

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE

Op 13 maart 2012 is de Rijkstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit.

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals: de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland.

De structuurvisie legt geen beperkingen op aan de ontwikkeling van de Zuidhoornseweg.

3.1.2 BESLUIT ALGEMENE REGELS RUIMTELIJKE ORDENING (BARRO)

De nationale belangen die juridisch moeten doorwerken in ruimtelijke plannen van provincies en gemeenten worden vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro). Het Barro is in 2011 deels inwerking getreden.

In het Barro zijn de onderwerpen mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken reeds opgenomen.

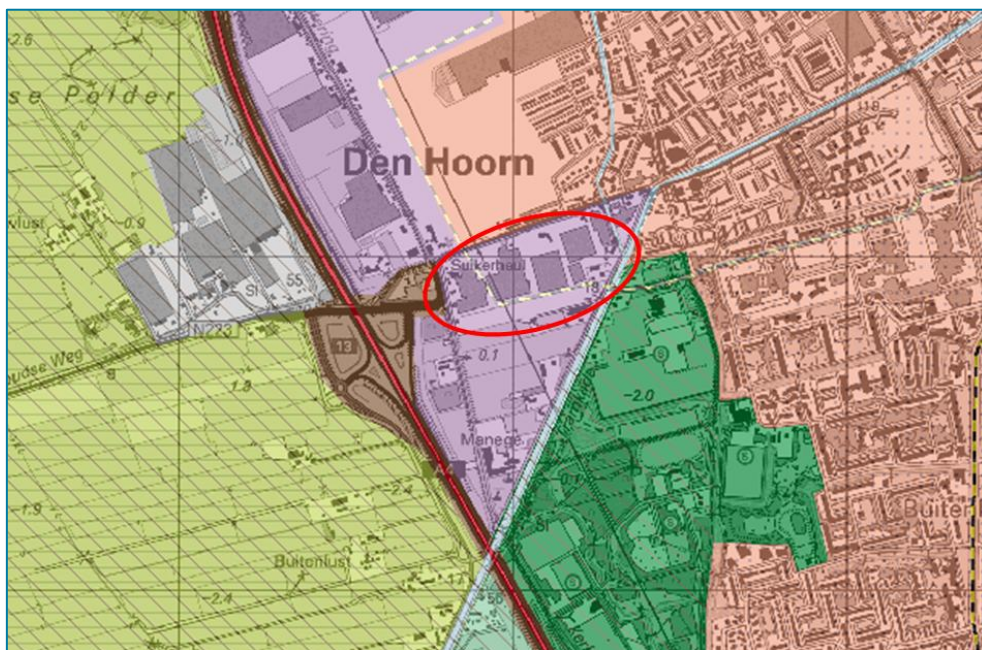
Door een wijziging die op 1 oktober 2012 in werking is getreden, is een aantal onderwerpen toegevoegd. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Het Barro legt geen beperkingen op aan de ontwikkeling van de Zuidhoornseweg.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 PROVINCIALE STRUCTUURVISIE: VISIE OP ZUID-HOLLAND

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening moeten gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. De provincie heeft op 2 juli 2010 voor de gehele provincie Zuid-Holland de structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' vastgesteld. De structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid van de provincie tot 2020, met een doorkijk naar 2040. Het accent ligt op sturing vooraf en sturing in kwaliteit. De structuurvisie vervangt de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020 (2004), de streekplannen Zuid-Holland Zuid (2000), -West (2003), -Oost (2003) en Rijnmond (2005), alle herzieningen en uitwerkingen, evenals de nota Regels voor Ruimte (2006). Daarnaast implementeert de structuurvisie afspraken met de andere Groene Hartprovincies.



Afbeelding 8 Uitsnede functiekaart

Het plangebied is op de functiekaart behorende bij de structuurvisie voor het grootste gedeelte aangeduid als 'bedrijventerrein'. Dit gebied is bedoeld voor het optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters. Voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsmilieu is de beschikbaarheid van een op de vraag afgestemd areaal bedrijventerreinen een belangrijke randvoorwaarde. Behoud van (binnenstedelijke) bedrijvigheid staat voorop. De afstemming tussen vraag en aanbod vindt plaats door intensiveren, innoveren en herstructureren van bestaande en geplande bedrijventerreinen.

De Zuidhoornseweg is gelegen in 'Stedelijk groen buiten de contour' met daarover de aanduiding 'complex provinciale landschappen'. Dit gebied is gericht op het versterken van recreatieve functies en de groenstructuur. De regionale wegverbinding is door middel van een stippellijn aangegeven. De ontwikkeling van de Zuidhoornseweg past hiermee binnen het provinciale beleid.

3.2.2 PROVINCIALE VERORDENING RUIMTE

Samen met de structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' is de provinciale verordening 'Ruimte, ontwikkelen met schaarse ruimte' vastgesteld. In deze verordening vindt een juridische vertaling plaats van het beleid uit de structuurvisie. De verordening stelt daarbij regels, als bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening, met betrekking tot belangrijke ruimtelijke elementen die een doorwerking hebben in het bestemmingsplan. Het betreft onder meer aspecten als: bebouwingscontouren, EHS en waterveiligheid.

Het volgende artikel is relevant voor het bestemmingsplan:

Artikel 8 Bedrijventerreinen

▪ Lid 1 SER ladder

Bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe bedrijven- en zeehaventerreinen, of de uitbreiding van bestaande bedrijven- en zeehaventerreinen met een oppervlakte van ten minste 1 hectare aan aaneengesloten percelen, moeten in de toelichting een verantwoording bevatten waarbij de behoefte aan nieuw bedrijven- en zeehaventerrein als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag wordt onderbouwd. Ook moet worden onderbouwd waarom deze behoefte niet kan worden ondervangen door herstructurering of intensivering van bestaande terreinen, of het benutten van ruimte op bedrijventerreinen elders in de regio.

▪ Lid 2 Uitsluiting bedrijfswoningen

Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen (zoals aangeduid op kaart 6) 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 en die niet binnen de invloedssfeer liggen van (delen van) bedrijventerreinen waar bedrijven in een hogere milieucategorie zijn toegestaan. Het bepaalde in dit lid is niet van toepassing op bestemmingsplannen voor gronden die op kaart 6 van deze verordening zijn aangeduid als transformatiegebied en die een andere bestemming dan bedrijventerrein hebben gekregen.

▪ Lid 3 Hoogst mogelijke milieucategorie

Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen (zoals aangeduid op kaart 6) moeten bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein mogelijk maken, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen die mogelijk zijn op grond van een onherroepelijk bestemmingsplan of de provinciale structuurvisie. De toelichting van het bestemmingsplan moet hierover een verantwoording bevatten.

▪ Lid 4 afwijkingsmogelijkheid na regionale afstemming

Afwijking van het bepaalde in lid 3 is mogelijk indien in regionaal verband afspraken zijn gemaakt over het voorzien in voldoende ruimte voor bedrijven uit de hoogste mogelijke milieucategorie die mogelijk zou zijn op het betreffende bedrijventerrein. De toelichting van het bestemmingsplan moet hierover een verantwoording bevatten.

Het bestemmingsplan voorziet niet in een nieuw bedrijventerrein maar bestaat uit een herstructurering van een bestaand bedrijventerrein en het realiseren van infrastructuur. Nieuwe bedrijfswoningen worden

niet mogelijk gemaakt. De milieucategorie van het uitgeefbare bedrijventerreindeel sluit aan op de mogelijkheden binnen het uit te werken bestemmingsplan Hooipolder.

De ontwikkeling van het uit te geven bedrijventerrein past hiermee binnen het provinciale beleid.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

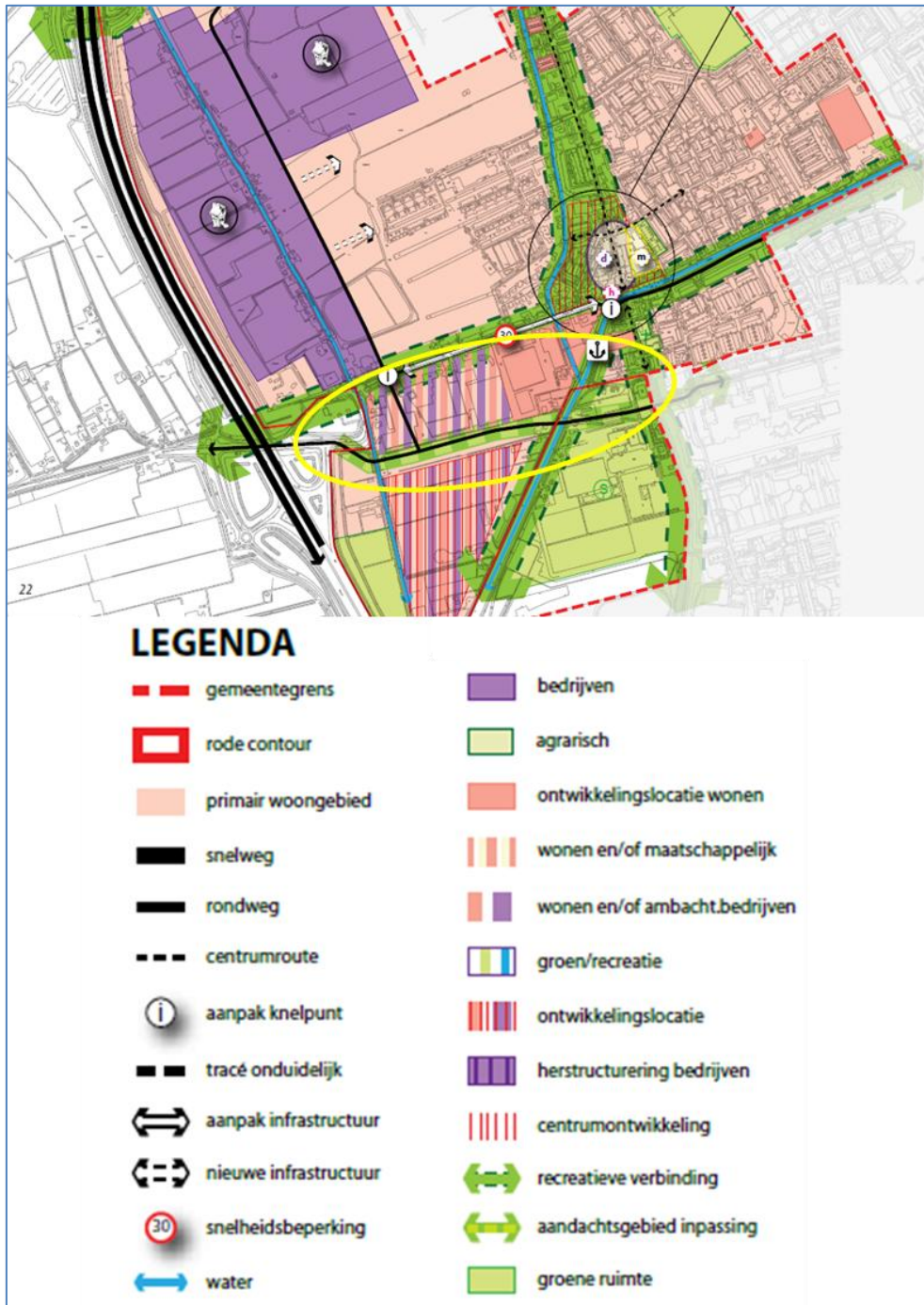
3.3.1 STRUCTUURVISIE MIDDEN-DELFLAND 2025

Voor het gehele grondgebied van Midden-Delfland is een structuurvisie opgesteld. Deze structuurvisie legt de hoofdlijnen van ruimtelijke ontwikkelingen en het te voeren ruimtelijk beleid vast.

Midden-Delfland wil ten volle gebruik maken van de mogelijkheden die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt. De hoofddoelen van de structuurvisie zijn daarom als volgt geformuleerd:

- de structuurvisie vormt de basis en het kader voor een visie op de toekomst en het daaraan gekoppelde (ruimtelijk) beleid;
- de structuurvisie leidt tot een actief vereveningbeleid en een pro-actieve houding ten opzichte van nieuwe ontwikkelingen en dient als onderlegger voor de benutting van de mogelijkheden van de nieuwe Wro (grexwet);
- de structuurvisie vormt een kapstok én toetsingskader voor concrete plannen.

De beleidsdocumenten Gebiedsvisie Midden-Delfland 2025, de visie Vitale Dorpen Midden-Delfland 2025 en het Landschapsontwikkelingsperspectief vormen de belangrijkste bouwstenen van deze structuurvisie.



Abbeelding 9 Kaart Den Hoorn (structuurvisie Midden-Delfland) waarop het plangebied geel is omcirkeld.

Het project Zuidhoornseweg inclusief uitbreiding is opgenomen als project/gebied waar de komende jaren ontwikkelingen plaatsvinden.

3.3.2 VIGERENDE BESTEMMINGSPANNEN

Zoals eerder in paragraaf 1.3 aangehaald geldt rondom het plangebied het in 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Hooipolder en Kerpolder-Oost 2013'. In dit bestemmingsplan, is ten zuiden van het

plangebied, een bestemming opgenomen, die de ontwikkeling van bedrijven op deze locatie mogelijk maakt. Het gaat om een uit te werken bestemming.

Het vigerend planologisch regime voor het plangebied zelf wordt gevormd door drie verschillende bestemmingsplannen. Van west naar oost zijn dit:

1. het bestemmingsplan '*Buitengebied Schipluiden 1^e herziening*' vastgesteld in 1971;
2. het bestemmingsplan '*Hooipolder*', vastgesteld door de gemeenteraad op 29 juni 2004;
3. het bestemmingsplan '*Kerkpolder oost*', vastgesteld door de gemeenteraad op 11 oktober 2002.

In paragraaf 1.3 is nader ingegaan op de geldende bestemmingen.

4 Planbeschrijving

4.1 ACHTERGROND PLANONTWIKKELING

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van infrastructuur en de herontwikkeling van een deel van het bedrijventerrein Hooipolder mogelijk.

Voor de realisatie van de infrastructuur van het project is een forse investering benodigd waarvoor subsidie is verleend door het Stadsgewest Haaglanden. Het Stadsgewest Haaglanden heeft het project Hooipolder opgenomen in het 'investeringsprogramma verkeer en vervoer 2014 en actualisatie 2013'. Het project is opgenomen in de realisatiefase van het mobiliteitsfonds. Op 8 mei 2013 is er een subsidiebeschikking door het Stadsgewest afgegeven. Het doel is om voor 2015 te komen tot realisatie van de nieuwe infrastructuur. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is een ontwerp gemaakt en wordt het bestemmingsplan herzien.

4.2 OMSCHRIJVING PLANONTWIKKELING



Afbeelding 10 Toekomstige ontsluiting

Ontwikkeling infrastructuur

De hoofdwegenstructuur binnen de Hooipolder maakt onderdeel uit van de totale verkeersstructuur van de Harnaschpolder en omgeving, hetgeen is vastgelegd in de “Structuurschets Harnaschpolder e.o. 2002” en de studie van Goudappel Coffeng “Verkeersstructuur omgeving Harnaschpolder d.d. juni 1988”. In het “Beeldkwaliteitplan Hooipolder d.d. mei 2004” en “Beeldkwaliteitplan Bedrijventerrein Harnaschpolder d.d. september 2010” wordt tevens gesproken over de verkeersstructuur binnen de Harnaschpolder.

Er wordt een directe autoverbinding gerealiseerd tussen de Reinier de Graafweg/Zuidhoornseweg in Delft en de Woudseknop (aansluiting van de A223 op de A4). Hiermee ontstaat een nieuwe oost-westroute die beoogt verkeersstromen in betere banen te leiden ten opzichte van bestaande routes en (woon-) omgevingen die niet op dit verkeersaanbod zijn afgestemd. Deze nieuwe verbinding maakt deel uit van een aantal nieuwe verbindingen in en om Den Hoorn. Hiertoe behoort ook de Harnaschdreef. Zowel de Hooipolderweg als de Harnaschdreef worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg voor het plangebied en directe omgeving.

Op grond van het berekende verkeersaanbod wordt ter plaatse van de aansluiting Harnaschdreef-Hooipolderweg een turbotronde geprojecteerd. Gezien de te verwachte verkeersaantallen op het betreffende tracé waarbij zowel de oost-west als noord-zuid verbinding bij elkaar komen worden er op dit kruispunt meer dan 25.000 motorvoertuigen per etmaal verwerkt. Een turbotronde is hiervoor het meest geschikt.

Door de realisatie van de Zuidhoornseweg neemt het verkeersaanbod op de Woudseweg af waardoor herinrichting als 30 km/uur zone mogelijk wordt. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande toeritten tot de bedrijven gelegen aan de Woudseweg voor vrachtverkeer.

Op de (verlengde) Harnaschdreef, de Zuidhoornseweg en de Rijksstraatweg zal binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 50 km/uur gelden.

Geprojecteerde ligging komgrenzen:

- aan de Zuidhoornseweg: direct ten westen van de rotonde¹;
- aan de Rijksstraatweg: direct ten zuiden van de Overgaagbrug.

Zowel voor fietsers als voor autoverkeer zullen verkeersregelinstanties (VRI's) geplaatst moeten worden om het verkeer op de kruising Zuidhoornseweg - Rijksstraatweg te regelen. Ook de kruising Woudseweg – (Verlengde) Harnaschdreef wordt mogelijk met VRI geregeld. Voor de Zuidhoornseweg en de (verlengde) Harnaschdreef wordt uitgegaan van een fysieke scheiding tussen de rijbanen.

Openbaar vervoer

De vrijliggende busbaan in de Harnaschpolder, ten noorden van de Woudseweg, wordt ten zuiden van de Woudseweg voortgezet. Tussen de (verlengde) Harnaschdreef en de Rijksstraatweg wordt het busverkeer in het tracédeel Zuidhoornseweg samengevoegd met het overig verkeer. Door middel van een VRI wordt de doorstroming van het busverkeer gewaarborgd. In het kader van deze nieuwe oost-westverbinding (Hooipolderweg-Zuidhoornseweg) komt de huidige bussluis ter hoogte van de Tanthofkade te vervallen. Ten oosten van het punt waarop de busbaan invoegt op de Zuidhoornseweg rijdt de bus over hetzelfde tracé als het overige verkeer. Ter plaatse van de invoeging van de busbaan op de Zuidhoornseweg wordt de voorrang voor de bus met VRI's geregeld, gericht op zoveel mogelijk dóór kunnen rijden van de bus.

¹ Ook tussen de Aansluiting op de A4 en de komgrens aan de Hooipolderweg zal een snelheidsregime van 50 km/uur gelden.

Langzaam verkeer

De Zuidhoornseweg maakt geen deel uit van het fietsroutenetwerk. De wegen in het plangebied worden (grotendeels) voorzien van vrijliggende fietspaden.

De bestaande verkeersverbinding tussen Woudseweg en Woudseknoop komt te vervallen. Dit biedt de mogelijkheid om de Ommedijk vanaf de Woudseweg in te richten als (recreatieve) fietsroute. Een zo min mogelijk verdiepte fietstunnel leidt onder de Zuidhoornseweg door en biedt mogelijkheid de Ommedijk onderdeel te laten worden van de nieuwe hoofd fietsroute tussen Den Hoorn en Schipluiden / recreatiegebied Kerkpolder.



Afbeelding 11 Overzicht verkeerssoorten

Bestaande brug

De bestaande Overgaagbrug is oorspronkelijk ontworpen voor twee rijstroken met aan weerszijden een fietsindicatiestrook. Er is destijds rekening gehouden met de volgende opties voor de toekomst:

- de brug wordt opgenomen in het tracé van een sneltram
 - Voor het gemotoriseerde en/of fietsverkeer is dan een tweelingbrug nodig, die aan de zuidzijde van de bestaande brug gebouwd wordt;
- verbreding van de brug tot drie rijstroken.
 - Voor het fietsverkeer is dan een extra fietsbrug nodig of het fietsverkeer dient om te rijden via de Bolle Kickert.

Aan de hand van de raadsbehandeling in oktober 2013 is ervoor gekozen om een knip aan te brengen tussen de Ommedijk en het manegebedrijf Chardon. De bedrijven aan de Rijksstraatweg zijn dan nog wel toegankelijk voor bestemmingsverkeer uit Den Hoorn en Delft en de inritten van die bedrijven hoeven niet aangepast te worden. Inspraakreacties van ondernemers vormen de aanleiding voor deze keuze. Verkeerstechisch blijkt dit een goede oplossing en dus is na afstemming met insprekers besloten de knip aan te brengen tussen de Ommedijk en het genoemde manegebedrijf.

De brug Overgaag wordt aangepast voor twee rijstroken voor gemotoriseerd verkeer en een tweerichtingenfietspad. De verkeersafwikkeling wordt door middel van een VRI geregeld.

Water

Langs de Zuidhoornseweg kan een aanzienlijk oppervlak nieuw water gerealiseerd worden.

Groen*(verlengde) Harnaschdreef*

Voor de (verlengde) Harnaschdreef wordt uitgegaan van voortzetting van de boomsoort die ten noorden van de Woudseweg reeds is aangeplant. Uitgangspunt hierbij is dat het visuele beeld de functionele samenhang ondersteunt.

Zuidhoornseweg

De Zuidhoornseweg vormt voor de overzienbare toekomst de zuidelijke rand van de kern Den Hoorn, de overgang van de bebouwing naar het open landschap (er ligt wel een bestemmingsplan met bedrijven ten zuiden van de Hooipolder.) Tegelijkertijd ligt deze weg binnen de bebouwde kom. Bij de groene inrichting is met beide aspecten rekening gehouden. Een robuuste boombeplanting (met o.a. grauwe abeel (*Populus canescens* sp.)) vormt de schakel tussen dorp en open landschap. Hagen (ca. 0,75 m hoog) en vakken lage beplanting dragen er aan bij, dat de weg beleefd wordt als een 50 km/uur weg binnen de bebouwde kom. De toevoeging van een aantal bijzondere bomen op kenmerkende punten draagt hier ook aan bij. Tussen de busbaan en de rotonde is een hogere haag geprojecteerd (hoogte ca. 1,20 m). Deze voorkomt dat autoverkeer op de rotonde wordt verblind door de koplampen van bussen op de busbaan. Voor deze haag moeten groenblijvende heesters gekozen worden.

Zuidhoornseweg

De bestaande inrichting wordt enigszins aangepast, in aansluiting op de aanpassing van het wegbeloop. De groene inrichting sluit aan op het verlengde van deze weg, nieuwe Zuidhoornseweg.

Ommedijk tussen Woudseweg en Hooipolderweg

Met het vervallen van de bestaande aansluiting op de A4 kan dit gebied een kleinschalige groene inrichting krijgen.

Uitgeefbaar bedrijventerrein Zuidhoornseweg

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven zullen een klein deel uitgeefbaar bedrijventerrein en bestaand bedrijventerrein worden opgenomen in dit bestemmingsplan. Het uitgeefbaar bedrijventerrein wordt opgenomen op basis van de uit te werken bestemming in het vigerend plan (locatie B3, zie afbeelding 2). De voorwaarden uit het vigerend bestemmingsplan zijn hierbij in acht genomen.

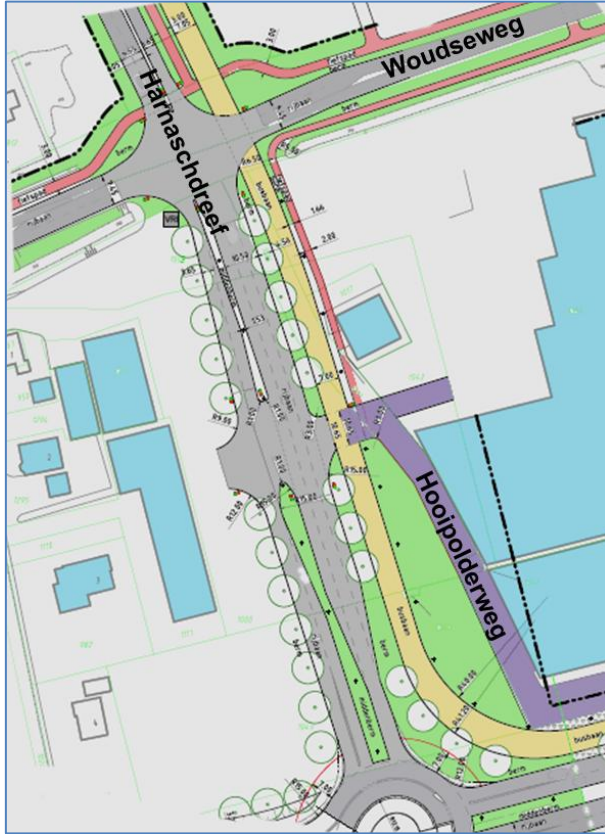
Ten behoeve van het vigerend bestemmingsplan is een beeldkwaliteitplan opgesteld voor de Hooipolder (Beeldkwaliteitsplan Hooipolder Midden-Delfland, 2004). Het beeldkwaliteitsplan beschrijft in essentie de kwaliteitseisen en randvoorwaarden die aan het beeld van zowel het openbaar domein als de uit te geven bedrijfskavels gesteld worden. In bijlage 8 is een samenvatting opgenomen van de elementen uit het beeldkwaliteitplan uit 2004 die van toepassing zijn op dit bestemmingsplan.

Conform de uitwerking van het vigerende bestemmingsplan betreft de maximale milieucategorie categorie 3.2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage bij de regels). Dit sluit aan bij de bedrijven in de omgeving. Het terrein mag voor niet meer dan 70% worden bebouwd en de maximale bouwhoogte betreft 15 meter.

Deze en de overige voorwaarden zijn verwerkt in de regels behorende bij dit bestemmingsplan.

Ontsluiting

Binnen het gebied worden ontsluitingswegen gerealiseerd. Ook voor de locatie B3 van het vigerend bestemmingsplan dient een dergelijke interne ontsluitingsweg gerealiseerd te worden. Tussen de rotonde en de kruising van de Harnaschdreef met de Woudseweg komt een tussenliggende aansluiting voor het nieuwe uitgeefbare bedrijventerrein.



Afbeelding 12 Ontsluiting nieuw uitgeefbaar bedrijventerrein

Parkeren

Parkeren dient plaats te vinden op eigen terrein, conform de normen krachtens de gemeentelijke bouwverordening. In de bouwverordening Midden-Delfland 2007 is gesteld dat de parkeerkencijfers van CROW (ASVV, 2004) gebruikt dienen te worden om een verantwoorde parkeernorm te bepalen. Wanneer de invulling van het bedrijventerrein bekend is kunnen deze parkeernormen bepaald worden.

4.3 VERKEERSTOETS

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Ten behoeve van de ontwikkeling van de nieuwe Zuidhoornseweg is hiertoe een verkeerstoets opgesteld. In deze onderbouwing wordt ingegaan op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid). De verkeerstoets is toegevoegd als bijlage 1 van de toelichting. Een groot deel van de verkeerstoets is uitgebreid behandeld in paragraaf 4.2. Hierna volgt de nadere onderbouwing van de verkeersintensiteiten en de conclusie van de verkeerstoets.

Gemotoriseerd verkeer

In de huidige situatie wordt de Woudseweg gebruikt als doorgaande route tussen A4 afrit 13 en het centrum van Delft. De Woudseweg loopt dwars door de kern van Den Hoorn. Door de aanleg van de Zuidhoornseweg ontstaat een directe route voor gemotoriseerd verkeer richting het centrum van Delft waarbij men niet door de kern van Den Hoorn hoeft te rijden. Zoals in onderstaande afbeelding te zien is, rijden er in de toekomstige situatie nog slechts ca. 2.000 mvt/etmaal over de Woudseweg. Over de nieuwe Zuidhoornseweg gaan zo'n 20.000 mvt/etmaal rijden en over de Reinier de Graafweg zo'n 18.000 mvt/etmaal.

Kijkend naar de verkeersintensiteiten in onderstaande afbeelding en de inrichting van de wegen en kruispunten zoals in het ontwerp aangegeven, lijken vormgeving en het verwachte gebruik goed op elkaar afgestemd. Zowel de wegvakken als kruispunten zullen goed worden benut, maar er is nog ruimte voor groei in de toekomst.

Positief effect is de afname van verkeer op de Woudseweg. Negatief effect is de toename van verkeer op de Zuidhoornseweg en de Reinier de Graafweg. Echter, de Zuidhoornseweg en de Reinier de Graafweg kunnen en worden op een verkeersveilige manier ingericht voor de afwikkeling van het verkeer en zijn daarvoor beter geschikt dan de Woudseweg.



Afbeelding 13 Verkeersintensiteiten huidige en toekomstige situatie (bron: Resultaten Actualisatie verkeersmodel 2022, Goudappel Coffeng, 2013).

Conclusie verkeerstoets

In de verkeerstoets zijn de effecten van de aanleg van de Zuidhoornseweg en de verlengde Harnaschdreef in de Hooipolder onderzocht. Daarbij is gekeken naar de aspecten wegenstructuur en de relatie tussen vorm, functie en gebruik, openbaar vervoer, langzaam verkeer, toegankelijkheid voor hulpdiensten en verkeersveiligheid.

De conclusie is dat de inrichting leidt tot een soepele en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer in het plangebied. Daarbij gelden de volgende aanbevelingen:

- Om het gebruik van de nieuwe route tussen Delft en de A4 via de Zuidhoornseweg aan te moedigen en om de leefbaarheid in de kern Den Hoorn te vergroten dient de Woudseweg afgeschaald te worden tot erftoegangsweg.
- De rotonde op de Klaas Engelbrechtweg bij de toe- en afrit naar de A4 zal in de autonome situatie het verkeer naar verwachting minder goed kunnen verwerken. De toename van verkeer door verkeer dat omrijdt vanwege de knip in de Rijksstraatweg draagt daar naar verwachting aan bij. Aanbevolen wordt hier t.z.t. nader onderzoek naar te doen.

5

Randvoorwaarden, onderzoek en verantwoording

5.1 ARCHEOLOGIE

Bij de realisatie van de nieuwe infrastructuur en het bedrijventerrein kunnen mogelijk archeologische waarden verstoord worden. Voordat met de realisatie begonnen kan worden, dienen de potentiële archeologische waarden in het plangebied in voldoende mate te zijn vastgesteld. Het wettelijke kader dat van toepassing is, is hierna eerst opgenomen. Daarna wordt ingegaan op het onderzoek zelf.

Het wettelijk kader

In 1992 ondertekende Nederland mede het zogenaamde Verdrag van Valetta (Malta). Dit verdrag heeft als doel de bescherming van het archeologisch erfgoed van Europa te bevorderen. In Nederland heeft dit geleid tot een herziening van de Monumentenwet 1988 alsmede een aanvulling op of wijziging van bepaalde artikelen in enkele andere wetten. Deze wijzigingswet is beter bekend als de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ), die op 1 september 2007 van kracht werd.

De belangrijkste artikelen uit het Verdrag van Malta die in de Nederlandse wetgeving zijn overgenomen zijn dat het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke (in situ) dient te worden behouden (artikel 4), dat het archeologisch erfgoed deel uitmaakt van de belangenafweging in het kader van ruimtelijke ordening (artikel 5) en het 'veroorzakersprincipe' (artikel 6). Het veroorzakersprincipe betekent dat de verstoorder verantwoordelijk is voor het vroegtijdig (laten) uitvoeren van noodzakelijk archeologisch (voor)onderzoek en de financiering daarvan.

Het bestemmingsplan

In de Nederlandse wetgeving wordt aan artikel 5 uit het Verdrag van Malta invulling gegeven door middel van artikelen 38, 39 en 40 uit de Monumentenwet. In deze artikelen is bepaald dat het archeologisch erfgoed beschermd dient te worden middels het bestemmingsplan. Gemeentes moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening houden met de eventuele aanwezigheid van archeologische waarden. Hieronder vallen zowel reeds bekende archeologisch waardevolle gebieden als gebieden waarvoor een (verhoogde) archeologische verwachting geldt. Deze waarden krijgen een archeologische (mede)bestemming, die wordt vermeld in de toelichting van het bestemmingsplan, wordt begrensd in de verbeelding en wordt voorzien van regels die gekoppeld zijn aan een vergunningstelsel. In artikel 41a van de Monumentwet is bepaald dat artikelen 39, 40 en 41, 1e lid, niet van toepassing zijn op plangebieden met een oppervlakte kleiner dan 100 m². Bij projecten die deze oppervlakte overschrijden dient het archeologisch belang altijd te worden meegewogen in de belangenafweging. Gemeenten kunnen van deze grens afwijken, mits de redenen hiervoor goed onderbouwd kunnen worden. De gemeente Midden-Delfland maakt van deze mogelijkheid gebruik door op de gemeentelijk archeologische beleidskaart (2010) zowel naar boven als beneden af te wijken van de gestelde 100 m².

Archeologiebeleid Midden-Delfland

Op basis van de huidige wetgeving zijn de gemeentes in Nederland verantwoordelijk voor het behoud van het archeologisch bodemarchief. Omdat ruimtelijke ingrepen gevolgen kunnen hebben voor dit bodemarchief, moeten gemeenten bij de besluitvorming archeologie als volwaardige factor meenemen in de belangenafweging. Om dit op een verantwoorde en transparante wijze te kunnen doen is gemeentelijk archeologiebeleid wenselijk.

De gemeente Midden-Delfland beschikt sinds 2010 over een vastgestelde archeologische beleidsnota. Een belangrijk onderdeel hiervan vormt de gemeentelijk archeologische beleidskaart, die wordt gebruikt als basis voor het bestemmingsplan. De gemeentelijke beleidskaart is gebaseerd op gedetailleerde kennis van de lokale landschapontwikkeling, cultuurhistorie en het bodemarchief. Deze kennis komt tot uiting in vijf periode-specifieke archeologische verwachtingskaarten die tonen op welke locaties archeologische resten uit bepaalde perioden kunnen worden verwacht. Op de beleidskaart worden de verschillende verwachtingen vertaald naar verwachtingszones en gekoppeld aan concrete vrijstellingsgrenzen.

Bodemversturende werkzaamheden die deze grenzen niet overschrijden worden op voorhand vrijgesteld van de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek.

Door middel van het hanteren van verschillende vrijstellingsgrenzen wordt binnen de gehele gemeente gezocht naar een goede balans tussen de verwachte aanwezigheid van archeologische resten en de voorwaarden die worden verbonden aan bodemversturende activiteiten. Het archeologisch kaartbeeld is echter niet statisch. In de loop der tijd zal de kennis over het bodemarchief toenemen. De vrijstellingszones in het onderhavige bestemmingsplan zijn dan ook geen exacte weergave van de vastgestelde beleidskaart.

Bureauonderzoek

Ten behoeve van de ontwikkeling van de Zuidhoornseweg heeft ARCADIS Nederland BV in oktober 2012 in opdracht van de gemeente Midden-Delfland een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Dit bureauonderzoek is toegevoegd als bijlage 2 van dit bestemmingsplan. Hierna volgt een samenvatting van het bureauonderzoek.

Verwachting

Binnen het plangebied geldt een hoge verwachting op het aantreffen van archeologische resten uit de Romeinse Tijd. Deze resten kunnen bestaan uit o.a. nederzettingen, off-site verschijnselen zoals verkavelingssystemen en grafvelden.

Voor de vroege prehistorie en IJzertijd geldt in dit gebied geen verwachting, omdat de Gantel een erosieve invloed heeft gehad op eventuele vindplaatsen die ooit aanwezig geweest kunnen zijn in het Hollandveengebied.

Voor de vroege Middeleeuwen geldt een lage archeologische verwachting. Het gebied was in deze periode grotendeels ontvolkt.

Voor de late Middeleeuwen – Nieuwe Tijd geldt eveneens een hoge verwachting. Resten uit deze periode kunnen bestaan uit o.a. nederzettingen en resten van verkavelingssysteem.

Mogelijk is een en ander aan archeologische resten verstoord geraakt door recente activiteiten die binnen het plangebied hebben plaatsgevonden, zoals de aangelegde infrastructuur, bedrijventerreinen en kassencomplexen. Om bodemverstoring vast te kunnen stellen en te bepalen in welke mate de bodem verstoord is zal eerst veldonderzoek moeten plaatsvinden.

Advies

Aanbevolen wordt om de eventueel aanwezige archeologische resten zoveel mogelijk in situ (= in de grond) te behouden. Hierdoor wordt het archeologisch erfgoed voor toekomstige generaties behouden. Door archeologische resten zoveel mogelijk te ontzien bij de graafwerkzaamheden, kunnen bovendien hoge opgravingskosten worden vermeden.

Indien het niet mogelijk is de eventueel aanwezige archeologische resten te ontzien, dan dient een inventariserend veldonderzoek door middel van verkennend booronderzoek plaats te vinden. Het inventariserend veldonderzoek heeft tot doel om bovenstaand verwachtingsmodel te toetsen.

Doordat niet mogelijk is om eventueel aanwezige archeologische resten te ontzien, is nader verkennend onderzoek uitgevoerd.

Verkennend booronderzoek

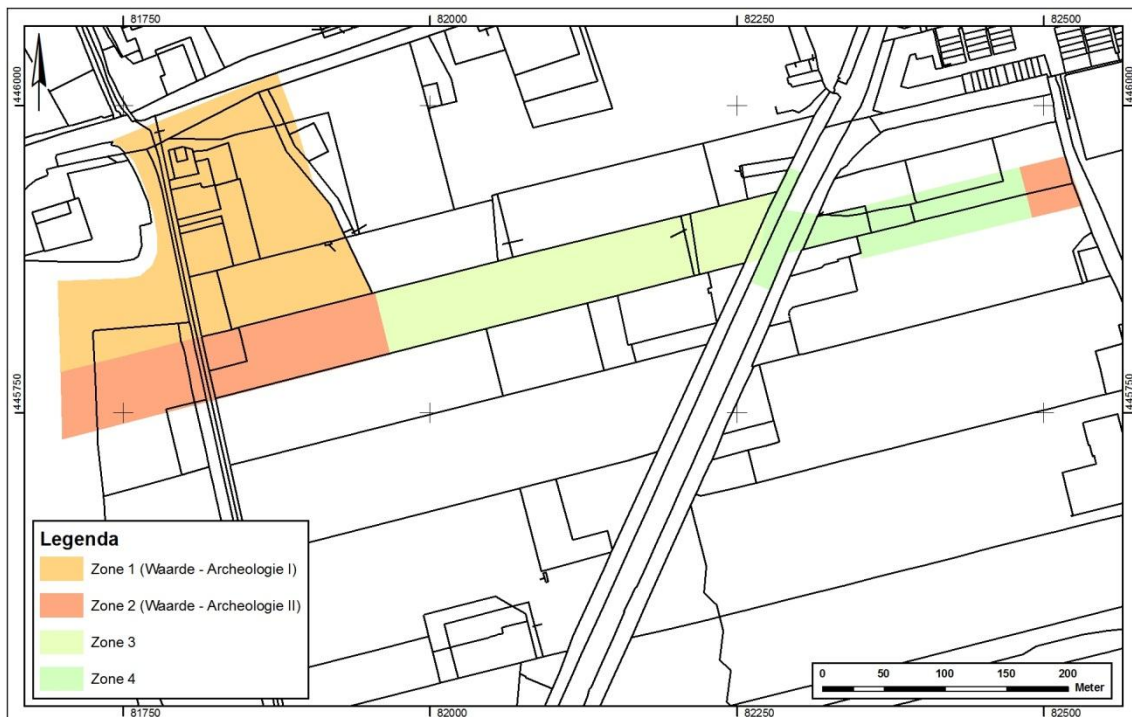
In opdracht van gemeente Midden-Delfland heeft ARCADIS Nederland BV in februari 2013 een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd in een plangebied in de Hooipolder in Den Hoorn (gemeente Midden-Delfland).

Het is de verwachting dat bij het voorgenomen plan grondverzet zal plaatsvinden, waardoor de bodem en daarmee eventueel aanwezige archeologische resten in het gebied kunnen worden verstoord.

Op basis van het vooronderzoek zijn de volgende conclusies te trekken:

1. Het plangebied ligt van oorsprong op de Gantel, een voormalige kreek-getijdegeul, waarvan zich geulen beddingafzettingen in de ondergrond bevinden. Deze afzettingen worden vanaf 1,0 m –Mv aangetroffen. Alleen in het uiterste westen ontbreken beddingafzettingen en is sprake van veen en oudere getijdeafzettingen.
2. In de Late Middeleeuwen is tijdens de Duinkerke-III transgressie het hele plangebied afgedekt met dekafzettingen. Deze worden aangetroffen vanaf een diepte van 50 cm –Mv.
3. In de onbebouwde gebiedsdelen is sprake van een hoge mate van intactheid van de oorspronkelijke bodem. In de top van de geulafzettingen van de Gantel is op enkele plekken zelfs sprake van een woudlaag (een oud bodemniveau).
4. In de bebouwde gebiedsdelen is sprake van diepe bodemverstoring. Ter plaatse van het industrieterrein is de bodem tot 150 cm –Mv verstoord. Langs de Zuidhoornseweg zijn alle oorspronkelijke kleilagen verdwenen.
5. In de woudlaag in boring 4, 5, 6 en 7 zijn fragmenten houtskool aangetroffen. In boring 16, in het uiterste oosten van het plangebied is tussen 70 en 120 cm –Mv een cultuurlaag aanwezig met daarin baksteen en bot. De exacte herkomst van het aangetroffene is onzeker.

Concluderend hebben de onbebouwde gebiedsdelen van het plangebied een hoge verwachting op het aantreffen van archeologische vindplaatsen uit de Romeinse tijd en een middelhoge voor vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. In het uiterste oosten van het plangebied – langs de Tanthofskade - geldt een hoge verwachting op vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. Dit is het gevolg van het aantreffen van een cultuurlaag daar. Voor de overige, bebouwde delen van het plangebied geldt een lage archeologische verwachting. Dit is gebaseerd op de hoge mate van verstoring van de bodem op die plekken. Een kaartbeeld van het hierboven beschreven verwachtingspatroon is opgenomen in de onderstaande afbeelding.



Afbeelding 14: Archeologische verwachting Hooipolder

Advies

Voor de intact gebleven delen van het plangebied geldt een middelhoge tot hoge archeologische verwachting. Graafwerkzaamheden, die ter plaatse van het grasveld dieper dan 40 cm –Mv reiken, kunnen eventueel aanwezige archeologische resten verstoren. Het is de verwachting dat in het kader van de aanleg van een nieuwe weg beneden deze diepte gegraven zal worden, waardoor het de aanbeveling verdient een karterend en waarderend onderzoek uit te voeren. Een dergelijk onderzoek zou kunnen plaatsvinden met behulp van proefsleuven. De omvang van dit onderzoek is daarbij afhankelijk van het daadwerkelijk te ontgraven gebied.

Door dergelijk onderzoek kunnen uitspraken worden gedaan met betrekking tot de kwaliteit, aard, datering en conservering van een (of meerdere) vindplaats(en) en kan bepaald worden in hoeverre deze behoudenswaardig is (zijn). Voor dergelijk onderzoek dient de werkwijze te worden vastgelegd in een Programma van Eisen (PvE), dat door de gemeente Midden-Delfland wordt beoordeeld en goedgekeurd. Voor de gebieden met een lage archeologische verwachting bestaat in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkelingen. Er hoeven daarmee ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (AMZ) geen aanvullende maatregelen te worden genomen.

Het voorgaande sluit niet uit dat er bij graafwerkzaamheden (niet voorspelbare) toevalsvondsten kunnen worden aangetroffen, zoals bedoeld in artikel 53 van de Monumentenwet. In dat geval moet hiervan melding worden gedaan bij het bevoegd gezag (gemeente Midden-Delfland).

PvE proefsleuvenonderzoek

Archeologie Delft heeft vanwege de grote kans dat na een karterend onderzoek een proefsleuvenonderzoek volgt, direct een PvE opgesteld voor een nader proefsleuvenonderzoek. Ten tijde van de ter inzage legging van dit bestemmingsplan is dit nadere onderzoek nog niet gereed. Het onderzoek

is wel reeds in gang gezet. Bij vaststelling van het plan zullen de resultaten van dit onderzoek worden toegevoegd.

Door middel van de dubbelbestemming die is opgenomen op de verbeelding, zijn de archeologische waarden beschermd. Voor deze dubbelbestemming is aangesloten bij het archeologisch beleid van de gemeente. Binnen het gebied zijn bodemingrepen tot 50 m² en 40 cm –maaiveld vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

5.2 BODEM

In opdracht van de gemeente Midden-Delfland heeft ARCADIS Nederland BV een historisch bodemonderzoek verricht ter plaatse van de Hooipolder te Den Hoorn. Het onderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5725, Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek, Nederlands Normalisatie-instituut, 2009.

De resultaten van dit historisch bodemonderzoek zijn toegevoegd in bijlage 3 van dit bestemmingsplan. De conclusie van het historisch bodemonderzoek is dat nader verkennend onderzoek nodig is voor bepaalde locaties.

In opdracht van de gemeente Midden-Delfland heeft ARCADIS Nederland BV in de periode van maart tot juni 2013 een verkennend bodem- en asbestonderzoek verricht op een aantal percelen gelegen aan de Kalmoeskade, Rijksstraatweg en Ommedijk te Den Hoorn.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740 en NEN 5707. De asfaltverharde paden zijn op asbest onderzocht conform NEN 5897. Het asfalt is onderzocht conform de richtlijnen uit de CROW, publicatie 210. Ter plaatse van de in het gebied liggende watergang is een waterbodemonderzoek uitgevoerd conform de NEN 5720.

De resultaten van dit verkennend bodemonderzoek zijn toegevoegd als separate bijlage bij dit bestemmingsplan. Hierna volgt een korte samenvatting van de onderzoeksresultaten.

Het deelgebied is opgedeeld in een aantal deellocaties:

- Deellocatie A, voormalig kassencomplex Kalmoeskade 5
- Deellocatie B, perceel Staatsbosbeheer
- Deellocatie C, Kalmoeskade (asfaltweg)
- Deellocatie D, Ommedijk (asfaltweg)
- Deellocatie E, perceel Rijksstraatweg 9
- Deellocatie F, afval op maaiveld langs sloot
- Deellocatie E, in 2004 aangetroffen asbestverontreiniging
- Waterbodemonderzoek, Watergang t.p.v. deellocatie B

Conclusies

Uit het uitgevoerde bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De boven- en ondergrond van deellocatie B (perceel Staatsbosbeheer) zijn niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters;
- De bovengrond van deellocatie A (voormalig kassencomplex Kalmoeskade 5) is licht verontreinigd met zware metalen, PAK en/of enkele afzonderlijke OCB's. De som van OCB's wordt niet overschreden;
- De (puinhoudende) bovengrond direct langs de asfaltverharde Kalmoeskade (deellocatie C) is licht verontreinigd met zware metalen, PCB's (som) en/of PAK en tevens matig tot sterk verontreinigd met barium, lood, koper en zink;

- De (puinhoudende) bovengrond direct langs de asfaltverharde Ommedijk (deellocatie D) is licht verontreinigd met zware metalen, PCB's (som) en/of PAK en tevens matig verontreinigd met koper, lood en PAK en sterk verontreinigd met barium en nikkel;
- De boven- en ondergrond van deellocatie E (perceel Rijksstraatweg 9) is licht verontreinigd met zware metalen en PAK en tevens plaatselijk matig tot sterk verontreinigd met zink en matig verontreinigd met koper en nikkel.
- Verder is er ter plaatse van deellocatie E een kolenaslaag waargenomen, waarvan uit aanvullende informatie van de gemeente Midden-Delfland is gebleken dat deze tijdens de sloop van het woonhuis (uitgevoerd na afronding van de veldwerkzaamheden) ook onder de woning en fundering is waargenomen. Er is geen onderzoek gedaan naar de samenstelling en/of uitloging van het materiaal.
- De bovengrond ter plaatse van deellocatie F (aangetroffen afval op maaiveld) is licht verontreinigd met kwik, zink, PAK en OCB's (som).
- De ondergrond ter plaatse van deellocaties A, C, D en E is plaatselijk licht verontreinigd met zware metalen, PCB's (som) en/of PAK.
- Ter plaatse van deellocaties A, C en D is geen asbest in de fijne fractie van de bodem aangetoond, wel zijn er asbesthoudende materialen aangetroffen in de onderzochte grond met bijmengingen ter plaatse van de proefgaten (PG C-02 en PG C-04) langs deellocatie C.
- Daarnaast is er asbesthoudend materiaal waargenomen op het maaiveld van deellocaties A, B en E;
- Ter plaatse van deellocatie G zijn geen asbestverdachte materialen in de onderzochte grond waargenomen en is geen asbest in de fijne fractie van de bodem aangetoond;
- Met uitzondering van de grond ter plaatse van de 5 locaties waar asbest op maaiveld is waargenomen (AVM01 t/m AVM05) én de puinlaag en puinhoudende grond ter plaatse van deellocatie C is de grond van het overige deel van het onderzochte gebied niet verdacht (meer) op asbest;
- Het asfalt ter plaatse van de onderzochte delen van deellocaties C (Kalmoeskade) en D (Ommedijk) kan op basis van het uitgevoerde asfaltonderzoek als teervrij worden aangemerkt;
- De waterbodem ter plaatse van de in deellocatie B vallende watergang is aan te merken als klasse A waterbodem (sliblaag) en vrij toepasbare waterbodem (onderliggende kleilaag). Zowel de sliblaag als de onderliggende kleilaag zijn verspreidbaar op het aangrenzend perceel;
- Het grondwater is licht verontreinigd met xylenen en licht tot matig verontreinigd met barium. Daarnaast is het grondwater ter plaatse van deellocatie A (peilbuizen 102, 103 en 105) sterk verontreinigd met nikkel.

Indien er grond van de locatie vrijkomt, moet er op grond van de indicatieve toetsing rekening mee worden gehouden dat deze elders niet zonder meer vrij toepasbaar is. Op hergebruik van grond en baggerspecie is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing.

Nader onderzoek wordt aanbevolen om de (mate en) omvang van de verontreinigingen te bepalen. Wanneer grond wordt ontgraven en afgevoerd zal nader onderzoek plaats moeten vinden.

Nader asbestonderzoek dient plaats te vinden naar met name de puinverharding ter plaatse van deellocatie C. Een dergelijk nader asbestonderzoek dient om zo mogelijk te bepalen welk gedeelte van de puinlaag als asbesthoudend materiaal wordt aangemerkt en als zodanig moet worden afgevoerd of dat de puinlaag verontreinigd is met asbest in een meer heterogeen verdeeld patroon. Het nader asbestonderzoek kan op twee momenten uitgevoerd worden; zowel vóór uitvoering van de civiele werkzaamheden met behulp van proefsleuven door de asfaltverharding heen, maar ook pas na de verwijdering van de asfaltlaag (stop-moment), wanneer een meer grondige en nauwkeurige inspectie van de funderingslaag beter mogelijk is, omdat deze laag dan vrij aan de oppervlakte ligt.

Omdat, vanwege de beperkte inspectie-efficiëntie, niet uitgesloten kan worden dat er nog asbest op het maaiveld wordt aangetroffen wordt aanbevolen om, bijvoorbeeld tijdens de uitvoering van de civiele werkzaamheden, het eventueel nog aanwezige asbest op maaiveld middels handpicking te verwijderen door een daarvoor gecertificeerd bedrijf.

5.3 WATERHuishoudkundige Aspecten

In de waterparagraaf wordt aangegeven op welke wijze er rekening is gehouden met het aspect water. De waterparagraaf is toegevoegd in bijlage 4 van dit bestemmingsplan. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies.

Algemeen

De geplande ontwikkelingen binnen de Hooipolder passen niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Daarom wordt voor een deel van de Hooipolder een nieuw bestemmingsplan opgesteld. De ontwikkelingen betreffen nieuwe infrastructuur en (een deel van) een bedrijventerrein. Hiervoor is een watertoetsprocedure doorlopen.

Waterveiligheid en waterkeringen

In en om het plangebied liggen diverse waterkeringen. Een gedeelte van de geplande ontwikkelingen vindt plaats binnen de keurzone van deze waterkeringen. Voor de werkzaamheden binnen de keurzone is een watervergunning van de waterbeheerder nodig. De keurzone van de waterkering wordt op de verbeelding en in de regels opgenomen. De westelijke boezemkade van de Harnaschwating moet verbeterd worden. In samenwerking met het Hoogheemraadschap moet onderzocht worden of deze kadeverbetering kan worden meegenomen bij de geplande ontwikkelingen.

Waterkwantiteit

Het plangebied is gelegen in de Hooipolder. Ten behoeve van de ontwikkelingen vinden er aanpassingen van het watersysteem plaats voor onder andere waterberging. Met deze aanpassingen zal het plangebied voldoen aan het gewenste beschermingsniveau op het gebied van waterbergingsnormen en inundatie vanuit oppervlaktewater.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

De waterkwaliteit van het oppervlakte- en grondwater mag door de ontwikkelingen niet verslechteren. Door aansluiting van de bedrijven op de bestaande riolering en directe lozing van verontreinigd wegwater ('runoff') op het oppervlaktewater tegen te gaan, zorgen de ontwikkelingen niet voor verslechtering van de waterkwaliteit.

Afvalwater en riolering

Voor het bedrijventerrein wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Het afstromende wegwater stroomt via bermfiltratie naar het oppervlaktewater.

Onderhoud en bagger

De watergangen die bij het primaire watersysteem horen, worden onderhouden door de waterbeheerder. De onderhoudsplicht van de overige watergangen ligt bij de aangelanden. Dit blijft onveranderd ten opzichte van de huidige situatie. Het onderhoud van de waterkeringen moet altijd mogelijk zijn.

5.4 FLORA EN FAUNA

Gemeente Midden-Delfland heeft ARCADIS Nederland B.V. gevraagd ten behoeve van het bestemmingsplan voor een deel van de Hooipolder een quick scan Flora en fauna uit te voeren. Het is noodzakelijk de geplande ontwikkelingen te toetsen aan de natuurwetgeving (Flora- en faunawet) voorafgaand aan de realisatie. De toetsing richt zich op de tijdelijke en permanente effecten op natuurwaarden die mogelijk optreden door deze ruimtelijke ingreep. In deze quick scan flora- en faunawet is het resultaat van de toetsing weergegeven. Als beschermde soorten in de verdrukking komen, kan het noodzakelijk zijn om een meer uitgebreide 'natuurtoets' uit te voeren en/of een ontheffing op de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet aan te vragen.

In de middag van 4 januari 2012 heeft een veldbezoek plaatsgevonden in het plangebied.

De resultaten van de quick scan flora en fauna zijn toegevoegd in bijlage 5 van dit bestemmingsplan. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies.

Globale conclusie:

- In het plangebied komen (mogelijk) beschermde soorten voor. Op alle (mogelijk) voorkomende soorten, met uitzondering van de rosse vleermuis zijn effecten voorzien. Het voorkomen van beschermde soorten heeft in een aantal gevallen geen juridische consequenties omdat voor het overtreden van verbodsbepalingen een vrijstelling geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen (tabel 1-soorten). Dit geldt echter niet voor zwaardere beschermde soorten (tabel 2, tabel 3 en vogels).
- Vervolgonderzoek in het plangebied is noodzakelijk naar de aanwezigheid van verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen, functie voor vogels met een jaarrond beschermde broedplaats en indien grote delen van de sloten gedempt worden, naar beschermde vissoorten.
- Het is noodzakelijk om maatregelen te nemen om effecten op broedende vogels te voorkomen. Aan de hand van vervolgonderzoek volgen mogelijk meer (gerichte) maatregelen. Vervolgonderzoek kan gestart worden wanneer broedseizoen ingaat. Dit kan dan samen met het vleermuisonderzoek worden uitgevoerd.
- De noodzaak voor het aanvragen van een ontheffing op verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet is afhankelijk van de resultaten van vervolgonderzoek.

5.4.1 AANVULLEND SOORTENONDERZOEK

Uit de quick scan is naar voren gekomen dat er vervolgonderzoek nodig is voor vleermuizen (verblijfplaatsen, foerageergebied en vliegroutes), vissen en vogels met jaarrond beschermde nesten. Er hebben diverse veldbezoeken plaatsgevonden ten behoeve van dit nader onderzoek. De resultaten van het aanvullend onderzoek zijn te vinden in bijlage 5. Hierna volgen de conclusies.

Broedvogels

Ten behoeve van het onderzoek naar jaarrond beschermde nestlocaties van broedvogels hebben drie inventarisaties plaatsgevonden. Daarnaast is tijdens de inventarisatie van vleermuizen gelet op de aanwezigheid van nachttactieve broedvogels. In 2013 is aanvullend onderzoek naar uilen uitgevoerd.

Binnen het plangebied zijn alleen algemene broedvogels aangetroffen. Het betreft de soorten merel, heggenmus, winterkoning, roodborst, koolmees, pimpelmees, kauw, houtduif, wilde eend, meerkoet, waterhoen, kievit en patrijs. De laatste van deze soorten heeft geen jaarrond beschermde nestlocaties, maar is wel opgenomen in de Rode Lijst broedvogels. Juist buiten het plangebied zijn broedgevallen van de huismus en de spreeuw waargenomen.

Tijdens het onderzoek naar het voorkomen van uilen in het plangebied zijn geen waarnemingen van uilen gedaan.

Vleermuizen

Het onderzoek naar vleermuizen is uitgevoerd conform het Vleermuisprotocol 2012. In de periode mei – juli 2012 heeft onderzoek naar de aanwezigheid van zomer- en kraamverblijven plaatsgevonden. In de periode augustus – september 2012 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van paarverblijven en zwermplaatsen van vleermuizen.

Tegelijk met de overige inventarisaties zijn vliegroutes en foerageerzones in beeld gebracht. Hierbij is gelet op welke soorten in en juist buiten het plangebied foerageren en of het plangebied en aangrenzende structuren gebruikt worden als vliegroute en met welke intensiteit dit gebeurde.

Binnen en juist buiten het plangebied is alleen de gewone dwergvleermuis waargenomen. Per functie wordt het gebruik van het plangebied nader toegelicht.

Zomer- en kraamverblijven

Tijdens het onderzoek naar zomerverblijven van vleermuizen zijn geen verblijfplaatsen in het plangebied aangetroffen. Vanaf circa een uur voor zonsopkomst is geen activiteit van vleermuizen meer waargenomen.

Paarverblijven

Er zijn geen paarverblijven van de gewone dwergvleermuis in het plangebied waargenomen. Aan de Hooipolderweg is wel een paarverblijf van deze soort aangetroffen. Deze ligt echter buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden van de werkzaamheden en zal dan ook geen hinder ondervinden van de ingreep.

Vliegroutes / foerageerzones

Alle groenstructuren in het plangebied worden gebruikt als foerageerzone door de gewone dwergvleermuis. Daarnaast is boven de Hooipolderweg een vliegroute van deze soort waargenomen. Op basis van de waargenomen vliegbeweging bevindt de verblijfplaats van deze individuen zich op geruime afstand ten oosten van het plangebied. De vliegroute ligt buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden en zal dan ook geen hinder ondervinden van de ingreep.

Vissen

Het onderzoek naar vissen heeft plaatsgevonden door de aanwezige watergangen te bemonsteren met een groot, fijnmazig schepnet. Deze inventarisatie is uitgevoerd op 5 augustus 2012. Hierbij zijn in het bijzonder locaties waar geschikte habitat voor de bittervoorn en de kleine modderkruiper aanwezig is bemonsterd.

Ondanks intensieve bemonstering van de watergangen zijn geen beschermde soorten in het plangebied aangetroffen. De blankvoorn, baars, tiendoornige stekelbaars, snoek en zeelt zijn in de wateren in het plangebied vastgesteld.

Overige soorten

Binnen het plangebied zijn de algemeen beschermde amfibieën gewone pad, kleine watersalamander en meerkikker waargenomen. Mogelijk komen ook algemeen beschermde kleine grondgebonden zoogdieren, zoals huismuis, huisspitsmuis, wezel en mol, voor in het gebied (Quick scan Flora- en faunawet Hooipolder, 2012).

Conclusie

Het plangebied en de directe omgeving bevatten elementen welke worden benut door beschermde soorten.

- Het plangebied is van gering belang voor beschermde soorten. Voor de algemene beschermde amfibieën en grondgebonden zoogdieren blijft in de omgeving voldoende geschikte habitat beschikbaar om de gunstige staat van instandhouding van de soorten te garanderen.
- Voor de aangetroffen algemene broedvogels blijft geschikte broedbiotoop in de directe omgeving aanwezig. De in de planvorming opgenomen bufferzone herbergt de meeste nestlocaties.
- De gewone dwergvleermuis maakt slechts beperkt gebruik van het plangebied als foerageerzone. Daarnaast is er in de omgeving voldoende geschikt foerageergebied aanwezig. Het verminderen van het foerageergebied zal daarom geen negatief effect hebben op de gunstige staat van instandhouding van deze soort. In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen of vliegroutes aangetroffen.

Als gevolg van de werkzaamheden kunnen effecten optreden. Deze effecten dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden. Daarnaast dient de zorgplicht in acht genomen te worden. De zorgplicht houdt in dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten (en dus niet alleen de beschermde) en hun leefomgeving. De zorgplicht is bedoeld om redelijkerwijs die maatregelen te nemen die schade zoveel mogelijk kunnen voorkomen.

Mitigerende maatregelen

De volgende mitigerende maatregelen worden getroffen om overtreding van de verbodsbepalingen te voorkomen:

- De werkzaamheden vinden zoveel mogelijk buiten het broedseizoen van vogels plaats. In de praktijk betekent dit dat de werkzaamheden buiten de periode half maart t/m half juli moeten worden uitgevoerd. Het "broedseizoen" is een indicatie: sommige broedvogels hebben een afwijkende broedperiode (zoals de Turkse tortel) of kennen meerdere legsels.
- De aanwezige bomen en struiken worden zoveel mogelijk gespaard. Bomen en struiken die toch verwijderd moeten worden, worden buiten het broedseizoen (half maart t/m half juli) verwijderd.
- Er kan alleen onder voorwaarden - mits er geen broedvogels worden verstoord en/of nesten worden verwijderd - in het broedseizoen worden doorgewerkt.
- Er wordt gewerkt met een ecologisch werkprotocol, waarin concreet aangegeven is hoe met bovenstaande maatregelen wordt omgegaan. Daarnaast worden maatregelen opgenomen die gelden vanuit de zorgplicht.

5.5 AKOESTISCH ONDERZOEK

In opdracht van de gemeente Midden-Delfland heeft ARCADIS een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai uitgevoerd. Aanleiding hiervoor is de voorgenomen realisatie van een nieuwe weg. Binnen de wettelijke geluidzone van deze nieuwe weg liggen geluidgevoelige bestemmingen. Om de realisatie van deze weg mogelijk te maken is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder.

Het complete onderzoek is toegevoegd als bijlage 6 van deze toelichting. Dit akoestisch onderzoek bestaat uit een onderzoek 'aanleg nieuwe weg' en een 'reconstructieonderzoek'.

Het doel van het akoestisch onderzoek 'aanleg nieuwe weg' is het toetsen van de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidzone van de nieuwe weg aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting is berekend voor de toekomstige situatie 2023. Indien er sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden geluidmaatregelen onderzocht.

Het doel van dit reconstructieonderzoek is het toetsen of ten gevolge van de fysieke wijziging van bestaande wegen sprake is van een toename van 2 dB of meer, ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen die gelegen zijn binnen de wettelijke geluidzone van de weg. Hiervoor wordt het verschil in de geluidbelasting berekend tussen de heersende waarde 2012 (één jaar voor de fysieke wijziging) en 2023 (tien jaar na fysieke wijziging). Indien reeds een hogere waarde is vastgesteld moet de toename bepaald worden ten opzichte van de laagste waarde van de heersende waarde en de eerder verleende hogere waarde. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer. Als sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder worden maatregelen onderzocht om de toename van de geluidbelasting ongedaan te maken.

Hieronder volgen de belangrijkste conclusies.

Resultaten akoestisch onderzoek

Uit de rekenresultaten blijkt dat er ten gevolge van de aanleg van de nieuwe weg en de aanleg van het nieuwe deel van de Harnaschdreef bij meerdere woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Tevens volgt uit het onderzoek dat er ten gevolge van de fysieke wijziging van de Zuidhoornseweg en de Rijksstraatweg bij meerdere woningen sprake is van reconstructie. Binnen het onderzoeksgebied is geen sprake van nog niet opgeloste saneringen.

Omdat er sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor de aanleg van een nieuwe weg en sprake is van reconstructie zijn maatregelen onderzocht. Bij het onderzoek naar en de afweging van maatregelen is gebruik gemaakt van de methode uit de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder'. Het volgen van deze regeling is in een aantal gevallen verplicht, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van niet opgeloste saneringen. Dit is in onderhavige situatie niet aan de orde, het DMC is in dit geval dus niet verplicht maar vrijwillig toegepast. Het DMC biedt in veel gevallen een eenduidig en transparant kader bij de beoordeling of het treffen van maatregelen in financieel opzicht opweegt tegen de te behalen geluidreducties.

Uit de maatregelafweging volgt een maatregelvoorstel bestaande uit toepassing van het stille wegdek dunne deklaag type B en een tweetal geluidschermen. Verdere maatregelen zijn beoordeeld als niet doelmatig. Het treffen van een omvangrijker maatregel pakket weegt in financieel opzicht niet op tegen de extra te behalen geluidreductie. Daarnaast zijn op een aantal van deze locaties maatregelen vanwege technische bezwaren (dunne deklagen B is niet toepasbaar voor en ter hoogte van kruispunten of rotondes) of ruimtegebrek (scherm lengtes worden beperkt door bestaande toeritten) niet goed toepasbaar.

Ter hoogte van de woningen Kalmoeskade 3 en 4 is naar aanleiding van afstemming tussen de gemeente en de eigenaren van de woningen aanvullend op de doelmatige geluidmaatregelen rekening gehouden met een erfafscheiding op de grens met het bedrijventerrein. Bij de berekening van de eindsituatie is rekening gehouden met deze erfafscheiding, waarbij is uitgegaan van een hoogte van 2,5 m.

Met toepassing van het geadviseerde maatregel voorstel worden nergens de wettelijke maximale waarden overschreden maar moet voor een aantal woningen nog wel een hogere waarde verkregen worden. Voor deze woningen is tevens de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. Na vaststelling van de hogere waarden moet worden onderzocht welke woningen in aanmerking komen voor gevelwering in verband met de grenswaarde voor het binnenniveau.

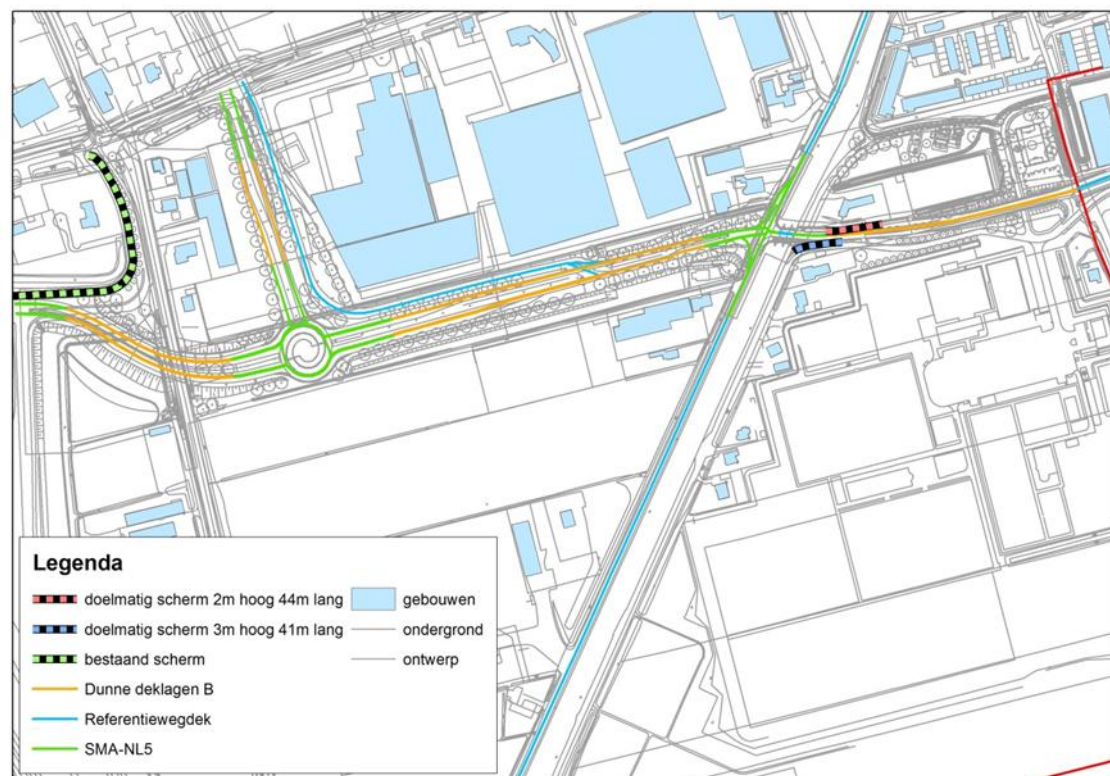
Tot slot zijn de toenames van de geluidbelastingen langs de onderzochte wegen buiten de onderzoeksgebieden inzichtelijk gemaakt. Hieruit volgt dat met name langs het Reinier de Graafpad (weg die in het verlengde van de Zuidhoornseweg ligt) forse toenames van de geluidbelasting berekend

worden ten gevolge van de toename van het verkeer. Dit wegdeel ligt buiten de gemeentegrenzen van de gemeente Midden-Delfland. In het akoestisch onderzoek wat buurgemeente Delft uitvoert in het kader van dit project, zal dit een belangrijk aandachtspunt zijn en zullen er maatregelen moeten worden getroffen om de geluidsbelasting te beperken.

Door de nieuwe verbinding tussen de A4 en Delft zullen de verkeersintensiteiten op de Woudseweg sterk afnemen (tot maximaal circa 2000 voertuigbewegingen per etmaal in de toekomstige situatie ter hoogte van de Harnaschdreef). De geluidbelasting op de gevels van de aanliggende woningen neemt hierdoor sterk af tot iets boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Conclusie

Op basis van de gemaakte afwegingen worden de maatregelen zoals weergegeven op onderstaande afbeelding weergegeven geadviseerd. Met toepassing van deze maatregelen zal voor een aantal woningen nog een hogere waarde moeten worden vastgesteld. De vast te stellen hogere waarden zijn weergegeven in bijlage 6.



5.6 LUCHTKWALITEIT

In het kader van een bestemmingsplan dient een onderzoek naar luchtkwaliteit plaats te vinden. Thans is een quick scan verricht om na te gaan of de normen voor luchtkwaliteit een belemmering kunnen vormen².

² Berekeningen zijn gemaakt op basis van output van het CAR-model van 7 september 2012

De resultaten van het onderzoek zijn toegevoegd als bijlage 7 van deze toelichting. Geconcludeerd kan worden dat de invloed van de planontwikkeling niet zal leiden tot een overschrijding van normen ten aanzien van luchtkwaliteit.

5.7 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

Met betrekking tot de milieuhindercontouren is gekeken naar het nieuw uitgeefbaar stuk bedrijventerrein. De maximale milieucategorie die hier is toegestaan betreft categorie 3.2. In de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering betreft de maximale afstand 100 meter. Deze afstand betreft de 'worst-case' afstand voor een categorie 3.2 bedrijf.

Binnen deze 100 meter bevinden zich geen gevoelige functies. De woningen die binnen deze cirkel vallen betreffen bedrijfswoningen op het bedrijventerrein. Deze worden niet aangemerkt als gevoelige functie.

5.8 EXTERNE VEILIGHEID

De Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) heeft advies uitgebracht met betrekking tot het aspect externe veiligheid voor voorliggend bestemmingsplan. In haar advies gaat zij uit van een toename van het aantal personen in het plangebied. Het plangebied ligt in de buurt van de rijksweg A4 en de N223. De rijksweg A4 en de N223 zijn een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De VRH vindt het daarom wenselijk om het groepsrisico inzichtelijk te hebben. Zij adviseert daarom om in het ontwerpbestemmingsplan de wijzigingen van het groepsrisico te beschouwen als input voor de verantwoording van het groepsrisico. Hierna wordt hier nader op ingegaan. Verder is nog een aantal adviezen gegeven, die hierna zijn opgenomen. Deze adviezen kunnen worden meegenomen in het verdere planvormingstraject en/of de ontwikkeling.

Adviezen VRH

Geadviseerd wordt om in de bedrijfsbestemmingen een technische voorziening te plaatsen, zodat de ventilatie met een eenvoudige handeling kan worden uitgeschakeld om zo de gevolgen bij het vrijkomen van giftige stoffen te beperken. Dit mag ook een handmatige handeling zijn. Dit geldt bij verbouw en (vervangende) nieuwbouw van alle objecten, bestemd voor het verblijf van personen, binnen het plangebied. Het is daarbij van belang dat ook ramen en ventilatieopeningen kunnen worden gesloten.

Bij verbouw en/of (vervangende) nieuwbouw van objecten, bestemd voor het verblijf van personen, is het belangrijk dat mensen veilig kunnen vluchten. Dit betekent dat onafhankelijk van de locatie van het incident, een vluchtweg vanuit de objecten wordt geadviseerd, via de tuin/gevel(s) aan de afgekeerde zijde (n) van de risicobron. Deze maatregel geldt binnen het invloedsgebied van 325 meter van de Rijksweg A4.

Geadviseerd wordt het personeel en/of de BHV-organisatie van alle objecten binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A4 en de N223, is voorbereid op calamiteiten met gevaarlijke stoffen. Dit kan geborgd worden in een plan ten behoeve van noodsituaties. Hierbij is het ook belangrijk dat dit structureel wordt geoefend.

Geadviseerd wordt om het personeel en de gebruikers binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A4 en N223 te informeren over de verschillende risico's en gevaren van het transport van gevaarlijke stoffen. Daarbij dient men tevens geïnformeerd te worden over de wijze van alarmeren en de wenselijke manier van reageren tijdens incidenten (risicocommunicatie). Dergelijke informatie dient op gezette tijden herhaald te worden, zodat het onderwerp onder de aandacht blijft.

Geadviseerd wordt om bij het uitvoeren van de nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied contact op te nemen met de afdeling Risicobeheersing Midden-Delfland van de Veiligheidsregio Haaglanden. Met hen kan bij (vervangende) nieuwbouw gekeken worden naar de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de bluswatervoorzieningen voor betreffende objecten. Daarnaast kan worden gekeken of met de aanleg van de nieuwe verbindingsweg de bestaande opstelplaats van de brandweer nog voldoet voor wat betreft de watercapaciteit.

Rijksweg A4*Plaatsgebonden risico*

De plaatsgebonden risico contour (PR 10-6) van de Rijksweg A4 ligt niet buiten de weg zelf. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico*GeoWeb*

Het bureau EV van het stadsgewest Haaglanden heeft in het jaar 2012 door het adviesbureau AVIV B.V. berekeningen voor het groepsrisico laten uitvoeren voor de routes gevaarlijke stoffen in de regio. De Rijksweg A4 is daarbij betrokken. De resultaten van die berekeningen zijn opgenomen in GeoWeb (zie figuur 1 in bijlage m.b.t. externe veiligheid, bijlage 9 van dit bestemmingsplan).

Uit de berekening voor GeoWeb blijkt dat er geen overschrijding van het groepsrisico (zie figuur 2 in bijlage 9) plaatsvindt in de autonome situatie. Bij de berekening is uitgegaan van LPG als maatgevende stof. Bij de berekening is de referentiewaarde voor het vervoer van GF3 gebruikt zoals deze is opgenomen voor de rijksweg A4, wegvak Z33. Deze bedraagt in de Basisnet tabel 49 vervoerseenheden. De maximale gebruiksruimte op de rijksweg A4 bedraagt 500 vervoerseenheden voor GF3. Voor een inhoudelijke verdeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen die gebruikt is bij de berekening voor GeoWeb, wordt verwezen naar figuur 3 in bijlage 9.

Gevolgen bestemmingsplan in het kader van externe veiligheid

Het overgrote deel van het plangebied is bestemd voor een weg (Zuidhoornseweg). Deze weg is geen route gevaarlijke stoffen. De weg is daarmee niet relevant voor het aspect groepsrisico.

In het westelijke deel van het plangebied ligt een klein bedrijventerrein. In het bestemmingsplan is circa 50% van het bedrijventerrein conserverend opgenomen. Op de andere helft van het bedrijventerrein zullen de opstallen gesloopt worden en zullen de betrokken percelen opnieuw uitgegeven worden voor bedrijven. De verwachting is dat het aantal personen niet toeneemt in het gebied. Het groepsrisico neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie.

Vuistregels Handleiding Risicoanalyse Transport (HART)

In de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen staat dat in sommige gevallen een berekening voor het groepsrisico achterwege kan blijven. In het (concept) HART staan in module B “Algemene uitgangspunten” en bijlage 1 vuistregels opgenomen. Daarbij wordt verwezen naar de hiervoor genoemde circulaire.

Met deze vuistregels in de vorm van drempelwaarden kan bepaald worden of een risicoberekening zinvol is. Indien de drempelwaarde van 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt overschreden is een berekening noodzakelijk.

Na toepassing van de vuistregels van HART op het bestemmingsplan blijkt dat het groepsrisico als gevolg van de beperkte ontwikkelingen beneden de 10% van de oriëntatiewaarde ligt en ook niet zal toenemen.

Toetsen van de oriëntatiewaarde

Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBMII toe.

Op de rijksweg A4 worden geen stoffen vervoerd uit de categorieën LT3, GT4 of GT5.

Vuistregel 2: Wanneer GF3 minder dan 10 maal de drempelwaarde in tabel 3 (eenzijdige bebouwing) of 10 maal de drempelwaarde in tabel 4 (tweezijdige bebouwing), wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden.

Voordat deze vuistregel toegepast kan worden moet eerst het aantal personen per hectare bekend zijn. Dit kan bepaald worden met behulp van de populator of aan de hand van kentallen. Het blijkt dat de populator voor het bedrijventerrein geen juiste voorstelling van het aantal personen weergeeft. Vandaar dat voor het bedrijventerrein is gerekend met de oppervlakte en het kental zoals genoemd in tabel 4.3 “Kentallen aantal aanwezig per functie” van paragraaf 4.2.3.1 van het HART. Voor de berekening van de personendichtheid, wordt verwezen naar bijlage 9 van dit bestemmingsplan.

De berekende personendichtheid van het gebied (10 personen per hectare) en de afstand tot de afrit van de weg (125 meter) zijn uitgezet in tabel 3 in bijlage 9. Het aantal vervoerseenheden voor GF3 is bepaald met de basisnet tabel. Daaruit blijkt dat de referentiewaarde voor aantal vervoerseenheden met GF3 49 stuks bedraagt. De maximale gebruiksruimte voor GF3 bedraagt 500 vervoerseenheden. Bij zowel gebruik van de referentiewaarde, als de maximale gebruiksruimte, wordt de drempelwaarde bij 10 maal het aantal vervoerseenheden niet overschreden. De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden.

Toetsing aan 10% van de oriëntatiewaarde

Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBMII toe.

Op de rijksweg A4 worden geen stoffen vervoerd uit de categorieën LT3, GT4 of GT5.

Vuistregel 2: Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in tabel 3 (eenzijdige bebouwing) of de drempelwaarde in tabel 4 (tweezijdige bebouwing) wordt de 10% grens van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

De berekende personendichtheid van het gebied (10 personen per hectare) en de afstand tot de weg (125 meter) zijn uitgezet in tabel 3. Daaruit blijkt dat zowel bij gebruik van de referentiewaarde als de maximale gebruiksruimte voor GF3, de drempelwaarde van het aantal vervoerseenheden niet wordt overschreden. De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden.

Woudseweg ten westen van de A4

De Woudseweg ten westen van de rijksweg A4 is een provinciale weg (N223). De weg is door de provincie vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente heeft de N223 vastgesteld als route gevaarlijke stoffen. Over de weg rijdt in geringe mate bestemmingsverkeer met propaan voor het vullen van enkele propaantanks in het buitengebied.

Uit berekeningen van het groepsrisico voor GeoWeb blijkt overigens dat het groepsrisico voor de N223 zo laag is dat dit niet in een grafiek is weer te geven.

Conclusie

Het bureau EV Haaglanden heeft voor de bestaande situatie het regionale GeoWeb berekeningen laten uitvoeren van het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de A4 en N223. Daaruit blijkt dat het groepsrisico zeer laag is. De personendichtheid zal naar verwachting niet of in zeer geringe mate toenemen door het bestemmingsplan. Na toepassing van de vuistregels van HART op het bestemmingsplan, blijkt dat het groepsrisico beneden de 10% van de oriëntatiewaarde ligt. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A4 of de provinciale weg N223, geeft geen belemmering voor het bestemmingsplan.

6

Juridische aspecten

6.1 JURIDISCHE REGELING

Dit bestemmingsplan bevat het planologisch-juridisch instrumentarium voor het bedrijventerrein Hooipolder (infrastructuur en nieuw uitgeefbaar terrein). Daarnaast omvat het bestemmingsplan een regeling voor de bestaande bedrijven en bedrijfswoningen.

De regels vormen samen met de digitale verbeelding het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Informatie die niet op de digitale verbeelding vermeld staat en die wel ruimtelijk relevant is, wordt verwoord in de regels.

De beschrijving en uitwerking van de regels is afgestemd op de Wet ruimtelijke ordening die op 1 juli 2008 in werking is getreden. De systematiek is afgestemd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

In de volgende paragraaf volgt de artikelsgewijze toelichting.

6.2 WIJZE VAN BESTEMMEN

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven hoe de in de regels gehanteerde maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijventerrein

De bestemming Bedrijventerrein is opgenomen voor de bestaande bedrijven en het nieuw stukje bedrijventerrein. Op deze gronden zijn bedrijven tot en met categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. De aanwezige bedrijfswoningen zijn specifiek aangeduid. Verder zijn er diverse voorzieningen ten dienste van de bestemming toegestaan zoals niet zelfstandige kantoren, kinderopvang, horecabedrijven categorie 1, 2 en 3 en fitnessruimten met een oppervlakte van

ten hoogte 100m². Verder is infrastructuur met bijbehorende voorzieningen zoals rijstroken, voorzieningen voor openbaar vervoer, fiets- en wandelpaden en parkeerplaatsen toegestaan.

Verder zijn er nog diverse bijbehorende voorzieningen toegestaan zoals kunstwerken, geluidswerende voorzieningen, straatmeubilair, bermen, taluds en keerwanden, groenvoorzieningen, tuinen, erven, terreinen, waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen.

Gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. Waar een bebouwingspercentage is opgenomen geldt dit percentage als maximum te bebouwen oppervlak. De toegestane maximale goot- en bouwhoogtes zijn op de verbeelding weergegeven.

Daarnaast is aangegeven hoe groot de inhoud van een bedrijfswoning zijn en welke aan- en bijgebouwen bij deze bedrijfswoningen zijn toegestaan.

Verder is een regeling opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om de bouwhoogte van een bedrijfsgebouw te mogen verhogen tot een hoogte van 30 meter. Hierbij dient voldaan te worden aan de opgegeven voorwaarden. Daarnaast is er een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het toestaan van een hogere categorie uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten en het toestaan van detailhandel van volumineuze goederen, mits voldaan wordt aan de opgegeven voorwaarden.

Artikel 4 Groen

De groenbestemming is opgenomen voor de groenvoorzieningen en beplantingen, bermen en voet- en fietspaden. Daarnaast zijn kunstwerken, geluidswerende voorzieningen, infrastructurele voorzieningen, straatmeubilair, taluds en keerwanden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen toegestaan.

Op of in de gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Er is wel een regeling opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 5 Verkeer

De verkeersbestemming is opgenomen voor wegen, bruggen en viaducten alsmede opstelstroken, busstroken en voet- en fietspaden. Daarnaast zijn kunstwerken, bruggen en duikers, straatmeubilair, geluidswerende voorzieningen, voorzieningen voor openbaar vervoer, parkeervoorzieningen, bermen en groenvoorzieningen, taluds en keerwanden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen toegestaan.

Op of in de gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Er is wel een regeling opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Ter hoogte van Rijksweg 8 is een functieaanduiding opgenomen, waarbinnen het niet is toegestaan een rijbaan te realiseren, om zo voldoende afstand te borgen richting de woning aan Rijksweg 8.

Artikel 6 Water

De bestemming Water is opgenomen voor waterlopen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Daarbij zijn oevers en taluds toegestaan. Binnen deze bestemming mag niet worden gebouwd.

Artikel 7 en Artikel 8: Waarde – Archeologie 1 en 2

Deze dubbelbestemmingen zijn opgenomen voor de bescherming van de aanwezige archeologische waarden.

Voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden is een regeling opgenomen waarbij een omgevingsvergunning is vereist. Hierbij dient aangetoond te worden dat de archeologische waarden niet

worden geschaad. Wanneer bodemverstorende ingrepen de aangegeven vrijstellingsgrenzen overschrijden, dient archeologisch onderzoek als voorwaarde te worden gesteld bij het verlenen van een omgevingsvergunning.

Artikel 9 Waterstaat – Waterkering

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de instandhouding van de waterkering en bijbehorende beschermingszone.

Op of in de gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Bestaande bebouwing is toegestaan maar mag niet worden uitgebreid. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om deze bestaande bebouwing aan te passen en/of uit te breiden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Het is een wettelijke verplichting om dit artikel in een bestemmingsplan op te nemen.

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen. Doel van deze zogenaamde dubbeltelregel is te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 11 Algemene bouwregels

In dit artikel zijn algemene bouwregels opgenomen. Hier wordt ingegaan op de overschrijding van bouwgrenzen en het hanteren van bestaande maten van bestaande gebouwen en bouwwerken.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn enkele algemene afwijkingen opgenomen. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen en toestaan dat onder voorwaarden geringe aanpassingen aan het plan gedaan kunnen worden, de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, wordt verhoogd en de voorschreven maatvoeringen met maximaal 10% te wijzigingen.

Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is opgenomen dat Burgemeester en Wethouders bestemmingen onder voorwaarden kunnen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen. Overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht bouwwerken en gebruik

Dit artikel omvat het overgangsrecht ten aanzien van bouwwerken en het gebruik van de gronden.

Artikel 15 Slotregel

Deze regel verwijst naar de naam van het bestemmingsplan.

7

Economische uitvoerbaarheid

In de Hooipolder staat de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur en een bedrijventerrein gepland. Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein en de ontsluiting van de Den Hoorn is de gemeente voornemens de hoofdwegenstructuur te verbeteren inclusief een hoogwaardig openbaar vervoers verbinding, in aansluiting op de infrastructuur in de Kerkpolder. Voor de aanleg van de infrastructuur zijn voldoende dekkingsmiddelen gevonden, waaronder een subsidie vanuit het Stadsgewest Haaglanden en investeringsbijdrages vanuit de Harnaschpolder. Met het toekennen van de subsidie door Haaglanden ter waarde van de helft van de investeringskosten is het project voor de gemeente haalbaar gemaakt.

8

Overleg en inspraak

8.1 VOOROVERLEG

Het concept bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan diverse instanties. Waar nodig is het bestemmingsplan aangepast.

8.2 ZIENSWIJZEN

Het ontwerpbestemmingsplan 'Zuidhoornseweg' heeft in het kader van de Wro vanaf 28 maart 2014 tot 9 mei 2014 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn in totaal 23 zienswijzen ingediend. Van deze zienswijzen is er één gelijklopende die door in totaal 13 personen is ingediend. In bijlage 10 van dit bestemmingsplan is de Nota van beantwoording en ambtshalve wijzigingen opgenomen.

Bijlage 1

Verkeerstoets

Bijlage 2

Archeologisch onderzoek

Bijlage 3

Bodemonderzoek

Bijlage 4 Waterparagraaf

Bijlage 5

Ecologisch onderzoek

Bijlage 6

Akoestisch onderzoek

Bijlage 7

Quick scan luchtkwaliteit

Bijlage 8 Beeldkwaliteitsplan

Deze bijlage vormt een samenvatting van de elementen uit het beeldkwaliteitplan uit 2004 die van toepassing zijn op dit bestemmingsplan.

Er wordt hierbij specifiek ingegaan op het deel van het bedrijventerrein dat opnieuw uitgegeven wordt.

Type bedrijvigheid

Het bedrijventerrein moet ruimte kunnen bieden aan een scala van bedrijven die zich zowel op de korte als de langere termijn aanbieden. Een duurzame opzet van het bedrijventerrein vereist daarmee inzicht in een typering van te verwachten vormen van bedrijvigheid en de ruimtelijke en logistieke eisen die als vestigingsvoorwaarden belangrijk zijn.

In het typeren van bedrijven spelen kavelgrootte en terreingebruik, bebouwingsvorm in diepte-, hoogte- en oriëntatie een belangrijke rol. Logistieke eisen ten aanzien van de ontsluiting van de kavel zijn bepalend voor een op maat gesneden lay-out van een bedrijventerrein. Eisen aan deze lay-out kunnen per bedrijf verschillen, in verband met het specifieke product waar het bedrijf zich mee bezig houdt. De activiteiten binnen de bedrijfsvoering bepalen de vestigingsvoorwaarden en daarmee de locatie waar het bedrijf voor in aanmerking komt. De minister van economische zaken verzoekt de meest hoogwaardige bedrijven (visitekaartje) te concentreren langs de entree van het bedrijventerrein.

Globaal kan gesteld worden dat een volgend onderscheid in bedrijfstypen te maken valt:

- distributiebedrijven (transport, distributie, assemblage)
- groothandel en opslag
- kleinschalige productie en assemblage
- dealers, showroom

Op de voorgenomen locatie is voorzien in een standaard type bedrijvigheid. Dit betreft een bedrijfshal met een minimaal kantoordeel (<25%), een lage arbeidsintensiteit, een relatief grote kavel, expeditieruimte met eventueel loadingdocks, opslagruimte en een eenzijdig oriëntatie.

Kavelinrichting

De indeling van de kavel verschilt per bedrijf en bedrijfstype en is erg afhankelijk van de specifieke bedrijfswensen, de grootte en de aard van het bedrijf.

Expeditie

Indien het bedrijf gebruik maakt van loadingdocks betekent dit dat er ruimte moet zijn voor opstelplaatsen voor een of meerder vrachtauto's met de benodigde manoeuvreerruimte.

Ter indicatie: een vrachtauto heeft een maximale lengte van 18 meter, en een draaicirkel van 25 meter. De vrije ruimte voor een loadingdock is minimaal 25 x 25 meter.

Voor het laden en lossen met behulp van busjes of kleine vrachtwagens moet een ruimte worden gereserveerd van ongeveer 15 meter tot aan de gevel voor parkeren en manoeuvreren.

Medewerkers en bezoekers

Voor het parkeren van personenauto's op eigen terrein, moet rekening worden gehouden met ruimtereservering voor de plaatsen zelf en de rijbaan. Het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de parkeernorm, hoe groter het kantoordeel, hoe meer ruimte voor het parkeren van personenauto's. Tevens is ruimte nodig voor het entreegebied, ten behoeve van het afzetten en ophalen van mensen door

een auto. Voor medewerkers en bezoekers die op de fiets komen zal een fietsenstalling aanwezig moeten zijn, bij voorkeur overdekt.

Buitenopslag

Afhankelijk van het type bedrijf en het bedrijfsproduct, kan er behoefte zijn aan opslagruimte in de open lucht. Uitgangspunt is dat deze opslag uit veiligheids- en beeldkwaliteitsredenen door de bedrijfsbebouwing of met andere middelen aan het zicht vanaf het openbaar gebied onttrokken wordt. Doorgaans zal het zo zijn dat hoe groter het kantoordeel is, hoe minder de behoefte is naar opslag in de openlucht.

Bebouwbaar oppervlak

Uiteindelijk betekenen de eisen die het bedrijf aan zijn buitenruimte stelt een beperking van het te bebouwen oppervlak van de kavel. Uitgaande van het parkeren en expeditie op eigen terrein kan een bebouwingspercentage (exclusief gebouwd parkeren) van circa 70 % verwacht worden.

Beeldkwaliteit

Het beeldkwaliteitsplan formuleert 'spelregels' voor de inrichting van de kavel en voor het ontwerp van de bebouwing. De spelregels beschrijven de randvoorwaarden van het beeldkwaliteitsplan voor de inrichting van de uit te geven bedrijfskavel en bijbehorende bebouwing. De spelregels vormen tezamen een toetsdocument voor vestigingsaanvragen en bepalingen bij gronduitgifte door het bedrijf. Daarnaast vormen ze een toetsingskader bij de behandeling van de afzonderlijke bouwvoorvragen en een leidraad bij de beoordeling door Welstand.

- Het streven is naar een grote diversiteit in het bebouwingsbeeld met een representatieve samenhang. (geen voorgeschreven kleur of materiaalgebruik, wel dient gebruik te worden gemaakt van duurzame materialen in combinatie met een duurzame detaillering, zodat het gebouw ook in de tijd kwaliteit blijft uitstralen.)
- Alle gebouwde functies dienen in een en het zelfde bouwvolume ontworpen en gerealiseerd te worden, dan wel een relatie te vertonen aan de hand van één architectonisch concept (geen losstaande kantoren, garages, loodsen e.d.).
- Het bedrijf presenteert zich herkenbaar naar het openbaar gebied en het biedt in gevelbehandeling inzicht in de aard van de bedrijvigheid.
- Uitgangspunt is dat de volledige bedrijfsvoering op eigen terrein plaatsvindt. Dit betekent een maximaal te bebouwen oppervlak van 70% en een inrichtingsvoorstel voor de kavel waarbij expeditie, laden/lossen en parkeren voor werknemers en bezoekers aantoonbaar ruimte geboden wordt.
- Bedrijfstuin: minimaal 4% van het uitgegeven terrein moet worden ingericht als bedrijfstuin als onderdeel van de entree van het bedrijf.
- Hekwerken hoger dan 90 centimeter mee ontwerpen met gebouw, alleen toegestaan achter voorgevelrooilijn in voorgeschreven kleur: zwart.
- Buitenopslag, indien toegestaan, alleen achter de voorgevelrooilijn en aan het zicht vanaf openbaar domein onttrokken.
- Parkeren: er wordt alleen op eigen terrein geparkeerd.

Bijlage 9

Externe veiligheid

Bijlage 10

Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Ontwerpbestemmingsplan 'Zuidhoornseweg'