

# Bundel van de Commissie Ruimte van 10 januari 2017

## Agenda documenten

### Agenda Ruimte 10-01-2017

- 1 Opening en mededelingen voorzitter
- 2 Inspreker(s)
- 3 Vaststelling besluitenlijst vorige vergadering  
BV16.0176 Besluitenlijst CIE Ruimte d.d. 6 dec 2016
- 4 Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
- 5 Bespreekpunten
- 5.a Visiedocument Fietsveiligheid  
*Simon Fortuyn*  
U16.15963 Procedure Visie Fietsveiligheidsplan  
T16.12615 Visiedocument Fietsveiligheid, met daarin de ambities van de gemeente ten aanzien van fietsveiligheid.  
U17.00246 Toelichting fietsveiligheidsplan
- 6 Stukken ter advisering aan de raad
- 6.a Zienswijze Programma van Eisen bus  
*<P>In te stemmen met zienswijze U16.15669 op het ontwerp-Programma van Eisen Bus en deze te versturen aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit.</P>*  
*Simon Fortuyn*  
Voorstel Raad 8233  
U16.15669 Programma van Eisen bus  
I16.44076 Ontwerp PvE Concessies Bus MRDH  
I16.44075 Brief Ontwerp PvE Bus aan gemeenteraden
- 6.b Vaststellen bestemmingsplan Merenweg 16  
*<P><STRONG>Gevraagde beslissing</STRONG></P>*  
*<P>1. Het bestemmingsplan "Merenweg 16", met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0170-VAST, bestaande uit de verbeelding, de regels en de plantoelichting en de "Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan Merenweg 16", waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBKN van januari 2016 gewijzigd vast te stellen.</P>*  
*<P>2. Geen exploitatieplan vast te stellen.</P>*  
*Jeroen Heuvelink*  
Voorstel Raad 7975  
T16.15248 Vastgesteld bestemmingsplan  
T16.15029 Nota zienswijzen en staat van wijzigingen
- 7.a Actualiteiten uit het college, o.a. HSL geluidsoverlast, A13/16  
I16.47757 Voortgangsbericht en planning van vervolgvactiteiten van de verkenner RTHA
- 7.b Actualiteiten uit de commissie
- 7.c Verbonden partijen
- 8 Rondvraag en sluiting

Agenda

**Aan de leden van de Commissie Ruimte**  
c.c. College van B&W, MT

|                             |                             |                   |                      |
|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------|
| <b>Uw brief van/kenmerk</b> | <b>ons kenmerk/afdeling</b> | <b>Bijlage(n)</b> | <b>Lansingerland</b> |
|                             | -- Griffie                  |                   | 22 december 2016     |

|                      |                       |
|----------------------|-----------------------|
| <b>Onderwerp</b>     | <b>Doorkiesnummer</b> |
| Agenda               | 010-8004391/4392      |
| Commissie Ruimte     |                       |
| d.d. 10 januari 2017 |                       |

Geachte commissieleden,

Hierbij ontvangt u de agenda voor de vergadering van de Commissie Ruimte, te houden op dinsdag 10 januari 2017 om 20.00 uur in de raadszaal van het gemeentehuis aan de Tobias Asserlaan 1 te Bergschenhoek.

U bent uitgenodigd deze vergadering bij te wonen.

De agenda voor de a.s. vergadering luidt als volgt:

1. Opening en mededelingen voorzitter
2. Inspreker(s)
3. Vaststelling besluitenlijst vorige vergadering
4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
5. Bespreekpunten
- 5.a. Visiedocument Fietsveiligheid
6. Stukken ter advisering aan de raad
- 6.a. Zienswijze Programma van Eisen bus
- 6.b. Vaststellen bestemmingsplan Merenweg 16
- 7.a. Actualiteiten uit het college, o.a. HSL geluidsoverlast, A13/16
- 7.b. Actualiteiten uit de commissie
- 7.c. Verbonden partijen
8. Rondvraag en sluiting

Hoogachtend,  
de voorzitter,  
Nelleke Bouman



# BESLUITENLIJST

## Commissie Ruimte

Datum vergadering 6 december 2016  
Registratienummer BV16.0176

### Aanwezig

#### Commissieleden:

Leefbaar 3B : Jan Pieter Blonk en Georgine Zwinkels  
CDA : Frans van der Graaff en Gert Jan van den Bogerd  
VVD : Juval Pat El en Ivo de Graaf  
D66 : Ineke den Heijer  
CU : Kees Willem Markus en Jurjen Dieleman  
PvdA : Sam de Groot  
WIJ Lansingerland : Jan Jumelet en Jan Alsemgeest  
GroenLinks : Marco Ruijtenberg  
Partij Neeleman : Eddy Neeleman

Voorzitter : Nelleke Bouman

Commissiegriffier : Lianne van den Houten

Wethouders : Simon Fortuyn, Jeroen Heuvelink en Ankie van Tatenhove

### Afwezig

Johan van der Burg (CDA), Gerard Bovens (PvdA), Andre Hendrikse (D66)

### Agenda

1. Opening en mededelingen voorzitter  
De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur
2. Inspreker(s) - geen
3. Vaststelling besluitenlijst vorige vergadering  
De besluitenlijst wordt ongewijzigd vastgesteld.
4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen  
De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.  
Er zijn rondvragen van:
  - Eddy Neeleman: bestemmingsplan uitbreiding Berkel Centrum
  - Marko Ruijtenberg: verkeersborden Klapwijkseweg
5. Besprekpunten
- 5.a. Versterken openbare ruimte (motie 2016-31)  
Besproken.
6. Stukken ter advisering aan de raad
- 6.a. 3e begrotingswijziging 2016 en 1e begrotingswijziging 2017 Recreatieschap Rottemeren  
Hamerstuk in de raad van 22 december 2016
- 7.a. Actualiteiten uit het college, o.a. HSL geluidsoverlast, A13/16
- 7.b. Actualiteiten uit de commissie
- 7.c. Verbonden partijen
8. Rondvraag en sluiting  
De voorzitter sluit de vergadering om 22.15 uur.

## Toezeggingen commissie 6 december 2016

### Jeroen Heuvelink

- Zienswijze Rottemeren: de commissie ruimte ontvangt de onderliggenden AB-besluitvormingsdocumenten.
- Geluidsschermen Kruisweg: zodra de brief van GS binnen is over de geluidsschermen die in de Kruisweg geplaatst worden, ontvangt de commissie ruimte deze ter info.
- Aanpassing bestemmingsplan Berkel centrum: de commissie ontvangt ter info de planning.





Commissie Ruimte  
Postbus 1  
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Verzenddatum 6 december 2016  
Ons kenmerk U16.15963  
Uw brief van

**Afdeling  
Ruimtelijke Ontwikkeling**

Postbus 1  
2650 AA Berkel en Rodenrijs

**Nadere informatie**  
Maarten Batenburg/  
Eelco Hooglander

**Telefoon**  
14 010

**E-mail**  
[info@lansingerland.nl](mailto:info@lansingerland.nl)

**Fax**  
(010) 800 40 01

Onderwerp    **Procedure Visie Fietsveiligheidsplan**

Geachte commissieleden,

Bijgaand treft u het Visiedocument Fietsveiligheid aan. Dit is het eerste deel van het Fietsveiligheidsplan en geeft de richting aan waar we met het Fietsveiligheidsbeleid naar toe willen.

In het visiedocument treft u in hoofdstuk 2 het doel en de ambities aan, die wij als college voorstellen. De overige hoofdstukken bevatten achtergrondinformatie, van waaruit de ambities geselecteerd zijn.

Wij bieden u het visiedocument aan ter opiniërende bespreking in de commissie Ruimte. Wij verzoeken u zich uit te spreken over de voorgestelde doelen en ambities. Voor de goede orde, het bijgevoegde document is dus niet het hele Fietsveiligheidsplan. Het is het eerste deel ervan, met de richting die de gemeente qua Fietsveiligheidsbeleid wilt gaan.

Indien u in grote lijnen kunt instemmen met deze ambities, zal het plan verder worden uitgewerkt in concreet beleid (deel 2 van het Fietsveiligheidsplan) en zullen er maatregelen worden voorgesteld, met kostenraming en een prioritering (deel 3). Het totale plan zal naar verwachting gereed zijn begin 2<sup>e</sup> kwartaal 2017.

De raad (agendacommissie) heeft voor dit plan een BOB-procedure voorgesteld. Dat houdt in dat na gereedkomen van het totale plan er eerst een Beeldvormingsfase komt voordat de Oordeelsvorming en Besluitvorming plaatsvindt. De invulling van de Beeldvormingsfase zal door de griffie in nauw overleg met de raad worden gemaakt.

Wij zien uw reacties tijdens de commissievergadering van 10 januari 2017 met belangstelling tegemoet.

Met een vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Lansingerland

drs. ing. Ad Eijkenaar  
Secretaris

drs. Pieter van de Stadt  
Burgemeester

Bijlage(n):

- Visiedocument Fietsveiligheidsplan (T16.12615)

# **Fietsveiligheidsplan Lansingerland**

**Veilig op weg**



## Inhoud

|            |                                                               |    |
|------------|---------------------------------------------------------------|----|
| 1          | Tijd voor richtinggevend beleid .....                         | 5  |
| 1.1        | Aanleiding .....                                              | 5  |
| 1.2        | Werkwijze .....                                               | 6  |
| Deel I     | Visiedocument .....                                           | 7  |
| 2          | Doel en ambities .....                                        | 9  |
| 2.1        | Doel en ambities Fietsveiligheidsplan .....                   | 9  |
| 2.2        | Achterliggende gedachtegang .....                             | 10 |
| Deel II    | Beleidsuitwerking .....                                       | 11 |
| 3          | Metten is weten: Ongevallenanalyse .....                      | 13 |
| 3.1        | Inleiding en verantwoording .....                             | 13 |
| 3.2        | Samenvatting analyseresultaten .....                          | 13 |
| 3.3        | Conclusies .....                                              | 14 |
| 4          | Metten is weten: Analyse subjectieve verkeersveiligheid ..... | 15 |
| 5          | Analyse Verkeerseducatie .....                                | 17 |
| 5.1        | Verkeerseducatie onder jongeren en jongvolwassenen .....      | 17 |
| 5.2        | (E-)Fietseducatie voor ouders .....                           | 17 |
| 6          | Analyse Veilig fietsnetwerk .....                             | 19 |
| 6.1        | Ruimtelijke structuur .....                                   | 19 |
| 6.2        | Belangrijke routes .....                                      | 20 |
| 6.3        | Knelpunten .....                                              | 20 |
| 6.4        | Algemene uitgangspunten .....                                 | 21 |
| Bijlage I  | Ongevallenanalyse .....                                       | 24 |
| Bijlage II | Uitgangspunten Duurzaam Veilig ontwerp .....                  | 37 |



# 1 Tijd voor richtinggevend beleid

## 1.1 Aanleiding

In 2013 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten afgesproken om op gemeenteniveau beleid te formuleren om het fietsen veiliger te maken.

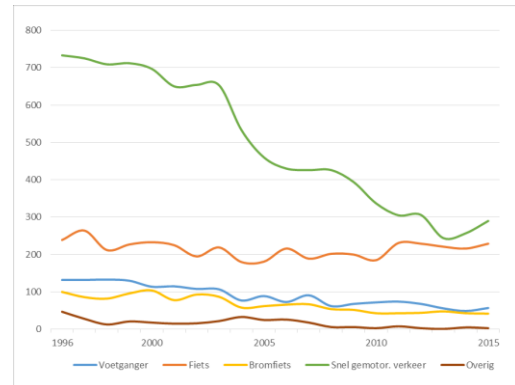
Aanleiding zijn de diverse ontwikkelingen in het fietsgebruik binnen Nederland. Door innovatieve fietsconcepten, zoals de E-bike en scootmobiel, is het gebruik van de fiets toegenomen, met name onder ouderen. Er is landelijk ingezet op betere fietspaden (zoals onder andere snelfietsroutes), waardoor voor de beroepsbevolking het woon-werkverkeer per fiets aantrekkelijker wordt gemaakt. Daarnaast draagt het fileleed in Nederland bij aan het gebruik van een alternatief voor het autoverkeer en is er een groeiende populariteit van fietsen in en om de stad. Goede fietsroutes naar (metro)stations dragen dan bij aan een hoger aandeel van fiets+OV.

“Aan fietsen hebben we veel te danken. De fiets houdt onze binnensteden bereikbaar en leefbaar, brengt talloze mensen naar het werk en is op het platteland onmisbaar op weg naar de school, de supermarkt of de bushalte. En de fiets levert - meer dan we vaak beseffen - een belangrijke bijdrage aan onze gezondheid doordat het ons in beweging houdt. Kortom, de fiets levert veel maatschappelijke baten op, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, milieu, economie, duurzaamheid, bereikbaarheid, enzovoort. De fiets moeten we dus koesteren.”<sup>1</sup>

Het gebruik van de fiets vraagt wel om een veilig wegennet en om veilig verkeersgedrag. De fiets is een kwetsbaarder vervoermiddel dan de auto, waardoor aparte aandacht voor deze groep weggebruikers gerechtvaardigd is.

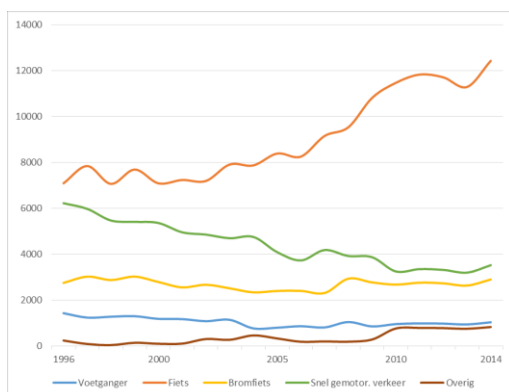
Een andere reden voor een nieuw fietsveiligheidsbeleid is dat de landelijke daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op de fiets achter blijft bij met name het gemotoriseerd snelverkeer (zie figuur 1.1).

Ook laat een trend zien dat het aantal ernstig gewonde fietsslachtoffers (ziekenhuisslachtoffers) niet daalt, maar juist over de jaren heen stijgt, zie figuur 1.2.



Figuur 1.1: Landelijke trend aantal dodelijke slachtoffers per

(Dit is incl. de personen op het elektrisch aangedreven langzaam verkeer: elektrische fietsen, scootmobiel, etc.).



Figuur 1.2: Landelijke trend aantal ernstige gewonden per jaar

De toename van verkeersongevallen onder ouderen is een andere landelijke trend. Dit is enerzijds gevolg van de toename van het aantal ouderen (de vergrijzing), anderzijds doordat de ouderen steeds mobieler blijven (bv. door middel van de E-fiets).

<sup>1</sup> Citaat uit: Tour de Force, *Agenda fiets 2017-2020*

Ook binnen de gemeente Lansingerland zien we deze trends terugkomen. Reden om als gemeente richtinggevend beleid voor de fietsveiligheid te formuleren.

## **1.2 Werkwijze**

Het fietsveiligheidsplan zal bestaan uit 3 onderdelen:

Deel 1, het visiedocument, bevat het doel en de ambities van het veiligheidsplan. De ambities zijn SMART<sup>2</sup> geformuleerd en zijn door het college van Burgemeester en Wethouders vastgesteld.

In deel 2 vindt een beleidsuitwerking plaats, waarbij de gestelde doelen en ambities worden uitgewerkt. Hoofdstuk 2 tot en met 6 zijn analyses vanuit verschillende invalshoeken, op grond waarvan uiteindelijk de ambities zijn bepaald. Hoofdstuk 7 t/m .. vormen de uitwerking in maatregelen.

In deel 3, ten slotte, worden maatregelen voorgesteld om de knelpunten op te lossen, wordt een prioritering aangegeven en een meerjarenprogramma opgesteld.

Er wordt opgemerkt, dat deze onderdelen niet alleen harde infrastructuur betreft, maar juist ook de nadruk wil leggen op gedragsbeïnvloeding, educatie en het veiligheidsgevoel.

---

<sup>2</sup> SMART staat voor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden.



## Deel I Visiedocument



## 2 Doel en ambities

### 2.1 Doel en ambities Fietsveiligheidsplan

De hoofddoelstelling voor het Fietsveiligheidsplan is:

*“Een toegenomen verkeersveiligheid voor fietsers in de gemeente Lansingerland in 2025 (bij een toenemend fietsgebruik in dezelfde periode), waarbij:*

- *Het aantal dodelijke en ernstige letselongevallen sterk afneemt;*
- *De beleving van de fietsveiligheid toeneemt;*
- *Iedereen weet zich verkeersveilig te gedragen; en*
- *De fietsinfrastructuur aan vastgestelde kwaliteitseisen voldoet.”*

Om de hoofddoelstelling te kunnen verwezenlijken zijn er ambities geselecteerd, die het meest kunnen bijdragen aan deze hoofddoelstelling. Deze ambities zijn concrete, meetbare doelen, die een uitwerking vormen van de hoofddoelstelling aan de hand van verschillende invalshoeken (deelonderwerpen).

De invalshoeken zijn:

- Meten is weten
- Verkeerseducatie
- Veilig fietsnetwerk

De ambities ten aanzien van de “Meten is weten” zijn:

1. In 2025 zijn er 25% minder slachtofferongevallen waarbij fietsers betrokken zijn ten opzichte van 2015, waarbij de (landelijk vastgestelde) registratiegraad minimaal gelijk is aan 2015.
2. De subjectieve (ervaren) fietsverkeersveiligheid is in 2025 vergroot.

De ambities ten aanzien van de “Verkeerseducatie” zijn:

3. Permanente verkeerseducatie onder jongeren en jongvolwassenen is een speerpunt.
4. (E-)Fietseducatie voor ouderen is een vast onderdeel van het fietsbeleid.

De ambities ten aanzien van een “Veilig fietsnetwerk” zijn:

5. Veilige fietsroutes naar belangrijke voorzieningen, en met name fietsveilige oversteken over de gebiedsontsluitingswegen.

Met deze ambities wordt voor wat betreft de Verkeerseducatie aangesloten bij de landelijke trend, namelijk de acties te richten op jongeren en ouderen. Ook voor wat betreft het terugdringen van het slachtofferaantal is aangesloten op een landelijk gangbaar percentage: gemiddeld hebben de gemeenten een doelstelling van -20% tot -35% van het huidige aantal slachtoffers. Ambitie 5 ten aanzien van een veilig fietsnetwerk is een ‘oude’ doelstelling van Duurzaam Veilig Verkeer, waar ten aanzien van fietspaden in de gemeente een inhaalslag gedaan kan worden.

## 2.2 Achterliggende gedachtegang

- ad. 1. *In 2025 zijn er 25% minder slachtofferongevallen waarbij fietsers betrokken zijn ten opzichte van 2015, waarbij de (landelijk vastgestelde) registratiegraad minimaal gelijk is aan 2015*  
De hoofddoelstelling is het verminderen van het aantal fietsongevallen in de gemeente in 2025. Van veel ongevallen zijn er geen cijfers bekend. Dit betreft voornamelijk eenzijdige ongevallen of 2 (brom-, snor-, of E-)fietsers onderling, waarbij de fietser uitsluitend materiele schade of lichte letselschade oploopt. Omdat hiervan geen melding wordt gemaakt bij de politie of bij een ziekenhuis, blijft het onbekend hoeveel ongevallen er met fietsers daadwerkelijk plaatsvinden.  
De ernstige letsel- en dodelijke ongevallen, waarbij ziekenhuisopname plaatsvindt, wordt beter in de ongevalgegevens opgenomen.  
Rond 2010 was de registratie ook hiervan zeer summier, maar vanaf 2015 is de registratiegraad toegenomen. Er is daardoor een grote toename aan slachtofferongevallen te zien (zie verdere verklaring in hoofdstuk 4). Het jaar 2025 kan gerelateerd worden aan 2015, mits er een gelijk niveau is van registreren. Dit zal landelijk bekend moeten zijn.
- ad. 2. *De subjectieve (ervaren) fietsveiligheid is in 2025 vergroot.*  
De ervaren fietsveiligheid is middels een enquête bij fietsers te meten. Hierbij kan doorgevraagd worden naar de onveilige locaties op het fietsnetwerk in de gemeente en naar het gedrag van fietsers en andere modaliteiten. In 2025 kan met eenzelfde vraagstelling de ervaren fietsveiligheid opnieuw bepaald worden.
- ad. 3. *Permanente verkeerseducatie onder jongeren en jongvolwassenen is een speerpunt*  
Hoewel permanente verkeerseducatie voor iedere verkeersdeelnemer gedurende hun hele leven van belang is, wil de gemeente als speerpunt de aandacht richten op jongeren en jongvolwassenen. Permanente verkeerseducatie houdt in: de nodige kennis, vaardigheden en motivatie bijbrengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Belangrijke momenten voor verkeerseducatie zijn bijvoorbeeld wanneer een kind zelfstandig naar school gaat fietsen, wanneer iemand leert bromfiets rijden, maar ook wanneer de verkeersregels veranderen. Op zulke momenten zijn er verschillende manieren om kinderen en jongeren te leren, hoe ze zich veilig in het verkeer kunnen gedragen door voorlichting, verkeersopvoeding, rijopleidingen en vaardigheidstrainingen.
- ad. 4. *(E-)Fietseducatie voor ouderen*  
Ouderen blijven langer mobiel en gebruiken steeds meer de e-fiets. Educatie voor deze groep is belangrijk, omdat met name de e-fiets toch een andere vaardigheid vraagt dan een gewone fiets (door de hogere snelheden).
- ad. 5. *Veilige fietsroutes naar belangrijke voorzieningen, en met name fietsveilige oversteken over de gebiedsontsluitingswegen*  
De routes naar belangrijke bestemmingen, zoals OV-haltes (RandstadRail en de ZoRo-busbaan), scholen en winkelcentra dienen te zijn ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig (zie bijlage II). Een veilige oversteek over gebiedsontsluitingswegen (GOW) kan zijn met een rotonde of met VRI-lichten.

## **Deel II    Beleidsuitwerking**



### **3 Meten is weten: Ongevallenanalyse**

#### **3.1 Inleiding en verantwoording**

Voor een onderbouwde visie op fietsverkeersveiligheid is van belang een goed beeld te hebben van de ongevallen van fietsers, brom-, snor- en E-fietsers. In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de ongevallenanalyse weergegeven. Deze resultaten geven inzicht in de huidige verkeersveiligheidspositie en een overzicht van de verkeersveiligheidsknelpunten op alle wegen binnen de gemeente.

Een probleempunt bij de verkeersveiligheidsanalyse van de afgelopen jaren is dat de registratie van de ongevallen een aantal jaren sterk is verslechterd. Vanaf 2010 is de registratie door gewijzigd politiebeleid afgenomen. Na een Tweede Kamerdebat is sinds 2013 weer meer aandacht voor een goede registratie van de ongevallen, waardoor er weer een toename te zien is. Wel wordt door de politie niet meer alle kenmerken geregistreerd, waardoor bijvoorbeeld “aard van het ongeluk” en de “toedracht” niet worden genoteerd.

De registratiegraad van dodelijke verkeersongevallen ligt op ongeveer 90%. Van ziekenhuisgewonden (waarbij een motorvoertuig is betrokken) onder de 50% en bij overige gewonden ca. 10%<sup>3</sup>. Door de aantallen aan te vullen met de cijfers uit de Landelijke Medische Registratie (LMR) kan de registratiegraad weer wat worden verbeterd, maar ook die is niet volledig. De registratie van ongevallen met Uitsluitend Materiele Schade (UMS) is voor gemotoriseerd verkeer minimaal, laat staan voor het langzaam verkeer.

Deze ongevallenanalyse geeft dus geen totaaloverzicht van alle ongevallen die de afgelopen jaren in Lansingerland hebben plaats gevonden. Wel geeft de analyse een indicatie van de diverse ongevallen binnen de gemeente.

Het onderzoek wordt beperkt tot de slachtofferongevallen in de jaren 2006-2015, waarbij (brom-/snor) fietsers betrokken zijn. Voor een overzicht van getallen en grafieken wordt verwezen naar bijlage I. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de analyse. Opgemerkt wordt dat de E-fiets in de ongevallenanalyse nog niet als aparte categorie is opgenomen. Ondertussen is de E-fiets in het basisregistratiebestand opgenomen, waardoor deze de komende jaren steeds beter als aparte categorie benoemd zal worden.

#### **3.2 Samenvatting analyseresultaten**

De volgende opmerkingen worden gemaakt over de geregistreerde slachtofferongevallen binnen de gemeente tussen 2006 en 2015 (= 10-jaars periode) van alle vervoerswijzen.

- In totaal zijn er 425 slachtofferongevallen geregistreerd met in totaal 519 slachtoffers. De afloop van de ongevallen zijn: 18 dodelijke ongevallen, 133 ziekenhuisongevallen en 274 overige gewonden ongevallen.
- De grootste groep slachtoffers per leeftijd zijn jongeren van 16 en van 18 jaar met beide 27 slachtoffers. Per leeftijdscategorie is de grootste groep de 16-17 jarigen (met gemiddeld 22 slachtoffers), gevolgd door de 18-24 jarigen (met gemiddeld 13 slachtoffers).
- De vervoerwijze van de slachtoffers is duidelijk gerelateerd aan de leeftijdscategorie: 80% van de categorie 12-15 jarigen gebruikte de fiets; 67% van de 16-17 jarigen gebruikte de brom-/snor-fiets; voor 18 jaar en ouder is een motorvoertuig voor meer dan 50% de vervoerwijze.

---

<sup>3</sup> Bron: SWOV, <http://www.swov.nl/NL/Research/cijfers/Toelichting-gegevensbronnen/registratiegraad-slachtoffers-ongevallen.html>

- Voor alle leeftijden samen is de vervoerwijze van het slachtoffer: 44% gebruikte een motorvoertuig, 21% gebruikte een brom-/snorfiets en 21% gebruikte de fiets.

Als de groep slachtofferongevallen ingeperkt wordt tot alleen de slachtoffers die per fiets, bromfiets of snorfiets reden, kunnen de volgende opmerkingen gemaakt worden.

- Er zijn 223 fietsslachtoffers gevallen (=43% van het totaal, zie opmerking hierboven).
- De fietsers zijn de meest kwetsbare groep. De dodelijke en ziekenhuisslachtoffers zijn bij deze groep meer dan de ernstige slachtoffers per bromfiets of snorfiets samen. Hierbij wordt opgemerkt, dat het aantal fietsers veel groter is dan het aantal brom- en snorfietsers.
- De ernst van de afloop is (enigszins) gerelateerd aan de leeftijd. Bij kinderen tot 11 jaar en 60+ ligt het percentage ziekenhuisopnamen hoger dan bij de groepen met de leeftijd 12 – 59 jaar.
- De toedracht van de ongevallen is met name geen voorrang verlenen en geen doorgang verlenen.
- De aard van de ongevallen zijn voornamelijk de frontale en flank ongevallen.
- Het aantal ongevallen met alcohol is beperkt.
- De meeste fietsongevallen vallen in de ochtendspits (7:00 – 9:00 uur) en 2<sup>e</sup> helft van de middag (14:00 – 18:00 uur). In de nachtelijke periode (19:00 – 7:00 uur) zijn het met name brom- en snorfietsongevallen (72%).
- Slachtofferongevallen met kinderen (tot 11 jaar) en senioren (60+) vallen vaker in de middag. In de spitsen zijn de ‘werkenden’ en ‘scholieren’ vaker het slachtoffer.
- Op kruispunten vallen vaker fietsslachtofferongevallen dan op wegvakken. Bij onderscheid in maximumsnelheid valt de grootste groep slachtoffers op 50 km/uur wegen. Bij ernstige ongevallen (dodelijke en ziekenhuisongevallen) stijgt het percentage op wegvakken, met name op 80 km/uur wegen, gevolgd door 50 km/uur wegen.

### 3.3 Conclusies

Uit bovenstaand analyse kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het grote aandeel (brom-, snor-, alsook E-)fietsslachtoffers bevestigt de noodzaak van een goed fietsveiligheidsbeleid.
- Bij kinderen en ouderen vallen relatief meer ziekenhuisslachtoffers. Dit beeld bevestigt de landelijke trend. Het fietsveiligheidsplan zal hier extra aandacht aan moeten geven.
- De toedracht en aard van de ongevallen geven aan dat de inrichting van de wegen (met name de 50 km/uur en 80 km/uur wegen) aandacht behoeven. Vooral op kruispunten (gelijkwaardige kruispunten en rotondes) vallen fietsslachtoffers.



#### **4    *Meten is weten: Analyse subjectieve verkeersveiligheid***

Subjectieve (= ervaren) fietsveiligheid verwijst naar persoonlijke gevoelens die mensen hebben over de verkeersonveiligheid. Ervaren verkeersonveiligheid kan ertoe leiden dat weggebruikers hun eigen mobiliteit en sociale activiteiten inperken. Onderzoek laat zien dat er hooguit een zwak positief verband is tussen objectieve en ervaren verkeersonveiligheid. Er zijn zelfs aanwijzingen dat een zekere mate van ervaren onveiligheid mensen tot alerter/veiliger gedrag aanzet.

Subjectieve onveiligheid is niet hetzelfde als sociale onveiligheid. Met sociale onveiligheid wordt de angst voor criminaliteit bedoeld. Sociale onveiligheid kan wel invloed hebben op de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen. Een slecht verlichte fietstunnel bijvoorbeeld zal minder effectief zijn, doordat deze sociaal onveilig wordt ervaren.

Vragen over subjectieve verkeersveiligheid zijn persoonsgebonden en kunnen plaats- en tijdspecifiek zijn. Het onderzoek dient daarom een voldoende grote steekproef te hebben om een goed gemiddelde te kunnen bepalen. Ook dient er oog te zijn voor zowel de plaats- en tijdspecifieke omstandigheden, als voor de plaats- en tijdonafhankelijke gevoelens.



## **5 Analyse Verkeerseducatie**

Lansingerland is een ‘jonge’ gemeente met veel gezinnen. Ten opzichte van de ‘rest’ van Nederland is het aandeel jeugd tot 20 jaar groter dan gemiddeld (29% versus 23%), het aandeel van ouderen boven de 65 is kleiner (13% versus 17%). De meest recente bevolkingsprognose gaat ervan uit dat het aantal jeugdigen in absolute zin gelijk blijft. Relatief en absoluut gezien zal in Lansingerland, net als in de rest van Nederland, de groep 65+ het hardst groeien.

De belangrijkste doelgroepen zijn hiermee gedeut: De jongeren tot 20 jaar, waar de beginnende fietsers, bromfietzers, maar ook automobilisten onder vallen en de ouderen (65+): een steeds groter wordende groep die langer mobiel blijft.

### **5.1 Verkeerseducatie onder jongeren en jongvolwassenen**

In de gemeente worden al verschillende acties ondernomen ten aanzien van verkeerseducatie onder jongeren. De belangrijkste zijn:

- Een gemeentelijke bijdrage aan de basisscholen voor het Verkeerexamen.
- In regionaal verband (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) meedoen met voorlichtingsacties, zoals: ‘De scholen zijn weer begonnen’ en met de ‘Fietsverlichtingsactie’.
- Een actie, die momenteel ontwikkeld wordt, is het opzetten van een toolkit, een wegwijzer van verkeerspakketten, die de (basis)scholen kunnen gebruiken voor ontwikkeling van hun verkeersveiligheidseducatie.

Op deze manier wil de gemeente bevorderen dat de verkeersveiligheid blijvend onder de aandacht van scholen komt.

Voor jongeren op middelbare scholen worden er tot nu toe geen acties gedaan. Toch is het juist voor de leeftijdsgroep van 12 tot 18 jaar belangrijk om verkeersveiligheid blijvend onder de aandacht te brengen. De 12 jarigen gaan (vaak op de fiets) voor het eerst naar een school die verder weg ligt. 16-jarigen mogen brommer rijden en de 17/18 jarigen kunnen al een autorijbewijs halen. Juist bij deze groepen is het aantal ongevallen relatief groot (zie ongevallenanalyse, bijlage I).

De gemeente zal de aandacht van educatie onder de jongeren in de basisschoolleeftijd moeten continueren en in de middelbare schoolleeftijd concreet kunnen oppakken.

### **5.2 (E-)Fietseducatie voor ouderen**

Voor ouderen is er in de gemeente Lansingerland het afgelopen jaar voor het eerst een E-bike cursus georganiseerd. Dit is goed bevallen en wordt gecontinueerd en geïntensiveerd. De cursus is voor de deelnemers gratis.

Het is voor de gemeente gewenst meer activiteiten te ontplooiën voor de ouderen.



Figuur 6.1: Kaart van de fietsstructuur uit het Visiedocument Lansingerland beweegt (2009)

## 6 Analyse Veilig fietsnetwerk

### 6.1 Ruimtelijke structuur

Fietsveiligheid berust op de pijlers veilig gedrag en een veilige infrastructuur. Voor de infrastructuur is een inventarisatie opgenomen van de huidige fietsstromen tussen en binnen de kernen. In figuur 6.1 is de kaart van de fietsstructuur van Lansingerland opgenomen.

- *Fietspaden tussen de kernen*

Lansingerland bestaat uit drie grotere kernen. De verbindingen tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek lopen over vrijliggende fietspaden, net als de verbindingen van deze kernen met Pijnacker, Rotterdam en Zoetermeer.

Verbindingen van Berkel en Bergschenhoek met Bleiswijk lopen deels over 60 km/uur wegen die glastuinbouwgebieden ontsluiten. Dit geldt ook voor de verbinding van Bleiswijk naar de fietspaden langs de A12 en daarmee naar het geplande NS-station Bleizo.

Het Landscheidingsfietspad vormt de centrale noord-zuid fiets-as door de gemeente. Dit is ook de regionale snelfietsroute tussen Rotterdam en Zoetermeer. Deze route mist één schakel, juist bij het centrum van Berkel: het Berkelsdijkje tussen de Oostersingel en de Van Koetsveldstraat delen (brom) fietsen en gemotoriseerd verkeer een smalle dijkweg. In het onlangs vastgestelde Mobiliteitsplan Berkel (maart 2016) is door de gemeenteraad besloten fietsers en voetgangers op het Berkelsdijkje te weren, nadat alternatieve routes zijn gerealiseerd. Het Landscheidingspad is onverlicht.

Langs de metrolijn loopt de Hofpleinfietsroute die de gemeente zowel met Rotterdam als Pijnacker en Den Haag verbindt.

Naast de zogenaamde utilitaire routes<sup>4</sup> zijn er ook recreatieve routes in de gemeente. Te denken valt aan de route langs de Rotte, langs Oude Leede en door het Bergse Bos.

- *Fietspaden binnen de kernen*

Binnen de kernen zijn langs de gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) fietspaden gerealiseerd, voor een deel zijn dit tweerichtingspaden.

#### *Bleiswijk*

Fietsverkeer binnen Bleiswijk heeft aan de zuidkant de beschikking over een tweerichtingsfietspad. De Dorpsstraat is zo ingericht dat doorgaand verkeer geweerd wordt. De noordwestelijke toegang is een oud smal lint met een relatief hoge intensiteit aan fietsers, auto's, lijnbussen en bevoorradend verkeer. Inwoners van de noordoostelijke wijken hebben alternatieve routes. Bedrijventerrein de Hoefslag is (ook voor fietsers) alleen vanuit de zuid- en oostkant ontsloten.

#### *Bergschenhoek*

Auto en fiets delen de oude linten van Bergschenhoek: de Bergweg noord en de Oosteindseweg. Hier zijn geen fietsvoorzieningen. Ondanks de aanleg van een nieuwe hoofdstructuur om de kern is de intensiteit van auto's op beide wegen vrij hoog.

In 2014 is een nieuw fietspad vanuit Rotterdam door Wilderszijde gerealiseerd, dat aansluit op de rotonde Zuiderparklaan en zo een alternatieve route naar het centrum van Bergschenhoek biedt. Ook is er een onderdoorgang onder de Boterdorpseweg gerealiseerd en is een veilige schoolroute gecreëerd vanaf het viaduct naar de scholen aan De Zijde.

---

<sup>4</sup> Utilitair = de nuttigheid betreffend, een fietspad dat gebruikt wordt voor een zakelijk doel, zoals van een woon- naar een werkgebied, naar scholen, OV-haltes, winkelcentra etc. Dit in tegenstelling tot een recreatief fietspad.

### *Berkel en Rodenrijs*

Vanwege woningbouwopgave in Berkel en Rodenrijs is de auto- en fietsstructuur gewijzigd: autoverkeer van Zoetermeer naar Rotterdam kan door de aanleg van de N470/N471 buitenom rijden en in de kern via de Planetenweg/Oostersingel en Oostmeerlaan. De oude hoofdstructuur is/wordt deels ingericht als 30 km/uur zone en speelt daarmee een belangrijke rol in de fietsontsluiting.

### *Fietstunnels*

Alhoewel de provinciale weg N472/Klapwijkseweg is ingericht als 50 km/uur weg en de kruispunten als rotondes zijn uitgevoerd, blijven de weg en de naastgelegen vaart een belangrijke barrière met een beperkt aantal punten waarop het fietsverkeer de weg kan kruisen. Hetzelfde geldt voor de N209 die buiten de bebouwde kom ligt.

In het Visiedocument Lansingerland Beweegt zijn dan ook fietstunnels opgenomen om een fietsveilige oversteek over deze wegen te maken (zie figuur 6.1). De onderdoorgangen bij de Europasingel en op de Boterdorpseweg tussen Zuiderparklaan en Randweg-West zijn al gerealiseerd. Een fietstunnel onder de Klapwijkseweg tussen de Oostmeerlaan en de Oudelandselaan was destijds wenselijk voor de fietsveiligheid, maar is geschrapt wegens gebrek aan middelen.

## **6.2 Belangrijke routes**

Om de ambitie voor veilige routes te verwezenlijken is het van belang de routes naar belangrijke voorzieningen te benoemen en verder uit te werken. In figuur 6.2 zijn de hoofdroutes opgenomen die voor Lansingerland van belang zijn. Hierin zijn de routes naar de winkelcentra, de HOV-haltes en de scholen opgenomen. Ten aanzien van de scholen wordt naast de hoofdroutes, die ernaartoe of langs lopen, ook gekeken naar de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de scholen. In veel gevallen lopen de routes over vrijliggende fietspaden of over fiets(suggestie)stroken. In enkele gevallen is er geen fietsvoorziening. Deze gevallen blijven wel beperkt tot 30 km/uur wegen. Uit figuur 6.2 blijkt dat de meeste scholen goed op de fietsvoorzieningen zijn aangesloten. Hetzelfde geldt voor de HOV-haltes en de winkelcentra.

Als de routekaart over de kaart met (brom-/snor-) fietsslachtoffers (uit bijlage I) gelegd wordt (zie figuur 6.3) valt op dat de ongevallen de afgelopen 10 jaar met name op de geselecteerde routes zijn gevallen. Dit is een extra reden om de routes aan te pakken.

## **6.3 Knelpunten**

### *2-richtingen fietspaden*

De vrijliggende fietspaden langs belangrijke wegen zijn vaak uitgevoerd als 2-richtingen fietspaden. Voordeel hiervan is dat de fietspaden vaak rechtstreekse verbindingen hebben en de rijweg zowel heen als terug niet overgestoken hoeft te worden. Nadeel is, dat verkeer op kruisende wegen fietsers van zowel links als rechts kan verwachten. Omdat over het algemeen fietsers alleen van links komen, is een potentieel conflictpunt.

### *2-richtingen fietspaden in combinatie met turbo-rotondes*

De 2-richtingen fietspaden worden op de rotondes consequent doorgetrokken. Bovengenoemd nadeel werkt hierbij dubbel, omdat het verkeer zowel bij het oprijden van de rotonde, als bij het afrijden te maken kan krijgen met fietsers uit twee richtingen.



Dit probleem wordt versterkt bij turbotondes zoals bijvoorbeeld op de Boterdorpseweg/Klapwijkseweg, met twee op- of afrijstroken. Doordat er gevaar is van afdekken<sup>5</sup>, is dit onveilig te noemen.

#### *Parallelstructuur N209*

De N209 heeft een parallelstructuur van 60 km/uur wegen, die voor ontsluiting van de aanliggende percelen wordt gebruikt en voor langzaam gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer dat niet op de hoofdbaan mag rijden. In het kader van de aanleg van de A16 wordt een toename van verkeer op de N209 verwacht, waarbij in geval van filevorming op de hoofdrijbaan de parallelwegen als sluiproute gebruikt zullen gaan worden. Dit geeft een potentiële onveiligheid voor het fietsverkeer, waar in het kader van de aanleg A16 aandacht aan besteed moet worden.

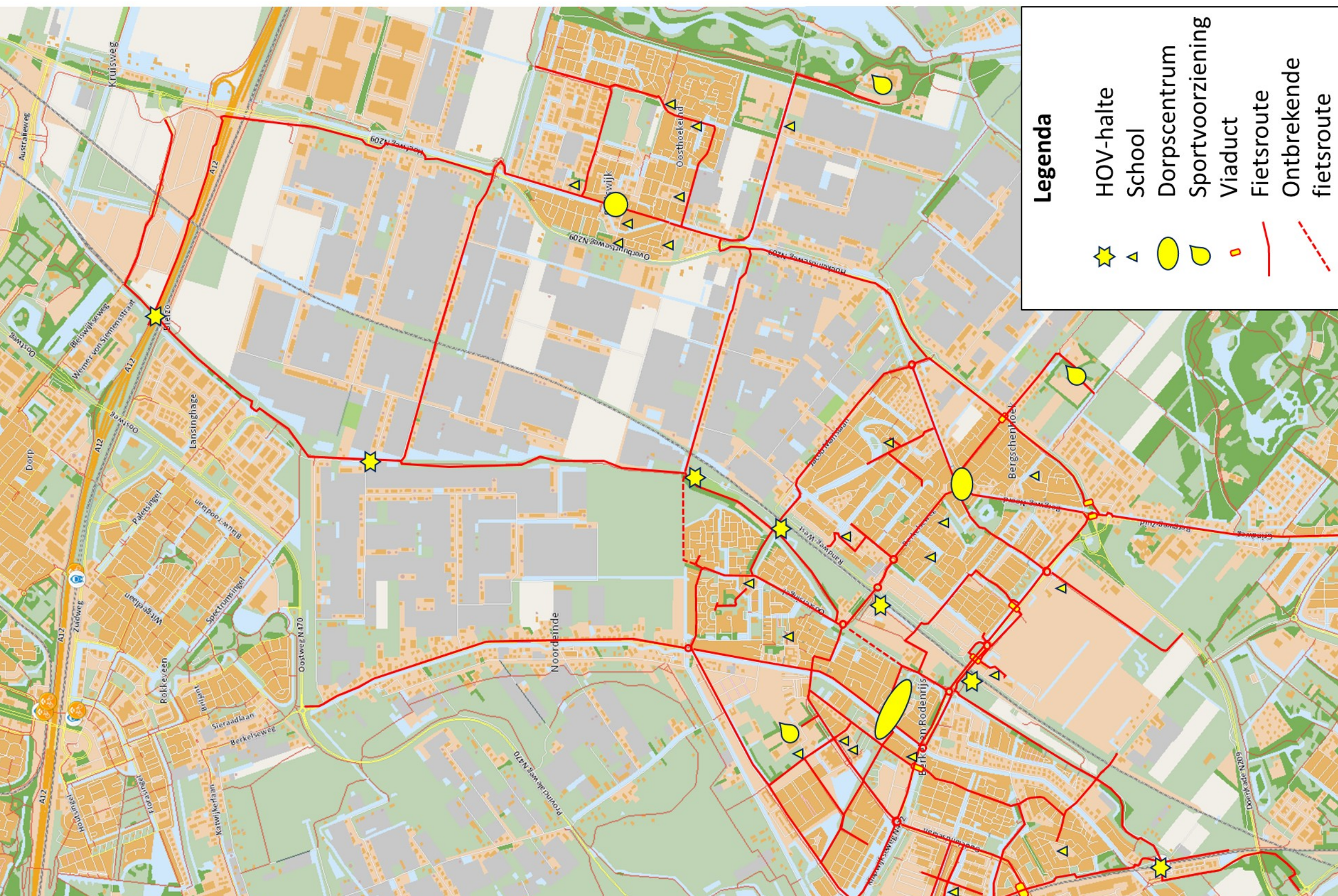
### **6.4 Algemene uitgangspunten**

De gemeente Lansingerland sluit zoveel mogelijk aan bij de landelijke richtlijnen voor wat betreft het ontwerp van verkeersvoorzieningen. Deze richtlijnen zijn gepubliceerd door de CROW en het Fietsberaad. Op sommige situaties kan er aanleiding zijn om van deze algehele richtlijnen af te wijken. Het concept van Duurzaam Veilig is daarbij leidend. In bijlage II zijn deze uitgangspunten uitgewerkt.

---

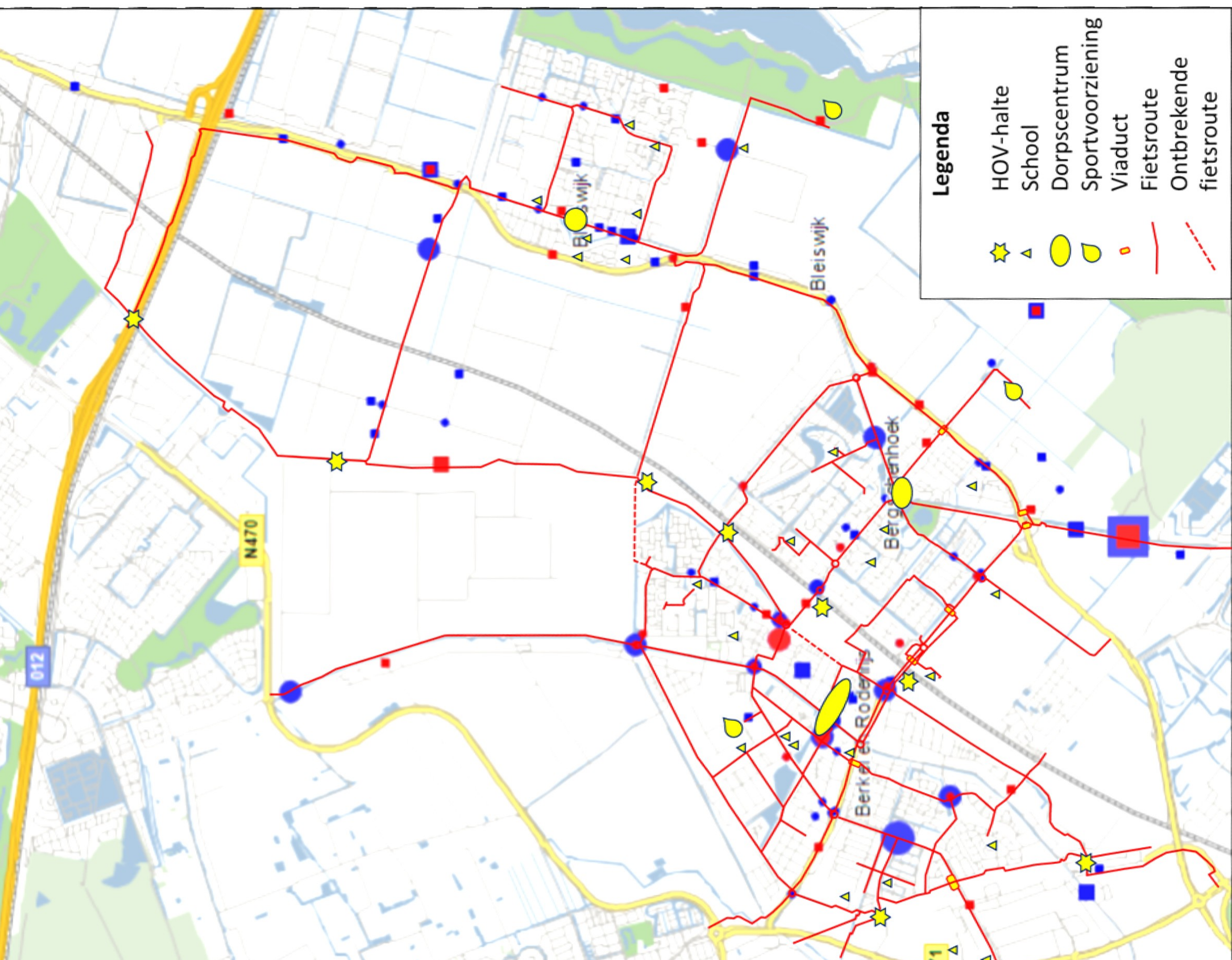
<sup>5</sup> Afdekgevaar ontstaat als een auto op de ene rijstrook voor de rotonde stopt voor een overstekende fietser. Deze auto ontnemt daarmee voor een auto op de andere rijstrook het zicht op diezelfde fietser. De laatste auto wordt dan plotseling geconfronteerd met een fietser die achter de stilstaande auto vandaan komt.





Figuur 6.2: Kaart van de fietsroutes

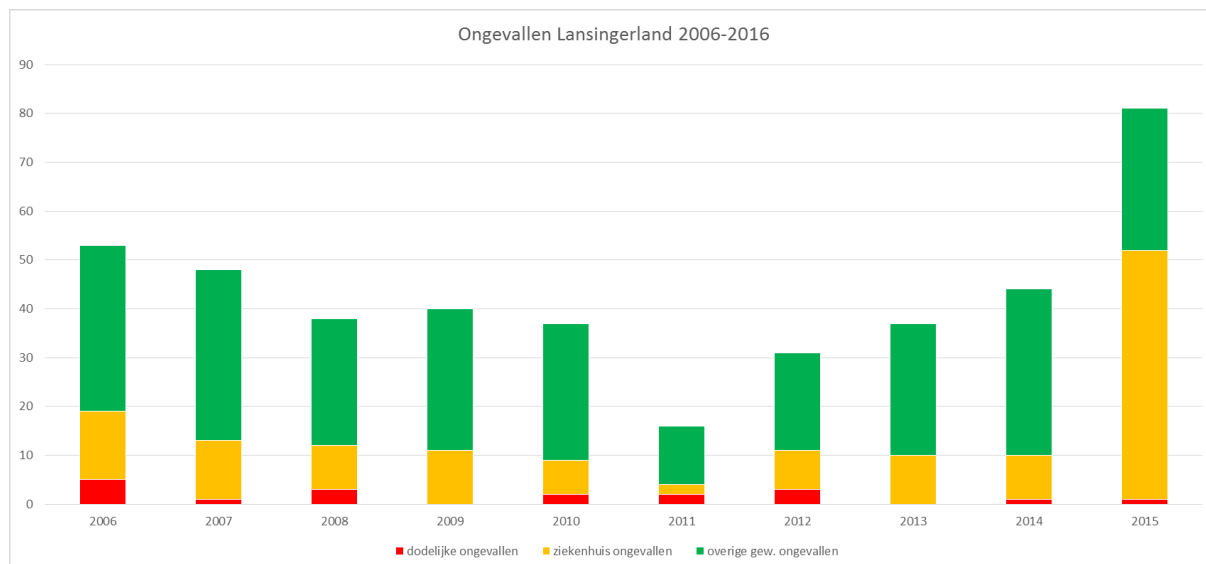




Figuur 6.3 : Kaart van de fietsroutes met de ongevallen

## Bijlage I Ongevallenanalyse

Het totaal aantal geregistreerde slachtofferongevallen in de jaren 2006-2015 staat weergegeven in figuur I.1 en tabel I.2



Figuur I.1 Totaal aantal slachtofferongevallen in Lansingerland (2006-2015)

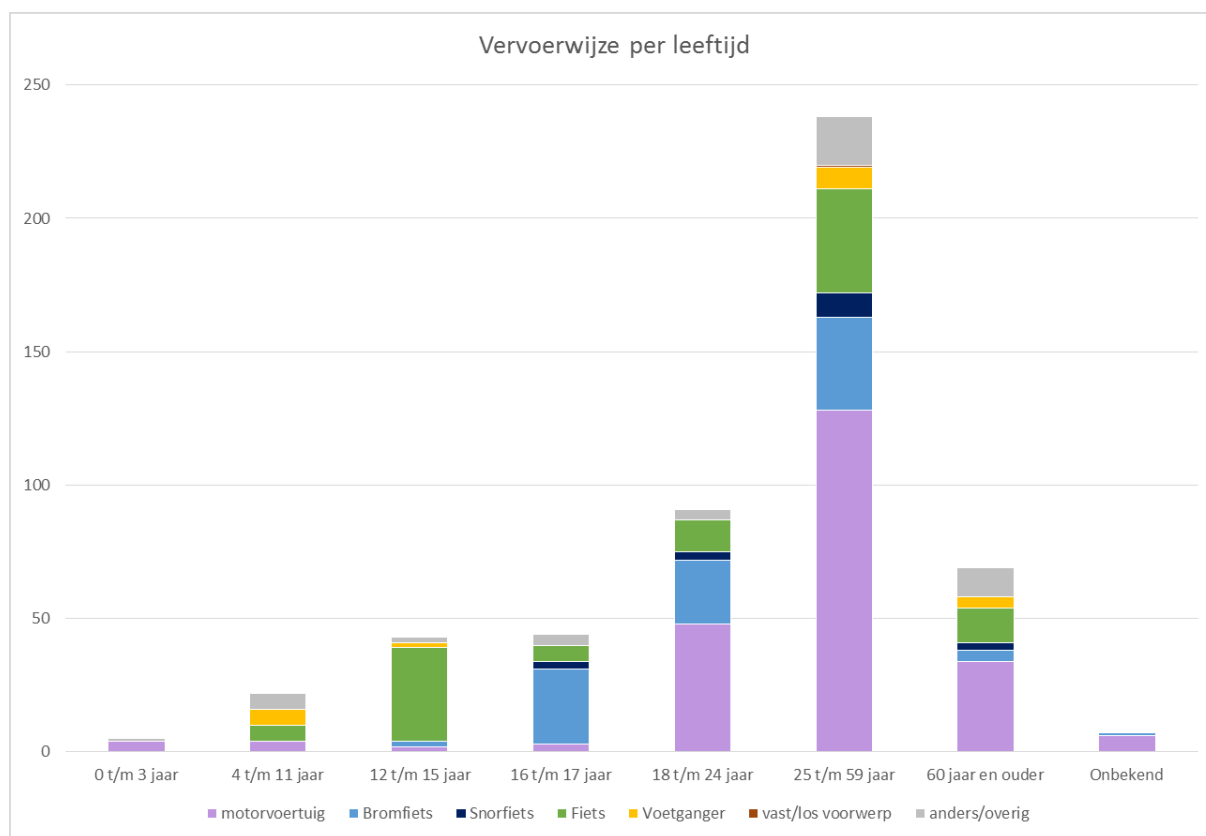
| jaar   | dodelijke ongevallen | ziekenhuis ongevallen | overige gew. ongevallen | slachtoffer ongevallen |
|--------|----------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| 2006   | 5                    | 14                    | 34                      | 53                     |
| 2007   | 1                    | 12                    | 35                      | 48                     |
| 2008   | 3                    | 9                     | 26                      | 38                     |
| 2009   | 0                    | 11                    | 29                      | 40                     |
| 2010   | 2                    | 7                     | 28                      | 37                     |
| 2011   | 2                    | 2                     | 12                      | 16                     |
| 2012   | 3                    | 8                     | 20                      | 31                     |
| 2013   | 0                    | 10                    | 27                      | 37                     |
| 2014   | 1                    | 9                     | 34                      | 44                     |
| 2015   | 1                    | 51                    | 29                      | 81                     |
| Totaal | 18                   | 133                   | 274                     | 425                    |

Tabel I.2 Totaal aantal slachtofferongevallen in Lansingerland (2006-2015)

De volgende zaken vallen op:

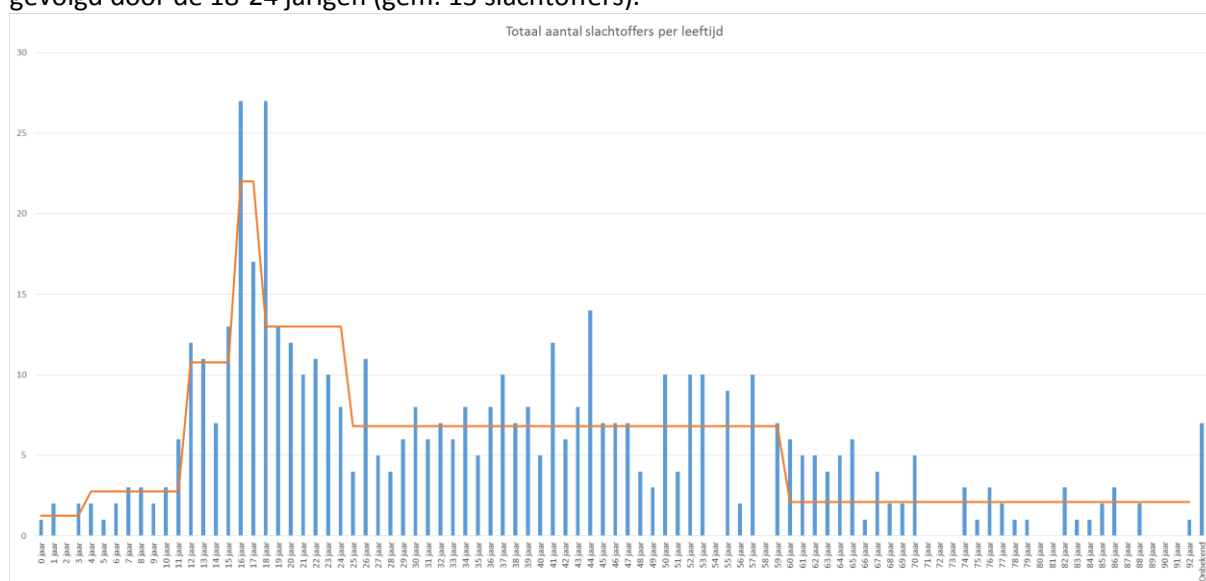
- De getoonde ongevallen betreffen alleen ongevallen waarbij één of meerdere slachtoffers zijn te betreuren. Hieronder wordt onderscheid gemaakt in dodelijke ongevallen, ziekenhuisongevallen en overige gewonden ongevallen.
- Uit bovenstaande figuur en tabel is af te leiden dat de registratie van slachtofferongevallen na een dieptepunt in 2011 weer is toegenomen. Nadrukkelijk wordt gesteld, dat dit niet hoeft te betekenen dat het daadwerkelijk aantal ongevallen ook is toe- of afgenomen. Dat valt helaas niet vast te stellen. Landelijke trend van de afgelopen jaren is, dat het aantal dodelijke ongevallen afneemt, maar het aantal ziekenhuisongevallen nog steeds toeneemt. Het aantal ongevallen in 2015 kan dus in de goede richting wijzen.
- In 2015 heeft er een wijziging plaatsgevonden in de registratie van het aantal ziekenhuisongevallen. Het lijkt dus of er een enorm toename in het aantal ziekenhuisongevallen heeft plaatsgevonden in 2015, maar dit is grotendeels te wijten aan de andere manier van registreren.

Figuren I.3, I.4 en I.5 laten het aantal slachtoffers naar leeftijd zien. In de kolommen is onderscheid gemaakt naar vervoerswijze. Er zijn in totaal 519 slachtoffers gevallen bij 425 ongevallen.



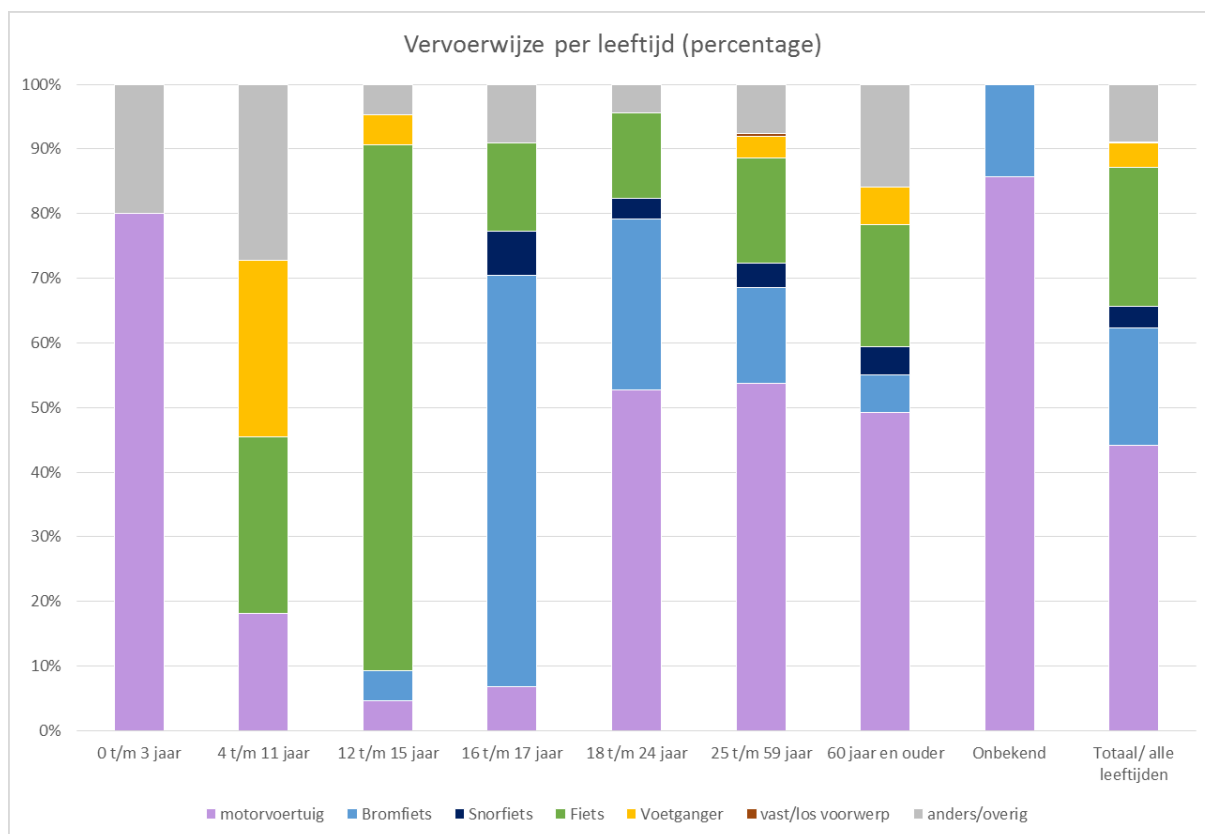
*Figuur I.3 Aantal slachtoffers per vervoerwijze per leeftijdscategorie*

De grootste groep slachtoffers valt in de leeftijdscategorie 25 t/m 59 jaar met 238 slachtoffers. Deze categorie heeft echter ook de grootste leeftijdsverspreiding. Als de slachtoffers per leeftijd afzonderlijk worden weergegeven, blijkt dat de 16 en 18 jarigen de meeste ongevallen hebben gehad met 27 slachtoffers in de laatste 10 jaar (zie figuur I.4). Ook is te zien dat het gemiddelde aantal slachtoffers per leeftijdscategorie het hoogst is onder de 16-17 jarigen (gem. 22 slachtoffers, de oranje lijn), gevolgd door de 18-24 jarigen (gem. 13 slachtoffers).



*Figuur I.4 Aantal slachtoffers per leeftijd met de gemiddelden per leeftijdscategorie*

Figuur I.5 toont het percentage slachtoffers per vervoerswijze voor de verschillende leeftijdscategorieën. Hierin is duidelijk te zien dat de slachtoffers in de categorie van 12 t/m 15 jaar voor 80% fietsslachtoffers zijn. De 16-17 jarige slachtoffers gebruikten voornamelijk de bromfiets (67%), terwijl bij de leeftijd van 18+ het motorvoertuig voor ca. 50% de gebruikte vervoerswijze van de slachtoffers is.



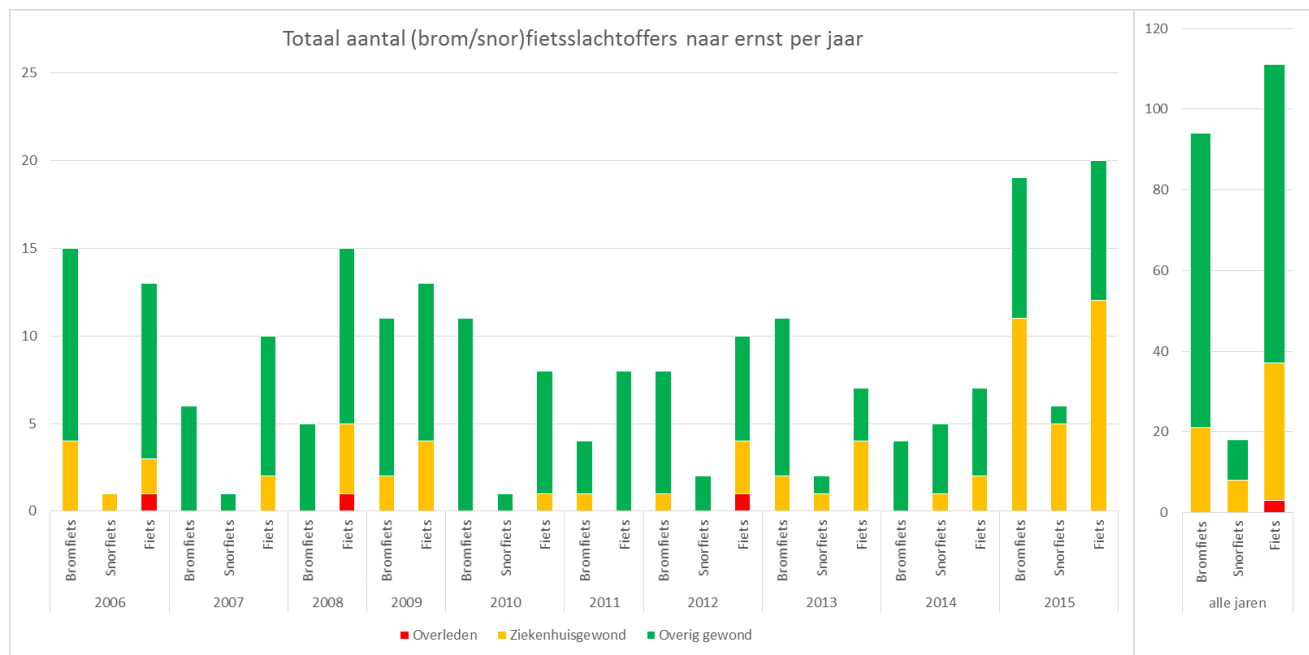
*Figuur I.5 Aantal slachtoffers per vervoerswijze per leeftijdscategorie (percentages)*

In de laatste kolom is het totaal van alle leeftijden te zien. 44% van de slachtoffers zat in een motorvoertuig, 21% gebruikte brom-/ of snorfiets en eveneens 21% gebruikte de fiets.

### (Brom-/snor-)fietsslachtoffers

In de volgende figuren wordt de groep slachtofferongevallen ingeperkt tot degene die op de (E-)fiets, bromfiets of snorfiets zaten. Voor de leesbaarheid wordt hierna over “fietsslachtoffers” gesproken, waarbij de bromfiets- en snorfietslchtoffers inbegrepen zitten.

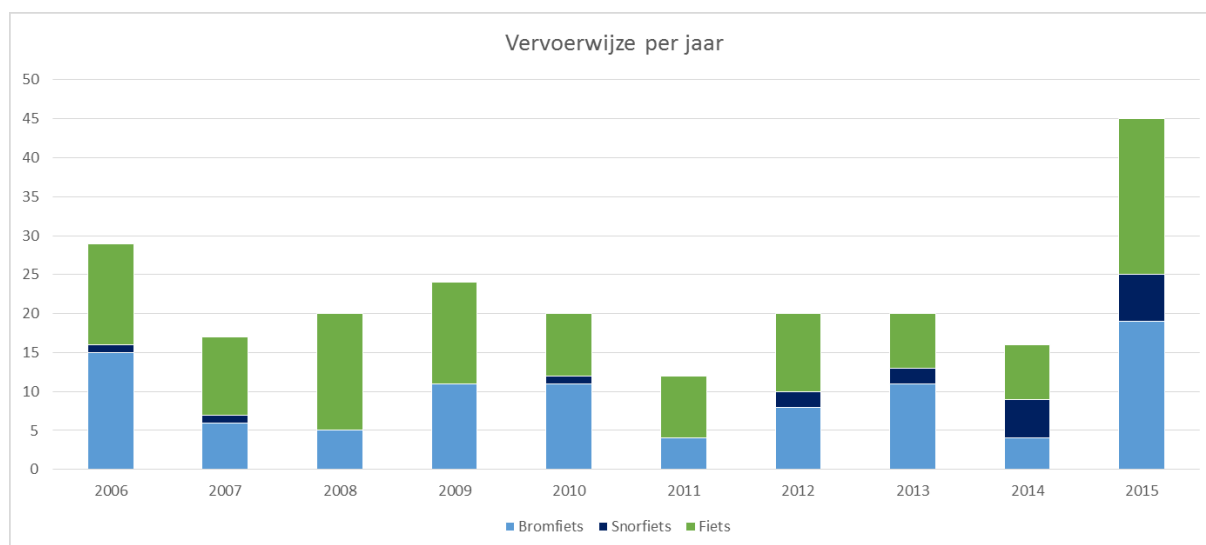
Er zijn tussen 2006 en 2015 223 fietsslachtoffers gevallen. Hiervan waren er 66 ernstige slachtoffers (3 doden en 63 ziekenhuisslachtoffers) en 157 overige slachtoffers. Figuur I.6 laat de slachtofferernst zien, uitgesplitst per jaar en per vervoerswijze.



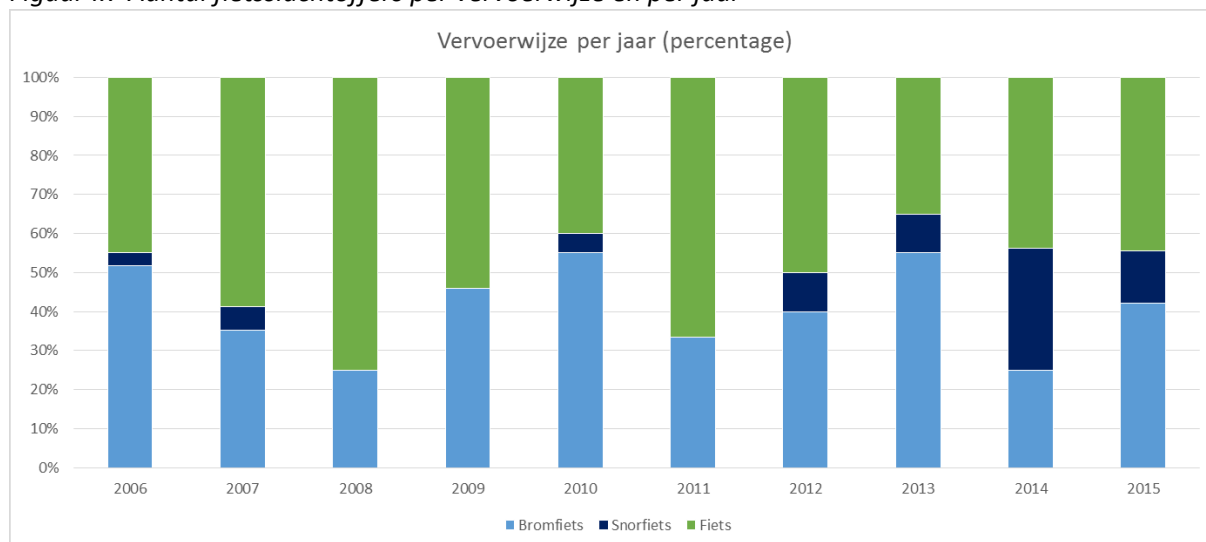
Figuur I.6 Aantal fietsslachtoffers per jaar en per vervoerswijze

De figuur laat zien, dat de fiets de meest kwetsbare verkeersdeelnemer is. De dodelijke slachtoffers zijn allen fietsers. Ook het aantal ziekenhuisslachtoffers is bij fietsers groter dan bij de brom-/snorfietsers (zie laatste kolom). Het aantal overige gewonden is bij de fietsers en bromfietsers nagenoeg gelijk.

Figuren I.7 en I.8 tonen de fietsslachtoffers per vervoerswijze per jaar.



*Figuur I.7 Aantal fietsslachtoffers per vervoerwijze en per jaar*



*Figuur I.8 Aantal fietsslachtoffers per vervoerwijze en per jaar (percentage)*

De laatste jaren is een toename van snorfietssslachtoffers te zien. Met name in 2014 was dit aantal groter dan het aantal bromfietssslachtoffers. Dit komt enerzijds door een groter aantal snorfietsen in het verkeer<sup>6</sup>, anderzijds kan ook dit te maken hebben met verbeterde registratie de laatste jaren.

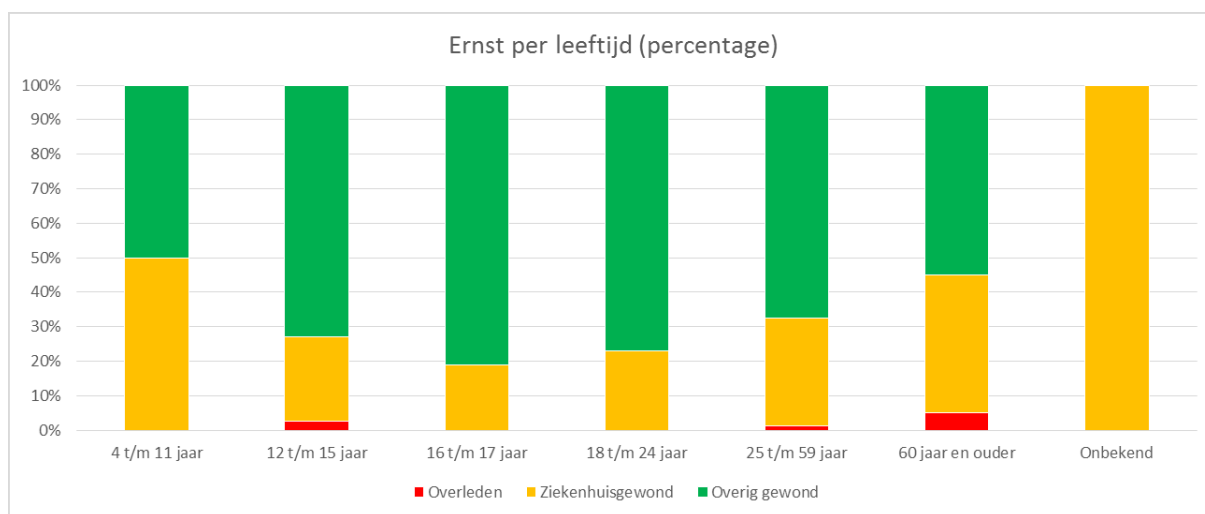
De ernst van de fietsslachtoffers per leeftijdscategorie wordt getoond in de figuren I.9 en I.10.

<sup>6</sup> Bron: [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Bromsnorfietsers.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Bromsnorfietsers.pdf)



| Leeftijd         | Overleden | Ziekenhuisgewond | Overig gewond | Totaal |
|------------------|-----------|------------------|---------------|--------|
| 4 t/m 11 jaar    | 0         | 3                | 3             | 6      |
| 12 t/m 15 jaar   | 1         | 9                | 27            | 37     |
| 16 t/m 17 jaar   | 0         | 7                | 30            | 37     |
| 18 t/m 24 jaar   | 0         | 9                | 30            | 39     |
| 25 t/m 59 jaar   | 1         | 26               | 56            | 83     |
| 60 jaar en ouder | 1         | 8                | 11            | 20     |
| Onbekend         | 0         | 1                | 0             | 1      |
|                  | 3         | 63               | 157           | 223    |

Tabel I.9 Aantal fietsslachtoffers, ernst per leeftijdscategorie



Figuur I.10 Aantal fietsslachtoffers, ernst per leeftijdscategorie (percentage)

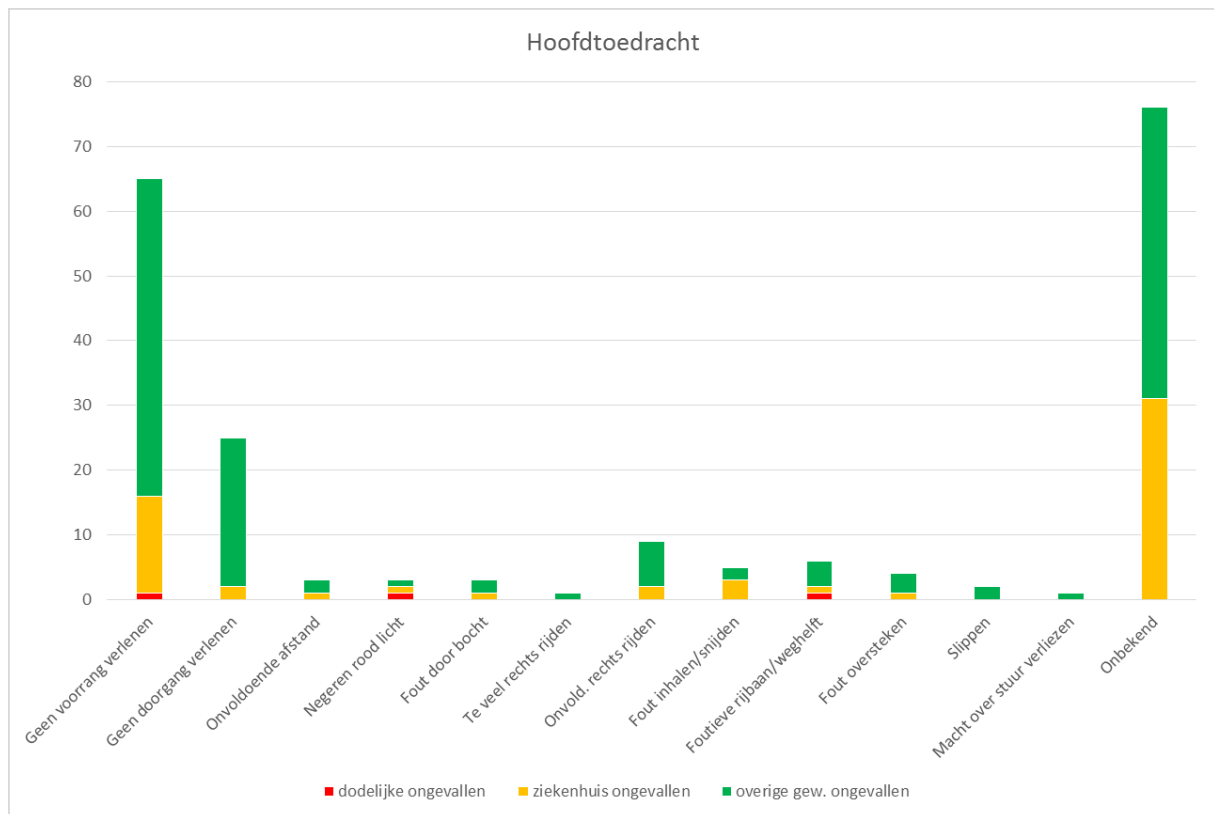
Figuur I.9 laat de tabel met aantallen zien. De grafiek hiervan komt overeen met figuur I.3. Figuur I.10 laat de verhouding van de ernst van de slachtoffers zien. Hieruit wordt het volgende geconstateerd:

- De jeugd en jong volwassenen (12-24 jaar) hebben relatief gezien de minste ziekenhuisslachtoffers.
- De kinderen van 4-11 jaar en de 60+ hebben relatief gezien het hoogste aantal ziekenhuisslachtoffers. Ook al zijn de aantallen van deze groepen minder dan de andere categorieën (4-11 jr: 6 slachtoffers; 60+ jr: 20 slachtoffers), de ernst van het letsel is vaak groter.

Een verklaring hiervoor is, dat kinderen vaak nog niet veel ervaring hebben in het verkeer, en dus 'de klap' onverwachts en hard aankomt. Oudere kinderen/volwassenen anticiperen meer op het naderende gevaar. Bij ouderen is de broosheid van het lichaam vaak reden voor ziekenhuisopname. Waar jongeren sneller een klap kunnen opvangen, heeft een senior al snel iets gebroken.

### Toedracht

De hoofdtoedracht van een ongeval wordt getoond in figuur I.11. Vanaf 2013 wordt de hoofdtoedracht niet meer (goed) geregistreerd, waardoor er een grote groep 'Onbekend' staat vermeld. Echter geeft de figuur wel een duidelijk beeld van de twee belangrijkste factoren van de toedracht.



*Figuur 1.11 Aantal fietsslachtoffers per toedracht*

- Overduidelijk bovenaan staat de toedracht: geen voorrang verlenen, met 65 slachtoffers. Dit kan te wijten zijn aan gedrag (men neemt voorrang) of aan de uitstraling van de weg. Zie foto hiernaast: een fietser op de Oosteindseweg, richting fotograaf, heeft geen voorrang op een auto uit de Moerasvaren, maar door de uitstraling van de weg lijkt dat van wel.



- Tweede toedracht van een ongeval is: geen doorgang verlenen, met 25 slachtoffers. Hiermee wordt bedoeld de afslaande (bv. auto) moet de –op dezelfde weg- rechtdoor gaande (bv. fietser) voor laten gaan. Dat geldt ook voor een auto die van de rotonde afrijdt en een bromfietser (als op de foto hiernaast) tegenkomt.

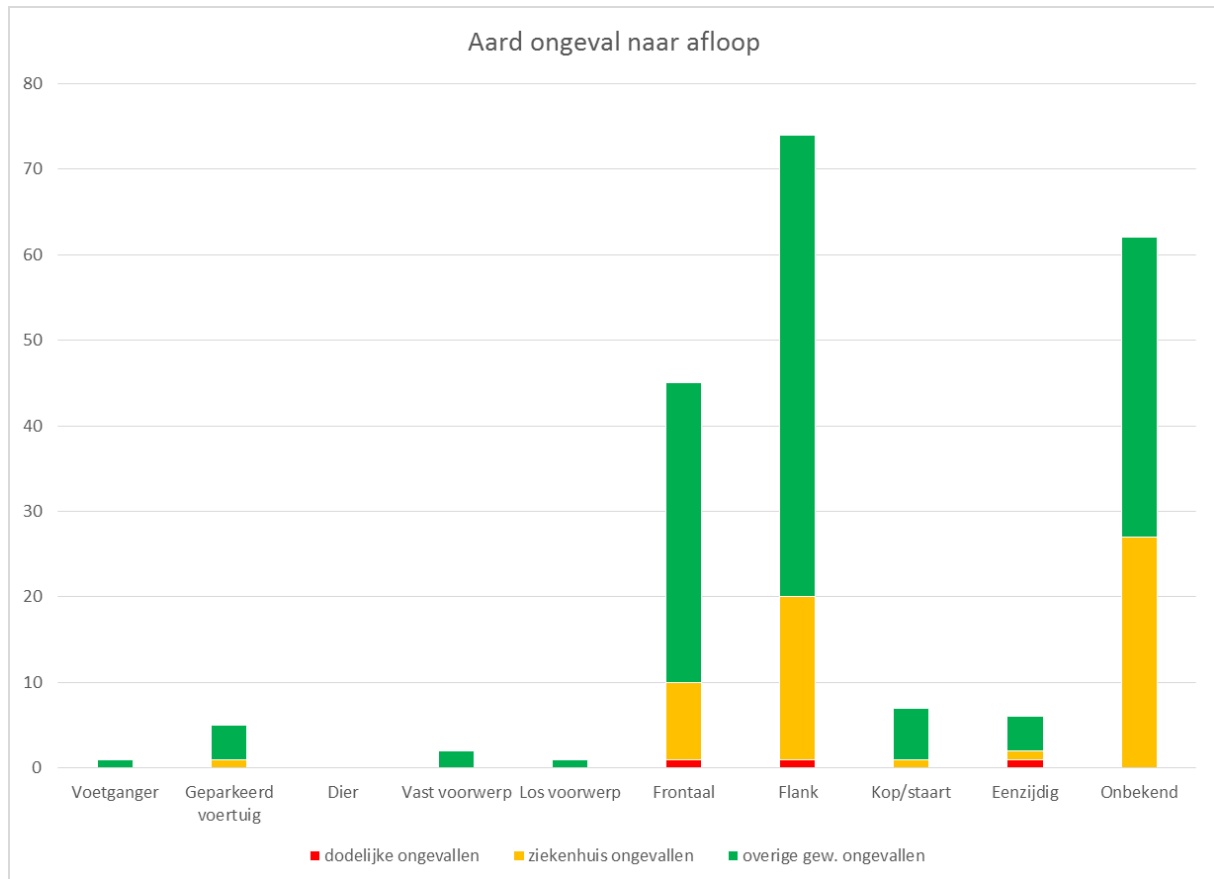


- Drie andere toedrachten, als: onvoldoende rechts rijden, fout inhalen/snijden en foutieve rijbaan/wegheeft hebben met name met gedrag te maken



### Aard ongeval

Bij de aard van het ongeval spelen met name de flankongevallen en frontale ongevallen de belangrijkste rol. Flankongevallen (waarbij het slachtoffer van de zijkant wordt aangereden) en frontale ongevallen zijn vaak gerelateerd aan de toedrachten voorrang verlenen en doorgang verlenen.



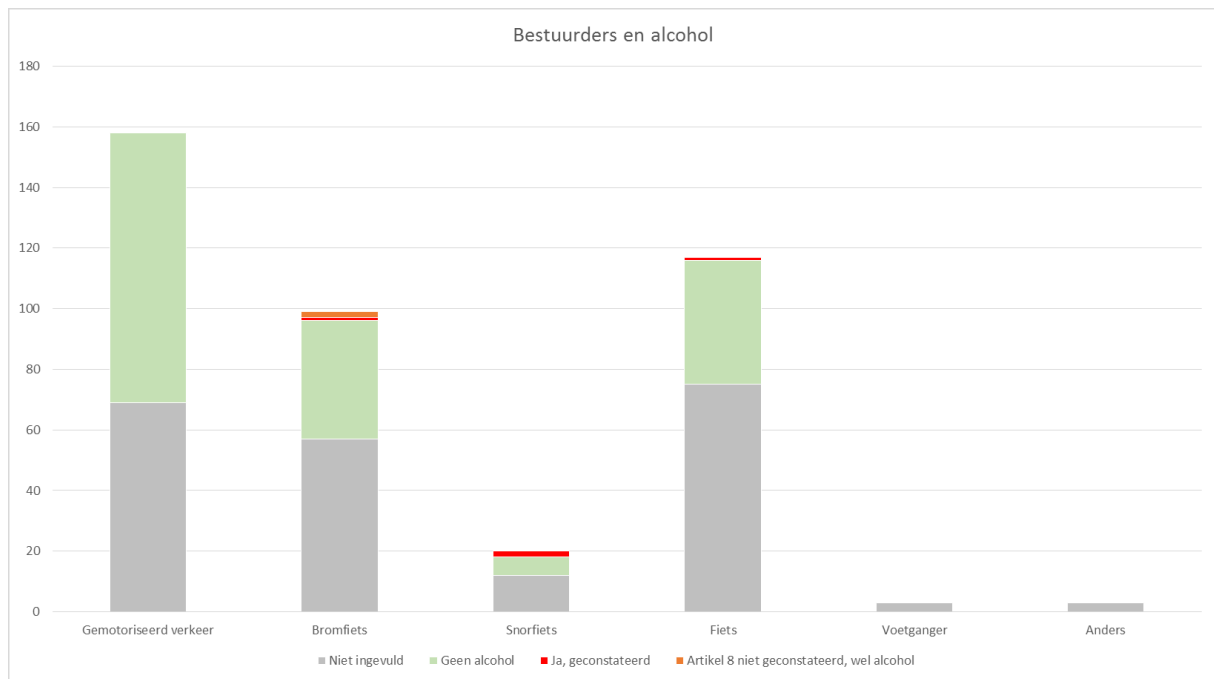
Figuur I.12 Aantal fietsslachtoffers per aard

### Alcohol

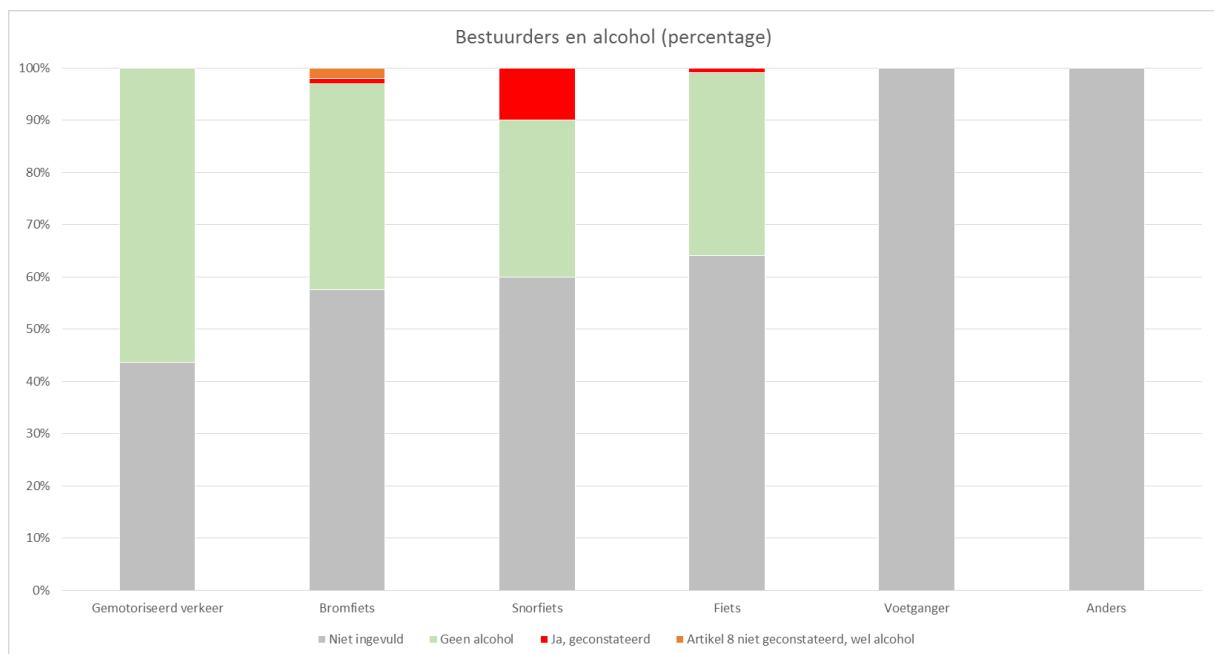
Het aantal (brom-/snor-)fietsongevallen waarbij alcohol is geconstateerd, is gelukkig erg laag: er zijn 4 bestuurders (allen zelf slachtoffer) aangetroffen met een te hoog percentage alcohol (1 bromfietser, 1 fietser en 2 snorfietzers). Daarnaast zijn er 2 bromfietzers aangetroffen met een alcoholpercentage onder de wettelijke norm.

Bij de overige bestuurders (van motorvoertuigen) en voetgangers, die bij een fietsongeval betrokken waren, is geen alcohol geconstateerd of is niet ingevuld.

Relatief is het aantal slachtoffers met alcohol bij snorfietzen wel hoog (10%). Dit zijn 2 van de 20 slachtoffers met een snorfiets. Door het kleine aantal ongevallen met snorfietzen is dit percentage niet significant te noemen. Zie figuren I.13 en I.14.



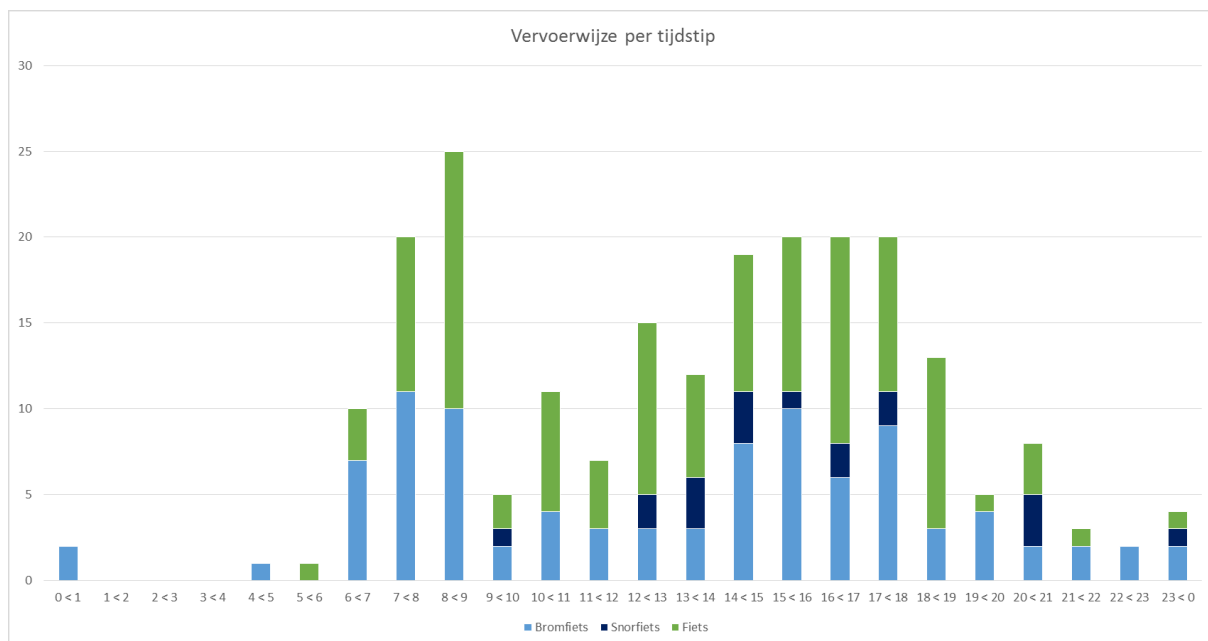
*Figuur I.13 Aantal bestuurders en alcohol*



*Figuur I.14 Aantal bestuurders en alcohol (percentage)*

### Tijdstip

Een onderzoek naar het tijdstip van de fietsongevallen leert dat de ochtendspits de meeste slachtoffers per uur geeft (gemiddeld 22,5 slachtoffer/uur tussen 7:00 – 9:00 uur). De middag'spits' is breder en heeft een iets lager gemiddelde (gemiddeld 19,75 slachtoffer/uur tussen 14:00 – 18:00 uur). Zie figuur I.15.



Figuur I.15 Aantal fietsslachtoffers per vervoerwijze per tijdstip

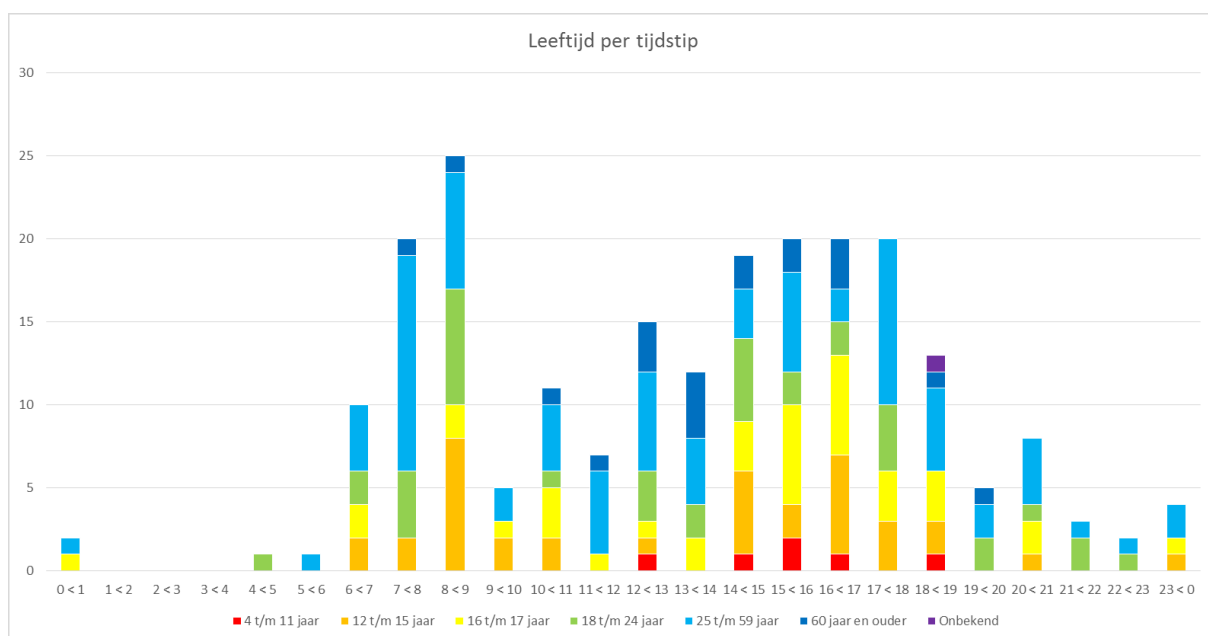
Uit tabel I.16 blijkt dat de meeste fietsongevallen in de periode van 19:00 – 7:00 uur plaatsvinden met brom- en snorfietsers (72%). Overdag (7:00 – 19:00 uur) zijn er net iets meer fiets als brom-/snorfietsongevallen (54% tegen 46%)

| Tijdperiode | Bromfiets | Snorfiets | Fiets | Totaal |
|-------------|-----------|-----------|-------|--------|
| 19 < 7      | 22        | 4         | 10    | 36     |
|             | 61%       | 11%       | 28%   | 100%   |
| 7 < 19      | 72        | 14        | 101   | 187    |
|             | 39%       | 7%        | 54%   | 100%   |
| Totaal      | 94        | 18        | 111   | 223    |

Tabel I.16 Aantal fietsslachtoffers per dag/nacht

## Tijdstip en leeftijd

Figuur I.17 toont de leeftijd van de fietsslachtoffers per tijdstip.



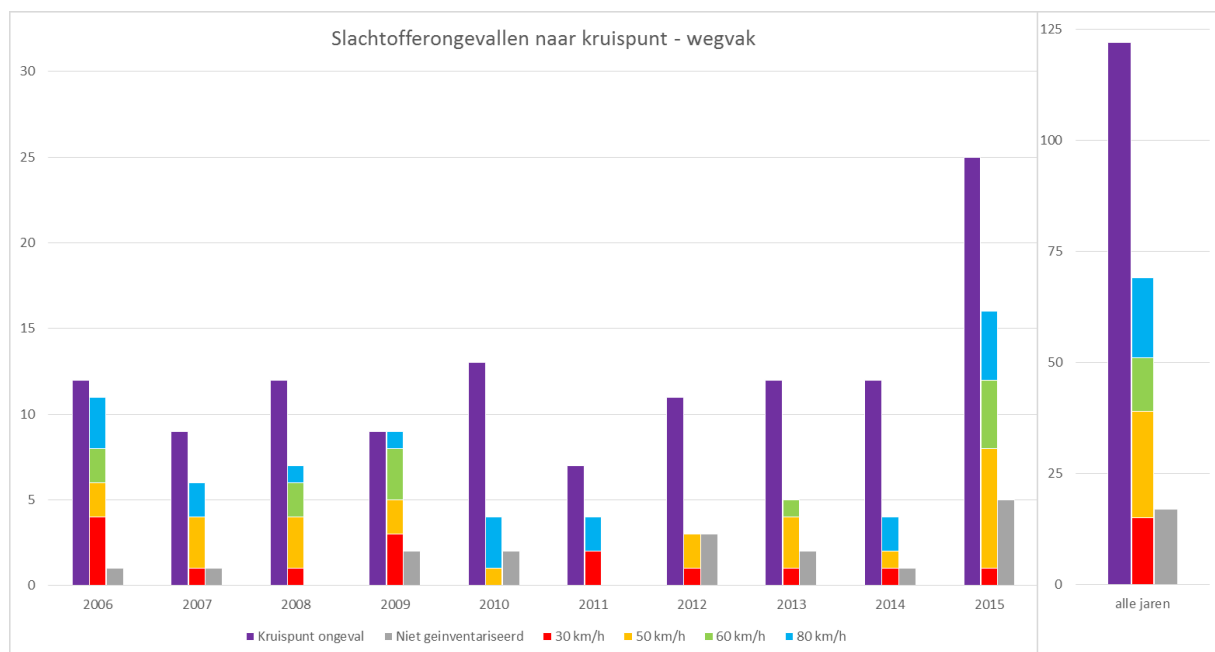
Figuur I.17 Aantal fietsslachtoffers per leeftijd per tijdstip

Opvallende zaken hierbij zijn:

- Zowel kinderen (tot 11 jaar) als ouderen (60+) zijn het meeste slachtoffer in de middag tussen 12:00 en 17:00 uur.
- Ongeveer hetzelfde geldt voor de 16 – 17 jarigen: 21 van de 37 slachtoffers (57%) met deze leeftijd vallen tussen 14:00 – 19:00 uur.
- In de ochtendspits (7:00 – 9:00 uur) en avondspits (17:00 – 18:00 uur) zijn het vooral de 18 – 59 jarigen die slachtoffer worden (bijna 70%). Tussen 8:00 – 9:00 uur zijn ook de jongeren (12 – 17 jarigen) met 10 van de 25 slachtoffers relatief hoog vertegenwoordigd.

### Plaats op de weg

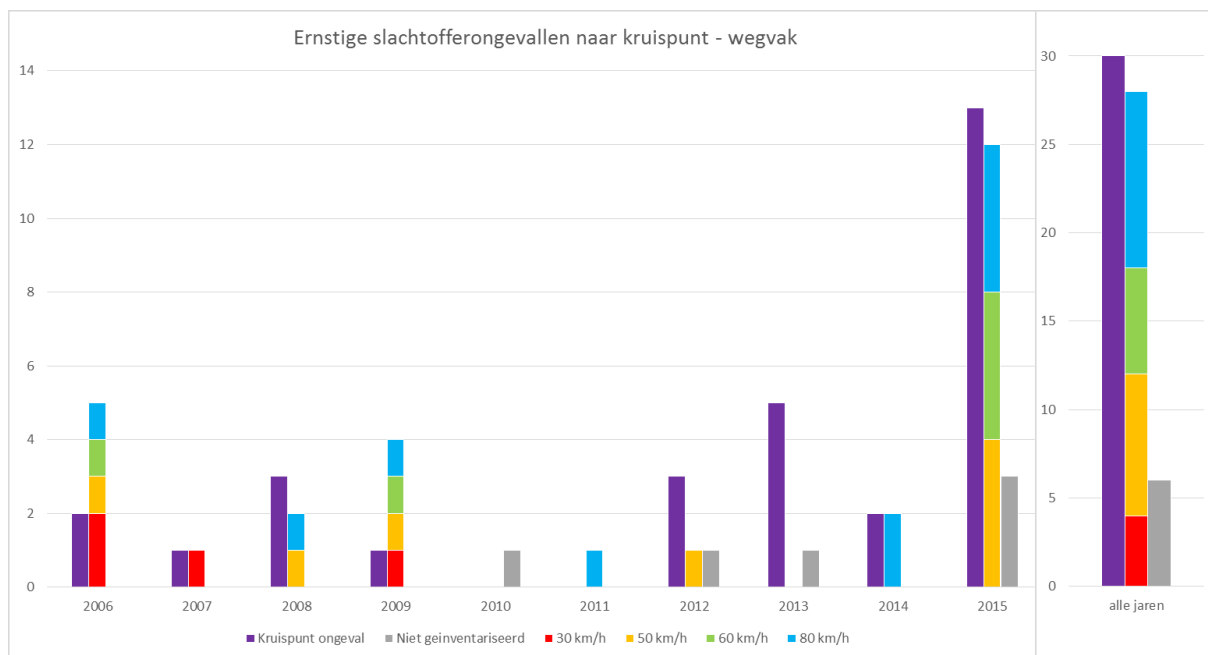
In figuur I.18 wordt het wegvak/kruispunt aangeduid, waar het slachtofferongeval heeft plaatsgevonden. In de kolom wegvak is onderscheid gemaakt in het snelheidsregime van de weg: 30, 50, 60 of 80 km/uur.



Figuur I.18 Aantal fietsongevallen naar kruispunt – wegvak, met betreffende maximumsnelheid

De volgende zaken worden geconstateerd:

- Er gebeuren meer slachtofferongevallen op kruispunten dan op de wegvakken: over alle jaren 64% versus 36%.
- De meeste slachtofferongevallen op wegvakken gebeurd op de 50 km/uur wegen; het minste aantal op de 60 km/uur wegen.



**Figuur I.19 Aantal ernstige fietsongevallen naar kruispunt – wegvak, met betreffende maximumsnelheid**

Ten aanzien van de ernstige fietsongevallen (met dodelijke afloop of ziekenhuisopname) worden de volgende zaken geconstateerd:

- De ernstige slachtofferongevallen gebeuren nog steeds het meest op de kruispunten, maar de verhouding met wegvakken is minder groot dan bij alle slachtofferongevallen (52% op kruispunten, 48% op wegvakken).
- Op de wegvakken vallen de meeste ernstige slachtofferongevallen op de 80 km/uur wegen, gevolgd door de 50 km/uur wegen.

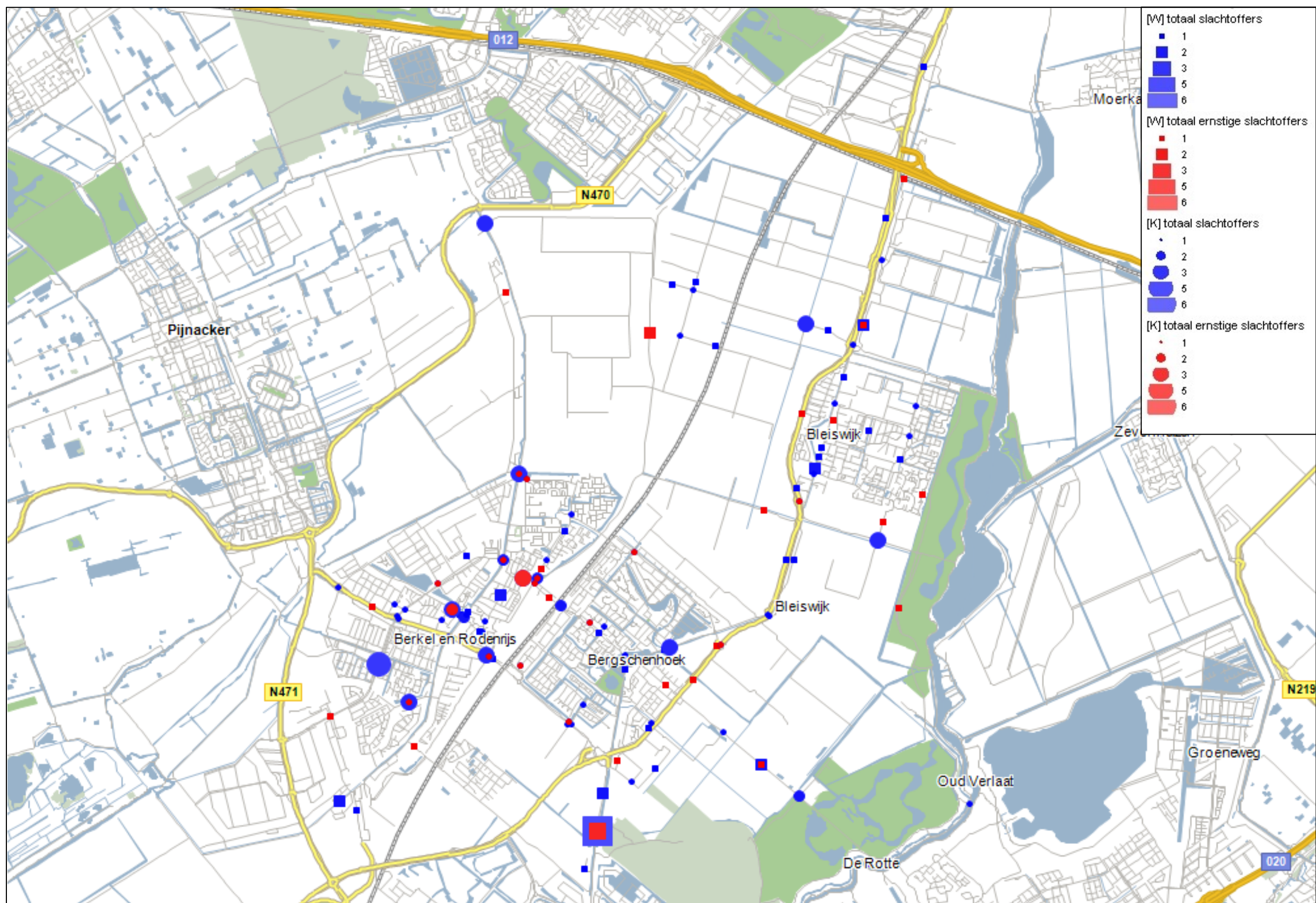
### Locatie

Figuur I.21 toont de locaties van de fietsslachtofferongevallen. De belangrijkste wegen<sup>7</sup> met 3 of meer slachtoffers zijn hieronder opgenomen (tabel I.20).

| omschrijving                                     | dodelijke slachtoffers | ziekenhuis slachtoffers | overige gew. Slachtoffers | <b>totaal slachtoffers</b> |
|--------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|
| bergweg-zuid                                     | 0                      | 3                       | 2                         | <b>5</b>                   |
| oudelandselaan, stationsingel                    | 0                      | 0                       | 4                         | <b>4</b>                   |
| boterdorpseweg, raadhuislaan                     | 0                      | 1                       | 3                         | <b>4</b>                   |
| gemeentewerf, westersingel                       | 0                      | 2                       | 1                         | <b>3</b>                   |
| boterdorpseweg, tobias asserlaan, zuiderparklaan | 0                      | 1                       | 2                         | <b>3</b>                   |
| noordeindseweg, planetenweg                      | 1                      | 0                       | 2                         | <b>3</b>                   |
| Swemcoperlaan, Huijgenslaan                      | 0                      | 3                       | 0                         | <b>3</b>                   |
| noordeindseweg, munnikenweg                      | 0                      | 0                       | 3                         | <b>3</b>                   |
| groenendalseweg, narcissenweg                    | 0                      | 0                       | 3                         | <b>3</b>                   |
| wilgenlei, merenweg                              | 0                      | 0                       | 3                         | <b>3</b>                   |
| oosteindseweg, moerasvaren                       | 0                      | 0                       | 3                         | <b>3</b>                   |
| <b>Totaal aangegeven locaties</b>                | <b>1</b>               | <b>10</b>               | <b>26</b>                 | <b>37</b>                  |

**Tabel I.20 Belangrijkste wegen met aantallen slachtoffers**

<sup>7</sup> Zoals gezegd in hoofdstuk 3.1 zijn door onderregistratie van de ongevallen de aangegeven aantallen mogelijk te laag. Het kan daardoor zijn dat er niet genoemde wegen in de ranglijst horen te zitten. Daarnaast speelt de factor 'toeval' een rol: mogelijk dat een weg helemaal niet zo onveilig is, maar dat er 'toevallig' 3 of meer slachtofferongevallen zijn gebeurd in de afgelopen 10 jaar.



Figuur I.20 Fietsslachtofferongevallen naar locatie; binnen de slachtofferongevallen vallen de ernstige ongevallen (dodelijke en ziekenhuisongevallen in rood)



## ***Bijlage II Uitgangspunten Duurzaam Veilig ontwerp***

### **Principes Duurzaam Veilig**

Duurzaam veilig stoelt op de volgende principes:

- *Functionaliteit van wegen*  
Wegen dienen om te stromen (stroomwegen) of toegang te bieden (erftoegangswegen) en worden onderling verbonden door gebiedsontsluitingswegen.
- *Homogeniteit van massa's, snelheid en richting*  
Verkeerssoorten met een te groot verschil in massa of snelheid moeten fysiek van elkaar gescheiden worden. Daar waar dat niet kan, moet de snelheid zo laag zijn dat alle conflicten die zich daar kunnen voordoen nog veilig kunnen aflopen, dat wil zeggen zonder ernstige gevolgen. Dit betekent dat bij menging van fiets en auto de snelheidsverschillen tussen de verkeerssoorten beperkt moet zijn. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de verkeerssoorten op het fietspad: scooter versus fiets.
- *Herkenbaarheid van vormgeving weg, voorspelbaarheid van wegverloop en gedrag van weggebruikers*  
Weggebruikers moeten door een uniforme en goed op het gewenste gedrag afgestemde omgeving weten wat voor rijgedrag van hen verwacht wordt en wat ze van anderen kunnen verwachten. Dit betekent bijvoorbeeld dat gebiedsontsluitingswegen 'geloofwaardig' moeten zijn ingericht.
- *Vergevingsgezindheid van de omgeving*  
Dit betekent dat kleine fouten bij het uitvoeren van de rijtaak (bijvoorbeeld een stuurfout) niet direct moet resulteren in ernstige gevolgen (bijvoorbeeld een val van een fietser).
- *Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer*  
Dit principe doelt op het vermogen of de facilititeit van de verkeersdeelnemer om zijn eigen taakbekwaamheid goed te kunnen inschatten. Hij moet dus weten over welke vaardigheden hij beschikt en of deze voldoende zijn om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Bijvoorbeeld de kennis dat de uitvoering van de rijtaak wordt beïnvloed door alcohol, stress of vermoeidheid.

Bij een goed functionerend wegennet zijn functie, vorm en gebruik afgestemd:

- **Functie:** het gebruik van de weg zoals die door de wegbeheerder is bedoeld.
- **Vorm:** de vormgeving van de infrastructuur. Hierbij hoort ook de regelgeving: het geheel aan geboden en verboden die op de weg gelden.
- **Gebruik:** het gebruik is het feitelijke gedrag van de weggebruikers.

### **Scheiden of mengen van fietsverkeer**

Op erftoegangswegen (30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur daarbuiten) wordt in principe het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer. Echter indien de verkeersintensiteiten van het autoverkeer hoog zijn, is het wenselijk dat de weg wordt voorzien van fietsvoorzieningen: fietsstroken of fietspaden. Bij verkeersintensiteiten boven 6.000 mvt/etmaal zijn fietspaden nodig. Voor erftoegangswegen is het noodzakelijk dat deze 'geloofwaardig' zijn ingericht, waardoor er daadwerkelijk sprake is van een snelheid<sup>8</sup> van rond de 30 km/uur (zie het 3<sup>e</sup> principe van Duurzaam Veilig).

### **Gelijkwaardige kruisingen**

Op kruisingen van wegen met de functie Erftoegangsweg wordt uitgegaan van gelijkwaardigheid. Dit houdt in dat er geen geregelde voorrang is, dus dat verkeer van rechts voorrang heeft. De kruising

---

<sup>8</sup> Of de werkelijke snelheid overeen komt met de gewenste snelheid wordt beoordeeld door na te gaan of 85% van de weggebruikers zich aan deze snelheid houdt. Indien het 85%-percentiel substantieel hoger ligt dan de maximum snelheid, dat is het ontwerp niet passend.



zelf moet daarbij ook van alle zijden gelijkwaardig zijn. Het verschil in verharding (klinkers versus asfalt) geeft een gevoel van ongelijkwaardigheid, waardoor de kans bestaat dat personen op de asfaltweg de voorrang nemen.



Commissie Ruimte  
Postbus 1  
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Verzenddatum 6 januari 2017  
Ons kenmerk U17.00246

**Afdeling**  
**Ruimtelijke Ontwikkeling**

Postbus 1  
2650 AA Berkel en Rodenrijs

**Nadere informatie**  
Maarten Batenburg

**Telefoon**  
14 010

**E-mail**  
Maarten.Batenburg@lansingerland.nl

**Fax**  
(010) 800 40 01

Onderwerp **Toelichting Fietsveiligheidsplan**

Geachte leden van de commissie,

Op dinsdag 10 januari behandelt u het Fietsveiligheidsplan Lansingerland. Het visiedeel van dit document leggen wij u voor ter bespreking van onze ambities.

Wij begrepen dat er bij enkele raadsleden wat onduidelijkheid bestaat over het visiedocument en het doel van de commissie-behandeling. Met deze brief willen we die onduidelijkheid wegnemen.

**Fietsveiligheidsplan: het visiedeel**

Het Fietsveiligheidsplan zal uiteindelijk bestaan uit drie delen: visie, beleidsuitwerking en maatregelen. Nu ligt alleen het visiedocument aan u voor. Hierin staan onze ambities.

Voor de uitwerking van het Fietsveiligheidsplan ziet het College de volgende drie ambities.

- In 2025 zijn er volgens de ongevalregistratie 25% minder fietsongevallenslachtoffers.
- Verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding voor ouderen en jeugd / jongvolwassenen;
- Veilig inrichten van belangrijke fietsroutes. Het aanpakken van specifieke veiligheidsknelpunten.

Het zijn deze drie ambities die we voorleggen aan uw commissie. De ambities vormen voor ons de basis voor het uitwerken van concretere maatregelen. Deze uitwerking volgt na de commissie-behandeling. Dit zullen wij uiteraard doen in samenspraak met partijen als de Fietzersbond. Dit leidt dan tot een pakket met maatregelen, die wij weer voorleggen aan uw commissie. Dit zal verlopen volgens een BOB-procedure.

**Juiste keuzes op basis van cijfers**

De onderbouwing van de keuzes voor deze ambities vindt u in het hoofdstuk 'beleidsuitwerking'. Hierin is de fietsverkeersveiligheid in Lansingerland geanalyseerd. Deze analyse sterkt ons in het standpunt dat inzetten op verkeerseducatie en veilige fietsroutes nodig is. Uiteindelijk doel is om zoals gezegd het ongevallencijfer met 25% omlaag te krijgen.

**Bespreking**

Wij kijken uit naar de bespreking van het Fietsveiligheidsplan op 10 januari. Uw reactie op de ambities helpen ons de uitwerking van het Fietsveiligheidsplan de juiste richting te geven. Samen met u werkt het College aan een verkeersveilig Lansingerland.

Met een vriendelijke groet,  
namens burgemeester en wethouders van Lansingerland  
b.a.,



Jeroen van der Linden  
Afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling

# Raadsvoorstel



Datum Raad  
26 januari 2017

Portefeuillehouder  
Simon Fortuyn

Registratienummer  
BR1600160

Onderwerp  
Zienswijze Programma van Eisen bus

---

## Gevraagde beslissing

In te stemmen met zienswijze U16.15669 op het Ontwerpprogramma van Eisen Bus en deze te versturen aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

## Samenvatting

De Vervoersautoriteit van de Metropoolregio heeft het programma van eisen voor busvervoer vrijgegeven voor inspraak. Met onze zienswijze willen we invloed uitoefenen op de randvoorwaarden van het busvervoer opdat de regio en Lansingerland goed bereikbaar zijn.

Een groot deel van het PvE betreft voortzetting van reeds bestaande randvoorwaarden. De zienswijze gaat daarom in daar waar onze ambities verder reiken dan verwoord in het PvE.

## Financiële consequenties

Geen. Past binnen begroting Metropoolregio. Per de bus-concessie blijft het beschikbare budget ongewijzigd.

## Verdere procedure

- Voor de gemeente zijn aan het Programma van Eisen verder geen taken verbonden.
- Het programma van eisen, de ingediende zienswijzen komen ter bespreking in de Adviescommissie Vervoersautoriteit.
- De Metropoolregio is met de RET in onderhandeling over een inbesteding: een onderhandse gunning van het vervoercontract onder marktconforme voorwaarden.
- De start van de nieuwe dienstregeling onder de nieuwe concessie is voor het buskavel Rotterdam e.o. op 8 december 2019.

## Juridische aspecten

Voor de gemeente geen. De Wet gemeenschappelijke regelingen en gemeenschappelijke regeling MRDH zijn van toepassing.

## Extern draagvlak/burgerparticipatie

Naast de 23 gemeenten worden ook reizigersorganisaties geraadpleegd. Daarnaast wordt de vervoerders gevraagd om hun reactie.

De doelstellingen in het PvE zijn gebaseerd op de breed gedragen Strategische Bereikbaarheidsagenda van de Metropoolregio. Daarin staat dat de bereikbaarheid van economische (top)locaties en werkgelegenheid een speerpunt is. Daarnaast zijn kansen om mee te doen in de maatschappij voor iedereen belangrijk; mobiliteit is daarvoor essentieel.

## Duurzaamheid

Het programma van eisen zet sterk in op verduurzaming van het busvervoer. Aan vervoerders wordt gevraagd invulling te geven aan Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen.

Daarnaast is de regionale doelstelling om naar 100% uitstootvrij bussen te gaan. Hiervoor is het *Bestuursakkoord Zero Emissie* ondertekend. Het PvE nodigt vervoerders uit om deze doelstelling sneller te bereiken.

## Bijlagen

- Zienswijze Programma van Eisen bus [U16.15669]
- Ontwerpprogramma van Eisen bus [I16.44076]
- Aanbiedingsbrief Ontwerpprogramma van Eisen bus [I16.44075]

## Toelichting

### Inleiding

De vervoersautoriteit Metropoolregio is opdrachtgever voor de vier concessies voor het busvervoer binnen de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Tussen december 2018 en december 2019 eindigen deze concessies. Momenteel vinden de voorbereidingen voor de nieuwe concessies plaats. Onderdeel daarvan is het opstellen van een Programma van Eisen, dat beschrijft welke eisen de MRDH stelt aan busvervoer in de nieuwe concessieperiode. Op 16 november heeft de Bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit MRDH het ontwerp Programma van Eisen vastgesteld.

### Beoogd maatschappelijk effect

De Metropoolregio hanteert de volgende vijf hoofddoelen

- ✓ Concurrerende economie: de economie van de metropoolregio wordt versterkt door het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische kerngebieden.
- ✓ Kwaliteit van plekken: de kwaliteit van internationaal concurrerende plekken en van andere woon- en werklocaties wordt verhoogd door de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van deze locaties te verbeteren.
- ✓ Kansen voor mensen: de kansen voor mensen worden groter door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en tegen een redelijke prijs.
- ✓ De duurzame regio: een meer toekomst vast, schoner, stiller en zuiniger vervoerssysteem leidt tot een afname van emissies en geluid per reizigerskilometer.
- ✓ Efficiënt en rendabel: er wordt een kostenefficiënt en rendabel vervoerssysteem gerealiseerd, door optimaal gebruik te maken van het beschikbare vervoerssysteem en de ruimte daaromheen.

Met onze zienswijze willen we het Programma van Eisen aanscherpen opdat het PvE nog beter deze vijf doelen dient, zowel op het niveau van Lansingerland als op het niveau van de regio.

## Argumenten

### 1.1 *Het geven van een zienswijze is een raadsbevoegdheid*

Met een zienswijze geeft de raad invulling aan haar invloed op de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio, en de gelegenheid om het busvervoer zo optimaal mogelijk in te richten. De raad is over het Programma van Eisen geïnformeerd met een raadspresentatie op 29 november 2016.

### 1.2 *Het PvE biedt een goede basis voor goed openbaar vervoer in de regio*

Het PvE schrijft een transitie voor naar 100% duurzame uitstootvrije voertuigen. Daarnaast wordt de buslijn over de ZoRo-baan opgewaardeerd tot zogeheten R-netkwaliteit. Daarnaast is de verbinding met Rotterdam Noord vastgelegd als eis. Verder is het merendeel van de eisen gelijk aan de huidige concessie.

### *1.3 Onze zienswijze gaat in op voor Lansingerland sterke belangen*

We hebben zorgen omtrent het duurzaamheid van het OV-systeem in relatie tot de betaalbaarheid ervan voor reizigers en voor de overheid. Daarnaast vinden wij het verstandig om een sterke koppeling met doelgroepenvervoer en vraagafhankelijk vervoer te maken. Tot slot ontbreekt een eis over de bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke locaties, waaronder de kern Bleiswijk.

## **Kantttekeningen**

### *1.1 Kadernota OV ontbreekt nog*

Er ontbreekt nog een tactische vertaling tussen de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het Programma van Eisen. Deze zogeheten Kadernota OV wordt in het voorjaar voorgelegd aan de gemeenten. Dit is qua volgorde opmerkelijk. Inhoudelijk zijn er echter weinig verschillen te verwachten. De Kadernota zal echter ook voor het railvervoer een uitspraak doen, in relatie tot de Netwerkvisie Randstadrail en de regionale Investeringsagenda. De Kadernota zal daarom breder van opzet zijn.

# Raadsbesluit



Datum Raad  
26 januari 2017  
Registratienummer  
BR1600160

Onderwerp  
Zienswijze Programma van Eisen bus

---

De raad van de gemeente Lansingerland;  
gelezen het bijgaande voorstel

*Overwegende dat*

- openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid van onze regio en onze gemeente;
- verduurzaming van het vervoer een belangrijk onderdeel is van het eisenpakket;
- de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen nog niet geborgd is in het PvE;
- het PvE de koers voor de komende jaren vastlegt.

*Gelet op*

- Wet gemeenschappelijke regelingen;
- Gemeenschappelijke regeling MRDH.

*Besluit(en)*

In te stemmen met zienswijze U16.15669 op het Ontwerpprogramma van Eisen Bus en deze te versturen aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 26 januari 2017,

de griffier,

*drs. Marijke Walhout*





Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
Postbus 66  
2501 CB 'S-GRAVENHAGE

Verzenddatum 26 januari 2017  
Ons kenmerk U16.15669  
Uw brief van 17 november 2016

**Afdeling**  
**Ruimtelijke Ontwikkeling**

Postbus 1  
2650 AA Berkel en Rodenrijs

**Nadere informatie**  
Maarten Batenburg

**Telefoon**  
14 010

**E-mail**  
Maarten.Batenburg@lansingerland.nl

**Fax**  
(010) 800 40 01

Onderwerp     **Programma van Eisen bus**

Geachte leden van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit,

Onlangs legde u het *Ontwerpprogramma van Eisen Bus* voor aan de gemeenten. U nodigt ons uit een zienswijze in te dienen op dit belangrijke document. Samen met de nog vast te stellen *Kadernota OV* bepaalt het PvE de komende jaren de kwaliteit van het (bus)vervoer in de regio.

Lansingerland maakt graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het Ontwerpprogramma van Eisen Bus. Hieronder hebben wij onze opmerkingen puntsgewijs uiteengezet, maar we beginnen met de positionering van het PvE.

*Positionering PvE en Kadernota*

De genoemde *Kadernota OV* biedt een tactische doorvertaling van de doelen uit de Strategische Bereikbaarheidsagenda. De SBA van de Metropoolregio is de breed gedragen visie op de mobiliteit in onze regio. We zijn dan ook blij met de uitwerking van de ambities naar wat dat betekent voor het openbaar vervoer. U legt de Kadernota pas in een later stadium aan de gemeenten voor om hierop te reageren. Wij adviseren de Kadernota goed te positioneren tussen andere lopende trajecten zoals de Netwerkvisie Randstadrail, de verstedelijkingsagenda en de MIRT Rotterdam-Den Haag. De samenhang tussen alle beleidsdoelstellingen wordt steeds sterker. Het faciliteren van de regionale woningbouw-opgave is hier een duidelijk voorbeeld van. Dit vraagt niet alleen om een integrale visie, maar vooral ook om een ambitieuze visie.

Het nu voorliggende - op de Kadernota OV aansluitende - *Programma van Eisen* stelt praktische voorwaarden waaraan vervoerders moeten voldoen bij nieuw te verlenen concessies. Het PvE geldt voor alle bus concessies binnen de regio. Zo creëert u eenduidige kwaliteit.

Het programma van eisen wordt daartoe omgezet tot een bestek dat ter beschikking wordt gesteld aan geïnteresseerde marktpartijen. Uitzondering hierop zijn de kavels Haaglanden stad en Rotterdam e.o.. Lansingerland behoort tot de laatstgenoemde. RET gaat rechtstreeks met u in overleg om tot een

marktconforme onderhandse bieding te komen. De nieuwe concessie moet ingaan op 8 december 2019. De beoogde concessieduur is 15 jaar.

#### *Proces en de betrokkenheid van de raden*

Wij waarderen dat u dit proces bent gestart in volledige samenspraak met reizigersorganisaties, vervoerdeskundigen en de Adviescommissie Vervoerautoriteit. U heeft inzichtelijk gemaakt dat onze regio voor scherpe keuzes staat. We herkennen dat het landschap van het openbaar vervoer in beweging is: veranderende verwachtingen van de reizigers, steeds hogere eisen, minder overheidsgeld. Dat vraagt om duidelijke keuzes, welke wij grotendeels terug zien in het programma van eisen. We vragen u om de gemeenteraden in het proces tot besluitvorming goed te blijven informeren over de koers. Datzelfde geldt voor de leden van de Adviescommissie. Alleen zo bereiken we een gedragen visie op het openbaar vervoer van de toekomst.

#### *Doelstellingen op hoofdlijnen: de juiste keuzes*

De MRDH kiest voor regie op doelstellingen op hoofdlijnen en sturing op resultaat. De vervoerders krijgen een grote ontwikkelvrijheid en kunnen hun kennis en kunde maximaal benutten om een optimaal product neer te zetten. U bouwt daartoe een financiële prikkel in door de vervoerders opbrengstverantwoordelijk te maken.

Op enkele punten is het programma van eisen nog erg detaillistisch en enigszins achterhaald. Om innovatie te stimuleren adviseren wij dit minder in detail en hedendaagser voor te schrijven. Dit geldt bijvoorbeeld voor haltevoorzieningen en klantenservice. Hier kunnen de marktpartijen innovaties toepassen als daartoe de vrijheid wordt gegeven. Zo blijft de rol die sociale media in de informatievoorziening kunnen spelen, onderbelicht.

Op andere vlakken ontbreken echter de juiste indicatoren. We maken ons zorgen over de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen. We denken daarbij aan grote scholenlocaties, zorginstellingen en dergelijke voorzieningen. In het Programma van Eisen moet opgenomen worden dat deze bestemmingen in elk geval via een (basis-)vorm van openbaar vervoer ontsloten moeten zijn. Daar hoort een eis met maximale loopafstanden bij. Los van de in het PvE benoemde buslijnen, zijn juist deze puntbestemmingen essentieel voor inwoners en bezoekers. Met een dergelijke lijst wordt zeker gesteld dat de juiste voorzieningen bereikbaar blijven voor iedereen.

#### *Samenhang met Toekomstbeeld 2040*

Het eerder opgestelde Toekomstbeeld OV 2040 schetst voor de Zuidelijke Randstad tien principes. Rode draad is daar bij dat openbaar vervoer, in de klassieke vorm van een bus, tram of metro, het beste functioneert in agglomeraties. Dat is ontegenzeggelijk waar. Maar wij blijven aandacht vragen voor de relatie tussen de centrumsteden en de woonregio, waar een groot deel van de inwoners woont. Het zijn juist deze afstanden die veelal met de auto afgelegd worden en waar nog veel winst te halen is door mensen tot het OV te verleiden. Willen we de regio beter bereikbaar maken dan moet hier extra op ingezet worden.

### *Eén merk OV*

We kunnen ons goed vinden in het creëren van één huisstijl voor nagenoeg al het regionale openbaar vervoer in de Metropoolregio. Zo wordt het openbaar vervoer herkenbaar en onafhankelijk van de individuele vervoerder(s). In andere regio's in Nederland zijn hiermee al goede ervaringen. Enige uitzondering op de generieke huisstijl worden de hoogwaardige R-net bussen.

### *R-net*

We zijn blij dat de ZoRo-busbaan onderdeel wordt van R-net. Dit is een productformule van hoogwaardige regionale verbindingen. De route tussen Rodenrijs en Zoetermeer (lijn 170) is straks onderdeel van dat hoogwaardige net. Met de huidige snelle en betrouwbare verbinding vinden wij dat zeer terecht. Dit past goed in ons streven om (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen te positioneren langs sterke OV-assen, waardoor slimme mobiliteit en ruimtelijke ordening elkaar versterken. Het verdwijnen van haltes langs de ZoRo-bus, met al grote halteafstanden, vinden wij onwenselijk. Daarmee wordt juist de samenhang tussen onze stedelijke structuur en de haltelocaties verstoord.

Er wordt nagedacht over prijsdifferentiatie naar tijdstip of kwaliteitsniveau. De consequenties daarvan moeten nog beter uitgewerkt worden. Prijsdifferentiatie mag op het gemeenschappelijke deel van de ZoRo-busbaan (Rodenrijs - Berkelseweg) niet leiden tot prijsverschillen tussen de R-netbus (lijn 170) en de reguliere bus (lijn 173).

### *Uitstootvrij vervoer*

De regio wil sterk in zetten op duurzaamheid. De ambitie is om een grote stap te zetten met 'zero emissie', uitstootvrije bussen. Het streven blijft dat in 2025 alle nieuwe bussen emissie-vrij zijn. Daarmee stelt de overheid niet alleen een duidelijk voorbeeld, maar faciliteert ook innovatie die hopelijk later uitstraalt naar particuliere voertuigen. Maar het is natuurlijk vooral ook een enorme verbetering van de uitstoot in onze regio en een besparing van fossiele brandstoffen.

De diverse beschikbare technieken zijn echter nog wel veel duurder dan 'klassieke' (euro-5/6) bussen. Daarmee neemt de spanning op de beschikbare gelden nog verder toe. De innovatie zal grotendeels betaald worden uit het reguliere exploitatiebudget (BDU-gelden). De inzet van zero-emissie bussen kan daarom tot gevolg hebben dat er per saldo minder bussen kunnen rijden in onze regio. Wij verzoeken hier zeer zorgvuldig mee om te gaan en een goede evenwichtige afweging te maken.

We ondersteunen in deze afweging het standpunt dat voor de aanschaf van zero-emissie bussen 'natuurlijke' momenten gekozen moeten worden. Zo voorkomen we in elk geval dat er een desinvestering gedaan wordt door het vervangen van bestaande dieselbussen die technisch/economisch nog niet afgeschreven zijn.

### *Stijgende klanttevredenheid*

De doelstellingen uit het PvE moeten uiteindelijk resulteren in een tevreden reiziger. Het is daarom goed dat de Metropoolregio een stijgende klanttevredenheid als doel centraal stelt. Dit is een belangrijke graadmeter. De vervoerder wordt maximaal uitgedaagd een uitstekend product neer te zetten. Wel vragen we ons af of de ambitie met 0,1 punt verhoging per 3 jaar niet te laag wordt gesteld. Over een looptijd van 15 jaar zou een stevigere verhoging dan 0,5 punt haalbaar moeten zijn.

### *Bleiswijk*

De kern Bleiswijk ontbreekt in het lijstje van voorgeschreven buslijnen. Dat baart ons zorgen. De verbinding met de Rotterdamse regio is belangrijk. De huidige lijn 173 over de ZoRo-busbaan functioneert goed. Het vormt een degelijke verbinding tussen alle kernen in onze gemeente. Daarnaast stappen veel mensen over op de succesvolle E-lijn richting Rotterdam. Wij vragen u om ook de verbinding tussen Rodenrijs en Bleiswijk op te nemen als verplichte lijn.

### *Tarieven*

We missen in het programma van eisen concrete uitspraken over tarievenstructuur en de hoogte van de tarieven. Aan de ene kant zorgen gezonde tarieven voor een solide netwerk dat zichzelf betaalt. Anderzijds zien wij als doel dat zoveel mogelijk mensen gebruik (kunnen) maken van het openbaar vervoer.

### *Doelgroepenvervoer*

Veel gemeenten in Nederland willen het doelgroepenvervoer stroomlijnen. Deze ontwikkeling hangt samen met het vraagstuk hoe om te gaan met fijnmazige buslijnen, slecht bezette buslijnen en systemen als Regiotaxi's en vrijwilligersvervoer.

Het is goed dat de Kadernota OV nadrukkelijk de deur openzet voor nieuwe inzichten hierop. Zo worden initiatieven vanuit de markt verwelkomt. De exclusiviteit van de concessie, tot op heden vaak een belemmering voor frisse ideeën, wordt indien nodig opgeheven. Dat juichen wij toe.

Toch mist de Kadernota hier nog wat richting. We begrijpen dat het lastig om voor te sorteren op nog onbekende ontwikkelingen. Maar menig gemeente is al concreet bezig invulling te geven aan een vernieuwd doelgroepenvervoer. Het zou goed zijn als deze ambities terugkomen of gefaciliteerd worden in het programma van eisen. Consultatie bij de gemeenten hoe de Metropoolregio het beste kan helpen bij het vraagstuk-doelgroepenvervoer kan meer scherpte creëren. Daarmee wordt meer gekeken naar de maatschappelijke behoeften van vervoer, en wordt het initiatief niet overgelaten aan de busvervoerder als marktpartij.

### *Marketing*

De marketing en promotie van het OV als geheel kan beter. Het is goed als vervoerders samenwerken in het op te richten *Marketingplatform MRDH* om een samenhangend product te presenteren en om nieuwe manieren te vinden om de (potentiële) reiziger te bereiken. We vragen u en de vervoerders hier sterk op in te zetten.

### *Relatie met gemeenten*

Omleidingen tijdens werkzaamheden kosten de vervoerder doorgaans veel tijd en geld. Zeker als de werkzaamheden langdurig zijn en/of er aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. U stelt voor dat deze meerkosten voortaan voor rekening van de veroorzaker en/of de wegbeheerder komen. De gemeenten kunnen niet alle kosten van een omleiding in een project borgen. Dan zou het prijsniveau van (soms bescheiden) infrastructuurprojecten of -onderhoud onevenredig hoog worden.

### *Ambitie en geld*

De MRDH is terecht ambitieus. Deze ambitie hangt erg samen met de beschikbare gelden. Bij het aanbesteden van de bus-concessies is het uitgangspunt dat er niet bezuinigd wordt. Dat vinden wij erg verstandig. Maar we zien ook een tegengestelde beweging: omdat vooral beheer en onderhoud van de railinfrastructuur steeds duurder worden, stijgen de kosten van het *in stand houden* van het OV-systeem. De mogelijkheid om te *investeren* blijft alleen bestaan als er meer geld komt vanuit het Rijk. We steunen de Metropoolregio dan ook in het pleidooi richting het ministerie om te kunnen blijven investeren. Investerings, bijvoorbeeld in lightrail, zijn broodnodig voor onze mobiliteit, zeker gelet op de regionale verstedelijkingsopgave.

### *Tot slot*

De komende jaren werken we in gezamenlijkheid verder aan een optimale, duurzame en betaalbare mobiliteit. Het programma van eisen samen met de andere regionale beleidsdocumenten legt een goede basis voor beter openbaar vervoer voor de inwoners en bezoekers van onze regio. We kijken uit naar de definitieve versies van het PvE.

Met een vriendelijke groet,  
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout  
Griffier

## ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN

**Busconcessies  
Voorne-Putten en Rozenburg  
Haaglanden Streek  
Rotterdam en omstreken  
Haaglanden Stad**

# Inhoud

## Inhoud

|                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Inhoud .....                                                                                       | 2  |
| 1. Inleiding .....                                                                                 | 6  |
| 1.1 Aanleiding .....                                                                               | 6  |
| 1.2 Kansen én uitdagingen voor het openbaar vervoer .....                                          | 6  |
| 1.3 Doelstellingen busconcessies.....                                                              | 8  |
| 1.3.1 De kwaliteit voor de reiziger staat voorop .....                                             | 8  |
| 1.3.2 Het openbaar busvervoer is vraaggericht en doelmatig.....                                    | 9  |
| 1.3.3 De busconcessies dragen bij aan de realisatie van de duurzaamheidsambities van de MRDH ..... | 10 |
| 1.3.4 De MRDH is in staat de rol van opdrachtgever goed in te vullen.....                          | 10 |
| 1.4 Doel en inhoud PvE .....                                                                       | 10 |
| 1.5 Betrokken stakeholders bij het (ontwerp) PvE.....                                              | 11 |
| 1.6 Wijze van concessieverlening .....                                                             | 12 |
| 1.6.1 Aanbesteding streekbusconcessies.....                                                        | 12 |
| 1.6.2 Stadsbusconcessies .....                                                                     | 13 |
| 2. Scope van de busconcessies .....                                                                | 15 |
| 2.1 Geografische afbakening van de busconcessies .....                                             | 15 |
| 2.1.1 Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg.....                                                 | 16 |
| 2.1.2 Busconcessie Haaglanden Streek .....                                                         | 16 |
| 2.1.3 Busconcessie Haaglanden Stad .....                                                           | 16 |
| 2.1.4 Busconcessie Rotterdam en omgeving .....                                                     | 16 |
| 2.2 Te gedogen openbaar vervoer .....                                                              | 17 |
| 2.3 Ingangsdatum en duur van de busconcessies .....                                                | 17 |
| 2.4 Taken en verantwoordelijkheden vervoerder.....                                                 | 19 |
| 2.4.1 Ontwikkelrol OV-aanbod.....                                                                  | 19 |
| 2.4.2 Afstemming met het overige openbaar vervoer.....                                             | 19 |
| 2.4.3 Regisseur van de keten .....                                                                 | 19 |
| 2.4.4 Veiligheid .....                                                                             | 20 |
| 2.4.5 Beheer en onderhoud infrastructuur .....                                                     | 20 |
| 2.4.6 Beheer, onderhoud en verantwoordelijkheid haltes.....                                        | 21 |
| 3. Vervoerkundige eisen en wensen .....                                                            | 22 |

|       |                                                                                        |    |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.1   | Vervoerkundige filosofie .....                                                         | 22 |
| 3.1.1 | R-net als ruggengraat .....                                                            | 22 |
| 3.1.2 | Verbindend busnetwerk naar knooppunten .....                                           | 22 |
| 3.1.3 | Maatwerk om te voorzien in basis mobiliteitsbehoefte.....                              | 22 |
| 3.1.4 | Ketenvervoer.....                                                                      | 23 |
| 3.2   | R-netlijnen .....                                                                      | 23 |
| 3.3   | Bieden van een verbindend busnetwerk.....                                              | 24 |
| 3.4   | Maatwerk in aanvulling op het verbindende busnetwerk .....                             | 30 |
| 3.5   | Nachtlijnen.....                                                                       | 31 |
| 3.6   | Vervoerplan als opmaat dienstregeling.....                                             | 31 |
| 3.6.1 | Dienstregelingprocedure .....                                                          | 31 |
| 3.6.2 | Verschillende dienstregelingen per dienstregelingjaar toegestaan.....                  | 32 |
| 3.6.3 | Afstemming met het overige openbaar vervoer.....                                       | 32 |
| 4.    | Gebruik infrastructuur .....                                                           | 33 |
| 4.1   | Beschikbare infrastructuur.....                                                        | 33 |
| 4.2   | Optimalisering, aanleg en herinrichting infrastructuur .....                           | 33 |
| 4.3   | Haltes.....                                                                            | 34 |
| 4.4   | Busstallingen/remises, werkplaatsen, laadinfrastructuur en eindpuntvoorzieningen<br>34 |    |
| 5.    | Uitvoeringskwaliteit .....                                                             | 35 |
| 5.1   | Algemeen .....                                                                         | 35 |
| 5.2   | Vervoergarantie en zitplaatskans.....                                                  | 35 |
| 5.3   | Rituitval.....                                                                         | 35 |
| 5.4   | Stiptheid.....                                                                         | 36 |
| 5.5   | Aansluitingen .....                                                                    | 36 |
| 5.6   | Vervangend vervoer .....                                                               | 36 |
| 5.7   | Uitvoeringskwaliteit bij (grootschalige) evenementen.....                              | 36 |
| 5.8   | Compensatieregeling.....                                                               | 37 |
| 6.    | Materieel .....                                                                        | 38 |
| 6.1   | Algemeen .....                                                                         | 38 |
| 6.2   | Toegankelijkheid .....                                                                 | 38 |
| 6.3   | Duurzaamheid .....                                                                     | 39 |
| 6.3.1 | Eisen aan voertuigen.....                                                              | 39 |
| 6.3.2 | Transitiepad één van de onderdelen van het duurzaamheidplan.....                       | 40 |
| 6.4   | Comfort en netheid .....                                                               | 41 |



|        |                                                        |    |
|--------|--------------------------------------------------------|----|
| 6.5    | Productformules.....                                   | 41 |
| 6.6    | Reclame .....                                          | 42 |
| 6.7    | Uitzonderingen.....                                    | 42 |
| 7.     | Informatie aan de reiziger .....                       | 43 |
| 7.1    | Algemeen .....                                         | 43 |
| 7.2    | Informatie voorafgaand aan de reis .....               | 44 |
| 7.2.1  | Beschikbare reisinformatie .....                       | 44 |
| 7.3    | Informatie op de haltes.....                           | 45 |
| 7.3.1  | Statische reisinformatie.....                          | 45 |
| 7.3.2  | Actuele reisinformatie .....                           | 46 |
| 7.4    | Informatie in en op de voertuigen.....                 | 46 |
| 7.4.1  | Informatie op de voertuigen .....                      | 46 |
| 7.4.2  | Informatie in de voertuigen.....                       | 46 |
| 7.5    | Informatie bij afwijkingen van de dienstregeling ..... | 47 |
| 7.6    | Brongegevens beschikbaar stellen aan NDOV .....        | 47 |
| 8.     | Betaalsysteem .....                                    | 48 |
| 8.1    | Algemeen .....                                         | 48 |
| 8.2    | Tarieven en vervoerbewijzen.....                       | 48 |
| 8.2.1  | Geldige vervoerbewijzen .....                          | 48 |
| 8.2.2  | Tarieven op basis van tariefvoorstel .....             | 48 |
| 8.3    | Verkrijgbaarheid vervoerbewijzen (Distributie).....    | 50 |
| 9.     | Personeel .....                                        | 51 |
| 10.    | Veiligheid .....                                       | 52 |
| 10.1   | Sociale veiligheid.....                                | 52 |
| 10.1.1 | Algemeen .....                                         | 52 |
| 10.1.2 | Speerpunten sociaal veiligheidsbeleid .....            | 52 |
| 10.1.3 | Uitvoeringsplan sociale veiligheid .....               | 53 |
| 10.1.4 | Monitoring en overleg .....                            | 54 |
| 10.2   | Veiligheid materieel.....                              | 54 |
| 10.3   | Veilig gebruik infrastructuur .....                    | 55 |
| 11.    | Marketing .....                                        | 56 |
| 11.1   | Marketingplatform .....                                | 56 |
| 11.2   | Marketingplan .....                                    | 56 |
| 11.3   | Productformules.....                                   | 56 |
| 12.    | Consumentenbescherming.....                            | 57 |

|            |                                                                  |    |
|------------|------------------------------------------------------------------|----|
| 12.1       | Klantenservice .....                                             | 57 |
| 12.2       | Afhandeling van klachten .....                                   | 57 |
| 12.3       | Reizigershandvest .....                                          | 57 |
| 12.4       | Geld terug bij vertraging .....                                  | 57 |
| 13.        | Reizigersinspraak.....                                           | 58 |
| 13.1       | METROCOV .....                                                   | 58 |
| 13.2       | Consultatie individuele reizigers en andere belanghebbenden..... | 58 |
| 14.        | Informatie en monitoring.....                                    | 59 |
| 14.1       | Algemeen.....                                                    | 59 |
| 14.2       | Informatieverstrekking door de vervoerder aan de MRDH.....       | 59 |
| 14.3       | Informatie uit eigen en landelijke onderzoeken.....              | 60 |
| 14.3.1     | Eigen onderzoek door de MRDH.....                                | 60 |
| 14.3.2     | Klanttevredenheidsonderzoek .....                                | 60 |
| 14.3.3     | Risico-inventarisatie sociale veiligheid .....                   | 60 |
| 15.        | Overige onderwerpen .....                                        | 61 |
| 15.1       | Implementatie en start busconcessies.....                        | 61 |
| 15.1.1     | Implementatieplan .....                                          | 61 |
| 15.1.2     | Compensatie tijdens opstartperiode .....                         | 61 |
| 15.1.3     | Innovaties.....                                                  | 61 |
| 15.2       | Omgaan met majeure ontwikkelingen.....                           | 61 |
| Bijlage 1: | Uitlopers van de busconcessies .....                             | 62 |
|            | Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg .....                    | 62 |
|            | Busconcessie Haaglanden Streek.....                              | 62 |
|            | Busconcessie Haaglanden Stad.....                                | 62 |
|            | Busconcessie Rotterdam en omstreken.....                         | 63 |
| Bijlage 2: | Te gedogen lijnen.....                                           | 64 |
|            | Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg .....                    | 64 |
|            | Busconcessie Haaglanden Streek.....                              | 64 |
|            | Busconcessie Haaglanden Stad.....                                | 64 |
|            | Busconcessie Rotterdam en omstreken.....                         | 65 |
| Bijlage 3: | Dienstregelingprocedure.....                                     | 67 |

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Tussen december 2018 en december 2019 lopen de vier concessies voor openbaar busvervoer binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag af. Dit betreft de busconcessies Voorne-Putten en Rozenburg, Haaglanden Streek, Rotterdam en omstreken en Haaglanden Stad<sup>1</sup>. Met het oog op de continuïteit van het openbaar busvervoer is het noodzakelijk tijdig duidelijkheid te verschaffen welke vervoerder na afloop van een busconcessie het openbaar busvervoer in het betreffende gebied mag gaan exploiteren en aan welke voorwaarden hij daarbij moet voldoen.

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) is het Dagelijks Bestuur van de Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna: de MRDH) bevoegd om nieuwe concessies te verlenen<sup>2</sup>. In haar eigen gemeenschappelijke regeling heeft de MRDH deze bevoegdheid gedelegeerd aan de Bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit.

## 1.2 Kansen én uitdagingen voor het openbaar vervoer

Voor een aantrekkelijk (economisch) vestigingsklimaat binnen de metropoolregio is een goed mobiliteitssysteem van cruciaal belang. Binnen het mobiliteitssysteem ziet de MRDH een belangrijke rol weggelegd voor het openbaar vervoer. Uitdaging daarbij is dat het openbaar vervoer blijft aansluiten op de sterk veranderende vraag vanuit de maatschappij. De veranderende vraag betreft niet alleen het reisgedrag van (toekomstige) gebruikers van het openbaar vervoer, maar bijvoorbeeld ook hun informatiebehoefte. En door de opkomst van nieuwe (collectieve) vervoersvormen, zoals deelauto's, deeltaxi's en deelfietsen, en technologische ontwikkelingen zoals de introductie van elektrische fietsen en zelfrijdende auto's, komt de toekomstvastheid van het openbaar vervoer in zijn huidige vorm ter discussie te staan.

Tegelijkertijd staan de middelen die voor het openbaar vervoer beschikbaar zijn al sinds langere tijd onder druk. Een tweede uitdaging is daarom om de veranderingen die nodig zijn om het openbaar vervoer blijvend te laten aansluiten op de veranderende vraag vanuit de maatschappij zo effectief en efficiënt mogelijk vorm te geven. Daarbij speelt ook de maatschappelijke wens om tot een duurzamer mobiliteitssysteem te komen een rol. In dat kader is onder meer landelijk afgesproken dat vanaf 2025, of zoveel eerder als mogelijk, al het nieuwe busmaterieel dat instroomt geen schadelijke stoffen meer mag uitstoten (= *zero emissie*).

***De nieuw te verlenen concessies zullen de betreffende vervoerders moeten stimuleren en de ruimte moeten bieden om deze uitdagingen aan te gaan. De MRDH verwacht in dat kader dat vervoerders met hun kennis en vanuit hun***

---

<sup>1</sup> De concessie Voorne-Putten en Rozenburg loopt af op zaterdag 8 december 2018, de concessie Haaglanden-Regio loopt af op zaterdag 24 augustus 2019, en de concessie Bus Haaglanden-Stad en de concessie Bus Rotterdam e.o. lopen beide af op zaterdag 7 december 2019

<sup>2</sup> De vier concessies die aflopen zijn nog door Stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam verleend, die beiden op 1 januari 2015 zijn opgegaan in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

***ondernemerschap optimaal invulling kunnen en willen geven aan de voortdurend veranderende vraag vanuit de maatschappij.***

### **Visie op het busnetwerk**

De reis die mensen maken kan gezien worden als een keten die meerdere schakels omvat. De bus vormt één van de schakels van de reisketen. Andere schakels kunnen de trein, metro, tram en waterbussen, maar ook de auto, fiets, (water)taxi, veren of lopen zijn. De kwaliteit van de reisketen wordt niet door één afzonderlijke schakel bepaald, maar door de mate waarin de schakels goed met elkaar samenhangen.

De MRDH hecht veel belang aan een eenduidig en samenhangend mobiliteitssysteem binnen de metropoolregio. Dit moet ervoor zorgen dat reizigers de totale reisketen als één geheel ervaren, ongeacht de vraag waar zij binnen de metropoolregio reizen. De MRDH ziet het railnetwerk (trein, metro en tram) daarbij als ruggengraat van het OV-systeem binnen de metropoolregio. Het openbaar busvervoer vormt hierop een aanvulling, waarbij de insteek is dat beide deelsystemen elkaar moeten versterken en elkaar zeker niet mogen beconcurreren. Dit vraagt om goede aansluitingen en afstemming tussen rail en bus en het zoveel mogelijk voorkomen van parallelle rail- en busverbindingen.

Binnen de metropoolregio vervult het openbaar busvervoer verschillende functies. Allereerst verbindt het busnetwerk plaatsen waartussen sprake is van grote reizigersstromen, maar waar de vraag niet voldoende is voor een tram- of metroverbinding. Een aantal van deze veelal hoogfrequente busverbindingen wordt, net als de tram- en metroverbindingen, onder de productformule 'R-net' gebracht. Ervaringen elders in de Randstad leren namelijk dat de opwaardering van buslijnen naar R-netkwaliteit tot een substantiële toename van het aantal reizigers kan leiden.

Naast deze verbindende functie voorziet het openbaar busvervoer in de mobiliteitsbehoefte van groepen reizigers die over weinig of geen alternatieven beschikken (= sociale functie of basis mobiliteitsbehoefte). Het aantal mensen dat hiervoor afhankelijk is van openbaar vervoer dat dicht bij hun huis en bestemming halteert (= fijnmazig openbaar vervoer) neemt echter af. Deze ontwikkeling, die al meerdere decennia waarneembaar is, is de laatste jaren versterkt door (i) de uitrol van R-net of andere hoogwaardige OV-concepten, waarbij blijkt dat veel reizigers bereid zijn om hiervoor verder naar een halte te lopen of te fietsen, en (ii) het succes van nieuwe vervoersvormen, zoals de elektrische fiets, de OV-fiets, de scootmobiel en mobiliteitsdiensten als deelauto's en deeltaxi's. Gevolg is dat het gebruik van het fijnmazige openbaar vervoer afneemt en dit onderdeel van het OV-systeem steeds afhankelijker wordt van de financiële bijdrage van de MRDH (de kostendeckingsgraad neemt af). Dit terwijl er ook extra middelen nodig zijn voor de bereikbaarheidsopgaven binnen de metropoolregio.

Een laatste relevante ontwikkeling in dit verband is dat regiogemeenten in verschillende delen van de metropoolregio momenteel ontwikkelingsmogelijkheden voor het door hen georganiseerde doelgroepenvervoer onderzoeken. Doel is te komen tot een fijnmaziger systeem dat alle doelgroepen integraal bedient en een rol kan vervullen in het bereikbaar maken van kernen/wijken binnen hun gemeenten. Eén van de vragen daarbij is welke kansen integratie van delen van het gemeentelijk doelgroepenvervoer met het huidige fijnmazige openbaar vervoer biedt (zie ook paragraaf 2.2).

***De veranderende rol van het openbaar busvervoer binnen de metropoolregio vraagt van vervoerders een bredere kijk op het busproduct in de zin dat zij open staan voor de invulling van de mobiliteitsbehoeften met andere mobiliteitsdiensten dan de klassieke vaste buslijn en daarbij over de grenzen van hun eigen busproduct heen kijken door bijvoorbeeld ook aandacht te besteden aan mogelijkheden om het voor- en natransport van en naar haltes te verbeteren en het verblijf op haltes te veraangename en daarbij open te staan voor integratie van delen van het openbaar vervoer met delen van het gemeentelijk doelgroepenvervoer.***

### **1.3 Doelstellingen busconcessies**

Gelet op de kansen en uitdagingen voor het openbaar busvervoer en uitgaande van de kerndoelen uit de op 1 juli 2016 door de MRDH vastgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn de volgende doelstellingen voor de vier busconcessies vastgesteld:

1. De kwaliteit voor de reiziger staat voorop;
2. Het openbaar busvervoer is vraaggericht en doelmatig;
3. De busconcessies dragen bij aan de realisatie van de duurzaamheidsambities van de MRDH;
4. De MRDH is in staat de rol van opdrachtgever goed in te vullen.

Deze doelstellingen zijn hieronder nader uitgewerkt.

#### **1.3.1 De kwaliteit voor de reiziger staat voorop**

***Het openbaar busvervoer versterkt het openbaar railvervoer:*** Zoals aangegeven kent het openbaar busvervoer in de metropoolregio geografisch en vervoerkundig gezien een grote samenhang met het openbaar railvervoer (trein, metro en tram). Om tot een voor reizigers optimaal OV-systeem te komen is het uitgangspunt dat het openbaar busvervoer daar waar nodig het openbaar railvervoer aanvult (omdat railverbindingen ontbreken of ontoereikend zijn) en anders hierop aansluit.

***De reiziger ervaart zo min mogelijk grenzen:*** De MRDH heeft de ambitie om de samenhang binnen de metropoolregio te vergroten. Om deze ambitie te verwezenlijken is het belangrijk dat reizigers geen grenzen ervaren als zij met het OV-systeem in de metropoolregio reizen. Van de vervoerder<sup>3</sup> wordt verwacht dat hij samen met andere vervoerders afspraken maakt om eventuele belemmeringen die reizigers ervaren als het gaat om aansluitingen en overstapmogelijkheden, reisinformatie, tarieven en (verkrijgbaarheid van) vervoerbewijzen, zoveel mogelijk weg te nemen.

***Stijgende reizigerswaardering:*** Dat vervoerders de kwaliteit voor reizigers bij de uitvoering van het openbaar busvervoer vooropstellen moet onder meer blijken uit stijgende reizigerswaarderingen tijdens de looptijd van de busconcessies. Tabel 1 toont de normen voor de reizigerswaardering voor verschillende kwaliteitsaspecten. De norm voor het eerste jaar van de busconcessies is onder meer gebaseerd op de huidige prestaties in de vier busconcessies. Voor de daaropvolgende jaren geldt dat de MRDH verwacht dat de reizigerswaardering met ten minste 0,1 punt per drie jaar oploopt.

---

<sup>3</sup> Voor de leesbaarheid wordt in het vervolg van dit document gesproken over 'de vervoerder'. Met 'de vervoerder' wordt bedoeld de vervoerder die één van de vier busconcessies exploiteert en niet één vervoerder die alle busconcessies exploiteert.

Tabel 1: Normen reizigerswaardering voor verschillende kwaliteitsaspecten

| Kwaliteitsaspect                | Norm bij aanvang busconcessie | Ontwikkeling per drie jaar |
|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| Algemeen klantoordeel           | 7,5                           | +0,1                       |
| Zitplaatskans                   | 8,0                           | +0,1                       |
| Netheid materieel               | 7,0                           | +0,1                       |
| Vriendelijkheid personeel       | 7,5                           | +0,1                       |
| Rijstijl personeel              | 7,0                           | +0,1                       |
| Reisinformatie algemeen         | 7,5                           | +0,1                       |
| Reisinformatie bij vertragingen | 6,5                           | +0,1                       |
| Punctualiteit                   | 7,5                           | +0,1                       |
| Frequentie                      | 7,0                           | +0,1                       |
| Comfort                         | 7,0                           | +0,1                       |
| Veiligheid in het algemeen      | 7,0                           | +0,1                       |

### 1.3.2 Het openbaar busvervoer is vraaggericht en doelmatig

**Het openbaar busvervoer is vraaggericht, onder meer door optimaal gebruik te maken van nieuwe (technologische) ontwikkelingen:** Technologische ontwikkelingen en maatschappelijke trends maken slimmere vormen van (voor)transport en integratie van mobiliteitsdiensten mogelijk. De MRDH biedt de vervoerder de ruimte om, gebruik makend van deze ontwikkelingen, innovatieve vormen van (openbaar) vervoer te ontwikkelen en te realiseren. Van de vervoerder wordt verwacht dat hij deze ruimte actief benut om zo optimaal in te kunnen spelen op de (toekomstige) vraag van (potentiële) reizigers.

**De exploitatiekosten van het openbaar busvervoer worden in toenemende mate gedekt vanuit de reizigersopbrengsten:** Gelet op de bereikbaarheidsopgaven waarvoor de MRDH zich gesteld ziet en de extra middelen die daarvoor nodig zijn, is het belangrijk dat reizigersopbrengsten in toenemende mate de kosten van het openbaar vervoer dekken, zodat het openbaar vervoer minder afhankelijk wordt van de bijdrage van de MRDH. Om de vervoerder te stimuleren hogere reizigersopbrengsten te genereren, legt de MRDH de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder. Die moet dan wel ontwikkelruimte krijgen om zijn aanbod zo goed mogelijk af te kunnen stemmen op de behoeften van reizigers om zo extra reizigersopbrengsten te genereren. De MRDH daagt de vervoerder daarbij uit om zijn creativiteit en ondernemerschap zo te benutten dat hij binnen de door de MRDH gestelde kaders een voor reizigers optimaal product kan aanbieden.

De hogere reizigersopbrengsten zijn nodig met het oog op gewenste kwaliteitsverbeteringen van het openbaar busvervoer (zie subparagrafen 1.3.1 en 1.3.3). Voor de nieuwe busconcessies heeft de MRDH geen bezuinigingsdoelstellingen geformuleerd. Uitgangspunt is dat voor de busconcessies eenzelfde subsidiebedrag beschikbaar blijft als nu het geval is. Wel zal de MRDH een deel van dit bedrag (circa 5%) reserveren voor maatregelen ten behoeve van R-netlijnen (snelheidsverhogende maatregelen en aanleg van R-nethaltes) en voor maatregelen bij eventuele routewijzigingen (bijvoorbeeld verplaatsing van haltes). Dit gebeurt in de verwachting dat deze investeringen het openbaar vervoer aantrekkelijker maken waardoor zij zichzelf terugverdienen (de hogere reizigersopbrengsten compenseren het lagere subsidiebedrag dat beschikbaar is voor de vervoerder).

### **1.3.3 De busconcessies dragen bij aan de realisatie van de duurzaamheidsambities van de MRDH**

***De vervoerder wordt uitgedaagd om het openbaar busvervoer vanaf de start van de concessie zo duurzaam mogelijk uit te voeren:*** Aanvullend op landelijke afspraken streeft de MRDH ernaar om zero emissie-busvervoer in de komende concessieperioden te realiseren. Van de vervoerder wordt gevraagd om met voorstellen te komen voor een ambitieus maar haalbaar transitiepad.

### **1.3.4 De MRDH is in staat de rol van opdrachtgever goed in te vullen**

Om het opdrachtgeverschap goed te kunnen invullen acht de MRDH het van belang dat de MRDH en de vervoerder:

- a. elk hun verantwoordelijkheid nemen voor de onderdelen die zij het beste kunnen beïnvloeden;
- b. elkaar als volwaardige sparringpartners zien binnen een zakelijke relatie die gekenmerkt wordt door goede, duidelijke en transparante afspraken;
- c. transparant zijn naar elkaar zowel wat betreft geleverde prestaties als wat betreft de financiële kant van de concessie;
- d. vanuit het oogpunt van betrouwbaarheid en wederzijds respect afspraken nakomen, en
- e. zich bewust zijn van de omgeving waarin zij opereren en oog hebben voor de maatschappelijke belangen die bij hun activiteiten een rol spelen.

Vanzelfsprekend geldt het omgekeerde ook: de MRDH moet de vervoerder in staat stellen om de rol van opdrachtnemer goed in te vullen, bijvoorbeeld door eenduidige afspraken te maken en tijdig duidelijkheid te verschaffen over de kaders waarbinnen de vervoerder moet opereren.

## **1.4 Doel en inhoud PvE**

De Wp2000 stelt dat de MRDH in de voorbereiding op het verlenen van een nieuwe concessie een Programma van Eisen (hierna: PvE) moet opstellen. In het PvE staan de eisen die aan het openbaar busvervoer en de vervoerder worden gesteld. Daarnaast moet de vervoerder zich vanzelfsprekend aan alle wettelijke bepalingen en regelingen houden die relevant zijn bij de uitvoering van het openbaar busvervoer. Deze wettelijke bepalingen en regelingen zijn niet in dit PvE opgenomen.

Gelet op (i) het streven van de MRDH om een eenduidig mobiliteitssysteem binnen de metropoolregio te realiseren en (ii) het gegeven dat de lopende busconcessies relatief kort na elkaar aflopen, heeft de MRDH ervoor gekozen om één PvE op te stellen dat voor alle vier busconcessies van toepassing is. Wel zijn op enkele punten eisen voor iedere busconcessie afzonderlijk uitgewerkt.

De eisen in het PvE betreffen een nadere uitwerking van (i) de doelstellingen die de MRDH met de vier busconcessies nastreeft en (ii) het MRDH-beleid betreffende het openbaar vervoer zoals vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de nog vast te stellen Kadernota Openbaar Vervoer, daarbij rekening houdend met veranderende vraag vanuit de maatschappij. Kernelementen van deze uitwerking zijn:

- Versterken van de positie van de sterke, verbindende buslijnen in de verschillende gebieden door te investeren in snelheid, frequentie en kwaliteit, waarbij een aantal buslijnen onder de productformule R-net gebracht worden;

- Ruimte voor maatwerk, al dan niet in combinatie met vormen van doelgroepenvervoer, om het aanbod beter op de basis mobiliteitsbehoefte van reizigers af te kunnen stemmen. De MRDH laat daarbij de mogelijkheid open om (een deel van) het maatwerk in samenwerking met de betreffende gemeenten buiten de busconcessies om te organiseren;
- Verbeteren van de uitvoeringskwaliteit door rituitval verder te beperken en de betrouwbaarheid van vertrektijden en aansluitingen te verhogen;
- Optimaal gebruik maken van beschikbare (informatie)technologieën voor het beschikbaar stellen van reisinformatie;
- Duurzaam en (sociaal) veilig openbaar busvervoer; en
- Transparantie over de bereikte resultaten richting reizigers en maatschappij.

Belangrijk daarbij is op te merken dat in het PvE de eisen zijn opgenomen waaraan de vervoerder in ieder geval moet voldoen. Het PvE beschrijft niet het ambitieniveau dat de MRDH met de vier busconcessies nastreeft. Zoals eerder aangegeven wil de MRDH de vervoerder de ruimte bieden om, gebruikmakend van zijn kennis en ervaring, het openbaar busvervoer zo goed mogelijk te laten aansluiten op de veranderende vraag vanuit de maatschappij en zo maximaal bij te dragen aan de realisatie van de doelstellingen die de MRDH met de vier busconcessies nastreeft. De eisen in het PvE geven de kaders aan waarbinnen de vervoerder moet opereren. Vervolgens worden vervoerders tijdens de aan- of inbestedingsprocedure uitgedaagd om bovenop dit eisenpakket zo veel mogelijk extra's aan te bieden om daarmee de concessie te verkrijgen (zie ook paragraaf 1.6).

Ten slotte bevat het PvE geen bepalingen met betrekking tot de financiële relatie tussen de MRDH en de vervoerder en de instrumenten die de MRDH tot haar beschikking heeft om naleving van de eisen af te dwingen. Deze bepalingen krijgen een plek in het bestek. Het PvE bevat ook geen afspraken met derden (= andere partijen dan de MRDH en de vervoerder). Het PvE heeft uitsluitend betrekking op de relatie tussen de MRDH en de vervoerder.

## **1.5 Betrokken stakeholders bij het (ontwerp) PvE**

De Wp2000 stelt dat de MRDH een ontwerpversie van het PvE in ieder geval voor advies aan consumentenorganisaties moet aanbieden. Op grond van de Gemeenschappelijke Regeling van de MRDH wordt het ontwerp PvE daarnaast ter zienswijze aan de gemeenteraden van de inliggende gemeenten voorgelegd. Ook zal het ontwerp PvE voor een reactie worden aangeboden aan andere stakeholders, te weten aangrenzende opdrachtgevers (de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Utrecht en Zeeland) en vervoerders. Met de aangrenzende opdrachtgevers zullen in het bijzonder afspraken gemaakt worden ten aanzien van lijnen naar en vanuit aangrenzende concessiegebieden.

De adviezen en reacties op het ontwerp PvE worden opgenomen in een Reactienota. In de Reactienota geeft de MRDH aan of en, zo ja, op welke wijze de adviezen en reacties in de uiteindelijke versie van het PvE zijn verwerkt. Zowel de Reactienota als het PvE worden door de bestuurscommissie van de MRDH vastgesteld. Aan het ontwerp PvE zelf kunnen derhalve geen rechten worden ontleend.

Na vaststelling van het PvE zal de MRDH voor iedere busconcessie afzonderlijk een bestek opstellen. In het bestek, bestaande uit onder meer een biedingsdocument, concessiebesluit en financiële paragraaf, zijn de eisen in het PvE in technische en juridische bewoordingen



uitgewerkt. Het PvE maakt geen deel uit van het bestek, maar alle eisen in het PvE worden omgezet in bepalingen in het bestek. Het bestek wordt door de Bestuurscommissie vastgesteld en zal niet voor advies, zienswijze of reactie aan de hiervoor genoemde partijen worden voorgelegd.

## **1.6 Wijze van concessieverlening**

De MRDH heeft het voornemen om de streekbusconcessies Voorne-Putten en Rozenburg en Haaglanden Streek aan te besteden (zie subparagraaf 1.6.1). Wat betreft de stadsbusconcessies Rotterdam en omstreken en Haaglanden Stad kiest de MRDH ervoor om in eerste instantie te onderzoeken in hoeverre inbesteding van deze concessies qua prijs-kwaliteitverhouding een positief resultaat kan opleveren (zie subparagraaf 1.6.2).

De MRDH vindt het daarbij belangrijk dat reizigers het (openbaar) vervoer binnen de metropoolregio als één samenhangend systeem ervaren, ongeacht het aantal vervoerders waardoor het openbaar vervoer wordt uitgevoerd. Om te waarborgen dat dit doel bereikt wordt, ook wanneer het (openbaar) vervoer door meerdere vervoerders wordt uitgevoerd, zijn op verschillende plekken in dit PvE eisen opgenomen ten aanzien van (i) de samenwerking tussen vervoerders die openbaar vervoer binnen de metropoolregio verzorgen en (ii) de onderlinge afstemming van hun aanbod. Merk daarbij op dat deze eisen los staan van de keuzes wat betreft aan- of inbesteden. Immers, in alle gevallen wordt het openbaar vervoer in de metropoolregio door ten minste drie vervoerders, namelijk HTM, RET en NS, uitgevoerd en zijn afspraken/eisen over samenwerking en afstemming nodig om tot één (openbaar) vervoersysteem te komen.

*Om de volgende redenen heeft de MRDH een voorkeur voor het onderzoeken van de mogelijkheid tot inbesteding van de stadsbusconcessies:*

- *De gemeenten Den Haag en Rotterdam (als eigenaren van respectievelijk HTM en RET) hebben een sterke voorkeur voor inbesteden, onder meer vanwege de historische band tussen stad en vervoerbedrijf;*
- *Bij inbesteding is de samenhang tussen de verschillende modaliteiten eenvoudiger te continueren omdat dezelfde vervoerder verantwoordelijk is voor het rail- en busvervoer; bij aanbesteding zijn hierover aanvullende afspraken tussen de MRDH en de vervoerders nodig;*
- *De komende tijd wil de MRDH een fundamentele discussie voeren over de toekomstige verdeling van concessiegebieden, de gewenste schaalgrootte van de vervoerders en de rolverdeling tussen de MRDH en vervoerders. Voor deze discussie is meer tijd nodig.*

### **1.6.1 Aanbesteding streekbusconcessies**

Bij de aanbesteding van de streekbusconcessies daagt de MRDH geïnteresseerde vervoerders uit om, uitgaande van de beschikbare exploitatiesubsidie, zo veel mogelijk extra's aan te bieden bovenop de minimeisen ten aanzien van het aanbod en de uitvoering van het openbaar vervoer zoals gesteld in het PvE. Criteria op basis waarvan de MRDH bepaalt aan welke vervoerders de streekbusconcessies worden gegund, zijn in ieder geval:

- de omvang van het vervoeraanbod, uitgedrukt in aantal dienstregelingkilometers, waarbij vervoerders worden uitgedaagd om zoveel mogelijk extra vervoer aan te bieden

- bovenop het bedieningsniveau dat in het Programma van Eisen minimaal wordt geëist (= aantal dienstregelingkilometers);
- de aansluiting van dit aanbod op de (toekomstige) vraag van reizigers en behoeften vanuit de maatschappij, zoals verwoord in een vervoerplan (kwalitatieve toelichting van de plaatsen waar en momenten waarop de vervoerder de dienstregelingkilometers inzet);
  - de wijze waarop de vervoerder uitwerking geeft aan de ambitie van de MRDH om de busconcessies volledig met zero-emissievoertuigen uit te voeren (= transitiepad naar 100% zero emissie, waarbij geldt dat des te eerder een vervoerder dit punt bereikt des te beter dit wordt beoordeeld);
  - de mate waarin de vervoerder, bijvoorbeeld door het bieden van maatwerk, invulling weet te geven aan de basis mobiliteitsbehoefte;
  - maatregelen om bijvoorbeeld een hogere uitvoeringskwaliteit en een beter comfort te realiseren (= kwalitatieve extra's bovenop de eisen in het PvE);
  - de wijze waarop de vervoerder zijn interne processen inricht (kwaliteitsborging) en de relatie met de MRDH en stakeholders zoals consumentenorganisaties en gemeenten/wegbeheerders, vormgeeft.

### **1.6.2 Stadsbusconcessies**

Voor beide stadsbusconcessies geldt dat HTM (Haaglanden Stad) respectievelijk RET (Rotterdam en omstreken) als eerste de mogelijkheid krijgen om een bieding te doen voor het uitvoeren van deze concessies. Beide vervoerders worden daarbij uitgedaagd om aan te tonen dat inbesteding van de stadsbusconcessies leidt tot het beste resultaat voor reizigers en de MRDH.

De MRDH gaat er vanuit dat voor beide stadsbusconcessies ten minste een zelfde prijs-kwaliteitverhouding realiseerbaar is als voor de huidige concessies geldt. Omdat de huidige prijs-kwaliteitverhouding het resultaat is van een openbare aanbestedingsprocedure, beschouwt de MRDH deze verhouding als marktconform. De MRDH realiseert zich dat de transitie naar 100% zero-emissieervoer net als andere hogere kwaliteitseisen in dit PvE kostenverhogend werken. Uitgangspunt hierbij is dat deze kostenverhogingen kunnen worden gecompenseerd door efficiencyverbeteringen en hogere reizigersopbrengsten zoals die sinds de start van de huidige stadsbusconcessies al zijn gerealiseerd en naar verwachting in de opvolgende concessies nog verder kunnen worden bereikt.

#### Eerst overeenkomst dan bieding

De eerste stap binnen de inbestedingsprocedure bestaat eruit dat de MRDH in de eerste helft van 2017 met HTM en RET juridisch bindende overeenkomsten sluit waarin bovenstaande uitgangspunten voor de stadsbusconcessies zijn uitgewerkt in concrete afspraken. Deze afspraken omvatten in ieder geval afspraken over:

- een marktconforme prijs per productie-eenheid (= benodigde subsidie per dienstregelingkilometer) die vanwege stijgende reizigersopbrengsten jaarlijks daalt ten opzichte van de prijs zoals die in de huidige concessies geldt. Om dit te realiseren krijgt de vervoerder de ruimte om het overeengekomen productievolume anders in te vullen dan nu het geval is, bijvoorbeeld door van een andere lijnvoering uit te gaan;
- een onvoorwaardelijk commitment aan de uitvoering van het PvE; en
- een ambitieus transitieplan gericht op zo snel mogelijk volledige uitvoering van de concessie met zero-emissievoertuigen (= 100% zero emissie).

De MRDH is van mening dat indien HTM en RET bereid zijn bovengenoemde afspraken te maken, daarmee is voldaan aan de verplichting bij inbesteding om de marktconformiteit van de bieding van de vervoerder vast te stellen. Wel zal de MRDH tijdens de inbestedingsprocedure nog een marktconformiteitstoets laten toepassen om hiervan een bevestiging te krijgen en zo nodig de afspraken tijdig nader te kunnen aanscherpen.

Daarnaast geeft het tijdig kunnen afsluiten van overeenkomsten met HTM en RET de MRDH het vertrouwen dat de inbestedingsprocedure zal resulteren in het beste resultaat voor reizigers en de MRDH. De MRDH zal in dat geval vanaf het derde kwartaal van 2017 een inbestedingsprocedure uitvoeren om de stadsbusconcessies daadwerkelijk aan HTM respectievelijk RET te gunnen. Hiertoe zullen onder meer de overeenkomsten nader worden uitgewerkt in het bestek, bestaande uit een biedingsdocument, concessiebesluit en financiële paragraaf, en de bieding van de vervoerder.

De inbesteding van de twee stadsbusconcessies volgt in de tijd op de aanbesteding van de twee streekbusconcessies. Dat biedt de MRDH de mogelijkheid om de kwaliteitsverbeteringen die de winnende vervoerder(s) bij de streekbusconcessies aanbieden te verwerken in het bestek voor de beide stadsbusconcessies. Daarmee is een maximale eenduidigheid in de uitvoeringskwaliteit van het openbaar busvervoer in de metropoolregio verzekerd. Ook biedt dit extra waarborgen dat in de stadsbusconcessies sprake is van een marktconform kwaliteitsniveau. De uitdaging voor HTM en RET is vervolgens om, uitgaande van de beschikbare exploitatiesubsidies en de gevraagde kwaliteit, een maximaal voorzieningenniveau aan te bieden.

#### Aanbesteding als terugvalsscenario

Gelet op de noodzaak tot marktconformiteit van de uiteindelijke biedingen zijn de hiervoor beschreven uitgangspunten geen startpunt voor onderhandelingen met HTM en RET, maar harde voorwaarden om de stadsbusconcessies te kunnen inbesteden. Kan (kunnen) HTM en/of RET hieraan niet voldoen, dan zal de MRDH overgaan tot aanbesteding van de betreffende stadsbusconcessie(s).

De overeenkomsten dienen wel uiterlijk 30 juni 2017 te zijn vastgesteld. Tot dat moment is aanbesteding van de stadsbusconcessie(s) namelijk nog een reëel terugvalsscenario. Dit betekent dan ook dat wanneer niet uiterlijk op 30 juni 2017 een overeenkomst kan worden vastgesteld, de MRDH daadwerkelijk zal overgaan tot aanbesteding van de betreffende stadsbusconcessie. Overigens kan de huidige vervoerder in dat geval, net als andere vervoerders, aan de aanbestedingsprocedure deelnemen.

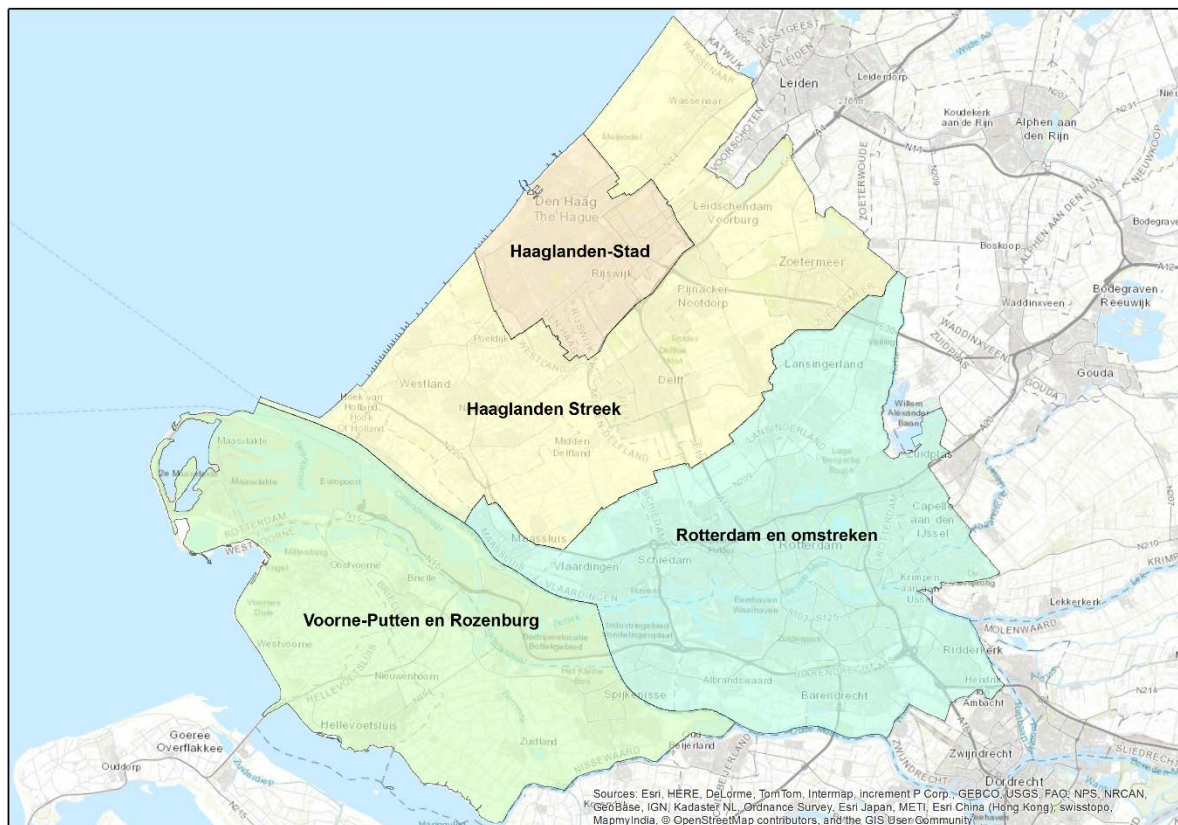
Om het hier geschetste terugvalsscenario indien noodzakelijk uit te kunnen voeren, zal de MRDH parallel aan de gesprekken met HTM en RET over de te sluiten overeenkomsten al een aantal voorbereidende handelingen uitvoeren om de aanbestedingsprocedure tijdig op te kunnen starten. Hierbij valt te denken aan het organiseren van een marktconsultatie, het uitvragen en laten controleren van een personeelsopgave en het samenstellen van een informatiepakket met relevante achtergrondinformatie over gebruik, opbrengsten en uitvoering van het huidige stadsbusvervoer.

## 2. Scope van de busconcessies

De concessie betreft het recht, maar ook de plicht om met uitsluiting van anderen openbaar busvervoer te verrichten binnen het genoemde concessiegebied. Dit hoofdstuk beschrijft de inhoud van deze concessiegebieden. Onderwerpen die daarbij aan bod komen zijn (i) de afbakening van de concessiegebieden, (ii) het door de vervoerder te gedogen (openbaar) vervoer binnen dit gebied, (iii) de ingangsdatum en duur van de concessie en (iv) de door de vervoerder uit te voeren activiteiten (op hoofdlijnen).

### 2.1 Geografische afbakening van de busconcessies<sup>4</sup>

Figuur 1 toont de gebieden waarop de vier busconcessies betrekking hebben. Deze gebieden zijn nader gedefinieerd in de subparagrafen 2.1.1 tot en met 2.1.4. Naast het openbaar busvervoer binnen de concessiegebieden, omvatten de busconcessies een aantal buslijnen naar aangrenzende concessiegebieden (zie Bijlage 1).



Figuur 1: Geografische afbakening busconcessies

<sup>4</sup> De samenvoeging van Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam tot de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in 2015 aanleiding geweest om na te gaan in hoeverre een andere indeling van de busconcessies mogelijk en wenselijk zou zijn. Dit bleek niet het geval. De enige verandering die enige meerwaarde zou kunnen hebben, de samenvoeging van de busconcessies Haaglanden Stad en Haaglanden Streek, vervalt vanwege de keuze om eerstgenoemde busconcessie in te besteden en laatstgenoemde busconcessie aan te besteden.

### **2.1.1 Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg**

Het concessiegebied Voorne-Putten en Rozenburg beslaat het grondgebied van de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis, Nissewaard, Rotterdam (enkel de postcodegebieden 3181, 3197, 3198 en 3199: het havengebied ten zuiden van Nieuwe Waterweg/Het Scheur en ten westen van de Oude Maas (waaronder de kern Rozenburg)) en Westvoorne.

*Deze concessie is de opvolger van de concessie Voorne-Putten en Rozenburg (2009-2018) die momenteel door Connexxion wordt geëxploiteerd.*

### **2.1.2 Busconcessie Haaglanden Streek**

Het concessiegebied Haaglanden Streek beslaat het grondgebied van de gemeenten Delft, Den Haag (ten zuiden van de Lozerlaan en ten zuidoosten van de A4), Leidschendam-Voorburg (ten noorden van de N14), Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk (ten zuidoosten van de A4), Rotterdam (enkel het gebied ten noorden van Nieuwe Waterweg/Het Scheur; hierna: gebied Hoek van Holland), Wassenaar, Westland en Zoetermeer.

*Deze concessie is de opvolger van de concessie Regionaal Busvervoer Haaglanden (2009-2019) die momenteel door Veolia Transport wordt geëxploiteerd. In de huidige concessie is het concessiegebied echter uitsluitend globaal aangeduid en niet geografisch afgebakend. Het concessiegebied zoals hierboven beschreven sluit zo goed mogelijk aan bij de huidige situatie.*

### **2.1.3 Busconcessie Haaglanden Stad**

Het concessiegebied Haaglanden Stad beslaat het grondgebied van de gemeenten Den Haag (ten noorden van de Lozerlaan en ten noordwesten van de A4), Leidschendam-Voorburg (ten zuiden van de N14) en Rijswijk (ten noordwesten van de A4).

*Deze concessie is de opvolger van de concessie Bus Haaglanden Stad (2012-2019) die momenteel door HTMbuzz wordt geëxploiteerd.*

### **2.1.4 Busconcessie Rotterdam en omgeving**

Het concessiegebied Rotterdam en omgeving beslaat het grondgebied van de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Maassluis, Ridderkerk, Rotterdam (met uitzondering van het havengebied ten zuiden van Nieuwe Waterweg/Het Scheur en ten westen van de Oude Maas (waaronder de kern Rozenburg) en het gebied Hoek van Holland), Schiedam en Vlaardingen.

*Deze concessie is de opvolger van de concessie Bus Rotterdam e.o. (2012-2019) die momenteel door RET wordt geëxploiteerd.*

## 2.2 Te gedogen openbaar vervoer

Openbaar vervoer per tram, metro en trein, openbaar vervoer over water en tijdelijk openbaar vervoer ter vervanging van dit openbaar vervoer maken geen deel uit van de busconcessies. Hetzelfde geldt voor grensoverschrijdende buslijnen vanuit omliggende concessiegebieden, zoals genoemd in Bijlage 2. De vervoerder zal dit openbaar vervoer moeten gedogen, ook in geval van een wijziging van bedieningstijden en/of frequenties.

Naast bovenstaande vormen van openbaar vervoer zal de vervoerder ook allerlei bestaande en nieuwe vormen van (openbaar) vervoer moeten gedogen. Dit betreft onder meer:

- openbaar vervoer uitgevoerd met bijvoorbeeld buurtbussen, de ParkShuttle en shuttlediensten als Vipre,
- collectief vraagafhankelijke vervoersystemen, zoals op dit moment CVV Nissewaard en Regiotaxi Haaglanden, Rotterdam/Capelle, Voorne-Putten en Waterweg,
- gemeentelijk doelgroepenvervoer, zoals Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en AWBZ-vervoer, en
- collectieve vormen van woon-werkverkeer, zoals het havenvervoer naar de Europoort en de Maasvlakte en de veilinglijnen naar Flora Holland.

Uitgangspunt bij dit alles is dat het te gedogen (openbaar) vervoer naar het oordeel van de MRDH geen onevenredig nadelige gevolgen voor de vervoerder mag hebben die het openbaar busvervoer in het betreffende concessiegebied uitvoert.

Ten slotte geldt dat mocht de MRDH op enig moment besluiten om delen van het openbaar vervoer dat dient ter invulling van de basismobiliteit (zie paragraaf 3.1) te combineren met vormen van doelgroepenvervoer en dit vervoer buiten de busconcessie om te (laten) organiseren, dan zal de vervoerder zijn medewerking moeten verlenen aan deze wijziging van zijn busconcessie en dit kleinschalige openbaar vervoer moeten gedogen.

*In het vierde kwartaal van 2016 onderzoekt de MRDH samen met de gemeenten op Voorne-Putten de mogelijkheden om vanaf 2018 te komen tot integratie van het openbaar vervoer dat dient ter invulling van de basismobiliteit en (delen van) het gemeentelijk doelgroepenvervoer. De uitkomst van dit onderzoek kan leiden tot een uitbreiding of inperking van het domein van de busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg vanaf de start van deze concessie. Een besluit hierover zal de MRDH samen met de gemeenten op Voorne-Putten nemen en zal in de uiteindelijke versie van het PvE worden verwerkt. Voor de andere busconcessies geldt dat de MRDH tijdens de looptijd van de concessie nadere afspraken met gemeenten kan maken over een dergelijke integratie leidend tot een uitbreiding of juist inperking van deze concessies.*

## 2.3 Ingangsdatum en duur van de busconcessies

De duur van de vier busconcessies is opgenomen in Tabel 2. De einddatum is gelijk aan de wijzigingsdatum van de dienstregeling van het Hoofdrailnet (= trein) dan wel een nader door de MRDH te bepalen zondag in december; dit is de reden dat in Tabel 2 geen exacte einddata zijn benoemd.



Tabel 2: Start- en einddata busconcessies

| Busconcessie               | Startdatum       | Einddatum     | Concessieduur |
|----------------------------|------------------|---------------|---------------|
| Voorne-Putten en Rozenburg | 9 december 2018  | december 2028 | 10 jaar       |
| Bus Haaglanden Streek      | 25 augustus 2019 | december 2030 | ruim 11 jaar  |
| Bus Haaglanden Stad        | 8 december 2019  | december 2032 | 13 jaar       |
| Bus Rotterdam en omgeving  | 8 december 2019  | december 2034 | 15 jaar       |

Bij de bepaling van de einddata van de busconcessies zoals genoemd in Tabel 2 hebben twee factoren een rol gespeeld, te weten:

1. beheersbaarheid van in de toekomst door de MRDH te verlenen concessies en
2. mogelijkheden om bij aanvang of tijdens de busconcessie (een deel van) het openbaar busvervoer met zero-emissiebusen uit te voeren.

#### **Ad 1. Beheersbaarheid toekomstige concessieverlening**

Het verlenen van een concessie vraagt een forse inspanning zowel aan de zijde van de opdrachtgever als aan de zijde van de vervoerders. Om het concessieverleningsproces zorgvuldig te kunnen doorlopen en de inspanning voor vervoerders behapbaar te houden is een goede spreiding van de momenten waarop nieuwe concessies moeten worden verleend, een vereiste. De MRDH ziet dit als belangrijke voorwaarde om haar rol als opdrachtgever in de toekomst goed in te kunnen vullen, zoals één van de doelstellingen luidt (zie subparagraaf 1.3.4). Met de einddata zoals genoemd in Tabel 2 wordt dit bereikt, ook gelet op de einddata van beide railconcessies die in 2026 aflopen.

*De MRDH wil in 2017 een langetermijnvisie vaststellen ten aanzien van de onderverdeling van de metropoolregio in concessiegebieden, de gewenste schaalgrootte van vervoerbedrijven en de rolverdeling tussen de MRDH en vervoerders. Dit gebeurt mede in het licht van het lopende proces OV-Toekomstbeeld 2040. De langetermijnvisie kan ertoe leiden dat de MRDH op termijn voor een andere concessie-indeling kiest. Ook indien dit het geval is, heeft het de voorkeur dat niet alle door de MRDH verleende bus- en railconcessies gelijktijdig (of kort na elkaar) aflopen, omdat de ervaring leert dat dit ten koste gaat van de grondigheid en zorgvuldigheid waarmee de opvolgende concessies opgesteld kunnen worden. Met andere woorden, spreiding van de einddata van concessies is ook wenselijk met het oog op een verantwoorde implementatie van de langetermijnvisie.*

#### **Ad 2. Mogelijkheden inzet zero-emissiebusen**

Bij de einddata van de busconcessies Haaglanden Streek, Rotterdam en omstreken en Haaglanden Stad maakt de MRDH gebruik van de wettelijke mogelijkheid om concessies voor een langere periode dan tien jaar te verlenen. Deze mogelijkheid bestaat wanneer de vervoerder een aanzienlijk deel van de totale activa voor de uitvoering van het openbaar busvervoer (= met name bussen) ter beschikking stelt en deze activa een (uitzonderlijk) lange afschrijvingstermijn kennen. Dit is het geval wanneer de vervoerder een deel van het openbaar busvervoer met zero-emissiebusen (batterijbussen en/of waterstofbussen) gaat uitvoeren om daarmee invulling te kunnen geven aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de MRDH, zoals benoemd in subparagraaf 1.3.3. Door een langere afschrijvingstermijn mogelijk te maken, worden deze technieken eerder betaalbaar. De MRDH zal voor deze busconcessies eisen dat de vervoerders in hun bieding een transitiepad opnemen dat leidt

tot volledige uitvoering van de concessie met zero-emissiebusen bij start of tijdens de looptijd van de concessie (zie ook paragraaf 6.3).

Ook voor de concessie Voorne-Putten en Rozenburg ziet de MRDH mogelijkheden om het openbaar busvervoer in de nieuwe concessie aanzienlijk duurzamer te maken, bijvoorbeeld door de inzet van bussen die volledig op groengas rijden. Vanwege de grote afstanden die bussen in dit concessiegebied afleggen, verwacht MRDH echter niet dat op korte of middellange termijn een betaalbare transitie naar zero-emissie mogelijk is. Daarom kiest de MRDH voor de concessie Voorne-Putten en Rozenburg voor de maximum concessieduur van 10 jaar zoals die standaard geldt.

## **2.4 Taken en verantwoordelijkheden vervoerder**

De vervoerder is verantwoordelijk voor de kwaliteit en uitvoering van alle activiteiten rond de ontwikkeling en uitvoering van het openbaar busvervoer in het betreffende concessiegebied en op de uitlopers, inclusief het aanbieden van maatwerk om in de basis mobiliteitsbehoefte te voorzien voor zover de MRDH dit niet op andere wijze organiseert of laat organiseren. Hieronder vallen onder andere het opstellen en nauwgezet uitvoeren van een dienstregeling, het bieden van maatwerk ter invulling van de basis mobiliteitsbehoefte, het bevorderen van de veiligheid en het verstrekken van (actuele) reisinformatie.

### **2.4.1 Ontwikkelrol OV-aanbod**

De MRDH kiest ervoor de vervoerder een grote rol te geven bij de ontwikkeling van het openbaar busvervoer. De MRDH verwacht dat op deze wijze de doelstellingen die zij met het openbaar busvervoer nastreeft, zoals beschreven in paragraaf 1.3, het beste gerealiseerd kunnen worden. De vervoerder heeft immers beter zicht op (i) de wensen van (potentiële) reizigers en (ii) methoden om deze wensen op efficiënte wijze in te vullen. Door het aantal eisen waaraan de vervoerder in ieder geval moet voldoen beperkt te houden en deze minimumeisen zoveel mogelijk functioneel te formuleren, krijgt de vervoerder ontwikkelruimte.

### **2.4.2 Afstemming met het overige openbaar vervoer**

De vervoerder richt zijn OV-aanbod zo in dat het openbaar busvervoer het openbaar railvervoer in de metropoolregio zo goed mogelijk aanvult en ongewenste paralleliteit tussen buslijnen en metro- en tramlijnen wordt voorkomen. Ook zorgt de vervoerder er samen met andere vervoerders voor dat het vervoeraanbod niet per concessie, maar binnen de gehele metropoolregio (of zelfs nog breder) is geoptimaliseerd. De reiziger wil het (openbaar) vervoersysteem immers als één geheel ervaren. Om dit te realiseren, voert de vervoerder bij het opstellen van zijn vervoerplan/dienstregeling overleg met alle betrokken vervoerders, onder meer over voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling en de gevolgen daarvan voor de aansluitingen en overstapmogelijkheden op knooppunten en andere belangrijke haltes.

### **2.4.3 Regisseur van de keten**

De vervoerder dient oog te hebben voor de gehele reisketen en zich niet alleen te richten op 'zijn' busproduct. Weliswaar zal de focus op het busproduct blijven liggen, maar de vervoerder kan ook een belangrijke rol spelen bij (i) het verbeteren van het voor- en natransport in samenhang met dit busproduct en (ii) het bieden van maatwerk ter invulling van de basis mobiliteitsbehoefte, waaronder mogelijk ook die van mensen die op dit moment met andere vormen van (doelgroepen)vervoer reizen. Dit vereist optimalisatie van de



aansluiting op en afstemming met andere (openbaar) vervoerssystemen. De vervoerder vervult deze regierol niet alleen, maar in nauwe samenhang met andere vervoerders en aanbieders van mobiliteitsdiensten. De regierol beperkt zich niet tot het (OV-)aanbod zelf, maar omvat ook aspecten als reisinformatie, tarieven en vervoerbewijzen en (sociale) veiligheid.

#### **2.4.4 Veiligheid**

Het is belangrijk dat het openbaar busvervoer veilig is en dat reizigers en personeel zich veilig voelen in het openbaar busvervoer. De veiligheid van het openbaar busvervoer omvat dan ook meerdere aspecten zoals systeemveiligheid, sociale veiligheid en verkeersveiligheid.

Bij systeemveiligheid draait het met name om de veiligheid van de bussen die de vervoerder inzet. Voor de MRDH is de inzet van veilige bussen een absolute vereiste. Het gaat dan zowel om de veiligheid in het dagelijks gebruik (o.a. met het oog op de verkeersveiligheid) als om het beperken van de risico's in geval van calamiteiten. Dit laatste verdient extra aandacht bij de inzet van relatief nieuwe zero-emissietechnieken.

Verder is de vervoerder verantwoordelijk voor de sociale veiligheid van reizigers en personeel in het voertuig. Sociale onveiligheid betreft echter een algemeen maatschappelijk probleem dat zich niet tot het openbaar busvervoer beperkt. Het voert daarom te ver om de verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid in en rond het openbaar busvervoer volledig bij de vervoerder neer te leggen. Zo hebben gemeenten een taak en verantwoordelijkheid als het gaat om de sociale veiligheid rondom haltes en hebben politie en justitie een taak en verantwoordelijkheid wat betreft een snelle opvolging van veiligheidsincidenten en de vervolging van daders.

Ten slotte verdient de verkeersveiligheid permanente aandacht van de vervoerder. De inzet van veilige bussen is daarbij één voorwaarde. Daarnaast verwacht de MRDH dat de vervoerder voor de uitvoering van hun busconcessie goed opgeleid personeel inzet en een actieve rol vervult in overleggen met wegbeheerders (o.a. gemeenten) en politie gericht op het realiseren van een verkeersveiliger mobiliteitssysteem.

#### **2.4.5 Beheer en onderhoud infrastructuur**

Wegbeheerders zorgen voor de duurzame instandhouding, vervanging en vernieuwing van een groot deel van de infrastructuur waarvan de vervoerder gebruik kan maken. Hierbij moet dan gedacht worden aan wegen, busbanen, haltes (zie subparagraaf 2.4.6) en openbare buffer- en stallingsplaatsen. Het beheer en onderhoud van deze infrastructuur maakt geen deel uit van de busconcessies, maar valt onder de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder. Voor een beperkt deel van de infrastructuur, zoals busstallingen/remises, werkplaatsen, laadinfrastructuur voor bussen (o.a. tankinstallaties en laadpalen voor elektrische bussen) en eindpuntvoorzieningen, is de vervoerder wel verantwoordelijk.

#### **2.4.6 Beheer, onderhoud en verantwoordelijkheid haltes**

Aanleg, beheer en onderhoud van haltes waaronder eventueleabri's op de haltes, is de verantwoordelijkheid van wegbeheerders. De vervoerder is verantwoordelijk voor het plaatsen en onderhouden van haltepalen en voor het aanbrengen van statische reisinformatie op alle haltes (op haltepalen en inabri's) in zijn concessiegebied, zowel met betrekking tot 'zijn' busproduct als met betrekking tot het openbaar vervoer en relevante mobiliteitsdiensten die door andere worden aangeboden (zie subparagraaf 2.4.3 Regisseur van de keten). De vervoerder dient de haltepalen bij overgang van de concessie aan de opvolgende vervoerder over te dragen.

### **3. Vervoerkundige eisen en wensen**

#### **3.1 Vervoerkundige filosofie**

Om verschillende redenen is het belangrijk dat het mobiliteitssysteem binnen de metropoolregio zo goed mogelijk aansluit bij de mobiliteitsbehoefte van inwoners en bezoekers van de regio. Het OV-systeem heeft hierbij een belangrijke functie, met name waar het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid van economische kerngebieden en knooppunten binnen de metropoolregio.

##### **3.1.1 R-net als ruggengraat**

Binnen het OV-systeem vervult R-net een leidende, structurerende rol<sup>5</sup>. R-net verbindt, samen met een aantal treinverbindingen en het collectief vervoer over water, belangrijke economische kerngebieden met elkaar en met (internationale) knooppunten in de metropoolregio. R-net omvat naast de lightraillijnen richting Zoetermeer, Spijkenisse en Hoek van Holland (Randstadrail en metro) en de HOV-tramlijnen in Den Haag, Delft en Rotterdam, een aantal hoogwaardige regionale busverbindingen.

De productformule R-net stelt hoge eisen aan zowel bedieningstijden en frequenties als de snelheid en betrouwbaarheid van de betreffende lijnen. De MRDH ziet wat dit laatste betreft kansen om de kwaliteit van buslijnen die met ingang van de nieuwe busconcessies onder R-net komen te vallen, te verhogen, bijvoorbeeld door te investeren in vrije businfrastructuur en prioritering van bussen bij verkeerslichten. Om te borgen dat deze investeringen zo goed mogelijk gebruikt worden, zal de MRDH de routes van R-netlijnen voorschrijven.

##### **3.1.2 Verbindend busnetwerk naar knooppunten**

Uit vervoerkundige analyses komt naar voren dat naast de R-netlijnen, er in elk concessiegebied meerdere buslijnen zijn die in de behoefte van grote aantallen reizigers voorzien en diensgevolge met een relatief hoge frequentie rijden. Vanwege het belang van deze busverbindingen voor bewoners en bezoekers in een concessiegebied verplicht de MRDH de vervoerder om deze busverbindingen te blijven bieden, maar biedt de MRDH aan de vervoerder de ruimte om het exacte aanbod op deze busverbindingen zo optimaal mogelijk op de behoefte van (toekomstige) reizigers af te stemmen. Concreet betekent dit dat de MRDH wel voorschrijft dat de vervoerder een busverbinding tussen een bepaalde kern/wijk en een knooppunt moet bieden, zonder daarbij de exacte route, bedieningstijden en frequenties voor te schrijven. Tezamen met de R-netlijnen vormen deze verplichte busverbindingen het verbindende busnetwerk in een concessiegebied.

##### **3.1.3 Maatwerk om te voorzien in basis mobiliteitsbehoefte**

Naast het bieden van een verbindend busnetwerk heeft de vervoerder een verantwoordelijkheid als het gaat om het invullen van de basis mobiliteitsbehoefte van bewoners en bezoekers in een concessiegebied (= sociale functie). Zoals in paragraaf 1.2 is aangegeven, vult het huidige OV-systeem de basis mobiliteitsbehoefte steeds minder goed in; daar waar binnen de Randstad een sterke toename van het gebruik van R-netlijnen waarneembaar is, neemt het gebruik van de fijnmazige, ontsluitende buslijnen al sinds enige decennia af. De MRDH biedt de vervoerder daarom ruimte om op plaatsen en momenten

---

<sup>5</sup> Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid d.d. 1 juli 2016 en Toekomstbeeld OV Zuidelijke Randstad, Bestuurlijke rapportage, d.d. 7 juni 2016.

waar(op) maar weinig mensen met het openbaar busvervoer reizen, al dan niet samen met partners, maatwerk aan te bieden; dat wil zeggen, een vervoersvorm anders dan een vaste buslijn die optimaal is afgestemd op de basis mobiliteitsbehoefte. Daarbij ziet de MRDH nadrukkelijk mogelijkheden om het maatwerk te combineren met andere vervoersvormen, zoals het door gemeenten gecontracteerde doelgroepenvervoer.

### 3.1.4 Ketenvervoer

Binnen het OV-systeem spelen knooppunten een grote rol. De MRDH onderscheidt drie typen knooppunten, te weten: internationale, metropolitane en lokale knooppunten (zie Tabel 3).

Tabel 3: *Knooppunten binnen de metropoolregio*

| Type                  | Naam                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Internationaal</b> | Den Haag CS en Rotterdam CS                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Metropolitaan</b>  | Delft, Den Haag Hollands Spoor, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Alexander, Rotterdam Blaak, Rotterdam Zuidplein, Schiedam Centrum en Zoetermeer NS<br>(buiten de metropoolregio: Dordrecht en Leiden)                                                          |
| <b>Lokaal</b>         | o.a. Den Haag Leyenburg, Maasland Viaduct, Maassluis West, Naaldwijk, Pijnacker Centrum, Rijswijk, Rotterdam Capelsebrug, Rotterdam Kralingse Zoom, Rodenrijs metrostation, Rotterdam Noord, Spijkenisse, Voorburg NS, Zoetermeer Centrum West, Zoetermeer Oost |
| <b>Toekomstige</b>    | Bleizo, Rotterdam Stadionpark en Schiedam Kethel                                                                                                                                                                                                                |

De MRDH ziet een goede afstemming van de verschillende vervoersvormen op deze knooppunten als belangrijke voorwaarde om de reis van deur naar deur zo goed mogelijk te laten verlopen. Reizigers moeten het mobiliteitssysteem in de metropoolregio als één betrouwbaar en robuust geheel gaan ervaren in plaats van als een serie losse schakels.

Enerzijds wil de MRDH deze ambitie verwezenlijken door eisen te stellen aan de (wijze van) afstemming van het openbaar busvervoer op andere vervoersvormen (zie hoofdstuk 5). Maar er is meer voor nodig om tot een mobiliteitssysteem te komen dat door reizigers als één geheel wordt ervaren. Daarom verwacht de MRDH van de vervoerder ook dat hij breder denkt dan zijn 'eigen' busproduct en net als de MRDH de ambitie heeft om:

- het voor- en natransport naar/van haltes/knooppunten (= first and last mile) te verbeteren,
- de wachttijd op haltes/knooppunten zoveel mogelijk te beperken en te veraangename, en
- zaken als reisinformatie, marketing, tarieven en vervoerbewijzen en sociale veiligheid integraal te benaderen.

## 3.2 R-netlijnen

De MRDH heeft de in Tabel 4 genoemde verbindingen aangewezen als R-netlijnen. Vanwege eerdere en toekomstige investeringen in businfrastructuur schrijft de MRDH verplicht voor welke routes deze busverbindingen moeten volgen (zie ook Figuren 2 tot en met 5). In de tabel is dit aangegeven middels een verwijzing naar de route van één van de huidige buslijnen op de betreffende verbinding. De MRDH biedt de vervoerder daarbij de

ruimte om zelf te bepalen of hij vanaf het genoemde begin- en eindpunt verder doorrijdt en welke route(s) hij dan volgt.

*Tabel 4: R-netlijnen per busconcessie*

| Busconcessie                  | R-netlijnen                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voorne-Putten</b>          | Spijkenisse – Hellevoetsluis (volgt de route van lijn 111)<br>Spijkenisse – Brielle (volgt de route van lijn 103)                                                                                     |
| <b>Haaglanden Streek</b>      | Den Haag Leyenburg – Naaldwijk – Maasland Viaduct – Schiedam Centrum (volgt de route van lijn 36)<br>Delft – Pijnacker Centrum – Zoetermeer NS – Zoetermeer Centrum West (volgt de route van lijn 55) |
| <b>Rotterdam en omstreken</b> | Rodenrijs metrostation – Bleizo – Zoetermeer Centrum West (volgt de route van lijn 170)                                                                                                               |
| <b>Haaglanden Stad</b>        | Geen                                                                                                                                                                                                  |

De vervoerder moet deze R-netlijnen uitvoeren overeenkomstig de eisen die vanuit deze productformule gesteld worden. Dit houdt onder meer in dat reizigers ervan uit kunnen gaan dat bussen op deze verbindingen in ieder geval op de volgende tijden tussen het genoemde begin- en eindpunt rijden:

- op werkdagen van 6 uur 's ochtends tot middernacht,
- op zaterdag: van 7 uur 's ochtends tot middernacht, en
- op zon- en feestdagen: van 8 uur 's ochtends tot middernacht.

De minimumfrequenties waarmee de bussen tijdens deze perioden rijden, zijn opgenomen in Tabel 5. Deze minimumfrequenties gelden in beide richtingen.

*Tabel 5: Minimumfrequenties R-netlijnen*

| Periode                  | Werkdagen | Zaterdag | Zon- en feestdagen |
|--------------------------|-----------|----------|--------------------|
| <b>Spits<sup>1</sup></b> | 6 x/uur   | 4 x/uur  | 4 x/uur            |
| <b>Dal<sup>2</sup></b>   | 4 x/uur   |          |                    |
| <b>Avond</b>             | 2 x/uur   | 2 x/uur  | 2 x/uur            |

<sup>1</sup> Betreft de perioden tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur. Minimumfrequentie betreft de spitsrichting; in de tegenspitsrichting is een lagere frequentie toegestaan.

<sup>2</sup> Op werkdagen geldt deze eis ook voor de vroege ochtend, zijnde de periode tot 7 uur.

Indien de MRDH besluit om tijdens de looptijd van een busconcessie andere verbindingen naast de in Tabel 4 genoemde verbindingen als R-netlijn aan te wijzen, dan moet de vervoerder ook deze R-netlijn(en) uitvoeren overeenkomstig de eisen die vanuit deze productformule gesteld worden. De MRDH en de vervoerder treden in dat geval in overleg over het moment en de wijze waarop dit gerealiseerd kan worden.

### 3.3 Bieden van een verbindend busnetwerk

Naast de R-netlijnen zijn er nog meer busverbindingen die de MRDH verplicht voorschrijft. Zoals in paragraaf 3.1.2 is aangegeven gaat het hierbij om verbindingen tussen kernen/wijken en knooppunten waarbij sprake is van relatief grote aantallen reizigers. De MRDH biedt deze reizigers de zekerheid dat er een verbinding blijft bestaan, maar geeft de vervoerder de ruimte om het aanbod op deze verbindingen naar eigen inzicht in te vullen. Concreet betekent dit dat de MRDH, anders dan bij de R-netlijnen, de routes van deze verbindingen niet vastlegt en terughoudendheid betracht wat betreft eisen aan

bedieningstijden en frequenties. Dit biedt de vervoerder de mogelijkheid om het aanbod zo goed mogelijk op de vraag af te stemmen. Tabel 6 toont per busconcessie de verbindingen die de vervoerder naast de R-netlijnen moet bieden. Tezamen met de R-netlijnen vormen deze busverbindingen het verbindende busnetwerk. Figuren 2 tot en met 5 tonen de verbindende busnetwerken voor de vier afzonderlijke busconcessies.

*Tabel 6: Verplichte busverbindingen naast de R-netlijnen*

| Busconcessie                  | Knooppunt                | Kernen/wijken & knooppunten                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voorne-Putten</b>          | Spijkenisse              | Oostvoorne, Rozenburg, Rockanje, Spijkenisse Maaswijk en Zuidland                                                                                                                            |
| <b>Haaglanden Streek</b>      | Delft Station            | Delfgauw, Delft Den Hoorn, Delft Tanthof, Delft TU-wijk (tot ingebruikname verlengde tramlijn 19), Delft Voordijkshoorn, Delft Voorhof, Nootdorp en Wateringse Veld & Knooppunten: Naaldwijk |
|                               | Den Haag Centraal        | Leidschendam, Voorburg, Voorschoten en Wassenaar & Knooppunt: Leiden Centraal (via Voorschoten en Wassenaar)                                                                                 |
|                               | Den Haag Leyenburg       | 's Gravenzande, Monster en Wateringse Veld                                                                                                                                                   |
|                               | Naaldwijk                | 's Gravenzande, De Lier, Monster en Rijswijk & Knooppunten: Delft Station en Rijswijk                                                                                                        |
|                               | Rijswijk                 | Den Haag Grote Markt, Leidschenveen en Ypenburg & Knooppunten: Naaldwijk, Station Ypenburg en Zoetermeer NS                                                                                  |
|                               | Zoetermeer Centrum West  | Zoetermeer Noordhove                                                                                                                                                                         |
|                               | Zoetermeer NS            | Knooppunt: Station Ypenburg                                                                                                                                                                  |
| <b>Rotterdam en omstreken</b> | Rotterdam Alexander      | Cappelle Oostgaarde, Capelle Schollevaar, Hilligersberg, Schiebroek & Knooppunt: Rotterdam Kralingse Zoom                                                                                    |
|                               | Rotterdam Blaak          | Overschie & Knooppunt: Rotterdam Zuidplein                                                                                                                                                   |
|                               | Rotterdam Cappelsebrug   | Krimpen a/d IJssel                                                                                                                                                                           |
|                               | Rotterdam Centraal       | Overschie<br>Knooppunt: Delft, Rotterdam Zuidplein                                                                                                                                           |
|                               | Rotterdam Kralingse Zoom | Keizerswaard, Ridderkerk & Knooppunt: Rotterdam Alexander, Rotterdam Lombardijen                                                                                                             |
|                               | R'dam Lombardijen        | Keizerswaard & Knooppunt: Rotterdam Kralingse Zoom                                                                                                                                           |
|                               | Rotterdam Station Noord  | Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Schiebroek                                                                                                                                             |
|                               | Rotterdam Zuidplein      | Barendrecht, Charlois, Feijenoord, Katendrecht, Keizerswaard, Overschie, Ridderkerk, Ridderkerk Slikkeveer & Knooppunt: Dordrecht, Rotterdam Blaak, Rotterdam Centraal                       |
|                               | Hoogvliet Metro          | Hoogvliet                                                                                                                                                                                    |
|                               | Schiedam Centrum         | Crooswijk, Maassluis Steendijkpolder, Schiedam Zuid, Woudhoek                                                                                                                                |
|                               | Vlaardingen West         | Holy Noord                                                                                                                                                                                   |

Tabel 6: Verplichte busverbindingen naast de R-netlijnen (vervolg)

| Busconcessie    | Knooppunt             | Kernen/wijken & knooppunten                                                                                                              |
|-----------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Haaglanden Stad | Den Haag Centraal     | Haagse Hout <sup>1</sup> , Loosduinen <sup>2</sup> en Scheveningen <sup>3</sup> & Knooppunten: Station Mariahoeve & Voorburg NS          |
|                 | Den Haag Laan van NOI | Haagse Hout <sup>1</sup> , Segbroek <sup>4</sup> , Scheveningen <sup>3</sup> & Knooppunten: Voorburg NS                                  |
|                 | Den Haag Leyenburg    | Escamp <sup>5</sup> en Loosduinen <sup>2</sup> & Knooppunten: Hollands Spoor en Rijswijk                                                 |
|                 | Hollands Spoor        | Knooppunten: Den Haag Leyenburg, Rijswijk en Voorburg NS                                                                                 |
|                 | Rijswijk              | Oud Rijswijk, Rijswijk Presidentenbuurt/Strijp en Rijswijk Steenvoorde<br>Knooppunten: Den Haag Leyenburg, Hollands Spoor en Voorbrug NS |
|                 | Voorburg NS           | Knooppunten: Hollands Spoor, Den Haag Laan van NOI en Rijswijk                                                                           |

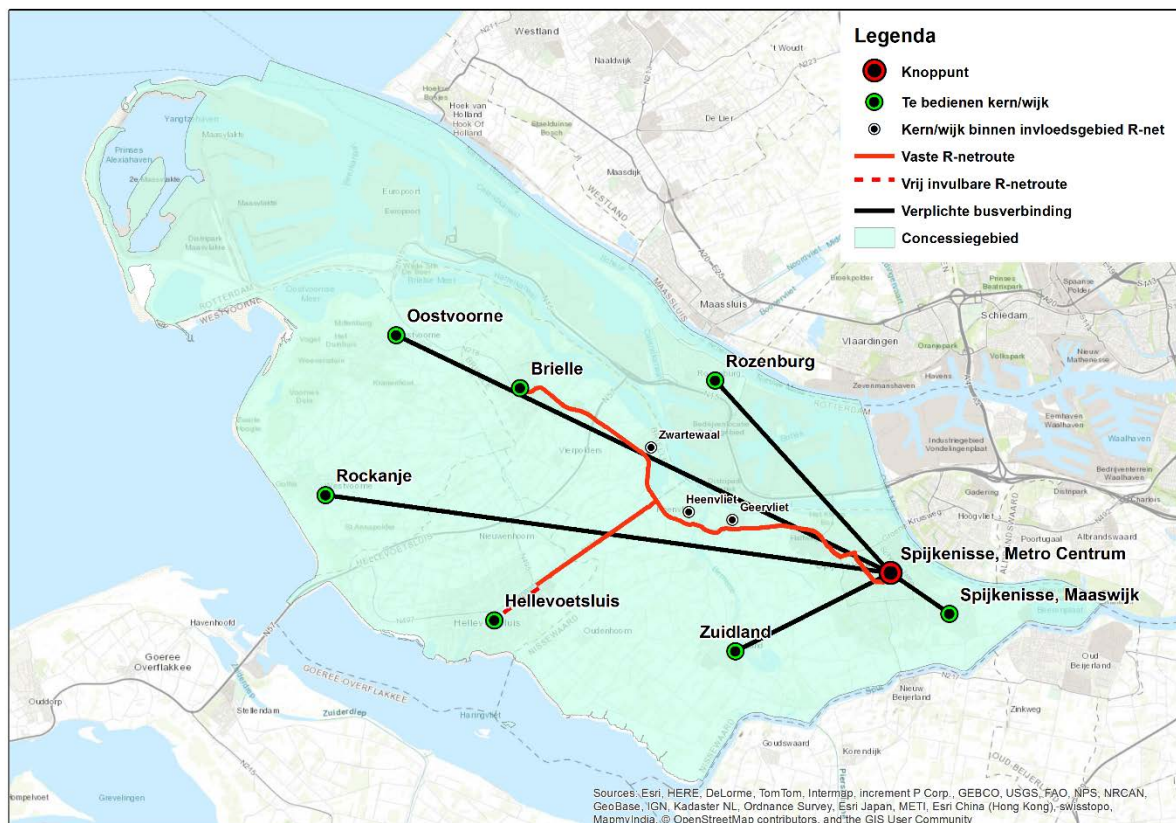
<sup>1</sup> Omvat o.a. Benoordenhout, Clingendael en Mariahoeve

<sup>2</sup> Omvat o.a. Kijkduin, Houtwijk en Loosduinen

<sup>3</sup> Omvat o.a. Scheveningen Bad en Duindorp

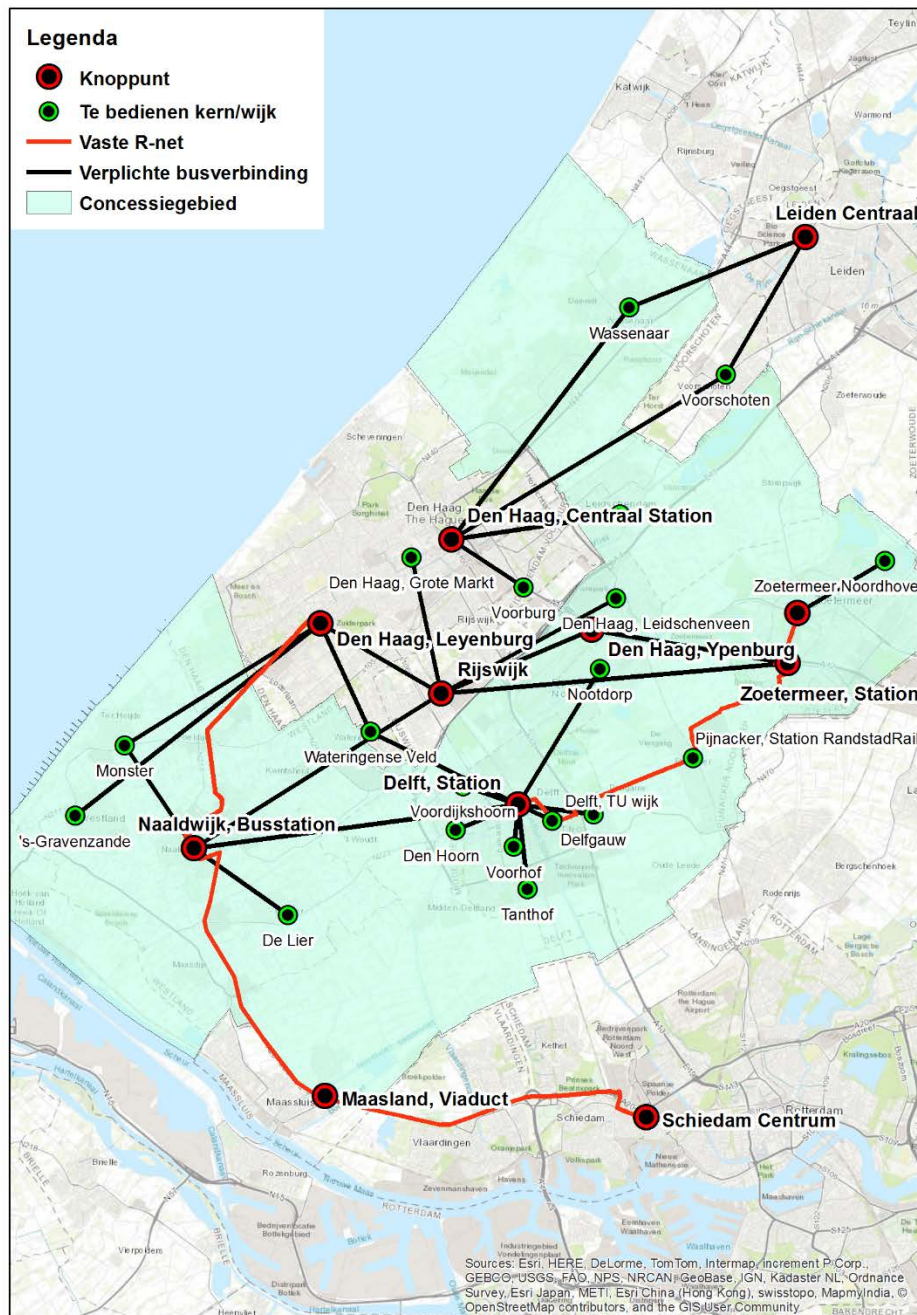
<sup>4</sup> Omvat o.a. Vogelwijk

<sup>5</sup> Omvat o.a. Moerwijk en Vrederust



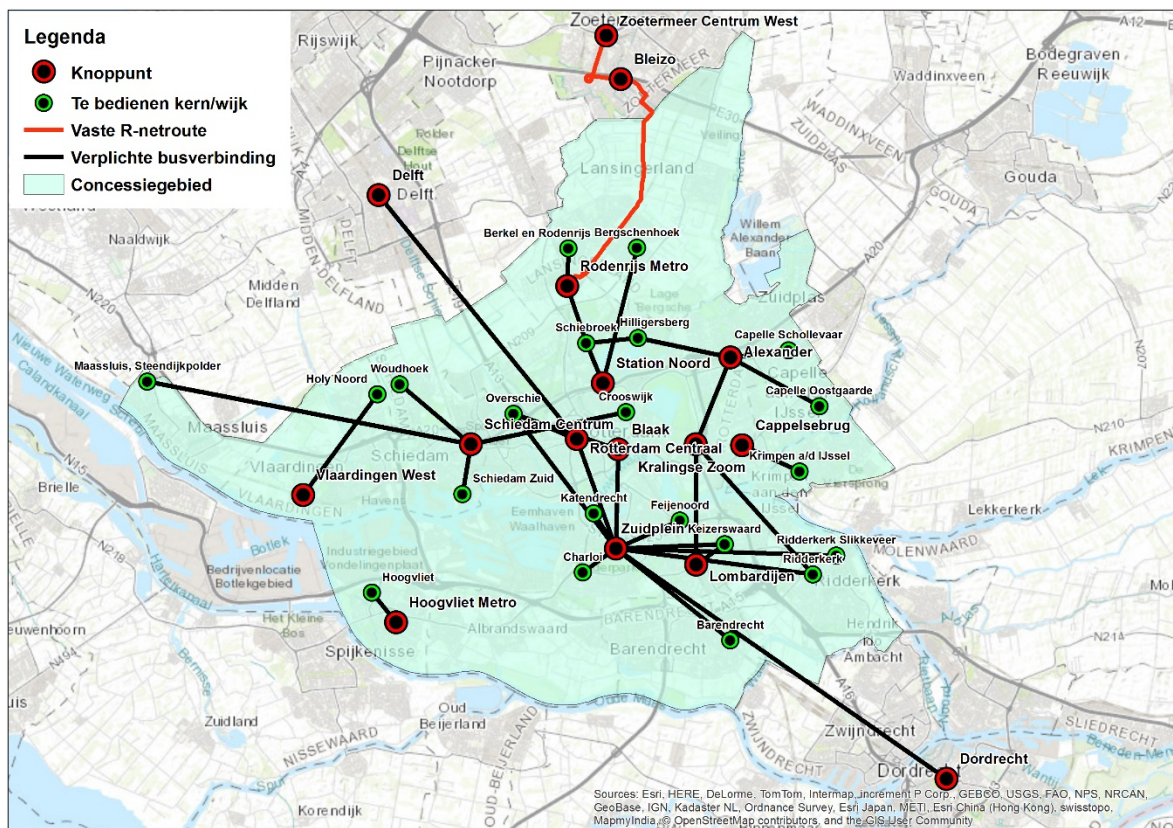
Figuur 2: Verbindend busnetwerk Voorne-Putten en Rozenburg



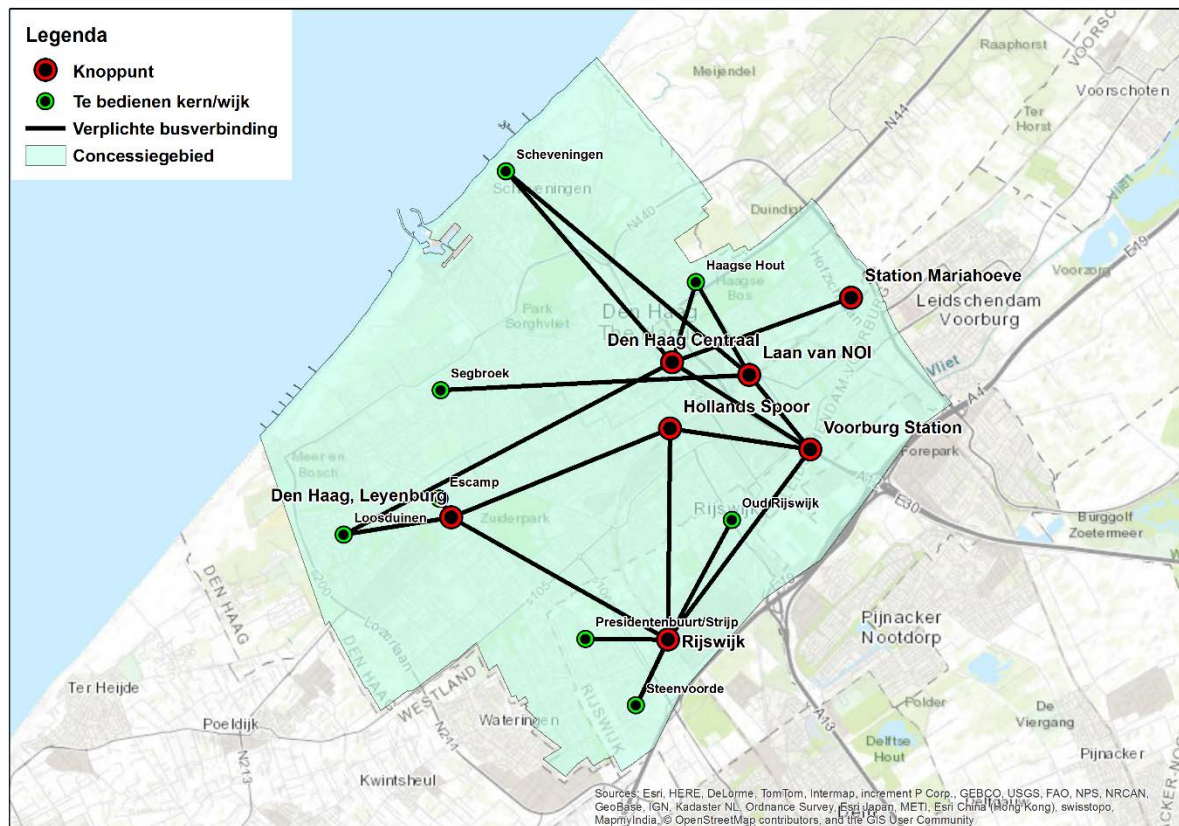


Figuur 3: Verbindend busnetwerk Haaglanden Streek





Figuur 4: Verbindend busnetwerk Rotterdam en omstreken



**Figuur 5:** Verbindend busnetwerk Haaglanden Stad

Reizigers kunnen er op rekenen dat zij in ieder geval op de volgende tijden met de bus van een in Tabel 6 genoemde kern/wijk naar het bijbehorende knooppunt en vice versa kunnen reizen:

- op werkdagen van 7 uur 's ochtends tot 11 uur 's avonds,
- op zaterdag: van 8 uur 's ochtends tot 10 uur 's avonds, en
- op zon- en feestdagen: van 9 uur 's ochtends tot 9 uur 's avonds.

Tabellen 7a en 7b geven een indicatie van de frequenties waarmee de bussen tijdens deze perioden ten minste rijden, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen de hoogstedelijke (Den Haag en Rotterdam) en overige regio's binnen de metropoolregio. Deze frequenties gelden in beide richtingen en in ieder geval bij start van de concessie. Gedurende de looptijd van de concessie kan de MRDH in het kader van de dienstregelingprocedure (zie subparagraaf 3.6.1) besluiten om deze frequenties aan te passen wanneer de gewijzigde vraag van reizigers daar aanleiding toe geeft.

*Tabel 7a: Minimumfrequenties overige verplichte busverbindingen (hoogstedelijk)*

| Periode                   | Werkdagen | Zaterdag | Zon- en feestdagen |
|---------------------------|-----------|----------|--------------------|
| <b>Spits</b> <sup>1</sup> | 4 x/uur   | 4 x/uur  | 2 x/uur            |
| <b>Dal</b>                | 4 x/uur   |          |                    |
| <b>Avond</b>              | 2 x/uur   | 2 x/uur  |                    |

<sup>1</sup> Betreft de perioden tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur.

*Tabel 7b: Minimumfrequenties overige verplichte busverbindingen (overig)*

| Periode                   | Werkdagen | Zaterdag | Zon- en feestdagen |
|---------------------------|-----------|----------|--------------------|
| <b>Spits</b> <sup>1</sup> | 2 x/uur   | 2 x/uur  | 1 x/uur            |
| <b>Dal</b>                | 2 x/uur   |          |                    |
| <b>Avond</b>              | 1 x/uur   | 1 x/uur  |                    |

<sup>1</sup> Betreft de perioden tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur.

### 3.4 Maatwerk in aanvulling op het verbindende busnetwerk

Hoewel het verbindende busnetwerk tezamen met het railnetwerk een groot deel van de metropoolregio afdekt, geldt dat niet voor alle kernen/wijken. Voor deze kernen/wijken hanteert de MRDH als uitgangspunt dat de vervoerder in kernen/wijken die nu een busverbinding hebben een vorm van vervoer moet aanbieden op momenten dat verwacht mag worden dat voldoende mensen hier gebruik van zullen maken. De vervoerder krijgt daarbij de ruimte om bij kleine reizigersaantallen (minder dan 8 reizigers per rit) zelf een vervoersvorm te kiezen die aansluit bij de (te verwachten) vraag (= maatwerk). Dat kan een vaste buslijn zijn, maar bijvoorbeeld ook een flexibel vervoersysteem dat aansluit op het verbindende net, zoals het Flexnet in Zeeland, de Texelhopper of de Opstapper in Friesland, waarbij ritten op vaste momenten worden aangeboden, maar de route afhangt van de herkomsten/bestemmingen van de mensen die een rit hebben gereserveerd.

Ten aanzien van maatwerk gelden de volgende voorwaarden teneinde ervoor te zorgen dat inwoners/bezoekers van de betreffende kernen/wijken goede reismogelijkheden houden/krijgen:

- Er moet sprake zijn van goede, betrouwbare aansluitingen op een knooppunt of overstappunt met een R-netlijn dan wel verbindende buslijn.
- Bij een vraagafhankelijke vervoersvorm moeten reizigers hun rit eenvoudig en kort voor het beoogde vertrektijdstip kunnen reserveren via een website, app, telefoon en andere op dat moment gangbare communicatievormen.
- Bij de keuze van flexibele, vraagafhankelijke routes mogen de reistijden niet significant langer worden dan in de situatie dat een vaste route gevolgd wordt; dat wil zeggen, de extra rijtijd ten opzichte van de vaste route mag niet meer dan 15 minuten bedragen.

Om inwoners/bezoekers van de betreffende kernen/wijken zekerheid te bieden dat in hun basis mobiliteitsbehoefte wordt voorzien, stelt de MRDH voor het eerste jaar van de nieuwe busconcessie als aanvullende voorwaarden aan het maatwerk dat de vervoerder:

- alle huidige haltes in het concessiegebied bedient; en
- vanaf iedere halte een vergelijkbaar of groter aantal vertrek mogelijkheden (= frequenties en bedieningstijden) biedt als in het laatste jaar van de voorafgaande busconcessie.

Vanaf het tweede jaar van de nieuwe busconcessie kan de vervoerder voorstellen doen om haltes te verplaatsen, toe te voegen of niet langer te bedienen en/of om het aantal

reismogelijkheden (= frequenties en bedieningstijden) vanaf haltes aan te passen. Redenen om een halte niet langer te willen bedienen kunnen bijvoorbeeld zijn dat:

- de halte binnen het verzorgingsgebied van opstappunten van het hoogwaardig openbaar vervoer liggen; dat wil zeggen, binnen 1200 meter (hemelsbreed) van een treinstation of binnen 800 meter (hemelsbreed) van een metrostation, tramhalte of halte van één van de in paragraaf 3.2 genoemde R-netlijnen.
- er niet of nauwelijks reizigers bij de halte in- of uitstappen, bijvoorbeeld omdat reizigers voor andere vervoerwijzen kiezen om naar een opstappunt van het hoogwaardig openbaar vervoer te reizen (= andere invulling first of last mile);
- de vervoerder ervoor kiest om vaste haltes te vervangen door flexibele opstappunten.

Eventuele voorstellen om het maatwerk anders in te vullen maken deel uit van een pakket aan voorstellen van de vervoerder in het kader van het jaarlijkse vervoerplan om het OV-aanbod beter af te stemmen op de behoeften van reizigers en vanuit de maatschappij. De MRDH beoordeelt deze voorstellen (het vervoerplan) in overleg met de vervoerder, gemeente(n) en consumentenorganisaties. Eén van de aspecten waarop de MRDH het vervoerplan beoordeelt, betreft de inzet van de dienstregelingkilometers die vrijvallen wanneer bepaalde haltes niet langer of minder vaak bediend worden. Uitgangspunt daarbij is dat de vervoerder deze dienstregelingkilometers inzet op plaatsen/tijden waar(op) de (maatschappelijke) behoefte groter is om zo een grotere bijdrage te leveren aan de realisatie van de doelstellingen die de MRDH met de busconcessies nastreeft.

### **3.5 Nachtlijnen**

Om ervoor te zorgen dat het uitgaanspubliek na een avondje uit veilig vanuit de centra van Den Haag en Rotterdam naar de buitenwijken en omliggende gemeenten kunnen reizen, eist de MRDH van de vervoerders die de busconcessies Haaglanden Stad en Rotterdam en omstreken gaan uitvoeren dat zij in ieder geval bij start van de betreffende busconcessie in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag dezelfde nachtverbindingen aanbieden als in het laatste jaar van de lopende busconcessies. De eerste nachtbus op deze verbindingen vertrekt om 1 uur 's nachts en vervolgens rijden de nachtbussen tot 5 uur 's nachts ten minste één keer per uur. Voor de nachtbussen geldt een apart tarief (zie ook paragraaf 8.2).

Na het eerste jaar van de busconcessie krijgt de vervoerder de ruimte om het aanbod aan nachtverbindingen af te stemmen op de vraag. De vervoerder neemt zijn voorstellen voor eventuele wijzigingen van nachtverbindingen op in zijn vervoerplan (zie paragraaf 3.6).

### **3.6 Vervoerplan als opmaat dienstregeling**

#### **3.6.1 Dienstregelingprocedure**

Ter voorbereiding op de nieuwe dienstregeling stelt de vervoerder jaarlijks een vervoerplan op dat voldoet aan de Kadernota OV van de MRDH en waarbij de eisen in dit hoofdstuk als uitgangspunt dienen waarvan alleen beargumenteerd en met goedkeuring van de MRDH mag worden afgeweken. Dit laatste geldt niet voor het vervoerplan voor het eerste dienstregelingjaar dat onderdeel is van de bieding van de vervoerder.

Tijdens de looptijd van de concessie maakt de MRDH jaarlijks met de vervoerder nadere afspraken ten aanzien van de uitgangspunten voor de nieuwe dienstregeling. Deze

afspraken betreffen onder meer (i) de omvang van het OV-aanbod gemeten in dienstregelingkilometers, waarbij de omvang van het aanbod zoals toegezegd in zijn bieding in principe maatgevend is, en (ii) eventuele ontheffingen van eisen wanneer de gewijzigde vraag van reizigers daar aanleiding toe geeft.

De vervoerder werkt deze afspraken uit in zijn vervoerplan en betreft daarbij tevens eventuele beperkingen en wensen zoals die door de regiogemeenten zijn ingebracht. In zijn vervoerplan beschrijft hij de wijzigingen in het OV-aanbod ten opzichte van het voorgaande dienstregelingjaar en geeft hij onder meer aan hoe deze wijzigingen bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van de MRDH zoals verwoord in paragraaf 1.3. Na consultatie van consumentenorganisaties en gemeenten en met inachtneming van hun opmerkingen stelt de MRDH het vervoerplan vast. Vervolgens stelt de vervoerder op basis van het vastgestelde vervoerplan de dienstregeling voor het komende dienstregelingjaar op. Bijlage 3 geeft de verschillende stappen binnen de dienstregelingprocedure schematisch weer.

### **3.6.2 Verschillende dienstregelingen per dienstregelingjaar toegestaan**

Per dienstregelingsjaar mag de vervoerder in verschillende perioden een aparte dienstregeling aanbieden die is afgestemd op de specifieke vraag in die periode, bijvoorbeeld naast een aparte dienstregeling voor werkdagen, zaterdag en zon- en feestdagen een onderscheid tussen een basis- en vakantiedienstregeling. Voorwaarden daarbij zijn dat de vervoerder:

- richting reizigers duidelijk communiceert welke dienstregeling in een bepaalde periode van kracht is,
- in zijn vervoerplan aangeeft op welke momenten hij op een andere dienstregeling overgaat en wat daarbij zijn overwegingen zijn, en
- deze momenten vooraf heeft afgestemd met andere vervoerders in aangrenzende concessiegebieden (zie ook subparagraaf 3.6.3).

### **3.6.3 Afstemming met het overige openbaar vervoer**

De vervoerder stemt zijn dienstregeling zo goed mogelijk af op het overige OV-aanbod binnen zijn concessiegebied en rond de uitlopers. De vervoerder zorgt er onder meer voor dat buslijnen op knoop- en overstappunten goed op elkaar en op het overige openbaar vervoer aansluiten en geeft in zijn vervoerplan aan welke aansluitingen hij in ieder geval garandeert. Zoals eerder aangegeven geldt bij dit alles als uitgangspunt dat het openbaar busvervoer in principe aanvullend is op het openbaar railvervoer (trein, metro en tram), waarbij ongewenste paralleliteit tussen beide vervoersvormen dient te worden voorkomen. Daarbij hecht de MRDH er veel belang aan dat de vervoerder het aanbod niet alleen binnen zijn eigen concessie, maar met name ook, samen met andere vervoerders, op het niveau van de gehele metropoolregio optimaliseert, zodat reizigers het (openbaar) vervoersysteem als één logisch geheel ervaren.



## **4. Gebruik infrastructuur**

### **4.1 Beschikbare infrastructuur**

De vervoerder kan voor de uitvoering van zijn busconcessie gebruik maken van alle wegen in het betreffende concessiegebied inclusief uitlopers, tenzij wegbeheerders (= gemeenten, waterschappen, de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat) expliciet hebben aangegeven dat wegen niet geschikt zijn voor openbaar vervoer per bus en/of auto. De MRDH verwacht daarbij dat de vervoerder zijn OV-aanbod afstemt op de capaciteit van de beschikbare infrastructuur, waaronder de capaciteit van busstations, en optimaal gebruik maakt van de aanwezige vrije busbanen.

Om te bepalen of wegen geschikt zijn voor het verbindende busnetwerk, waaronder R-net, hanteert de MRDH de volgende criteria:

- binnen de bebouwde kom geldt, met uitzondering van wegvakken ter hoogte van scholen en in winkelgebieden met een maximumlengte van 400 meter, een maximumsnelheid van ten minste 50 km/u;
- buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van ten minste 60 km/u en bij voorkeur 80 of 100 km/u, en
- op de wegen zijn geen andere snelheidsverlagende maatregelen dan de maatregelen die door het CROW zijn geclassificeerd als geschikt voor openbaar vervoerroutes.

Indien op enig moment blijkt dat een kern/wijk niet (langer) bereikbaar is via een logische route over wegen die aan bovenstaande criteria voldoen, dan treedt de MRDH met de vervoerder en de betreffende wegbeheerder in overleg. Dit overleg kan ertoe leiden dat de betreffende kern/wijk niet langer deel uitmaakt van het verbindende busnetwerk, in welk geval de vervoerder voor maatwerk in plaats van voor bediening van de kern/wijk met een vaste buslijn kan kiezen.

### **4.2 Optimalisering, aanleg en herinrichting infrastructuur**

De MRDH betreft de vervoerder actief bij de ontwikkeling, uitwerking en realisatie van bestaande en nieuwe (bus)infrastructuur en verwacht van wegbeheerders, waaronder de 23 gemeenten die binnen de MRDH participeren, dat zij hetzelfde doen. Dit houdt onder meer in dat wegbeheerders bij wijzigingen van de infrastructuur de vervoerder om advies vragen en dat de vervoerder dit advies ook verstrekt en de MRDH informeert over de strekking van zijn advies.

De MRDH ziet een duidelijke meerwaarde in de advisering door de vervoerder vanwege zijn specifieke kennis van en ervaring met het gebruik van (bus)infrastructuur. Daarbij geldt dat de vervoerder een direct belang heeft bij kwalitatief goede infrastructuur, omdat deze bijdraagt aan een snelle en betrouwbare uitvoering van het openbaar vervoer. De MRDH verwacht van de vervoerder dan ook een proactieve houding als het gaat om het initiëren van en adviseren rond wijzigingen in de infrastructuur.

De MRDH verwacht dat de vervoerder en wegbeheerders ieder hun verantwoordelijkheid nemen, bijvoorbeeld als het gaat om de gevolgen van omleidingen bij werkzaamheden of evenementen en het initiëren en realiseren van doorstromingsmaatregelen om de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Insteek hierbij is dat de gevolgen van kleinere wegomleidingen voor rekening van de vervoerder komen. Bij grotere

wegomleidingen treden de vervoerder en wegbeheerder in overleg over noodzakelijke aanpassingen van de dienstregeling en compensatie van eventuele extra kosten van deze aanpassingen voor de vervoerder; dit conform het principe 'de veroorzaker betaalt'. Voor die gevallen waarin de vervoerder en de wegbeheerder hier gezamenlijk niet uitkomen, bevatten de busconcessies bepalingen dat de MRDH, na overleg met de vervoerder en de wegbeheerder, ontheffing ten aanzien van bepaalde eisen kan verlenen indien de vervoerder deze eisen niet kan nakomen door het (tijdelijk of permanent) ontbreken van geschikte infrastructuur (zie ook paragraaf 4.1) en/of bij het ontbreken van financiële compensatie voor de gevolgen van maatregelen van de wegbeheerder voor de vervoerder.

Ten slotte geldt dat de MRDH voornemens is om, met het oog op de implementatie van de productformule R-net, samen met de betreffende wegbeheerders een traject te starten gericht op kwaliteitsverbetering van de routes en haltevoorzieningen van R-netlijnen. De MRDH zal de vervoerder hierbij betrekken en verwacht van de vervoerder een actieve en constructieve rol bij het uitwerken en uitvoeren van infrastructurele maatregelen.

### **4.3 Haltes**

Haltes, en dan met name knooppunten en overstaphaltes, vervullen een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem binnen de metropoolregio. De vervoerder heeft er belang bij dat haltes goed zijn ingericht, omdat dit de drempel voor mensen om met het openbaar vervoer te reizen verlaagt. De MRDH biedt de vervoerder daarom de ruimte om vanuit zijn regierol, na overleg met de betreffende wegbeheerder(s), met voorstellen te komen om haltes aan te passen, te verplaatsen of op nieuwe plekken te realiseren. Daarnaast verwacht de MRDH dat hij wegbeheerders desgevraagd adviseert over hun voorstellen tot wijziging van haltes. Bij de beoordeling van de voorstellen zal de MRDH niet alleen kijken naar de kosten, maar ook naar de bijdrage aan de doelstellingen van de busconcessies en de gevolgen voor de verkeersveiligheid, daarbij rekening houdend met eventueel beleid van wegbeheerders op het gebied van haltes. Zoals in subparagraaf 1.3.2 is aangegeven, reserveert de MRDH een beperkt deel van het beschikbare subsidiebedrag per busconcessie voor onder meer de implementatie van goedgekeurde voorstellen (bijvoorbeeld voor het verplaatsen van haltes).

### **4.4 Busstallingen/remises, werkplaatsen, laadinfrastructuur en eindpuntvoorzieningen**

De vervoerder is verantwoordelijk voor de overige infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor de uitvoering van het openbaar busvervoer, zoals busstallingen/remises, werkplaatsen, laadinfrastructuur voor bussen (o.a. tankinstallaties en laadpalen voor elektrische bussen) en eindpuntvoorzieningen. Omdat een aantal van deze voorzieningen zich op strategische locaties bevindt, is de MRDH voornemens met betrokken partijen afspraken te maken over de voorwaarden waaronder de vervoerder gebruik van deze voorzieningen kan/moet maken. In het bestek voor de betreffende busconcessies zal de MRDH aangeven om welke infrastructurele voorzieningen het hierbij gaat.

## **5. Uitvoeringskwaliteit**

### **5.1 Algemeen**

Of sprake is van kwalitatief goed openbaar vervoer wordt niet alleen door de opzet maar ook door de uitvoering van het aanbod bepaald. De verantwoordelijkheid voor de uitvoeringskwaliteit ligt bij de vervoerder. Het gaat dan om aspecten als:

- vervoergarantie en zitplaatskans
- rituitval
- stiptheid
- aansluitingen
- vervangend vervoer
- uitvoeringskwaliteit bij evenementen

De vervoerder beschikt over een plan waarin hij beschrijft hoe hij zorgt dat sprake is van een goede uitvoeringskwaliteit. De vervoerder maakt daarbij optimaal gebruik van ontwikkelingen op het gebied van (informatie)technologie om de uitvoeringskwaliteit te verbeteren. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het technologieën om de uitvoeringskwaliteit continu (real-time) te monitoren zodat de vervoerder waar nodig snel kan bijsturen.

De MRDH verwacht van de vervoerder een bepaalde compensatie richting reizigers als de uitvoeringskwaliteit van het openbaar vervoer te wensen overlaat.

### **5.2 Vervoergarantie en zitplaatskans**

Om reizigers zekerheid te bieden wat betreft hun reismogelijkheid en te waarborgen dat zij ook comfortabel kunnen reizen, dient de vervoerder de frequentie van ritten en de capaciteit van de voertuigen per rit zodanig op de (verwachte) vraag af te stemmen dat:

- alle reizigers die zich op een halte bevinden met het eerstkomende voertuig mee kunnen,
- alle reizigers kunnen zitten, met uitzondering van ritten tijdens de spitsperioden en nacht en in extreme omstandigheden in welk geval reizigers nooit langer dan 15 minuten hoeven te staan,
- reizigers de kans op een zitplaats in het eerste jaar van de busconcessie met ten minste een 8,0 waarderen en vervolgens oplopend met ten minste 0,1 punt per drie jaar, en
- reizigers de frequentie waarmee bussen rijden in het eerste jaar van de busconcessie met ten minste een 7,0 waarderen en vervolgens oplopend met ten minste 0,1 punt per drie jaar.

Bovenstaande eisen gelden ook bij een incidenteel grotere vraag waarvan verondersteld mag worden dat deze bij de vervoerder bekend is (bijvoorbeeld op feestdagen of bij evenementen en wegwerkzaamheden die ten minste 24 uur van te voren bij de vervoerder zijn gemeld).

### **5.3 Rituitval**

Reizigers moeten er vanuit kunnen gaan dat zij met het openbaar vervoer kunnen reizen. De vervoerder wordt daarom geacht zich maximaal in te spannen om rituitval te voorkomen. En mocht een rit onverhoopt toch uitvallen dan spant de vervoerder zich maximaal in om de



overlast voor reizigers tot een minimum te beperken door vertrektijden van eerdere en latere ritten eventueel aan te passen en reizigers snel en goed te informeren over gewijzigde vertrektijden en eventuele alternatieve reismogelijkheden.

#### **5.4 Stiptheid**

De MRDH vindt het niet alleen belangrijk dat de vervoerder alle ritten uitvoert, maar ook dat zij op tijd vertrekken. In dat kader eist de MRDH van de vervoerder dat:

- bussen nooit eerder vanaf het beginpunt, knooppunten en overstaphaltes vertrekken dan in de dienstregeling is aangegeven,
- bussen binnen 120 seconden na de in de dienstregeling aangegeven tijd vanaf het beginpunt vertrekken,
- bussen binnen 180 seconden na de in de dienstregeling aangegeven tijd vanaf knooppunten en overstaphaltes vertrekken, en
- reizigers de punctualiteit in het eerste jaar van de busconcessie met ten minste een 7,5 waarderen en vervolgens oplopend met ten minste 0,1 punt per drie jaar.

In geval van aansluitgaranties mag de vervoerder een bus langer op een knooppunt of overstaphalte laten wachten wanneer een bus, tram, metro of trein waarop aansluiting wordt geboden, vertraagd is.

#### **5.5 Aansluitingen**

Het missen van een aansluiting kan voor reizigers tot grote vertragingen leiden. De vervoerder spant zich daarom maximaal in om alle door hem in de dienstregeling aangegeven aansluitingen te realiseren. Bij gegarandeerde aansluitingen, zoals de aansluitingen van de laatste bus op een bus, tram, metro of trein waarop aansluiting wordt geboden, wacht de vervoerder maximaal 5 minuten op een knoop- of overstappunt om deze aansluiting te kunnen bieden.

#### **5.6 Vervangend vervoer**

Op het moment dat als gevolg van verstoringen ritten uitvallen en reizigers geen alternatieve reismogelijkheden hebben, zorgt de vervoerder ervoor dat uiterlijk één uur na het begin van een verstoring voldoende vervangend vervoer beschikbaar is om alle reizigers te kunnen vervoeren. De verplichting om vervangend vervoer in te zetten geldt niet wanneer de betreffende route gestremd is en de vervoerder niet kan uitwijken naar andere routes.

#### **5.7 Uitvoeringskwaliteit bij (grootschalige) evenementen**

De vervoerder spant zich maximaal in om ook bij (grootschalige) evenementen in het concessiegebied aan de eisen ten aanzien van de uitvoeringskwaliteit zoals gesteld in dit hoofdstuk te kunnen blijven voldoen. De vervoerder laat zich door betrokken organisaties zo goed mogelijk informeren over de aard en omvang van deze evenementen. Indien de vervoerder extra capaciteit moet inzetten voor het vervoer van de bezoekers van een evenement, treedt hij in overleg met de betreffende organisator over een compensatie van de hieraan verbonden kosten. De vervoerder informeert de MRDH in dat geval over de uitkomsten van dit overleg.

## **5.8 Compensatieregeling**

De vervoerder biedt een compensatieregeling aan voor reizigers die als gevolg van een verminderde uitvoeringskwaliteit langer dan 30 minuten op hun opstaphalte, een knooppunt of een overstaphalte moeten wachten. De vervoerder neemt bij de opzet van de compensatieregeling eventuele landelijke afspraken hierover in acht.

## 6. Materieel

### 6.1 Algemeen

De vervoerder stemt de typen voertuigen die hij voor de uitvoering van het openbaar busvervoer inzet af op het verwachte aantal reizigers, met dien verstande dat de voertuigen die hij op de hoogwaardige busverbindingen inzet moeten voldoen aan de eisen die hieraan vanuit de productformule R-net worden gesteld. Voor het overige heeft de vervoerder de keuze of hij grote (gelede) bussen, kleine bussen, taxibusjes of auto's inzet, mits:

- alle voertuigen toegankelijk en voor reizigers duidelijk herkenbaar zijn (zie paragrafen 6.2 en 6.5),
- alle voertuigen zijn voorzien van:
  - o OV-chipkaartapparatuur voor het in- en uitchecken door reizigers (zie ook hoofdstuk 8),
  - o KAR- en Vecom/Vetag-apparatuur waarmee bij verkeerslichten voorrang verkregen kan worden; dit met het oog op de snelheid en betrouwbaarheid,
  - o apparatuur waarmee chauffeurs bijvoorbeeld in geval van vertragingen met de verkeersleiding kunnen communiceren om aansluitingen te kunnen blijven bieden,
- de vervoerder voldoet aan de eisen ten aanzien van vervoergarantie en zitplaatskans waarbij, mede vanuit het oogpunt van duurzaamheid en capaciteitsbeperkingen van de infrastructuur, sprake is van een optimale afweging tussen de capaciteit per voertuig en de frequentie waarmee voertuigen rijden.

### 6.2 Toegankelijkheid

De vervoerder zorgt ervoor dat alle voertuigen die hij inzet toegankelijk zijn voor reizigers met een auditieve, visuele of motorische beperking, alsmede voor reizigers met bagage, kinderwagens of rollators.

Om de toegankelijkheid voor reizigers met een mobiliteitsbeperking te borgen vallen alle grote (gelede) en kleine bussen in de categorie (semi-)lagevloerbussen, waarbij:

- in elk (semi-)lagevloerbus plaats is voor ten minste één (elektrische) rolstoel die met de rug in de rijrichting geplaatst kan worden<sup>6</sup>. Bij de rolstoelplaats zijn voorzieningen getroffen om de rolstoel vast te zetten. De vervoerder staat toe dat reizigers de rolstoelplaats(en) ook gebruiken voor het plaatsen van kinderwagens, vouwfietsen, rollators en bagage, waarbij de chauffeur er op toeziet dat een rolstoelplaats indien nodig wordt vrijgemaakt. Verder mag de vervoerder bij de rolstoelplaats(en) klapstoelen aanbrengen, mits deze automatisch opklappen wanneer er geen gebruik van wordt gemaakt.
- de (semi-)lagevloerbussen zijn voorzien van een automatische neiginstallatie en een oprijplaat. De neiginstallatie is standaard, dat wil zeggen zonder tussenkomst van de chauffeur, in gebruik. Wel kan de chauffeur in specifieke situaties de automatische neiginstallatie tijdelijk buiten werking stellen, bijvoorbeeld om schade aan het voertuig te voorkomen.

---

<sup>6</sup> Vanwege hun gewicht en grootte hoeft de vervoerder scootmobielen niet mee te nemen. Scootmobielen zijn juist bedoeld als zelfstandig vervoermiddel, niet om in een ander voertuig meegenomen te worden.

In taxibusjes die de vervoerder eventueel inzet moet ruimte zijn voor ten minste één (elektrische) rolstoel en moet een voorziening aanwezig zijn waarmee reizigers in een rolstoel en reizigers met een kinderwagen of rollator makkelijk het voertuig kunnen betreden. Deze eis geldt niet wanneer de vervoerder bij aanvang van een rit die alleen op aanvraag wordt gereden, absolute zekerheid heeft dat er geen reizigers in een rolstoel of met een kinderwagen of rollator gebruik van deze rit zullen maken.

Om de in- en uitstap te vergemakkelijken zorgt de vervoerder ervoor dat voertuigen dicht langs de halteperons halteren, bijvoorbeeld door voertuigen met sensoren uit te rusten.

Om ervoor te zorgen dat meubilair, stangen en knoppen in de voertuigen duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn, voert de vervoerder deze in contrasterende kleuren uit. Daarbij zorgt de vervoerder ervoor dat de stopknop ter hoogte van de rolstoelplek(ken) zich op een zodanige locatie bevindt dat deze voor mensen in een rolstoel makkelijk te bereiken is.

## **6.3 Duurzaamheid**

Op 15 april 2016 heeft de MRDH het bestuursakkoord 'Zero emissie regionaal busvervoer' ondertekend. Hierin spreken de opdrachtgevers voor het openbaar vervoer in Nederland de ambitie uit dat het regionaal busvervoer in 2030 of zoveel eerder als mogelijk volledig zero emissie bij de uitlaat is en dat nieuwe bussen in 2025 gebruik maken van 100% hernieuwbare energie of brandstof. In dat kader verwacht de MRDH van de vervoerder een transitiepad naar zero-emissie busvervoer en zijn volledige medewerking aan de uitvoering van beleid en initiatieven van de MRDH, waaronder pilots, gericht op het verder verduurzamen van het openbaar vervoer.

### **6.3.1 Eisen aan voertuigen**

De keuze van de voertuigen en de brandstof/energiebron hebben, naast een effectieve en efficiënte inzet van voertuigen, de grootste impact als het gaat om een duurzame uitvoering van de busconcessies. Uitgangspunt voor de vier busconcessies is dat de voertuigen die de vervoerder inzet ten minste aan de wettelijke milieunormering<sup>7</sup> moeten voldoen en qua duurzaamheid bij de start van de concessie vergelijkbaar of beter moeten presteren dan de voertuigen die op dit moment voor de uitvoering van de betreffende busconcessie worden ingezet. De MRDH stimuleert de vervoerder om, rekening houdend met de andere doelstellingen en (financiële) randvoorwaarden, met een voorstel te komen voor een zo optimaal mogelijke transitie naar zero-emissie busvervoer. Wanneer de vervoerder een transitiepad naar zero-emissie busvervoer aanbiedt, komt hij in aanmerking voor een overnameregeling voor de zero-emissievoertuigen; dit om kapitaalvernietiging te voorkomen op het moment dat deze voertuigen aan het einde van de concessieperiode nog niet volledig zijn afgeschreven. De overnameregeling geldt alleen voor nieuwe zero-emissievoertuigen die de vervoerder tijdens de laatste drie jaar van de concessie of langer heeft ingezet.

---

<sup>7</sup> Nieuwe bussen die voor de uitvoering van de busconcessies worden ingezet, moeten op grond van wet- en regelgeving ten minste aan de Euro VI-norm voldoen.

Tabel 8: Eisen en wensen t.a.v. milieuprestaties voertuigen

| Busconcessie                  | Eisen bij aanvang concessie                           | Eis bij einde concessie                                  | Wensen                                                                             |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voorne-Putten</b>          | Euro VI-voertuigen <sup>1</sup>                       | Euro VI-voertuigen                                       | Zo spoedig en zo veel mogelijk zero-emissievoertuigen en 100% hernieuwbare energie |
| <b>Haaglanden Streek</b>      | EEV-voertuigen <sup>2</sup><br>Groengas als brandstof | 100% zero-emissievoertuigen<br>100% hernieuwbare energie |                                                                                    |
| <b>Rotterdam en omstreken</b> | EEV-voertuigen <sup>3</sup>                           | 100% zero-emissievoertuigen<br>100% hernieuwbare energie |                                                                                    |
| <b>Haaglanden Stad</b>        | EEV-voertuigen<br>Groengas als brandstof              | 100% zero-emissievoertuigen<br>100% hernieuwbare energie |                                                                                    |

<sup>1</sup> De vervoerder mag er in het kader van het door hem voorgestelde transitiepad voor kiezen om tijdelijk bestaande bussen in te zetten, onder de voorwaarde dat deze bussen ten minste aan de Euro EEV-norm voldoen.

<sup>2</sup> De vervoerder heeft de mogelijkheid om de voertuigen die op dit moment voor de uitvoering van de busconcessie Haaglanden Streek ingezet worden, over te nemen.

<sup>3</sup> De vervoerder dient de inzet van de brandstofcelbussen (waterstof) die sinds 2016 voor de uitvoering van de busconcessie Rotterdam en omstreken ingezet worden, te continueren.

### 6.3.2 Transitiepad één van de onderdelen van het duurzaamheidplan

De mogelijkheden om als vervoerder een bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen gaan verder dan de voertuigen en de brandstof/energiebron die hij inzet. Ook in de dagelijkse bedrijfsvoering kan de vervoerder in het kader van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) maatregelen nemen teneinde de belasting van het openbaar busvervoer voor de maatschappij te beperken. De MRDH vraagt daarom van de vervoerder om een integraal duurzaamheidplan op te stellen waarvan het transitiepad richting zero-emissievoertuigen één van de onderdelen is. Andere onderdelen zijn:

- de doelstellingen van de vervoerder op het gebied van:
  - o milieu, waaronder de reductie van het energieverbruik, de uitstoot van schadelijke stoffen zoals fijn stof en CO<sub>2</sub>, de emissie van zware metalen, geluids- en trillinghinder, lichtvervuiling en chemisch afval,
  - o MVO, waaronder de gezondheid van bewoners en/of medewerkers, het bieden van werkgelegenheid voor specifieke bevolkingsgroepen, zoals mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, en het aanbieden van opleidings- en/of stageplekken,
- maatregelen om de milieu-impact van activiteiten in het kader van de concessie op lokaal en globaal niveau zoveel mogelijk te beperken, waaronder begrepen maatregelen gericht op beperking van het energieverbruik,
- herkomst van brandstoffen en energiebronnen, waaronder de mate waarin gebruik wordt gemaakt van regionaal opgewekte energie,
- gebruik van afbreekbare middelen, het recyclen van gebruikte (biologisch afbreekbare) middelen zoals olie en de bestemming van niet-afbreekbare/niet-recyclebare middelen zoals batterijpakketten, en
- MVO-maatregelen gericht op beperking van het ziekteverzuim, re-integratie van werknemers en regionale samenwerking met ondernemingen en organisaties.

De MRDH weegt de kwaliteit van het duurzaamheidplan nadrukkelijk mee bij de beoordeling van de biedingen van vervoerders. Vervolgens verwacht de MRDH dat de vervoerder gedurende de looptijd van de concessie jaarlijks een jaarverslag duurzaamheid opstelt waarin hij de voortgang van de uitvoering van het duurzaamheidplan beschrijft en aangeeft

welke resultaten daarmee zijn bereikt en welke aanvullende maatregelen de vervoerder eventueel zal treffen om zijn doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te realiseren.

## **6.4 Comfort en netheid**

Reizigers vinden het steeds belangrijker dat zij zich prettig in het openbaar vervoer voelen. Dit gevoel wordt onder meer bepaald door de mate van comfort en reinheid van de voertuigen waarmee zij reizen. Gelet op het feit dat reizigers over steeds meer keuzemogelijkheden beschikken, verwacht de MRDH dat de vervoerder de voertuigen die hij inzet zodanig kiest, onderhoudt en reinigt dat reizigers:

- het comfort van de voertuigen in het eerste jaar met ten minste een 7,0 waarderen, waarna de waardering met ten minste 0,1 punt per drie jaar oploopt, en
- de netheid van de voertuigen in het eerste jaar met ten minste een 7,0 waarderen, waarna de waardering met ten minste 0,1 punt per drie jaar oploopt.

Daarbij voldoen de voertuigen qua comfort in ieder geval aan de volgende eisen:

- bij zitplaatsen is voldoende beenruimte,
- er zijn voor staande reizigers voldoende mogelijkheden om zich vast te houden,
- er is voldoende ruimte voor de bagage van reizigers,
- voertuigen beschikken over:
  - o een goede vering,
  - o geluidsarme motoren,
  - o een goedwerkend klimaatbeheersingssysteem;
  - o gratis WiFi met voldoende capaciteit.

Ten slotte ziet de vervoerder erop toe dat reizigers en personeel niet in de voertuigen roken en geen muziek afspelen op een manier die tot overlast bij andere inzittenden leidt en dat chauffeurs tijdens het rijden niet bellen, appen of andere handelingen met hun mobiele telefoon verrichten.

## **6.5 Productformules**

De vervoerder zorgt ervoor dat alle voertuigen die hij op de R-netlijnen inzet voldoen aan de eisen zoals die voortvloeien uit de productformule R-net, conform het 'Handboek R-net'. Deze eisen hebben onder meer betrekking op de kleur- en naamstelling, maar ook op (de uitvoering van) de inrichting van de voertuigen. De vervoerder mag de R-netvoertuigen alleen op de R-netlijnen inzetten, tenzij de MRDH hier expliciet goedkeuring voor heeft verleend (bijvoorbeeld wanneer de vervoerder ervoor kiest om een R-netlijn na het begin- of eindpunt een lokale ophaalfunctie te laten vervullen teneinde het aantal overstappen voor reizigers te beperken of om R-netbussen op nachtlijnen en/of voor het vervoer van bezoekers van evenementen in te zetten).

Voor de voertuigen die de vervoerder naast de R-netvoertuigen inzet, ontwikkelt de MRDH een eenduidige huisstijl. De vervoerder zorgt ervoor dat deze voertuigen zijn uitgevoerd in de aan deze huisstijl verbonden kleur- en/of naamstelling.

## **6.6 Reclame**

Ten aanzien van de mogelijkheid tot het aanbrengen van reclame-uitingen gelden voor R-netvoertuigen de relevante bepalingen uit het 'Handboek R-net'. Voor de overige voertuigen geldt dat het aanbrengen van reclame-uitingen is toegestaan, onder de voorwaarde dat:

- de commerciële boodschap van de reclame-uitingen naar het oordeel van de MRDH niet onbetamelijk is,
- de reclame-uitingen, al dan niet doorzichtig, niet (i) op de ruiten van (taxi-)voertuigen, (ii) over lijnnummers of bestemmingsaanduidingen en/of (iii) over displays in de (taxi-)voertuigen zijn aangebracht, en
- de locaties van de deuren van de voertuigen en van de eventuele knoppen om deze deuren te bedienen duidelijk herkenbaar blijven.

## **6.7 Uitzonderingen**

De eisen zoals opgenomen in dit hoofdstuk gelden niet voor voertuigen die de vervoerder uitsluitend inzet (i) ter versterking van in de dienstregeling opgenomen ritten, (ii) bij calamiteiten en evenementen en (iii) als vervangend vervoer. Wanneer de milieuprestaties van deze voertuigen minder goed zijn dan die van de voertuigen die hij standaard voor de uitvoering van de busconcessie inzet, zorgt de vervoerder ervoor dat hij de voertuigen zo min mogelijk inzet op ritten van en naar locaties waar sprake is van een probleem op het gebied van luchtkwaliteit.

## 7. Informatie aan de reiziger

### 7.1 Algemeen

De MRDH heeft zichzelf tot doel gesteld om de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het (openbaar) vervoersysteem binnen de metropoolregio te vergroten zodat reizigers het systeem steeds meer als één geheel gaan zien. Betrouwbare, actuele en integrale (reis)informatie is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Integraal in de zin dat de informatie niet alleen die ene busrit betreft, maar de hele reisketen van deur tot deur. De MRDH verwacht van de vervoerder dan ook dat hij reizigers actief informeert over voor hen relevante aansluitende vervoersvormen. De inspanningen van de vervoerder moeten ertoe leiden dat reizigers de kwaliteit van de reisinformatie steeds beter gaan waarderen, resulterend in:

1. een waardering voor de reisinformatie in het algemeen van ten minste een 7,5 in het eerste jaar en vervolgens oplopend met ten minste 0,1 punt per drie jaar, en
2. een waardering van de reisinformatie bij vertragingen van ten minste een 6,5 in het eerste jaar en vervolgens oplopend met ten minste 0,1 punt per drie jaar.

*Dat de norm voor reisinformatie bij vertragingen een vol punt lager is dan die voor reisinformatie in het algemeen is gelegen in het feit dat reizigers wanneer zij met een vertraging te maken hebben kritischer/negatiever zijn, hetgeen zich vertaalt in een lager rapportcijfer. Daarbij is de norm van een 6,5, hoewel lager ambitieus gelet op het feit dat veel OV-concessies in Nederland op dit punt een onvoldoende scoren.*

Bij dit alles geldt dat de kanalen waarlangs reizigers informatie ophalen de afgelopen jaren sterk zijn veranderd. Waar aan het begin van deze eeuw veel reizigers hun reis nog thuis en ruim van tevoren op basis van papieren dienstregelingen planden, vertrouwen reizigers inmiddels steeds meer op de actuele informatie die zij vlak voor of tijdens hun reis via digitale kanalen, zoals smartphones, ontvangen. De MRDH verwacht dat de digitalisering van reisinformatie de komende jaren verder (en versneld) zal doorzetten zonder dat met zekerheid kan worden gezegd hoe de ontwikkeling precies zal verlopen. De MRDH verwacht daarbij dat de vervoerder optimaal gebruik maakt van nieuwe (digitale) kanalen om reizigers te informeren over het openbaar vervoer in de metropoolregio en zorgt voor een eenduidige uitstraling bij gebruik van verschillende kanalen.

Omdat de ontwikkelingen op het gebied van reisinformatie in zekere mate ongewis zijn, bevat dit hoofdstuk eisen waaraan de reisinformatie bij de start van de concessie moet voldoen. De MRDH biedt de vervoerder de ruimte om vervolgens jaarlijks een afweging te maken welke reisinformatie hij al dan niet via derden blijft aanbieden, hoe hij deze reisinformatie vormgeeft en via welke kanalen hij deze reisinformatie beschikbaar stelt of laat stellen. Dit vanuit de gedachte dat de vervoerder zelf het beste kan inschatten, en ook het beste de mogelijkheden kent, hoe hij reizigers zo goed mogelijk kan informeren over het openbaar vervoer in de metropoolregio.

De vervoerder beschrijft jaarlijks in een reisinformatieplan de wijzigingen die hij het komende jaar in de reisinformatie wil doorvoeren. Alvorens zijn plan ter goedkeuring aan de MRDH voor te leggen, biedt hij het plan voor advies aan het METROCOV aan.



## 7.2 Informatie voorafgaand aan de reis<sup>8</sup>

### 7.2.1 Beschikbare reisinformatie

De vervoerder zorgt ervoor dat mensen via internet, mobiele applicatie(s) en de klantenservice in ieder geval de volgende reisinformatie gratis in de Nederlandse en Engelse taal kunnen opvragen, raadplegen en downloaden en dat deze informatie toegankelijk is voor mensen die slecht(er) kunnen zien:

- informatie over afzonderlijke lijnen, met in ieder geval een overzicht van de haltes, de aankomst- en vertrektijden per halte, de overstapmogelijkheden op belangrijke (overstap)locaties en de gegarandeerde aansluitingen op zowel de eigen buslijnen als op lijnen van andere vervoerders,
- vertrektijden van alle lijnen die bij een halte binnen het concessiegebied en aan de uitlopers halteren,
- een integrale lijnennetkaart, met daarop in ieder geval alle routes en haltes van alle lijnen van, naar en binnen het concessiegebied, ook als deze niet tot de concessie behoren. Het staat de vervoerder daarbij vrij om naast de integrale lijnennetkaart uit praktisch en/of marketingoogpunt kleinere (deel)lijnennetkaarten aan te bieden,
- indien van toepassing, informatie over het nachtnet, met een overzichtskaart van de routes en haltes van alle nachtlijnen en de dienstregeling van alle nachtlijnen,
- indien van toepassing, informatie over specifieke door de vervoerder aangeboden mobiliteitsdiensten, waaronder eventueel maatwerk ter invulling van de basis mobiliteitsbehoefte, zoals informatie over de aanvraagprocedure van eventuele vraagafhankelijke vervoerssystemen,
- informatie over de toegankelijkheid van haltes,
- informatie voor toeristen, waaronder een overzichtskaart van de bereikbaarheid van belangrijke toeristische bestemmingen met het openbaar vervoer,
- informatie over actuele vertrektijden, ook in geval van ongeplande omleidingen en uitval van ritten,
- informatie over tarieven en de verkrijgbaarheid van de OV-chipkaart en andere vervoerbewijzen, 'kaartdragers' en betaalsystemen;
- informatie over vergoedingsregelingen (zie paragraaf 5.8)
- informatie over de bereikbaarheid van landelijke of regionale reisinformatiesystemen;
- informatie over de bereikbaarheid van de eigen klantenservice en klachtenlijn, waaronder telefoonnummers en websites;
- verwijzing naar de informatiekanaalen van andere vervoerders en aanbieders van mobiliteitsdiensten die relevant (kunnen) zijn voor reizigers die reizen van, naar en in het concessiegebied;
- verwijzing naar het OV-loket en de Geschillencommissie Openbaar Vervoer.

Ten aanzien van reisinformatie over vervoersvormen en mobiliteitsdiensten die niet tot de busconcessie behoren maar wel relevant zijn voor reizigers binnen het concessiegebied, verwacht de MRDH dat de vervoerder met de aanbieder van deze vervoersvormen/ mobiliteitsdiensten afspraken maakt over de inhoud en wijze van verstrekking van deze reisinformatie. Dit betreft in ieder geval afspraken met HTM en RET over het beschikbaar stellen van reisinformatie via de door hen geëxploiteerde verkoop- en informatiepunten.

---

<sup>8</sup> De vervoerder kan met name bij de verspreiding van reisinformatie voorafgaand aan de reis (deels) terugvallen op de diensten die HTM en RET op grond van hun railconcessies moeten leveren, waaronder de door hen geëxploiteerde verkoop- en informatiepunten.

De vervoerder zorgt ervoor dat bovengenoemde informatie ten minste twee weken voor de start van de dienstregelingperiode waarop de informatie betrekking heeft verkrijgbaar is. In geval van ongeplande omleidingen en rituitval, zorgt de vervoerder ervoor dat reizigers uiterlijk 15 minuten nadat de situatie zich voordoet via digitale kanalen hierover geïnformeerd worden.

## **7.3 Informatie op de haltes**

### **7.3.1 Statische reisinformatie**

De vervoerder is verantwoordelijk voor het beheer van de statische reisinformatie op alle bushaltes in zijn concessiegebied. De vervoerder draagt er daarbij zorg voor dat in ieder geval de volgende informatie op de bushaltes aanwezig is:

- de haltenaam,
- een haltevertrekstaat voor elke lijn die vanaf de halte vertrekt (eventueel weer te geven als combinatietabel wanneer op bepaalde routes meerdere lijnen rijden), met:
  - o het lijnnummer en de eindbestemming zoals getoond op de voorzijde van het voertuig,
  - o de vertrektijden van alle ritten van de lijn vanaf deze halte,
  - o een overzicht van de bereiken reismogelijkheden vanaf deze halte,
- informatie over het dichtstbijzijnde verkooppunt en oplaadpunt van de OV-chipkaart,
- informatie over de bereikbaarheid van de klantenservice en klachtenlijn van de vervoerder, waaronder begrepen maar niet beperkt tot het telefoonnummer en de website,
- een verwijzing naar een informatiekanaal waar actuele informatie over verkoop- en oplaadpunten van de OV-chipkaart kan worden gevonden.

Naast bovengenoemde informatie draagt de vervoerder er zorg voor dat op de bushaltes die met een informatievitrine zijn uitgerust in ieder geval de volgende informatie aanwezig is:

- een lijnennetkaart voor (een deel van) het concessiegebied waarop alle lijnen (inclusief die van andere vervoerders) getoond worden,
- indien van toepassing, een lijnennetkaart van het gehele nachtnet,
- een omgevingskaart met daarop aangegeven de belangrijkste attractiepunten in de omgeving van de halte,
- informatie over haltes die niet toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking,
- vermelding van eventuele ritten vanaf de betreffende halte die niet met toegankelijk materieel worden gereden,
- informatie over tarieven (in ieder geval met tariefafstanden tussen de haltes van de aanwezige lijnen), abonnementen en de verkrijgbaarheid van de OV-chipkaart,
- informatie over de kanalen die de vervoerder inzet voor het verstrekken van reisinformatie (te denken valt aan onder meer de website, contactgegevens en openingstijden/bereikbaarheid van de klantenservice),
- informatie over de vergoedingsregeling (zie paragraaf 5.8).

Bovenstaande informatie betreft zowel zijn eigen lijnen als de lijnen van andere vervoerders die de betreffende bushalte aandoen. Omgekeerd verstrekt de vervoerder aan de verantwoordelijke partij tijdig alle gevraagde reisinformatie voor publicatie op haltes buiten zijn concessiegebied die door zijn eigen lijnen worden aangedaan.

De vervoerder zorgt ervoor dat de juiste statische reisinformatie niet eerder dan drie dagen voor en uiterlijk op de ingangsdatum van iedere wijziging van de dienstregeling op alle bushaltes aangebracht is.

### **7.3.2 Actuele reisinformatie**

De vervoerder levert aan door de MRDH aan te wijzen organisaties conform een door de MRDH voorgeschreven standaard alle gegevens die nodig zijn om informatiepanelen op haltes en knooppunten te kunnen voorzien van actuele (dynamische) reisinformatie (zie ook paragraaf 7.6). De vervoerder is daarmee verantwoordelijk voor het tijdig aanleveren van juiste, betrouwbare, actuele gegevens, maar niet voor het tonen van deze gegevens op de informatiepanelen.

## **7.4 Informatie in en op de voertuigen**

### **7.4.1 Informatie op de voertuigen**

De vervoerder zorgt ervoor dat aan de buitenzijde van de voertuigen de volgende informatie getoond wordt:

- het lijnnummer en de eindbestemming op de voor- en instapzijde;
- het lijnnummer op de achterzijde.

De vervoerder zorgt er daarbij voor dat alle informatie zowel bij daglicht, bij fel zonlicht als bij duisternis goed zichtbaar is.

### **7.4.2 Informatie in de voertuigen**

Alle nieuwe voertuigen die de vervoerder inzet, zijn in ieder geval voorzien van:

- een werkend automatisch auditief halteomroepsysteem waarvan het volume bij voorkeur automatisch kan worden afgestemd op de omgevingsgeluiden. Indien het automatisch auditief halteomroepsysteem niet functioneert, roept de bestuurder alle haltes en de belangrijkste overstapmogelijkheden vanaf deze haltes om;
- goed functionerende displays voor het tonen van actuele reisinformatie, waaronder in ieder geval:
  - o het lijnnummer en de eindbestemming van de rit;
  - o de aankomsttijden op de eerstvolgende haltes;
  - o belangrijkste bestemmingen en overstapmogelijkheden op de eerstvolgende halte inclusief de actuele vertrektijden van het aansluitende openbaar vervoer (van zowel de eigen buslijnen als van lijnen van andere vervoerders, waaronder indien relevant de trein).

Voor de vormgeving van de actuele reisinformatie op de displays hanteert de vervoerder eventuele standaarden zoals die landelijk zijn/worden vastgesteld.

De vervoerder mag de displays ook voor andere doeleinden dan voor het tonen van actuele reisinformatie gebruiken, zoals algemene informatie over en reclame voor het openbaar vervoer en infotainment. Voorwaarde hierbij is dat de vervoerder iedere minuut gedurende ten minste veertig seconden actuele reisinformatie op de displays toont.

## **7.5 Informatie bij afwijkingen van de dienstregeling**

De MRDH vindt het belangrijk dat reizigers ook bij geplande en ongeplande afwijkingen van de dienstregeling, waarbij routes van buslijnen wijzigen waardoor haltes komen te vervallen, tijdig en goed geïnformeerd worden. Uitgangspunt bij geplande afwijkingen is dat informatie over de (tijdelijk) gewijzigde dienstregeling ten minste zeven dagen voor de ingangsdatum van de wijziging via de verschillende informatiekkanalen beschikbaar is.

Bij ongeplande afwijkingen als gevolg van verstoringen in de dienstuitvoering informeert de vervoerder reizigers via de digitale informatiekkanalen en in de voertuigen en op de haltes over de oorzaak en consequenties van deze verstoring voor hun reis en beschrijft hij de alternatieve reismogelijkheden waar reizigers eventueel gebruik van kunnen maken. De vervoerder zorgt er daarbij voor dat het personeel over de informatie beschikt die nodig is om vragen van reizigers over de gevolgen van verstoringen voor hun reis, waaronder begrepen alternatieve reismogelijkheden, te kunnen beantwoorden.

De MRDH vraagt van de vervoerder om in zijn reisinformatieplan te beschrijven welke middelen hij op welke momenten inzet om reizigers te informeren over geplande en ongeplande afwijkingen van de dienstregeling. Dit betreft zowel de informatievoorziening voorafgaand aan hun reis als de informatievoorziening tijdens hun reis, waaronder de informatievoorziening op haltes en in voertuigen. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de afstemming van de reisinformatie met andere betrokken partijen, waaronder wegbeheerders, vervoerders van aangrenzende concessiegebieden en de beheerders van de displays op haltes en knooppunten.

## **7.6 Brongegevens beschikbaar stellen aan NDOV**

De vervoerder stelt brongegevens over de geplande dienstregeling (statische informatie) tijdig en over de uitvoering van de dienstregeling (actuele informatie) real-time aan de NDOV-loketten en de server van de NDOV-beheerorganisatie beschikbaar. De vervoerder levert deze gegevens digitaal aan conform een door de MRDH voorgeschreven protocol.

Alle brongegevens die de vervoerder beschikbaar stelt, beschouwt de MRDH als openbare gegevens. Met inachtneming van relevante wettelijke bepalingen kunnen deze brongegevens zowel in bewerkte als onbewerkte vorm aan derden beschikbaar worden gesteld, bijvoorbeeld om mobiele applicaties (appjes) voor reizigers te ontwikkelen waarmee zij actuele reisinformatie van meerdere vervoerders kunnen raadplegen.

## **8. Betaalsysteem**

### **8.1 Algemeen**

De vervoerder beschikt over een goedwerkend en betrouwbaar OV-chipkaartsysteem waarmee reizigers voor alle door of namens de vervoerder aangeboden mobiliteitsdiensten kunnen betalen. De vervoerder vervult een actieve rol bij de ontwikkeling en introductie van nieuwe betaalsystemen in het openbaar vervoer. De vervoerder staat daarbij open voor en werkt constructief mee aan de implementatie van nieuwe betaalsystemen, zoals op dit moment het betalen met een bankpas (EMV) of mobiele telefoon<sup>9</sup>.

Indien het merendeel van de OV-chipkaartapparatuur of een nieuw betaalsysteem in een voertuig om welke reden dan ook niet werkt, is de vervoerder verplicht reizigers gratis te vervoeren.

### **8.2 Tarieven en vervoerbewijzen**

#### **8.2.1 Geldige vervoerbewijzen**

De vervoerder vervoert alle reizigers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs en hanteert daarbij alleen vervoerbewijzen, tarieven, kortingsproducten en abonnementen die de MRDH heeft goedgekeurd. De vervoerder maakt met andere vervoerders die in het concessiegebied en rond de uitlopers actief zijn afspraken over de wederzijdse acceptatie van elkaars vervoerbewijzen. De vervoerder draagt er daarbij zorg voor dat de opbrengsten van vervoerbewijzen die in meerdere concessies geldig zijn op basis van de met het OV-chipkaartsysteem verkregen reisgegevens automatisch tussen de betreffende vervoerders verdeeld kunnen worden.

Om het openbaar vervoer toegankelijk en laagdrempelig te houden, biedt de vervoerder reizigers de mogelijkheid om in het voertuig een vervoerbewijs te kopen. Om te borgen dat reizigers hiermee ook in de metro kunnen reizen, is dit losse vervoerbewijs uitgevoerd in de vorm van een interoperabele wegwerpchipkaart (papieren vervoerbewijzen zijn derhalve niet toegestaan). Om het gebruik van losse vervoerbewijzen te ontmoedigen is het de vervoerder toegestaan voor het reizen met deze vervoerbewijzen hogere tarieven te hanteren dan voor het reizen met persoonlijke en anonieme OV-chipkaarten.

De vervoerder mag reizigers die niet in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs verplichten om ter plekke een vervoerbewijs tegen een verhoogd tarief aan te schaffen waarmee zij hun reis kunnen vervolgen.

#### **8.2.2 Tarieven op basis van tariefvoorstel**

De vervoerder dient jaarlijks een tariefvoorstel ter goedkeuring bij de MRDH in. In het tariefvoorstel geeft de vervoerder aan welke wijzigingen hij het komende kalenderjaar wil doorvoeren in (i) de hoogte van tarieven en (ii) de door hem geaccepteerde vervoerbewijzen, kortingsproducten en abonnementen. Daarnaast neemt de vervoerder in zijn tariefvoorstel voorstellen op voor maatregelen die het reis- en betaalgemak vergroten,

---

<sup>9</sup> NOVB (2014), Visie OV betalen – Een verkenning naar de OV betaaltechnieken van de toekomst.

zodat reizigers het OV-systeem, met name rond de grenzen van het concessiegebied en op verbindingen waar meerdere vervoerders actief zijn, meer als één geheel gaan ervaren.

De vervoerder stemt zijn tariefvoorstel (via het Marketingplatform, zie hoofdstuk 11) af met andere vervoerders die binnen zijn concessiegebied en rond de uitlopers actief zijn. De verplichte afstemming geldt in het bijzonder bij de introductie of wijziging van concessiegrenzen overstijgende kortingsproducten en abonnementen.

Alvorens de vervoerder zijn tariefvoorstel ter goedkeuring aan de MRDH voorlegt, vraagt hij het METROCOV om advies. Vervolgens legt de vervoerder zijn tariefvoorstel samen met zijn reactie op voornoemde advies ter vaststelling aan de MDRH voor. Bij de beoordeling van het tariefvoorstel gaat de MRDH na in hoeverre het tariefvoorstel in lijn is met het Landelijk Tarievenkader (LTK) en de nog vast te stellen Beleidslijn Tarieven Openbaar Vervoer, hetgeen in ieder geval inhoudt dat:

- het tarief standaard bestaat uit een vaste voet plus een kilometerafhankelijk tarief;
- bepaalde doelgroepen tegen gereduceerde tarieven mogen reizen. De doelgroepen en kortingspercentages zijn vastgelegd in het LTK en de vervoerder dient zich hieraan te conformeren. Dit geldt ook wanneer de kortingspercentages zoals opgenomen in het LTK worden gewijzigd, tenzij aanpassing van de kortingspercentages naar het oordeel van de MRDH ongewenste effecten voor (een deel van) de reizigers binnen het concessiegebied dan wel de metropoolregio heeft. In dat geval staat de vervoerder open voor overleg over en werkt hij mee aan de implementatie van aanvullende maatregelen die deze ongewenste effecten (zoveel mogelijk) kunnen wegnemen;
- indien er (andere) wijzigingen in het LTK worden aangebracht, leidend tot andere landelijke producten en/of andere tarieven voor bestaande producten, dan zal de MRDH zich daar in principe aan conformeren en is de vervoerder gehouden deze nieuwe landelijke producten en tarieven te hanteren.

Binnen de algemene kaders zoals vastgelegd in de LTK en de Beleidslijn Tarieven Openbaar Vervoer krijgt de vervoerder ruimte om zijn tarieven af te stemmen op het reisgedrag van specifieke doelgroepen. Deze ruimte betreft onder meer de mogelijkheid om:

- tarieven naar plaats, dag en tijdstip, kwaliteit van het openbaar vervoer, reisfrequentie en/of doelgroep te differentiëren, waarbij geldt dat indien de MRDH in de Beleidslijn Tarieven Openbaar Vervoer tot tariefdifferentiatie besluit de vervoerder geacht wordt hieraan mee te werken;
- eigen tariefsoorten, zoals dagkaarten, kortingsproducten en abonnementen, te introduceren;
- op nachtlijnen afwijkende tarieven in rekening te brengen, zoals een vast tarief per rit ongeacht de afgelegde afstand (= flat fare)<sup>10</sup>; en
- bij een andere invulling van maatwerk in plaats van een vaste buslijn afwijkende tarieven in rekening te brengen, zoals:
  - o een vast tarief per rit ongeacht de afgelegde afstand (= flat fare), met dien verstande dat het tarief niet hoger is dan het kilometertarief dat geldt wanneer de kortst mogelijke route via de weg wordt gevolgd, en/of
  - o een hoger tarief wanneer reizigers niet bij een opstappunt maar voor de deur worden opgehaald of afgezet,dit alles onder de voorwaarde dat in geval van een overstap ten hoogste één maal de vaste voet in rekening wordt gebracht.

---

<sup>10</sup> Op dit moment geldt een vast tarief van € 5,00 per rit.

De MRDH daagt de vervoerder daarbij uit om de geboden ruimte zodanig te benutten dat hij reizigers langdurig aan zich weet te binden, onder meer door de tarieven die reizigers voor hun totale reis moeten betalen te vereenvoudigen, overzichtelijker en/of aantrekkelijker te maken. In alle gevallen geldt daarbij dat reizigers met hun OV-chipkaart moeten kunnen betalen.

### **8.3 Verkrijgbaarheid vervoerbewijzen (Distributie)**

De MRDH hanteert als uitgangspunt dat de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen (distributie) geen drempel voor reizigers mag vormen om van het openbaar vervoer in de metropoolregio gebruik te maken. De MRDH onderscheidt in dat kader verschillende distributiekkanalen, te weten:

- Webwinkel. De vervoerder zorgt ervoor dat reizigers via een webwinkel saldo en kortingsproducten en abonnementen die in zijn concessiegebied geldig zijn kunnen aanschaffen.
- De klantenservice van de vervoerder waar reizigers terecht kunnen voor informatie over en hulp bij het invullen van het aanvraagformulier voor een persoonlijke OV-chipkaart.
- Wagenverkoop. De vervoerder stelt reizigers in de gelegenheid om in het voertuig (i) een interoperabele wegwerpchipkaart te kopen en (ii) alleen voor zover het de busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg betreft, saldo, kortingsproducten en abonnementen die zij via de webwinkel hebben aangeschaft op hun OV-chipkaart te laden.
- Verkoop bij door HTM en RET geëxploiteerde verkoop- en informatiepunten. De vervoerder stelt bijzondere vervoerbewijzen die in zijn concessiegebied geldig zijn tijdig aan HTM en/of RET beschikbaar ten behoeve van de verkoop via door hen beheerde verkoop- en informatiepunten.
- Verkoop via (door HTM en RET beheerde) netwerken van wederverkopers waar reizigers terecht kunnen voor anonieme OV-chipkaarten en voor het ophalen/opladen van saldo, kortingsproducten en abonnementen.

Gedurende de concessieperiode kan de vervoerder voorstellen doen om de door hem geëxploiteerde/beheerde distributiekkanalen aan te passen aan de gewijzigde behoeften van reizigers. Alvorens de vervoerder zijn voorstellen ter goedkeuring aan de MRDH voorlegt, vraagt hij het METROCOV om advies. Uitgangspunt daarbij is dat de voorstellen naar het oordeel van de MRDH in ieder geval tot een grotere tevredenheid bij reizigers moeten leiden als het gaat om de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen.

## 9. Personeel

De MRDH ziet personeel dat in direct contact staat met reizigers, zoals buschauffeurs, controleurs en personeel op de klantenservice, als gastheer van het openbaar vervoer. Met het oog op de waardering voor en het gebruik van het openbaar vervoer, stimuleert de MRDH de vervoerder om het niveau van gastvrijheid en klantvriendelijkheid van en de kwaliteit van de dienstverlening door het personeel blijvend te verbeteren. Dit moet onder meer blijken uit een oplopende waardering van reizigers voor klantvriendelijkheid en rijstijl:

1. de waardering voor de klantvriendelijkheid bedraagt in het eerste jaar van de concessie ten minste een 7,5 en stijgt vervolgens iedere drie jaar met ten minste 0,1 punt; en
2. de waardering voor de rijstijl bedraagt in het eerste jaar van de concessie ten minste een 7,5 en stijgt vervolgens iedere drie jaar met ten minste 0,1 punt .

Daarbij zorgt de vervoerder ervoor dat het personeel dat in direct contact met reizigers in ieder geval:

- als zodanig herkenbaar is en er verzorgd uitziet;
- de Nederlandse en, vanwege de internationalisering van de metropoolregio, bij voorkeur ook de Engelse taal beheerst;
- bekend is met:
  - o het openbaar vervoer in het concessiegebied inclusief uitlopers, waaronder de dienstregeling,
  - o de locatie en bereikbaarheid per openbaar vervoer van belangrijke (toeristische) attracties en bestemmingen in het concessiegebied inclusief uitlopers,
  - o eventuele verstoringen en omleidingen en de gevolgen hiervan voor reizigers,
  - o de vervoerbewijzen en tarieven die in het openbaar vervoer geldig zijn, en
  - o de kanalen die reizigers kunnen gebruiken voor het stellen van vragen en het indienen van opmerkingen en klachten,en vragen van reizigers hierover adequaat kan beantwoorden;
- bekend is met het protocol sociale veiligheid dat de vervoerder hanteert; en
- over een EHBO-diploma beschikt dan wel een cursus levensreddend handelen met goed gevolg heeft afgerond.

De vervoerder zorgt er daarbij voor dat het personeel voldoende tijd en mogelijkheden krijgt om adequate cursussen te volgen teneinde aan bovenstaande eisen te kunnen voldoen. De vervoerder rapporteert jaarlijks zijn inspanningen op het gebied van opleiding, training en begeleiding van zijn personeel aan de MRDH.



## **10. Veiligheid**

Zoals eerder aangegeven is de ambitie van de MRDH om te komen tot één integraal OV-systeem van een hoogwaardige kwaliteit binnen de metropoolregio. Het streven naar een veilig openbaar vervoer is hiervoor zowel een middel als een voorwaarde. Dit betreft niet alleen de sociale veiligheid, dat in het algemeen de meeste aandacht krijgt, maar ook de veiligheid van het materieel en een veilig gebruik van de infrastructuur (= verkeersveiligheid).

### **10.1 Sociale veiligheid**

#### **10.1.1 Algemeen**

De afweging van mensen om met het openbaar vervoer te reizen mag niet afhangen van angst of beeldvorming dat het openbaar vervoer niet veilig zou zijn. De MRDH wil daarom dat iedereen zich prettig voelt in het openbaar vervoer in de metropoolregio omdat het een veilige openbare plek is. Samen met andere (overheids)instanties werkt de MRDH aan het realiseren van een veilig openbaar vervoer voor zowel reizigers als personeel.

Omdat de vervoerder in de dagelijkse praktijk geconfronteerd wordt met onveiligheid in en rond het voertuig en op en rond stations, beschikt hij als geen ander over de kennis en ervaring over oplossingen en maatregelen die deze onveiligheid kunnen terugdringen. De MRDH geeft de vervoerder daarom de ruimte om zijn kennis en ervaring in te zetten bij de ontwikkeling en uitvoering van sociaal veiligheidsbeleid voor zijn busconcessie dat bijdraagt aan de doelstellingen van de MRDH. Concreet verwacht de MRDH dat:

1. reizigers de sociale veiligheid in het algemeen in het eerste jaar met ten minste een 7,5 waarderen en dat deze waardering vervolgens oploopt met ten minste 0,1 punt per drie jaar, en
2. reizigers de sociale veiligheid van de rit in het openbaar vervoer in het eerste jaar met ten minste een 7,0 waarderen en dat deze waardering vervolgens oploopt met ten minste 0,1 punt per drie jaar.

Het sociaal veiligheidsbeleid van de vervoerder moet passen binnen de kaders die zijn beschreven in de nog vast te stellen Beleidslijn Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer. Daarnaast dient de vervoerder zich te conformeren aan landelijke afspraken op het gebied van sociale veiligheid, zoals onder meer vastgelegd in het convenant Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer en het convenant Veilige Publieke Taak.

Landelijk is afgesproken om het aspect 'Sociale veiligheid' bij de aanbesteding van een concessie buiten de concurrentie te houden. Dat houdt in dat voorstellen om de sociale veiligheid te waarborgen geen rol spelen bij de beoordeling van de biedingen en de gunning van de concessie. Om te voorkomen dat dit aspect om welke reden dan ook wordt verwaarloosd, zal de MRDH in het kader van de financiële afspraken een minimumbudget vaststellen dat de vervoerder ieder jaar voor de waarborging voor de sociale veiligheid moet inzetten.

#### **10.1.2 Speerpunten sociaal veiligheidsbeleid**

De MRDH ziet de volgende speerpunten als belangrijk voor een goed sociaal veiligheidsbeleid:

1. Samenwerking als absolute must: Met het oog op de ordehandhaving en waarborging voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer verwacht de MRDH dat de vervoerder nauw samenwerkt met zowel de MRDH als gemeenten, politie, het OM en andere vervoerders.
2. Regelmatige afstemming om tot afspraken te komen: De vervoerder wisselt informatie uit en maakt afspraken met politie, gemeenten (rond evenementen), scholengemeenschappen, horecagebieden, etc. om een beeld te krijgen van (fluctuaties in) reizigersstromen en deze stromen zoveel mogelijk te spreiden, om de kans op overlast en agressie door drukte zoveel mogelijk te voorkomen. En met de politie maakt de vervoerder afspraken over onderlinge samenwerking in tijden van nood en de opvolging van veiligheidsincidenten en de vervolging van de daders.
3. Ruimte voor maatwerk en een risicogerichte inzet: De vervoerder krijgt van de MRDH de ruimte om steeds per situatie te kijken wat passende maatregelen zijn om de sociale veiligheid te waarborgen. De vervoerder legt daarbij de focus op plekken waar de kans op incidenten groot is c.q. als zogenaamde hotspots zijn aan te merken. Goede risicoanalyses en dataverzameling, waaronder het adequaat en consequent registreren van incidenten volgens een landelijk uniforme methode (thans: de A-B-C-methode), zijn hiervoor een vereiste.
4. Combinaties van maatregelen gericht op onveiligheid en veiligheid: De maatregelen die de vervoerder voorstelt, zijnde een combinatie van preventieve en representatieve maatregelen, zijn aanvullend op bestaande reguliere maatregelen die reeds worden ingezet. De preventieve maatregelen, zoals het netjes houden van haltes en voertuigen en voorlichting op scholen, beogen incidenten te voorkomen; repressieve maatregelen, zoals kaartcontrole en handhaving, richten zich op de bestrijding van incidenten.
5. Sturen op vertrouwen in kennis en expertise: De MRDH vertrouwt op de kennis en expertise van de vervoerder om tot een passend maatregelenpakket voor zijn concessiegebied te komen. Om die reden verplicht de MRDH de vervoerder niet tot het treffen van bepaalde maatregelen. Wel verwacht de MRDH van de vervoerder dat hij de maatregelen die hij inzet in nauwe samenspraak met de MRDH bepaalt en evalueert.
6. Inspelen op actualiteit: De vervoerder organiseert de waarborging voor sociale veiligheid zodanig dat hij tijdig en adequaat op onverwachte crisissituaties in kan spelen. Dit vereist onder meer het actief bijhouden van landelijke en regionale ontwikkelingen en actualiteiten en een goede onderlinge samenwerking en afstemming met andere (overheids)instanties.

### **10.1.3 Uitvoeringsplan sociale veiligheid**

De vervoerder stelt jaarlijks een bondig uitvoeringsplan sociale veiligheid op. Het uitvoeringsplan bevat een beschrijving van de veiligheidssituatie in het concessiegebied en rond de uitlopers en een nadere operationalisering van de maatregelen die de vervoerder neemt om de doelstellingen ten aanzien van sociale veiligheid te realiseren. Het uitvoeringsplan bevat de volgende hoofdstukken:

1. Inleiding: Beschrijvende analyse van de sociale veiligheid in het concessiegebied en rond de uitlopers in het afgelopen jaar in relatie tot de doelstellingen zoals vastgelegd in het uitvoeringsplan voor het betreffende jaar.
2. Hotspots en risicogebieden: Resultaten van een analyse van hotspots en risicogebieden en initiatieven en maatregelen om de sociale veiligheid op deze locaties te verbeteren.
3. Doelstellingen: Het ambitieniveau van de vervoerder wat betreft:
  - a. het reizigersoordeel ten aanzien van de veiligheid in het algemeen,
  - b. het reizigersoordeel ten aanzien van de veiligheid tijdens de rit,

- c. eventuele andere prestatie-indicatoren, zoals het aantal incidenten, het gevoel van veiligheid onder het personeel, de reinheid en het comfort van de voertuigen, het zwartrijdpercentage, etc.
- 4. Maatregelen en activiteiten: Beschrijving van initiatieven en maatregelen onderverdeeld naar risicobeheersing, incidentbestrijding en nazorg, te weten:
  - a. de werkwijze en inzet van personeel dat belast is met het toezicht en de controle van de vervoerbewijzen in het voertuig en op de haltes,
  - b. overige maatregelen, zoals cameratoezicht, voorlichting, cursussen, etc.,
  - c. afstemming van maatregelen met andere (overheids)instanties, waaronder afspraken met andere vervoerders over bijvoorbeeld afspraken over de samenwerking tussen verkeerscentrales.
- 5. Planning en begroting: Een overzicht van de planning en kosten van de maatregelen en activiteiten, waarbij de kosten zijn onderverdeeld naar de inzet van personeel (in fte's en bedragen, onderverdeeld naar functies) en middelen (assets en externe kosten).

Voordat de vervoerder een conceptversie van het uitvoeringsplan sociale veiligheid ter goedkeuring aan de MRDH voorlegt, vraagt hij het METROCOV om schriftelijk advies. De vervoerder voegt een afschrift van dit advies en de wijze waarop de vervoerder met dit advies is omgegaan als bijlage bij de conceptversie van het uitvoeringsplan toe.

#### **10.1.4 Monitoring en overleg**

Vanuit het oogpunt van goed opdrachtgeverschap vindt de MRDH het belangrijk om goed geïnformeerd te worden over de ontwikkelingen rond sociale veiligheid in het openbaar vervoer. In dat kader vraagt de MRDH van de vervoerder om na afloop van ieder kwartaal een rapportage op te stellen die in ieder geval de volgende onderdelen omvat:

1. Algemene beschrijving van de stand van zaken met betrekking tot de sociale veiligheid in het concessiegebied en rond de uitlopers; dit in relatie tot de doelstellingen die de vervoerder in zijn uitvoeringsplan sociale veiligheid heeft opgenomen.
2. Een overzicht van indicatoren en kengetallen, waaronder in ieder geval:
  - o aantal A-, B- en C-incidenten
  - o zwartrijdpercentage/geregistreerde betaalafwijkingen
  - o overzicht hotspots en risicogebieden
  - o inzet uren personeel per kwartaal per hotspot per maatregel
3. Realisatie planning en begroting.

De MRDH bespreekt tijdens de reguliere concessie-overleggen de inhoud van de kwartaalrapportages met de vervoerder. Mochten de ontwikkelingen rond de sociale veiligheid daar aanleiding toe geven dan kan de MRDH besluiten hiervoor een apart overleg met de vervoerder te organiseren.

## **10.2 Veiligheid materieel**

De vervoerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van de voertuigen die hij voor de uitvoering van de busconcessie inzet. Deze verantwoordelijkheid begint met de keuze voor de typen voertuigen die hij inzet, met dien verstande dat veiligheid ook al een belangrijke voorwaarde is bij de typetoelating van voertuigen. Vervolgens is het belangrijk dat de vervoerder zijn voertuigen tijdig en goed onderhoudt. Anders dan bij het railvervoer, waar de MRDH een aparte subsidie voor het beheer en onderhoud van de railvoertuigen verstrekt, beschouwt de MRDH het beheer en onderhoud van bussen, taxibusjes en auto's als onderdeel van de bedrijfsvoering van de vervoerder. Dit betekent dat de MRDH hieraan

geen nadere eisen stelt bovenop de eisen waaraan de vervoerder vanuit wet- en regelgeving al moet voldoen.

### **10.3 Veilig gebruik infrastructuur**

De MRDH eist van de vervoerder dat hij permanent aandacht besteedt aan een veilig gebruik van de wegen teneinde (dodelijke) ongevallen te voorkomen. Allereerst is een veilige rijstijl van de chauffeur hiervoor een vereiste. De MRDH verwacht dan ook, mede met het oog op een duurzame uitvoering van het openbaar busvervoer, dat rijstijl onderdeel is van het (bij)scholingsprogramma van het personeel.

Daarnaast is het belangrijk dat voertuigen op een veilige manier van de infrastructuur gebruik kunnen maken. De vervoerder vergewist zich er in dat kader van dat de voertuigen die hij wil inzetten, zowel qua afmetingen (hoogte en lengte) en gewicht/aslast als qua aandrijving (brandstofsoort/energiebron) van de infrastructuur gebruik kunnen maken. Daarnaast is de vervoerder alert op verkeersonveilige situaties en bespreekt deze met de betreffende wegbeheerder.

## **11. Marketing**

De MRDH verwacht dat de vervoerder als geen ander in staat is om zijn product onder de aandacht van (potentiële) reizigers te brengen en hen te verleiden van zijn product gebruik te gaan maken. Vanuit die gedachte geeft de MRDH de vervoerder zoveel mogelijk ruimte om zijn product te vermarkten. Tegelijkertijd streeft de MRDH met de busconcessies een aantal doelstellingen na waarbij marketing, waaronder de afstemming tussen vervoerders wat betreft de te ondernemen marketingactiviteiten, een belangrijke rol speelt. Om die reden geeft de MRDH een aantal kaders mee waarbinnen de marketingactiviteiten van de vervoerder dienen plaats te vinden.

### **11.1 Marketingplatform**

De vervoerder sluit zich aan bij het door de MRDH ingestelde Marketingplatform. De vervoerder vervult binnen het Marketingplatform een actieve rol, in de zin dat hij een constructieve bijdrage levert aan het initiëren en uitvoeren van afspraken die binnen het Marketingplatform worden gemaakt. Daarnaast draagt de vervoerder bij aan de financiering van gezamenlijke marketingactiviteiten van de deelnemers van het Marketingplatform. Deze bijdrage betreft een vaste jaarlijkse bijdrage die niet afhangt van de kosten die het Marketingplatform in het betreffende jaar heeft gemaakt.

### **11.2 Marketingplan**

De vervoerder stelt jaarlijks een marketingplan op. In het marketingplan geeft hij aan welke marketingactiviteiten hij het komende jaar gaat uitvoeren om bestaande reizigers te behouden en nieuwe reizigers, vooral vanuit de auto, te trekken. De vervoerder stemt de inhoud van zijn marketingplan en de uitvoering van zijn marketingactiviteiten af met andere vervoerders die in zijn concessiegebied en rond de uitlopers actief zijn. De vervoerder beperkt zich hierbij niet tot de leden van het Marketingplatform, maar betreft, voor zover relevant, ook vervoerders die in opdracht van de provincies Utrecht, Zuid-Holland en Zeeland openbaar vervoer verrichten.

### **11.3 Productformules**

De MRDH heeft samen met de andere opdrachtgevers voor het openbaar vervoer in de Randstad afspraken gemaakt over de uitrol van de productformule R-net. In dat kader verplicht de MRDH de vervoerder om vanaf de start van de busconcessie een aantal busverbindingen als R-netlijnen uit te voeren (zie paragraaf 3.2). De MRDH heeft hoge verwachtingen van de effecten die met de invoering van de productformule R-net bereikt kunnen worden en verwacht daarom van de vervoerder een actieve bijdrage bij het 'vermarkten' van deze productformule.

Daarnaast is de MRDH voornemens om, na overleg met aangrenzende concessieverleners en vervoerders, voor de lijnen die niet onder de productformule R-net vallen een aparte productformule te ontwikkelen. De nieuwe productformule moet bijdragen aan de herkenbaarheid van het openbaar vervoer teneinde reizigers meer het gevoel te geven dat binnen de metropoolregio sprake is van één samenhangend OV-systeem. Ook hier geldt dat de MRDH van de vervoerder verwacht dat hij actief en constructief meewerkt aan de implementatie en het 'vermarkten' van deze nieuwe productformule.

## **12. Consumentenbescherming**

### **12.1 Klantenservice**

De vervoerder richt een klantenservice in waar reizigers terecht kunnen met vragen over reisinformatie, verloren en gevonden voorwerpen, reizen met een beperking en klachten over het openbaar busvervoer. De vervoerder zorgt ervoor dat reizigers de klantenservice makkelijk via toegankelijke, veelgebruikte kanalen kunnen bereiken en brengt hiervoor geen kosten bij de reizigers in rekening.

### **12.2 Afhandeling van klachten**

De vervoerder handelt binnengekomen klachten van reizigers binnen vier weken na indiening op correcte wijze af. In zijn reactie vermeldt de vervoerder aan de reiziger de maatregelen die hij inmiddels heeft genomen of nog zal nemen om (de aanleiding van) de klacht in de toekomst te voorkomen.

In zijn reactie verwijst de vervoerder naar de mogelijkheid voor de klager om zich te wenden tot het OV-loket en de Geschillencommissie Openbaar Vervoer. Indien van toepassing verleent de vervoerder zijn medewerking aan eventuele bemiddelingspogingen van het OV-loket. Verder is de vervoerder aangesloten bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer waaraan reizigers geschillen over de totstandkoming en/of uitvoering van de vervoersovereenkomst kunnen voorleggen. Ten slotte sluit de vervoerder zich bij een regionale geschillencommissie aan, mocht deze bijvoorbeeld vanuit het METROCOV in samenspraak met MRDH worden opgericht.

De vervoerder houdt de ontvangst en afhandeling van klachten bij in een klachtendatabase en zorgt ervoor dat hij deze informatie tot twee jaar na dato aan de MRDH kan overleggen.

### **12.3 Reizigershandvest**

De vervoerder beschikt over een reizigershandvest waarin hij richting reizigers aangeeft welke garanties hij biedt ten aanzien van de kwaliteit van het openbaar busvervoer en welke rechten reizigers hebben indien hij zijn garanties niet kan nakomen. Het reizigershandvest bevat in ieder geval garanties ten aanzien van de uitvoering van de dienstregeling en de toegankelijkheid van het openbaar busvervoer. De vervoerder zorgt er daarbij voor dat zijn reizigershandvest zoveel mogelijk overeenkomt met het reizigershandvest van andere vervoerders die in zijn concessiegebied en rond de uitlopers actief zijn.

### **12.4 Geld terug bij vertraging**

De vervoerder beschikt over een regeling 'Geld terug bij vertraging' die reizigers die vertraging hebben opgelopen compenseert. Deze regeling voldoet ten minste aan geldende wet- en regelgeving ten aanzien van het verstrekken van financiële compensatie bij vertragingen en sluit zoveel mogelijk aan bij regelingen van andere vervoerders die in het concessiegebied en rond de uitlopers actief zijn. Om de regeling laagdrempelig en makkelijk voor reizigers te maken, streeft de vervoerder ernaar om samen met andere vervoerders één loket voor compensatieverzoeken in te richten.

## **13. Reizigersinspraak**

In de Wet personenvervoer 2000 is bepaald dat zowel de MRDH als de vervoerder bepaalde voorstellen en plannen voor advies aan consumentenorganisaties moeten voorleggen en hen van informatie moeten voorzien.

### **13.1 METROCOV**

Binnen de metropoolregio vindt de belangbehartiging door de consumentenorganisaties plaats binnen het samenwerkingsplatform METROCOV. De MRDH en de vervoerder vragen het METROCOV in ieder geval om advies over de in de Wet en het Besluit personenvervoer 2000 genoemde onderwerpen.

Het gaat hierbij om een zogenaamd 'gekwalificeerd advies', hetgeen inhoudt dat wanneer de MRDH of de vervoerder een advies niet overneemt, hij dit moet motiveren. De MRDH neemt de adviezen en de eventuele motivatie om adviezen niet over te nemen mee bij de beoordeling van voorstellen van de vervoerder en informeert het METROCOV over het resultaat van deze beoordeling en de overwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld.

Daarnaast kan het METROCOV aan de MRDH of de vervoerder gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen over onderwerpen die van invloed zijn of kunnen zijn op de uitvoering van de busconcessie.

### **13.2 Consultatie individuele reizigers en andere belanghebbenden**

De vervoerder biedt individuele reizigers en andere belanghebbenden de mogelijkheid om met ideeën of suggesties met betrekking tot het openbaar vervoer te komen. Daarnaast betreft de vervoerder reizigers en andere belanghebbenden actief bij de ontwikkeling en uitvoering van het openbaar busvervoer. Omdat de MRDH er vanuit gaat dat de vervoerder zelf het belang van deze actieve betrokkenheid onderkent, laat de MRDH het aan de vervoerder over om te bepalen hoe hij hier invulling aan geeft (bijvoorbeeld via periodiek te houden klantenpanels of via het internet). De vervoerder informeert de MRDH, het METROCOV en reizigers en andere belanghebbenden ten minste twee keer per jaar over de hoe hij met de ingebrachte ideeën en suggesties is omgegaan en wat daarvan het resultaat is geweest.

## **14. Informatie en monitoring**

### **14.1 Algemeen**

Bij goed opdrachtgeverschap, één van de doelstellingen die de MRDH met de nieuwe busconcessies nastreeft, hoort dat de MRDH er nauw op toeziet dat de vervoerder gemaakte afspraken nakomt. Daarvoor maakt de MRDH enerzijds gebruik van informatie van de vervoerder (paragraaf 14.2) en anderzijds van eigen of landelijke onderzoeken (paragraaf 14.3). Het is daarbij de ambitie van de MRDH dat deze informatie zoveel mogelijk als open data algemeen beschikbaar komen.

### **14.2 Informatieverstrekking door de vervoerder aan de MRDH**

De vervoerder informeert de MRDH steeds gevraagd en ongevraagd over de uitvoering van de busconcessie en eventuele knelpunten die hij daarbij signaleert. De vervoerder verstrekt in dat kader:

- informatie met betrekking tot de uitvoering van de concessie zoals benoemd in het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer 2008 inclusief addenda (MIPOV 2008) of diens opvolger,
- actuele gegevens over de uitvoering van de dienstregeling (= realtime data), onder meer ten behoeve van het monitoren van de uitvoeringskwaliteit in termen van punctualiteit, regelmaat, uitval en rijtijden;
- alle informatie die voortkomt uit het gebruik van de OV-chipkaart, andere 'kaartdragers' en/of andere betaalsystemen, een en ander met inachtneming van geldende wet- en regelgeving,
- resultaten van een driejaarlijks te houden representatief onderzoek onder reizigers naar hun reisgedrag (o.a. herkomsten en bestemmingen, reismotieven, wijze voor- en natransport, etc.),
- naast bovengenoemde informatie alle informatie die hij bij of krachtens wet- en regelgeving en de busconcessie dient te verstrekken,
- maandelijks een maandmonitor die de ontwikkeling in een aantal belangrijke prestatie-indicatoren op het gebied van aanbod, gebruik, uitvoeringskwaliteit, sociale veiligheid en klachten weergeeft, en
- na afloop van ieder kwartaal een kwartaalrapportage met daarin een toelichting/ verklaring bij de ontwikkelingen zoals die in de maandmonitor zijn gerapporteerd.

De MRDH streeft daarbij uniformiteit na voor wat betreft de wijze waarop de (management)informatie wordt bepaald en gepresenteerd. Tijdens de implementatieperiode van de busconcessie zal de MRDH daarom nadere afspraken met de vervoerder maken over de wijze waarop de vervoerder bovengenoemde informatie verstrekt (in ieder geval digitaal en, alleen indien noodzakelijk, in papieren vorm).

De MRDH is bevoegd de juistheid van bovenstaande gegevens (steekproefsgewijs) te controleren dan wel zelf bepaalde gegevens op basis van brongegevens samen te (laten) stellen. De vervoerder verleent zijn volledige medewerking aan dergelijke controles, onder andere door de betreffende (bron)gegevens goed en toegankelijk te archiveren en op verzoek van de MRDH ter beschikking te stellen.



## **14.3 Informatie uit eigen en landelijke onderzoeken**

### **14.3.1 Eigen onderzoek door de MRDH**

De MRDH kan zelf onderzoek (laten) uitvoeren naar (de uitvoering en 'zachte kwaliteit' van) het openbaar busvervoer, bijvoorbeeld door de inzet van mystery guests. De vervoerder verleent zijn volledige medewerking aan dergelijke onderzoeken.

### **14.3.2 Klanttevredenheidsonderzoek**

De MRDH laat ieder kwartaal een klanttevredenheidsonderzoek uitvoeren om een actueel beeld te verkrijgen van wat reizigers vinden van de kwaliteit van het openbaar vervoer binnen de metropoolregio. Op basis van dit onderzoek beoordeelt de MRDH onder meer in hoeverre de vervoerder voldoet aan de normen in dit PvE ten aanzien van de waardering van verschillende kwaliteitsaspecten door reizigers.

Op dit moment heeft de MRDH hiervoor aansluiting gezocht bij de landelijke OV-Klantenbarometer van het CROW/KpVV. In dit landelijke onderzoek worden reizigers gevraagd in de vorm van rapportcijfers hun waardering te geven over verschillende kwaliteitsaspecten van het openbaar vervoer.

De MRDH verwacht van de vervoerder dat hij zijn volledige medewerking verleent aan de uitvoering van de OV-Klantenbarometer. Daarbij behoudt de MRDH zich het recht voor om gedurende de looptijd van de busconcessie aanvullend of vervangend onderzoek uit te (laten) zoeken naar de tevredenheid van reizigers ten aanzien van concessie-specifieke vraagstukken. Ook hieraan dient de vervoerder zijn volledige medewerking te verlenen.

### **14.3.3 Risico-inventarisatie sociale veiligheid**

In het in 2012 gesloten Convenant Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer is onder meer afgesproken dat de MRDH en de betreffende vervoerder periodiek op basis van objectieve criteria een risico-inventarisatie voor een concessiegebied maken. Regie van het CROW/KpVV de eerste Veiligheidsscan gepubliceerd. Ook hierbij geldt dat de MRDH van de vervoerder volledige medewerking bij de uitvoering van deze afspraak verwacht, onder andere door een onderzoek onder zijn personeel toe te staan (= Personeelsmonitor), toe te zien op registratie van incidenten conform de landelijke ABC-methodiek, en gegevens over zwartrijden beschikbaar te stellen.

## **15. Overige onderwerpen**

### **15.1 Implementatie en start busconcessies**

Om te voorkomen dat reizigers weglopen is het belangrijk dat de busconcessies vanaf het begin goed uitgevoerd worden. Omdat reizigers in principe geen last mogen ondervinden van de overgang van de oude naar de nieuwe concessie, stelt de MRDH eisen aan de implementatie van de nieuwe busconcessies.

#### **15.1.1 Implementatieplan**

De MRDH vraagt aan vervoerders om aan hun inschrijving een implementatieplan toe te voegen waarin zij beschrijven hoe zij ervoor zullen zorgen dat de overgang van de oude naar de nieuwe concessie zonder (noemenswaardige) problemen zal verlopen. De MRDH laat de kwaliteit van het implementatieplan meewegen bij de beoordeling van de inschrijvingen. En tijdens de implementatieperiode ziet de MRDH er nauwlettend op toe dat de vervoerder zijn implementatieplan adequaat uitvoert en bijstelt wanneer de omstandigheden daarom vragen.

#### **15.1.2 Compensatie tijdens opstartperiode**

Ook al is de start van de nieuwe busconcessie nog zo goed voorbereid, er bestaat altijd een kans dat reizigers in de eerste maanden na de start met kleine problemen (kinderziektes) te maken krijgen. Wanneer deze problemen toch groter worden waardoor met name de uitvoering van de dienstregeling te wensen overlaat (meer dan 1% rituitval en meer dan 25% van de bussen vertrekt te vroeg of meer dan 1 minuut te laat van de beginhalte en/of meer dan 3 minuten te laat van knooppunten), verwacht de MRDH dat de vervoerder reizigers compenseert voor de hinder die zij hiervan ondervinden.

#### **15.1.3 Innovaties**

Om te voorkomen dat vervoerders, vanwege de risico's die zij bij de implementatie lopen, terughoudend zijn met hun voorstellen voor vernieuwingen/innovaties in het openbaar vervoer, biedt de MRDH vervoerders de ruimte om aan te geven welke onderdelen van hun inschrijving zij gefaseerd na de start van de busconcessie willen invoeren. Dit geldt bijvoorbeeld voor het transitiepad richting zero-emissie vervoer.

### **15.2 Omgaan met majeure ontwikkelingen**

Wanneer zich ontwikkelingen voordoen die buiten de invloedssfeer van de vervoerder liggen, maar wel een grote (financiële) impact voor de vervoerder hebben (zowel positief als negatief) kan de MRDH, na overleg met de vervoerder, de busconcessie aanpassen, maar is hiertoe niet verplicht. In voorkomende gevallen brengen de MRDH en de vervoerder gezamenlijk de financiële impact van deze ontwikkelingen op transparante wijze in kaart.

## **Bijlage 1: Uitlopers van de busconcessies<sup>11</sup>**

Het is de vervoerder toegestaan om een aantal verbindingen buiten het in hoofdstuk 2 afgebakende gebied te exploiteren (zogenaamde Uitlopers). De genoemde lijnen zijn gebaseerd op het dienstregelingjaar 2016. De gedeelten tussen haakjes dienen slechts ter informatie.

### **Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg**

Het is de vervoerder niet toegestaan lijnen buiten het concessiegebied te exploiteren.

### **Busconcessie Haaglanden Streek**

Het is de vervoerder toegestaan de volgende lijnen buiten het concessiegebied te exploiteren:

#### Uitlopers naar de busconcessie Haaglanden Stad

- Lijn 30: Naaldwijk - Wateringen (- Rijswijk - Ypenburg - Leidschenveen -) Zoetermeer
- Lijn 31: (Den Haag Leyenburg -) Monster – Naaldwijk
- Lijn 36: (Den Haag Leyenburg) - Naaldwijk – (Maasland - Schiedam Centrum)
- Lijn 37: Delfgauw - Delft (- Wateringse Veld - Den Haag Leyenburg)
- Lijn 43: (Den Haag CS -) Wassenaar (- Leiden CS)
- Lijn 44: (Den Haag CS -) Wassenaar
- Lijn 45: (Den Haag CS - Voorburg -) Leidschendam (- Voorschoten - Leiden CS)
- Lijn 46: (Den Haag CS - Voorburg -) Leidschendam (- Voorschoten)
- Lijn 50: (Den Haag Grote Markt - Rijswijk -) Zoetermeer
- Lijn 51: (Den Haag Grote Markt - Rijswijk -) Delft
- Lijn 52: (Rijswijk -) Zoetermeer

#### Uitlopers naar de busconcessie Rotterdam en omstreken

- Lijn 33: : (Naaldwijk -) Maassluis (- Delft)
- Lijn 36: (Den Haag Leyenburg) - Naaldwijk – (Maasland - Schiedam Centrum)

#### Uitlopers naar de concessie Zuid-Holland Noord (concessieverlener: provincie Zuid-Holland)

- Lijn 43: (Den Haag CS -) Wassenaar (- Leiden CS)
- Lijn 45: (Den Haag CS - Voorburg -) Leidschendam (- Voorschoten - Leiden CS)
- Lijn 46: (Den Haag CS - Voorburg -) Leidschendam (- Voorschoten)

### **Busconcessie Haaglanden Stad**

Het is de vervoerder niet toegestaan om, met uitzondering van eventuele nachtlijnen, lijnen buiten het concessiegebied te exploiteren.

---

<sup>11</sup> De inhoud van deze bijlage zal in de periode tussen vaststelling van het ontwerp-PvE en het definitieve PvE nog nader worden afgestemd met de opdrachtgevers van de betreffende concessies, hetgeen tot aanpassingen in deze bijlage kan leiden.

## **Busconcessie Rotterdam en omstreken**

Het is de vervoerder toegestaan de volgende lijnen buiten het concessiegebied te exploiteren:

### Uitlopers naar de busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg

- Nachtlijnen

### Uitlopers naar de busconcessie Haaglanden Streek

- Lijn 40: Rotterdam (- De Zweth - Delft)
- Lijn 170: Berkel en Rodenrijs (- Zoetermeer)
- Lijn 173: Berkel en Rodenrijs - Bleiswijk (- Zoetermeer)
- Lijn 174: Rotterdam Noord - Berkel en Rodenrijs (- Pijnacker Zuid - Delft)
- Nachtlijnen

### Uitlopers naar de concessie Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (concessieverlener: provincie Zuid-Holland)

- Lijn 143: Rotterdam - Ridderkerk (- Dordrecht)

## Bijlage 2: Te gedogen lijnen<sup>12</sup>

In deze bijlage is per busconcessie aangegeven welke lijnen de betreffende vervoerder dient de te gedogen (dienstregelingjaar 2016). De delen van de routes die tussen haakjes staan, liggen niet in het betreffende concessiegebied en zijn louter ter informatie opgenomen. De route van de te gedogen lijnen kan, in overleg met de MRDH en de betreffende concessieverlener, worden gewijzigd, mits dit de belangen van de betreffende vervoerder niet onevenredig schaadt.

### Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg

De volgende lijn dient de vervoerder te gedogen:

- Vanuit de busconcessie Rotterdam en omstreken
  - o Allen
- Vanuit de concessie Hoekse Waard/Goeree-Overflakkee
  - o Lijn 104: Spijkenisse - Hellevoetsluis (- Goedereede – Renesse)
  - o Lijn 604: (Ouddorp –) Hellevoetsluis – Brielle - Vierpolders
  - o Lijn 630: Hellevoetsluis (- Middelharnis)

### Busconcessie Haaglanden Streek

De volgende lijnen dient de vervoerder te gedogen:

- Lijn 40: Delft - De Zweth (- Rotterdam)
- Lijn 90: (Den Haag -) Wassenaar (- Lisse)
- Lijn 165: Zoetermeer (- Benthuisen - Alphen a/d Rijn)
- Lijn 170: Zoetermeer (- Berkel en Rodenrijs)
- Lijn 173: Zoetermeer (- Bleiswijk – Berkel en Rodenrijs)
- Lijn 174: Delft - Pijnacker Zuid (- Berkel en Rodenrijs - Rotterdam Noord)
- Lijn 177: Zoetermeer (- Kruisweg - Gouda)
- Lijn 380: (Den Haag CS - Voorburg -) Zoetermeer (- Alphen a/d Rijn)
- Lijn 381: (Den Haag CS - Voorburg -) Zoetermeer (- Alphen a/d Rijn)
- Lijn 382: (Den Haag CS - Voorburg -) Zoetermeer (- Boskoop)
- Lijn 383: (Den Haag CS - Voorburg -) Zoetermeer (- Krimpen a/d IJssel)
- Lijn 385: (Den Haag CS -) Wassenaar (- Noordwijk)
- Lijn 386: (Den Haag CS -) Wassenaar (- Oegstgeest)
- Lijn 400: Zoetermeer (- Stompwijk - Leiden)
- Nachtbussen

### Busconcessie Haaglanden Stad

De volgende lijnen dient de vervoerder te gedogen:

- Lijn 30: (Naaldwijk - Wateringen -) Rijswijk - Ypenburg - Leidschenveen (- Zoetermeer)
- Lijn 31: Den Haag Leyenburg (- Monster - Naaldwijk)
- Lijn 35: Den Haag Leyenburg (- Poeldijk - Hoek van Holland)
- Lijn 36: Den Haag Leyenburg (- Poeldijk - Schiedam)
- Lijn 37: Den Haag Leyenburg (- Delft - Delfgauw)
- Lijn 45: Den Haag CS - Voorburg - Leidschendam - (Voorschoten - Leiden)
- Lijn 46: Den Haag CS – Voorschoten

---

<sup>12</sup> De inhoud van deze bijlage zal in de periode tussen vaststelling van het ontwerp-PvE en het definitieve PvE nog nader worden afgestemd met de opdrachtgevers van de betreffende concessies, hetgeen tot aanpassingen in deze bijlage kan leiden.

- Lijn 50: Den Haag Grote Markt - Rijswijk (- Zoetermeer)
- Lijn 51: Den Haag Grote Markt - Rijswijk (- Delft)
- Lijn 52: Rijswijk (- Zoetermeer)
- Lijn 90: Den Haag CS (- Wassenaar - Lisse)
- Lijn 380: Den Haag CS - Voorburg - Zoetermeer (- Alphen a/d Rijn)
- Lijn 381: Den Haag CS - Voorburg - Zoetermeer (- Alphen a/d Rijn)
- Lijn 382: Den Haag CS - Voorburg - Zoetermeer (- Boskoop)
- Lijn 383: Den Haag CS - Voorburg (- Zoetermeer - Krimpen a/d IJssel)
- Lijn 385: Den Haag CS (- Wassenaar - Noordwijk)
- Lijn 386: Den Haag CS (- Wassenaar - Oegstgeest)
- Lijn 400: (Zoetermeer -) Stompwijk (- Leiden)
- Lijn 421: Den Haag Leyenburg (- Haegheflor)
- Lijn 444: Den Haag CS (- Park Duinrell)

### **Busconcessie Rotterdam en omstreken**

De volgende lijnen dient de vervoerder te gedogen:

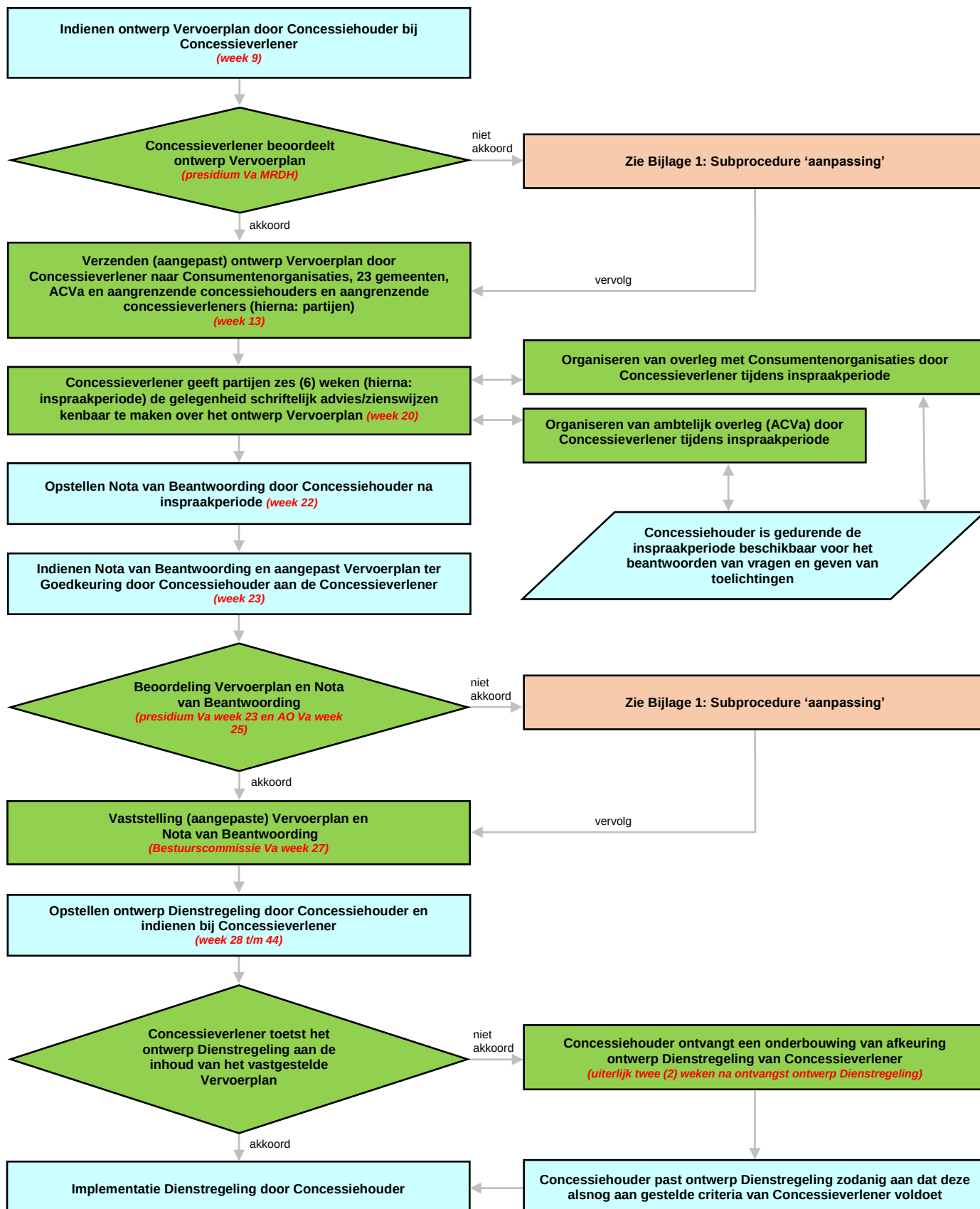
- Vanuit de concessie Haaglanden Streek
  - o Lijn 33: (Naaldwijk -) Maassluis (- Delft)
  - o Lijn 36: Schiedam (- Naaldwijk - Den Haag)
  - o Lijn 424: Rotterdam Marconiplein - Schiedam - Vlaardingen (- Honselersdijk)
  - o Lijn 431: Rotterdam CS (- Honselersdijk)
- Vanuit de concessies Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee (HWGO), West-Brabant en Zeeland:
  - o Alle lijnen komende vanaf de A29 uit de Hoeksche Waard met als eindbestemming Rotterdam Zuidplein (thans lijn 160, 163, 166, 170, 171, 172, 174, 176, 177, 263, 274, 436, 663 (HWGO), 310 (West-Brabant) en 395 (Zeeland))
  - o Lijn 180: Barendrecht (- Heinenoord) (HWGO)
- Vanuit de concessie Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden
  - o Lijn 21: Ridderkerk - Dordrecht
  - o Lijn 87: Rotterdam Kralingse Zoom - Ridderkerk (- Alblasserdam - Sliedrecht)
  - o Lijn 88: Rotterdam Kralingse Zoom - Hendrik-Ido-Ambacht (- Zwijndrecht - Dordrecht)
  - o Lijn 89: Rotterdam Zuidplein - Ridderkerk (- Alblasserdam)
  - o Lijn 90: Rotterdam Zuidplein - Ridderkerk (- Alblasserdam - Utrecht)
  - o Lijn 91: Rotterdam Zuidplein - Ridderkerk (- Alblasserdam - Sliedrecht)
  - o Lijn 92: Rotterdam Zuidplein - Rijsoord (Hendrik-Ido-Ambacht - Dordrecht)
  - o Lijn 93: Rotterdam Zuidplein - Ridderkerk (- Alblasserdam - Streefkerk)
  - o Lijn 187: Rotterdam Kralingse Zoom (- Sliedrecht)
  - o Lijn 190: Rotterdam Zuidplein (- Streefkerk)
  - o Lijn 191: Rotterdam Zuidplein (- Sliedrecht)
  - o Lijn 691: Rotterdam Zuidplein (- Boven-Hardinxveld)
  - o Lijn 717: Barendrecht (- Zwijndrecht)
- Vanuit de concessie Zuid-Holland Noord
  - o Lijn 175: Rotterdam Alexander - Capelle a/d IJssel (- Zevenhuizen - Waddinxveen)
  - o Lijn 190: Rotterdam Alexander - Capelle a/d IJssel (- Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda)
  - o Lijn 194: Rotterdam Capelsebrug - Krimpen a/d IJssel (- Lekkerkerk - Bergambacht)
  - o Lijn 195: Rotterdam Capelsebrug - Krimpen a/d IJssel (- Lekkerkerk - Utrecht)

- o Lijn 196: Rotterdam Capelsebrug - Krimpen a/d IJssel (- Ouderkerk a/d IJssel - Gouda)
- o Lijn 292: Rotterdam Capelsebrug - Krimpen a/d IJssel (- Lekkerkerk)
- o Lijn 293: Rotterdam Capelsebrug - Krimpen a/d IJssel (- Krimpen a/d Lek)
- o Lijn 295: Rotterdam Capelsebrug - Krimpen a/d IJssel (- Lekkerkerk – Utrecht)
- o Lijn 383: Krimpen a/d IJssel - Capelle a/d IJssel - Rotterdam (- Zevenhuizen – Den Haag)
- o Lijn 575: Rotterdam Nesselande (- Zevenhuizen - Waddinxveen)
- o Lijn 596: Rotterdam Capelsebrug (- Krimpen a/d IJssel - Ouderkerk a/d IJssel - Gouda)

## **Bijlage 3: Dienstregelingprocedure**



## Procedure 'Vervoerplan & Dienstregeling'

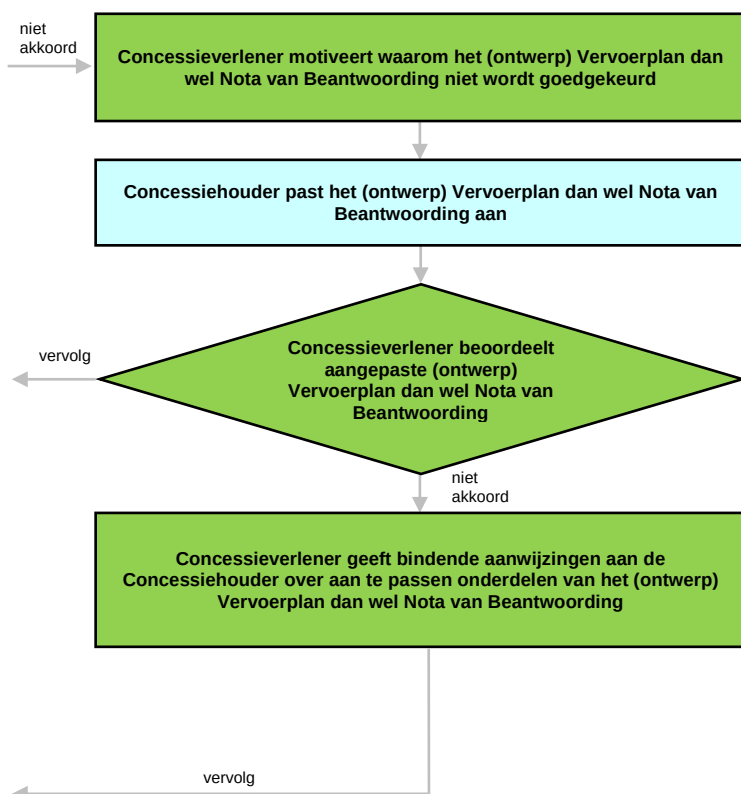


**Toelichting:**

De Concessieverlener beoordeelt:

- of het (ontwerp) Vervoerplan, zowel wat betreft de inhoud als wat betreft de motivering voldoet aan de bepalingen in het Concessiebesluit inclusief Bijlagen, waaronder het Programma van Eisen, de Financiële Paragraaf en de Bieding; en
- in hoeverre het (ontwerp) Vervoerplan:
  - o bijdraagt aan de realisatie van de Strategische en Tactische Doelstellingen; dan wel
  - o anderszins het belang van Reizigers, de Concessieverlener en/of andere belanghebbende Derden, waaronder begrepen gemeenten, dient.

**Bijlage 1: Subprocedure 'aanpassing'**





**METROPOOLREGIO**  
**ROTTERDAM DEN HAAG**  
VERVOERSAUTORITEIT

*Retouradres: Postbus 66 2501 CB Den Haag*

**Aan de gemeenteraden van de 23 gemeenten**

**Datum**

16 november 2016

**Onderwerp**

**Zienswijze ontwerp Programma van Eisen Busconcessies MRDH**

Geachte gemeenteraad,

Grote Marktstraat 43  
Postbus 66  
2501 CB Den Haag

Telefoon 088 5445 100

E-mail: [informatie@MRDH.nl](mailto:informatie@MRDH.nl)  
Internet: [www.mrdh.nl](http://www.mrdh.nl)  
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer  
NL96 BNGH 0285 1651 43

**contactpersoon**  
Gertjan Nijsink

**uw kenmerk**

**ons kenmerk**  
28506

**Projectnummer**  
17819

**doorkiesnummer**  
088 5445 143

**e-mail**  
[g.nijsink@mrdh.nl](mailto:g.nijsink@mrdh.nl)

**bijlage(n)**  
2

De Vervoersautoriteit MRDH is opdrachtgever voor de vier concessies voor het busvervoer binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Tussen december 2018 en december 2019 eindigen deze concessies. Momenteel vinden de voorbereidingen voor de nieuwe concessies plaats. Onderdeel daarvan is het opstellen van een Programma van Eisen, dat beschrijft welke eisen de MRDH stelt aan het busvervoer in de nieuwe concessieperiode. Op 16 november 2016 heeft de Bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit MRDH 2016 het ontwerp Programma van Eisen vastgesteld. Bijgevoegd treft u dit document aan.

Graag bieden wij u de gelegenheid om, conform de Gemeenschappelijke regeling van de MRDH op het Programma van Eisen Busconcessies MRDH uw zienswijze in te dienen. Wij vragen u om deze zienswijze uiterlijk 11 januari 2017 in te dienen bij de Vervoersautoriteit MRDH. Voor een spoedige afhandeling verzoeken wij u behalve een schriftelijke reactie uw zienswijze ook per e-mail te sturen aan de heer G.J. Nijsink, [g.nijsink@mrdh.nl](mailto:g.nijsink@mrdh.nl) projectleider concessieverleningen bij de Vervoersautoriteit MRDH. Ook als u geen gebruik maakt van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen, dan verzoeken wij u om dit op dezelfde wijze kenbaar te maken bij de heer Nijsink.

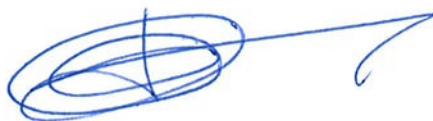
Lukt het u niet om 11 januari 2017 uw definitieve zienswijze in te dienen, dan bieden wij u de gelegenheid om uiterlijk 11 januari 2017 een conceptreactie per e-mail te versturen en uw definitieve reactie uiterlijk 31 januari 2017 in te dienen.

Wellicht heeft u naar aanleiding van het nu voorgelegde ontwerp Programma van Eisen Bus behoefte aan een nadere toelichting. Wij willen op 14 december en 21 december 2016 een tweetal raadsbijeenkomsten organiseren om hierin te voorzien. Binnenkort zullen wij u voor deze bijeenkomsten een uitnodiging sturen.

Hoogachtend,  
namens de Bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit MRDH,



A.L. Gleijm,  
secretaris



P.J. Langenberg,  
voorzitter

Bijlage 1: toelichting op het ontwerp Programma van Eisen Busconcessies MRDH

Bijlage 2: ontwerp Programma van Eisen Busconcessies MRDH

## **Bijlage 1: toelichting op het ontwerp Programma van Eisen Bus:**

### Relatie met de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, de Kadernota Openbaar Vervoer, het Toekomstbeeld OV 2040 en het Perspectief OV 2025-2040.

Eerder, op 1 juli 2016, is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. Deze beschrijft op strategisch niveau de ambities van de MRDH. Deze ambities zijn wat betreft het openbaar vervoer uitgewerkt in het voorliggende ontwerp Programma van Eisen.

Momenteel is de MRDH bezig met het opstellen van een ontwerp Kadernota Openbaar Vervoer die van toepassing is op al het openbaar vervoer in de MRDH. Ook wordt gewerkt aan een Toekomstbeeld OV 2040 (vooral vervoerkundig) en een studie Perspectief OV 2025-2040 (vooral organisatorisch) die antwoord moeten geven op de vraag hoe het openbaar vervoer op de langere termijn ingericht zou moeten worden. De zienswijzeprocedure voor het ontwerp Programma van Eisen Bus staat los van deze producten. Wel bieden de nieuwe busconcessies de flexibiliteit om waar nodig op een later moment de resultaten hiervan te verwerken in de concessie.

### Belangrijke keuzes in het ontwerp Programma van Eisen

Het ontwerp Programma van Eisen bevat een aantal belangrijke beleidsmatige keuzes:

#### *Algemeen:*

- Hoewel er verschillende busconcessies zijn, zal de reiziger het busvervoer als één eenduidig systeem moeten ervaren. Daarom hanteert de MRDH waar mogelijk eenduidige eisen voor al haar busvervoer. Waar nodig vindt maatwerk plaats;
- Vanwege de gewenste eenduidigheid worden de vervoerders in de verschillende busconcessies verplicht om intensief met elkaar en met de MRDH samen te werken. Zo moeten vervoerplannen en plannen wat betreft tarieven, reisinformatie en marketing met elkaar worden afgestemd. Optimalisatie dient niet plaats te vinden op concessieniveau, maar op MRDH-niveau;
- De duur van de nieuwe concessies varieert tussen 10 en 15 jaar, afhankelijk van de verwachte investeringen in duurzaamheid. Door verschillende concessieperioden te hanteren, ontstaat in de toekomst een optimale spreiding van concessies, die wenselijk is vanwege beheersbaarheid en maximalisering van marktspanning;
- Een concessie geeft aan een vervoerder het alleenrecht om openbaar vervoer te verrichten in een bepaald geografisch gebied. In de nieuwe busconcessies zal dit alleenrecht zodanig worden geformuleerd, dat er maximale ruimte is voor innovaties en voor aanvullende OV-systemen buiten de concessies. Te denken valt aan onbemande voertuigen en door derden georganiseerd openbaar vervoer naar het Rotterdamse havengebied.

#### *Wijze van concessieverlening*

- De keuzes die de MRDH maakt ten aanzien van rolverdeling tussen opdrachtgever en vervoerder, ontwikkelruimte en sturingsmechanismen zijn in lijn met de onlangs verleende railconcessies. Daarbij stelt de MRDH jaarlijks bij de concessieverlening het aantal te realiseren dienstregelingkilometers vast. De vervoerder krijgt de ruimte om, uitgaande van het afgesproken aantal dienstregelingkilometers, in de jaarlijkse vervoerplannen wijzigingsvoorstellen te doen. Deze voorstellen moeten bijdragen aan de doelstellingen van de MRDH en passen binnen de begrenzings die de Kadernota stelt.
- De concessies die momenteel door Connexxion en Veolia worden uitgevoerd, zullen opnieuw openbaar worden aanbesteed;

- Conform de keuze die de bestuurscommissie op 21 september gemaakt heeft, onderzoekt de MRDH de mogelijkheden om de busconcessies die momenteel door RET en HTM worden uitgevoerd, in te besteden. Inbesteding is mogelijk indien uiterlijk 30 juni 2017 een overeenkomst met RET en HTM kan worden gesloten, met daarin ten minste:
  - De afspraak dat de subsidie per dienstregelingkilometer jaarlijks daalt ten opzichte van de huidige busconcessie;
  - Onvoorwaardelijk commitment op het Programma van Eisen;
  - Ambitieuze afspraken over de wijze waarop in de concessie 100% zero emissie wordt gerealiseerd.
- Per concessiegebied stelt de MRDH jaarlijks een exploitatiesubsidie beschikbaar die gelijk is aan het huidige budget (geen bezuiniging, evenmin uitbreiding). Gezien de hoge ambities die de MRDH heeft, betekent dit dus dat de MRDH een maximale prijs-kwaliteit van de toekomstige concessiehouders verlangt;
- Ook gezien de einddata van de verschillende concessies zullen in eerste instantie de twee streekbusconcessies worden verleend. De kwaliteitsverbeteringen die door de winnende vervoerder(s) voor deze concessie worden aangeboden, zullen worden verwerkt in de uitvraag voor de beide stadsbusconcessies. Daarmee wordt een maximale eenduidigheid in de uitvoeringskwaliteit van de gehele MRDH-regio verzekerd. Ook wordt hiermee geborgd dat in alle concessies een marktconform kwaliteitsniveau bestaat, ook in de in te besteden concessies. De beoogde concessiehouders voor de stadsbusconcessies worden vervolgens uitgedaagd om, rekening houdend met de beschikbare exploitatiesubsidies en de gevraagde kwaliteit, een maximaal voorzieningenniveau aan te bieden.

#### *Vervoerkundig:*

- In de nieuwe busconcessies wordt de stap naar R-net gemaakt: hoogfrequente, snelle en hoogwaardige buslijnen. Daarmee ontstaat een samenhangend netwerk met de reeds bestaande R-net lijnen van de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Hoewel geen onderdeel van de concessie committeert de MRDH zich met deze keuze in het ontwerp PvE aan het realiseren van kwaliteitsverhogende maatregelen, zoals verbetering van de doorstroming, en het stimuleren van R-net haltevoorzieningen;
- Als uitwerking van de beleidskeuzes van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid wordt er in het ontwerp PvE een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het hoofdnet (hoogwaardig, hoogfrequent vervoer, waar mogelijk R-net), overige verplicht voorgeschreven verbindende lijnen en het overige vervoer;
- Wat betreft het overige vervoer wordt aan de vervoerder de ruimte geboden om zelf met een geschikte invulling te komen. Dat kan zijn een 'traditionele' grote bus, kleinere busjes met een vaste dienstregeling, of vraagafhankelijke vervoerssystemen ('maatwerk'). Daarbij geldt als eis dat het aantal vertrekmomenten vanaf elke halte in het eerste jaar van de concessie ten minste gelijk moet zijn aan het huidige niveau. Wel zijn andere vormen van bediening of lijnvoering mogelijk. Vanaf het tweede jaar van de nieuwe busconcessie kan de vervoerder voorstellen doen om een beperkt aantal niet- en weinig gebruikte haltes niet langer te bedienen, om de daardoor vrijkomende vervoerscapaciteit elders in te zetten;
- Het 'maatwerk' maakt in eerste instantie onderdeel uit van de busconcessie. De mogelijkheid bestaat dat dit te zijner tijd wordt gecombineerd met gemeentelijke doelgroepensystemen, in of juist buiten de busconcessie. Dit is vooral afhankelijk van de afspraken die de MRDH hierover kan maken met de inliggende gemeenten in hun rol als verantwoordelijke voor het gemeentelijke doelgroepenvervoer.

#### *Uitvoeringskwaliteit en duurzaamheid*

- De MRDH stelt hoge eisen aan duurzaamheid. Zo snel mogelijk wordt een aanvang gemaakt met de invoering van 'zero emissie' bussen. Tijdens de concessieperiode wordt de transitie naar 100% zero emissie gemaakt, waarbij vervoerders worden uitgedaagd om deze transitie zo snel mogelijk uit te voeren;
- Als uitwerking van de gewenste eenduidigheid heeft de reiziger straks te maken met hooguit twee verschillende busformules. Er is R-net voor de buslijnen die aan de R-net eisen voldoen (bij start van de concessie, of naar verwachting in de loop van de concessieperiode). Voor de overige buslijnen wordt één productformule ontwikkeld die in alle busconcessies wordt toegepast;
- Ook aan andere aspecten van de uitvoeringskwaliteit stelt de MRDH hoge eisen. Denk aan reisinformatie, toegankelijkheid (ook voor elektrische rolstoelgebruikers), comfort (onder meer Wifi) en betrouwbaarheid van de dienstuitvoering. In het ontwerp Programma van Eisen zijn concrete eisen gesteld die de vervoerder moet realiseren wat betreft uitvoeringskwaliteit en klanttevredenheid.

#### *Relatie met gemeenten:*

- MRDH vraagt een intensieve samenwerking tussen de concessiehouders en de gemeenten als wegbeheerders. Beiden hebben een eigen verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld bij omleidingen als gevolg van werkzaamheden, en het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer. De concessie bevat inspanningsverplichtingen, maar ook een bepaling dat partijen in overleg treden over de vervoerplicht indien deze door het (tijdelijk of permanent) ontbreken van geschikte weginfrastructuur niet kan worden nagekomen en/of de concessiehouder niet gecompenseerd wordt voor financiële schade als gevolg van maatregelen van de wegbeheerder.

#### *Belangrijkste verschillen ten opzichte van de huidige busconcessies*

De huidige vier busconcessies zijn in verschillende perioden verleend door verschillende opdrachtgevers (stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden) en hebben elk een eigen eisenpakket en een eigen onderliggende visie op de relatie tussen opdrachtgever en vervoerder. Desondanks kunnen in het algemeen de belangrijkste verschillen tussen de huidige concessies en de nieuwe busconcessies worden benoemd. Het betreft:

- Meer focus op hoofdnet (R-net, verbindende lijnen) en flexibiliteit voor het onderliggend net (maatwerk),
- Meer outputgericht, onder andere door meer sturing op klantwaardering,
- Aandacht voor de transitie naar zero emissie,
- Meer aandacht voor ketenmobiliteit en de relatie met o.a. gemeentelijk doelgroepenvervoer,
- Meer aandacht voor eenduidigheid: herkenbaarheid, gemak,
- Meer aandacht voor samenwerking tussen verschillende concessiehouders, optimalisatie van het vervoersysteem op Zuidvleugelniveau in plaats van op concessieniveau.

# Raadsvoorstel



Datum Raad  
26 januari 2017

Portefeuillehouder  
Jeroen Heuvelink

Registratienummer  
BR1600140

Onderwerp  
Vaststellen bestemmingsplan “Merenweg 16”

---

## Gevraagde beslissing

1. Het bestemmingsplan “Merenweg 16”, met identificatiecode NL.IMRO.1621.BP0170-VAST, bestaande uit de verbeelding, de regels en plantoelichting waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBKN van januari 2016, gewijzigd vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.

## Samenvatting

Aan de Merenweg 16 in Bleiswijk bevond zich een agrarisch technisch hulpbedrijf met bijbehorende bedrijfswoning en bedrijfsgebouwen. De huidige eigenaar heeft het plan opgevat om de bedrijfsmatige bestemming om te zetten naar een woonbestemming met ruimte voor het hobbymatig houden van paarden. De voorziene ontwikkeling past in de Structuurvisie Lansingerland 2025. Het plangebied is in die visie aangewezen als nieuw stedelijk gebied. Voorgesteld wordt aan deze ontwikkeling mee te werken.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 20 september 2016 tot en met 31 oktober 2016 ter inzage gelegen. Tegen het bestemmingsplan zijn geen zienswijzen ingediend. Er zijn een aantal wijzigingen op het plan voortgekomen uit een ambtshalve beoordeling. Het bestemmingsplan kan nu worden vastgesteld.

## Financiële consequenties

De plankosten komen voor rekening van de initiatiefnemer en zijn verhaald door middel van een anterieure overeenkomst.

## Verdere procedure

Op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening, lid 3 maken burgemeester en wethouders het besluit tot vaststelling bekend. Het besluit tot vaststelling treedt in beginsel in werking nadat de beroepstermijn afloopt.

## Juridische aspecten

Het is mogelijk tegen de vaststelling van het bestemmingsplan beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

## Extern draagvlak/burgerparticipatie

Het raadsbesluit tot vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan wordt bekend gemaakt in de Staatscourant en in het gemeenteblad op de gemeentelijke website.



## **Duurzaamheid**

Er verdwijnt 1280 m<sup>2</sup> aan bebouwing. Een leegstaand bedrijfspand krijgt een andere, in de omgeving passende, bestemming. De nieuwe functie van het perceel sluit aan bij de directe woonomgeving (woningen en verderop een manege). Hiermee ontstaat een ruimtelijke kwaliteitsverbetering.

## **Bijlagen**

- Bestemmingsplan “Merenweg 16” (T16.15248)
- Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Merenweg 16” (T16.15029)

## **Toelichting**

### **Inleiding**

Zie samenvatting.

### **Beoogd maatschappelijk effect**

Een kader stellen voor een nieuwe ruimtelijk aanvaardbare (her)invulling van een voormalig bedrijfsp perceel.

### **De kernargumenten**

#### *1.1 De ontwikkeling past in de Structuurvisie Lansingerland en is ruimtelijk inpasbaar.*

In de Structuurvisie Lansingerland 2025 is het gebied waar de Merenweg 16 in ligt aangewezen als nieuw stedelijk gebied. De omzetting van de Merenweg 16 naar een woonbestemming, met ruimte voor het hobbymatig houden van paarden, past in deze visie. Het gebied ten noorden van de Merenweg is een gemengd gebied. Het aantal glastuinbouwbedrijven is de afgelopen jaren afgenomen. In het bestemmingsplan “Schil om Bleiswijk” zijn de daar voorkomende voormalige agrarische bedrijfswoningen voorzien van een woonbestemming.

De richtafstanden tot de omliggende agrarische bedrijven ten westen en noorden van het plangebied liggen op meer dan 10 meter van de woning. De afstanden tot de feitelijke bedrijfsactiviteiten en ontsluitingswegen van de bedrijfslocaties liggen op ruime afstand, waardoor er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Door de omzetting naar een woonbestemming worden de omliggende bedrijven niet in hun functioneren beperkt.

#### *1.2 Het bestemmingsplan maakt de functiewijziging naar wonen mogelijk.*

Het bestemmingsplan biedt het juridisch-planologische toetsingskader voor de voorziene ontwikkeling. Daarmee wordt het plan uitvoerbaar. De bedrijfswoning wordt omgezet naar burgerwoning. Het plan is die woning te herbouwen op dezelfde locatie. De bedrijfsgebouwen worden gesloopt en voor het resterende deel wenst de initiatiefnemer die gebouwen te voorzien van een nieuwe gevel en dak. Ten behoeve van hobbymatige activiteiten zullen een paardenbak en paddock worden gerealiseerd.

#### *1.3. Het bestemmingsplan en vaststellingsbesluit zijn zorgvuldig voorbereid.*

Er zijn geen planologische bezwaren bekend. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Er worden een aantal ambtelijke wijzigingen voorgesteld.

#### *1.4 Zo wordt het beoogd maatschappelijk effect behaald.*

Het vaststellen van het plan is de volgende wettelijke stap in het proces om tot een onherroepelijk plan te komen.

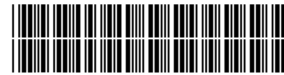
#### *2.1 Het vaststellen van een exploitatieplan is niet vereist of noodzakelijk.*

Er hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden omdat de plankosten zijn verhaald door middel van anterieure overeenkomst.

### **Kanttelingen**

Niet van toepassing.

# Raadsbesluit



Datum Raad  
26 januari 2017  
Registratienummer  
BR1600140

Onderwerp  
Vaststellen bestemmingsplan “Merenweg 16”

---

De raad van de gemeente Lansingerland;  
gelezen het bijgaande voorstel

*Overwegende dat*

- de voorbereiding van het plan is aangekondigd overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro);
- het ontwerpbestemmingsplan “Merenweg 16” met bijbehorende bijlagen van 20 september 2016 tot en met 31 oktober 2016 ter inzage heeft gelegen;
- de ter inzage legging op 19 september 2016 in de Staatscourant en in het gemeenteblad is bekendgemaakt;
- er geen zienswijzen zijn ingediend;
- een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan “Merenweg 16” en de overwegingen hierover in de als bijlage opgenomen “Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan Merenweg 16” zijn weergegeven;
- uit de toetsingskaders, verantwoord in de toelichting, geen planologisch relevante beletselen naar voren zijn gekomen;
- op grond van de afdeling 6.4 van de Wro onderzocht moet worden of gelijktijdig met het bestemmingsplan een exploitatieplan moet worden vastgesteld;
- geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden omdat de plankosten voor het realiseren van bouwplannen anderszins geregeld zijn;
- het bestemmingsplan conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in digitale vorm is vastgelegd en wordt vastgesteld.

*Gelet op*

- artikel 3.1 en verder en artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening.

*Besluit(en)*

1. Het bestemmingsplan “Merenweg 16”, met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0170-VAST, bestaande uit de verbeelding, de regels en de plantoelichting en de “Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan Merenweg 16”, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBKN van januari 2016 gewijzigd vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 26 januari 2017,

de griffier,

*drs. Marijke Walhout*

## **Gemeente Lansingerland**

### **Bestemmingsplan “Merenweg 16”**



**26 januari 2017**

**Vast te stellen**



# Gemeente Lansingerland

## Bestemmingsplan “Merenweg 16”

---

**Vast te stellen**

### **INHOUD:**

- TOELICHTING
- PLANREGELS
- VERBEELDING

Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0170-VAST

Werknummer: 124.315.00

Datum: 26 januari 2017





| <b>Procedureoverzicht</b> |                                            |                 |                    |
|---------------------------|--------------------------------------------|-----------------|--------------------|
|                           | <b>datum</b>                               | <b>document</b> | <b>Opmerkingen</b> |
| <b>Concept</b>            | <i>april 2016</i>                          |                 |                    |
| <b>Voorontwerp</b>        | <i>Juni 2016</i>                           |                 |                    |
| <b>Ontwerp</b>            | <i>13 september 2016</i>                   |                 |                    |
| <b>Terinzagelegging</b>   | <i>20 september 2016 – 31 oktober 2016</i> |                 |                    |
| <b>Vaststelling</b>       | <i>26 januari 2017</i>                     |                 |                    |
|                           |                                            |                 |                    |

Projectleider gemeente:

Erwin Zwijnenburg

Projectleider KuiperCompagnons:

Rogier Begheyn





**TOELICHTING**



## **Inhoudsopgave van de toelichting**

|          |                                       |           |
|----------|---------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                      | <b>1</b>  |
| 1.1      | Aanleiding en doel van het plan       | 1         |
| 1.2      | Bij het plan behorende stukken        | 1         |
| 1.3      | Ligging en begrenzing plangebied      | 1         |
| 1.4      | Voorgaand bestemmingsplan             | 1         |
| 1.5      | Leeswijzer                            | 2         |
| <b>2</b> | <b>Planbeschrijving</b>               | <b>3</b>  |
| 2.1      | Bestaande situatie                    | 5         |
| 2.2      | Ruimtelijke ontwikkeling              | 6         |
| 2.3      | Juridische aspecten                   | 7         |
| <b>3</b> | <b>Beleidskader</b>                   | <b>11</b> |
| 3.1      | Rijksbeleid                           | 13        |
| 3.2      | Provinciaal beleid                    | 13        |
| 3.3      | Gemeentelijk beleid                   | 15        |
| 3.4      | Conclusies                            | 17        |
| <b>4</b> | <b>Natuur en landschap</b>            | <b>19</b> |
| 4.1      | Kader                                 | 19        |
| 4.2      | Onderzoek                             | 19        |
| 4.3      | Conclusie                             | 22        |
| <b>5</b> | <b>Water</b>                          | <b>23</b> |
| 5.1      | Kader                                 | 23        |
| 5.2      | Onderzoek                             | 26        |
| 5.3      | Conclusie                             | 28        |
| <b>6</b> | <b>Archeologie en cultuurhistorie</b> | <b>29</b> |
| 6.1      | Archeologie                           | 29        |
| 6.2.     | Cultuurhistorie                       | 30        |
| <b>7</b> | <b>Milieu</b>                         | <b>33</b> |
| 7.1      | Algemeen                              | 33        |
| 7.2      | M.e.r.-beoordeling                    | 33        |
| 7.3      | Bodemkwaliteit                        | 33        |
| 7.4.     | Geluid                                | 34        |
| 7.5      | Luchtkwaliteit                        | 35        |
| 7.6      | Milieuzonering                        | 37        |
| 7.7      | Externe veiligheid                    | 38        |
| 7.8      | Overige belemmeringen                 | 42        |
| 7.9      | Duurzaamheid                          | 42        |

|          |                                  |           |
|----------|----------------------------------|-----------|
| <b>8</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>           | <b>51</b> |
| 8.1      | Economische uitvoerbaarheid      | 51        |
| 8.2      | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 51        |
| 8.3      | Handhavingsaspecten              | 51        |
| <b>9</b> | <b>Procedure</b>                 | <b>53</b> |
| 9.1      | Vorbereidingsfase                | 53        |
| 9.2      | Ontwerpfase                      | 53        |

#### **Bijlagen bij de toelichting**

- Bijlage 1:** Flora- en faunaonderzoek i.h.k.v. sloop- en verbouwwerkzaamheden aan de Merenweg in Bleiswijk, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, rapportnr.: W1125/P16-037, d.d. april 2016
- Bijlage 2:** Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï bestemmingsplan 'Merenweg 16', KuiperCompagnons, werknr. 124.315.00, d.d. juni 2016
- Bijlage 3:** Nota overlegreacties en ambtelijke wijzigingen, bestemmingsplan 'Merenweg 16', gemeente Lansingerland, corsanr.: T16.11327, d.d. 13 september 2016
- Bijlage 4:** Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan "Merenweg 16", gemeente Lansingerland, corsanr.: T16.15029, d.d. 26 januari 2017
- Bijlage 5:** Besluit hogere waarden Wet geluidhinder "Merenweg 16", corsanr. T16.15034, d.d. 29 november 2016.

**Deel A: Inleiding**



Afbeelding 1.1: Globale ligging plangebied (bron: Google maps)



Afbeelding 1.2: Globale begrenzing plangebied (bron: Bing maps)

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel van het plan

Aan de Merenweg 16 te Bleiswijk bevindt zich thans een agrarisch technisch hulpbedrijf met bijbehorende bedrijfswoning en bedrijfsgebouwen. De bedrijfsactiviteiten zijn inmiddels beëindigd en de eigenaar wenst thans de bijbehorende bedrijfswoning om te zetten naar een reguliere burgerwoning met hobbymatige activiteiten (het houden van maximaal 4 paarden). De beoogde ontwikkeling voorziet in de gefaseerde sloop van een deel van de bedrijfsgebouwen. Het resterende deel wenst de initiatiefnemer te voorzien van een nieuwe gevel en dak. Daarnaast bestaat de wens om de thans aanwezige woning te herbouwen en een paardenbak en paddock te realiseren. Omdat de voorgenoemde ontwikkeling op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Schil om Bleiswijk' niet is toegestaan, wordt dit bestemmingsplan in procedure gebracht.

## 1.2 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan "Merenweg 16" bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden is geometrisch bepaald<sup>1</sup> door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

## 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Merenweg, ten zuiden van de kern Bleiswijk.

Globaal wordt het plangebied begrensd door:

- agrarische percelen aan de noordzijde;
- het perceel Merenweg 18 aan de oostzijde,
- de Merenweg aan de zuidzijde, en;
- het perceel Merenweg 12 (glasopstallen) aan de westzijde.

De afbeeldingen 1.1 en 1.2 geven de globale ligging en begrenzing van het voorliggende plangebied weer.

## 1.4 Voorgaand bestemmingsplan

Ter plaatse van het voorliggende plangebied vigeert thans het bestemmingsplan "Schil om Bleiswijk", dat op 29 januari 2014 door de gemeenteraad van Lansingerland is vastgesteld.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming 'Agrarisch – Glastuinbouw' met de nadere aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – agrarisch technisch hulpbedrijf'. De gronden met de bestemming 'Agrarisch – Glastuinbouw' zijn uitsluitend bestemd voor volwaardige glastuinbouwbedrijven, met de daarbij behorende bouwwerken en (overige) voorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - agrarisch

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



technisch hulpbedrijf' zijn de gronden tevens bestemd voor een agrarisch technisch hulpbedrijf. Voor de bestaande bedrijfswoning is de functieaanduiding 'bedrijfswoning' opgenomen.

### ***Strijdigheid met het bestemmingsplan "Schil om Bleiswijk"***

De initiatiefnemer wenst de huidige bedrijfswoning te slopen en te vervangen door een burgerwoning. Binnen de voorgenoemde bestemming is de bouw van een nieuwe plattelandsen/of burgerwoningen echter niet toegestaan. Voor de bestaande bedrijfswoning is de functieaanduiding 'bedrijfswoning' opgenomen. Omdat het bestaande bedrijf geamoveerd wordt, kan in de toekomstige situatie niet meer gesproken worden van een bedrijfswoning.

De omzetting van de bestaande bedrijfswoning naar burgerwoning is niet mogelijk op grond van de vigerende bestemmingsregeling. Hobbymatige activiteiten zoals het houden van paarden zijn evenmin toegestaan op grond van de huidige bestemming. Zodoende dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Bovendien past de beoogde nieuwe woning niet binnen de maatvoeringseisen (maximaal 750 m<sup>3</sup>) uit het geldende bestemmingsplan.



Afbeelding 1.3: uitsnede vigerend bestemmingsplan "Schil om Bleiswijk" (het plangebied is rood omkaderd).

## **1.5 Leeswijzer**

Deze toelichting bestaat uit vier delen. Voorliggend deel, deel A, bevat een aantal algemene en inleidende planaspecten. Hierna volgt deel B. Daarin vindt de planbeschrijving plaats en wordt tevens een toelichting gegeven op de bestemmingsmethodiek. Deel C vormt de achterliggende onderbouwing voor de keuzes die in deel B worden gemaakt ten aanzien van, onder andere, ruimtelijke ordening, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. In deel D, tenslotte, wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan en op het overlegtraject.

## **Deel B: Planbeschrijving**



## 2 Planbeschrijving

### 2.1 Bestaande situatie

De locatie is gelegen aan de Merenweg. De Merenweg loopt vanaf het lint van Bergschenhoek/Bleiswijk (N209) naar het recreatiegebied Rottemeren. De circa 1.200 meter lange route vormt de belangrijkste ontsluitingsweg naar dit drukbezochte recreatiegebied. De route is landschappelijk ingekaderd door de plaatsing van redelijk continue bomenrijen aan de zuidzijde van de weg. Aan deze zijde ligt ook het talud naar de Derde Tocht, een belangrijke en vrij brede watergang in de west-oost richting van de polder.

Aan de noordzijde van de weg is het beeld vanaf het westen tot aan de eerste sloot haaks op de weg open en landelijk. Vervolgens verschijnt aan de noordzijde, nadat de weg ook een lichte asverspringing heeft gekregen, een zeer dominante rij bomen ten noorden van het wegprofiel. Deze loopt door tot de kruising met de Wilgenlei en Gotzenhainsingel, waarna ook onderbeplanting is toegevoegd aan de bomenrij die tot aan de Kooilaan doorloopt. Dit is gedaan om de sportvelden enige beschutting te geven. Bijkomend voordeel is dat deze zich daardoor niet te nadrukkelijk presenteren aan de Merenweg.

Functioneel ligt ten zuiden van de Merenweg het kassengebied, deze zone presenteert zich achter de Derde Tocht aan de westzijde in vorm van een vrij lage kas. Ten noorden van de Merenweg bevindt zich voornamelijk agrarisch grasland. Dit agrarisch grasland verdwijnt richting het oosten meer naar de achtergrond, onder meer door de aanwezigheid van een kassencomplex en enkele (agrarisch aanverwante) bedrijven aan de Merenweg. Doordat het groen in deze zone meer nadrukkelijk aanwezig is, zowel op de percelen als parallel aan de weg (laanbeplanting), kan gesteld worden dat de zone bijdraagt aan de landschappelijke kwaliteit van de route naar de Rottemeren.

Het voorliggende plangebied bevindt zich op enige afstand van de weg. Door de brede groenzone parallel aan de Merenweg, die gekenmerkt wordt door een dubbele bomenrij, ligt het perceel Merenweg 16 enigszins verscholen achter het groen. Op het perceel bevindt zich thans een bedrijfswoning met daarachter diverse bedrijfsgebouwen. De bedrijfswoning bestaat uit één bouwlaag met kap. De achtergelegen bedrijfsloodsen strekken zich uit tot de achterste perceelgrens en hebben een forse omvang, met een bouwhoogte van circa 8 meter.



Afbeelding 2.1: zicht op het perceel vanaf de Merenweg met rechts de bestaande bedrijfswoning

## 2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

### 2.2.1 Programma

Het beoogde bouwplan heeft onder meer betrekking op de herbouw van de bestaande bedrijfswoning, die in het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt omgezet naar een burgerwoning. De bestaande bedrijfsloods op het perceel wordt gedeeltelijk gesloopt, waarbij in totaal circa 1.270 m<sup>2</sup> aan bijgebouwen wordt geamoveerd. Het resterende deel wordt verbouwd tot paardenstal c.q. rijhal/longeerbak. Aan de westzijde van het perceel worden daarnaast een paardenbak en paddock gerealiseerd.

### 2.2.2 Ruimtelijke inpassing

In de toekomstige situatie wordt het perceel Merenweg 16 gefaseerd herontwikkeld. De bestaande bedrijfswoning wordt gesloopt en vervangen door een nieuwe burgerwoning (op de fundering van de huidige woning) met een inhoud van circa 1.200 m<sup>3</sup>. De nieuwe woning bestaat uit een samengesteld bouwvolume, met een rijk gedetailleerd voorhuis en een wat eenvoudiger vormgegeven 'achterhuis' met veranda. De bebouwing bestaat uit één bouwlaag met kap, waarbij het voorhuis en het achtergelegen bouwdeel zowel in hoogte, als in materialisering duidelijk van elkaar te onderscheiden zijn. Het voorhuis wordt uitgevoerd in een traditionele architectuur met baksteen en gebakken pannen. Het achtergelegen bouwdeel heeft een meer landelijke karakter en zoekt qua architectuur aansluiting bij de achtergelegen erfbebouwing (paardenstal c.q. rijhal).

Direct achter de woning zijn momenteel diverse bedrijfsloodsen gesitueerd, met een totale oppervlakte van 2.795 m<sup>2</sup>. Een deel van deze bebouwing wordt in fasen gesloopt (circa 1.270 m<sup>2</sup>), waarna het resterende deel wordt getransformeerd tot paardenstal c.q. rijstal. Daarbij zal de bestaande bebouwing een volledige nieuwe uitstraling krijgen, met (rode) bakstenen gevels en een flauw hellend pannendak (zie ook afbeelding 2.2).



Afbeelding 2.2.: beoogde inrichting van het perceel (indicatief).



Afbeelding 2.3.: voor- en zijgevel bestaande (links) en nieuwe woning (rechts)

## 2.2.3 Ontsluiting en parkeren

### **Ontsluiting**

Het perceel wordt – net als in de huidige situatie - voorzien van een tweezijdige ontsluiting. Beide aansluitingen blijven op dezelfde plaats gehandhaafd. Beide inritten worden direct op de Merenweg ontsloten. De capaciteit van deze weg is meer dan voldoende om de toekomstige verkeersgeneratie op te vangen. De verkeersgeneratie zal overigens afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

### **Parkeren**

Parkeren dient volledig op eigen terrein te worden opgelost. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat bij het bouwen op grond van de bestemming moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de geldende gemeentelijke parkeernota. Momenteel is dat de 'Nota parkeernormen Gemeente Lansingerland' (2014). Conform deze nota dient voor vrijstaande (koop)woningen buiten de bebouwde kom te worden voorzien in 2,4 parkeerplaatsen, hetgeen in de praktijk neerkomt op 3 parkeerplaatsen. Per paardenbox dient er 0,4 parkeerplaats gerealiseerd te worden. Uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

## 2.3 Juridische aspecten

### 2.3.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform de gemeentelijke standaard, met inachtneming van de bepalingen die zijn opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en het coderings-systeem Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de regels en verbeelding van voorliggend plan zijn opgebouwd.

### 2.3.2 Bestemmingsmethodiek

Het uitgangspunt van dit bestemmingsplan is de herontwikkeling van het perceel Merenweg 16 in Bleiswijk. De beoogde ontwikkeling voorziet in de gefaseerde sloop van een deel van de bedrijfsgebouwen. Het resterende deel wenst de initiatiefnemer te voorzien van een nieuwe gevel en dak. Daarnaast bestaat de wens om de thans aanwezige woning te herbouwen en een paardenbak en paddock te realiseren.

Voor de juridische regeling is het handboek van de gemeente Lansingerland leidend (Modelplanregels gemeente Lansingerland, versie 3.5), aangevuld met specifieke regelingen. Bij de opzet van het plan is gekozen voor eindbestemmingen, aansluitend bij de systematiek van het vigerende bestemmingsplan "Schil om Bleiswijk". Op basis van de bepalingen van een eindbestemming kan direct een omgevingsvergunning worden afgegeven, indien het bouwplan past binnen de regels die gelden bij de bestemming.

### 2.3.3 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

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

#### ***Hoofdstuk 1 Inleidende regels***

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

#### ***Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels***

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Hierna volgt een toelichting per artikel.

##### *Wonen*

Voor het perceel is de bestemming 'Wonen' opgenomen. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor de bouw van maximaal één woning, al dan niet in combinatie met een beroep aan huis. Bouwen is uitsluitend toegestaan binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak. Voor de woning geldt een maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 7 en 11 meter en een maximale inhoudsmaat van 1.200 m<sup>3</sup>. De herbouw van het hoofdgebouw (de woning) mag uitsluitend plaatsvinden op dezelfde locatie als de bestaande woning.

Voor wat betreft bijbehorende bouwwerken is aangesloten bij de standaardregeling van de gemeente Lansingerland, met dien verstande dat het maximum oppervlak aan bijbehorende bouwwerken is verruimd. De maximale oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken bedraagt 1.550 m<sup>2</sup>, waarbij geldt dat het perceel voor niet meer dan 50% mag worden bebouwd.

Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting opgenomen betreffende parkeren. Indien op grond van de in het voorliggende plan opgenomen bestemming wordt gebouwd, dient voorzien te worden in voldoende parkeergelegenheid. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid. Thans is het gemeentelijk parkeerbeleid vastgelegd in de 'Nota parkeren Gemeente Lansingerland'. Indien de parkeernota in de toekomst herzien wordt, dient getoetst te worden aan het laatste gemeentelijke parkeerbeleid. Voor de functies die niet zijn benoemd in het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid, worden de meest recente parkeerencijfers van het CROW toegepast.

### ***Hoofdstuk 3 Algemene regels***

In hoofdstuk 3 worden enkele algemene regels gegeven, zoals de anti-dubbeltelregel. Ook worden algemene gebruiksregels gegeven. Daarnaast worden enkele algemene afwijkings- en wijzigingsregels gegeven die de flexibiliteit van het plan vergroten.

### ***Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels***

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

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

#### **2.3.4 Geometrische plaatsbepaling / verbeelding**

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een GBKN-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

De gegevens zijn digitaal raadpleegbaar. Via de digitale portal waarop het plan wordt gepubliceerd kan, door te klikken op een bepaalde locatie, de bijbehorende bestemmingsregeling worden opgeroepen.





## **Deel C: Verantwoording**



### 3 Beleidskader

#### 3.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied.

#### 3.2 Provinciaal beleid

##### ***Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma Mobiliteit, Programma Ruimte en Verordening Ruimte***

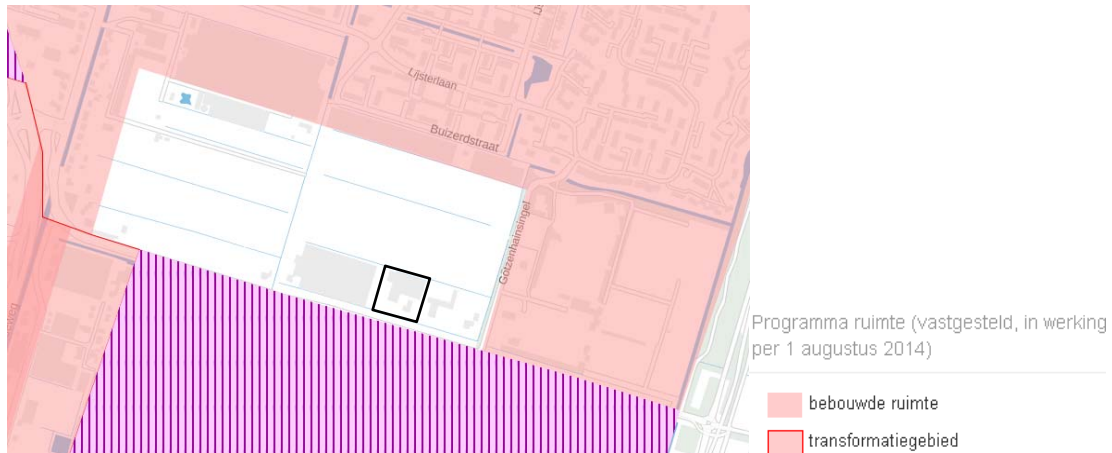
Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. Het beleid is op 1 augustus in werking getreden. De Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte vervangen de huidige Structuurvisie en Verordening van Zuid-Holland.

Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit. De provincie stelt de behoefte van de gebruiker centraal; het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag. Daarbij zet de provincie in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijk) kwaliteit. De provincie heeft vier rode draden benoemd:

1. beter benutten van wat er is
2. vergroten van de agglomeratiekracht
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
4. bevorderen van de transitie naar water- en energie efficiënte samenleving.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit wordt het beleid beschreven van de provincie Zuid-Holland. Het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit hebben beide de status van een structuurvisie en beschrijven de manier waarop het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie uitgevoerd wordt (met welke instrumenten). De Verordening Ruimte beschrijft de regels vanuit het beleid en het programma. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Ten aanzien van het voorliggende plangebied worden geen specifieke uitspraken gedaan in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Op basis van het Programma Ruimte is het voorliggende plangebied buiten bestaand stedelijk gebied gelegen, maar wel direct grenzend daaraan (zie afbeelding 3.1). Direct ten zuiden van het plangebied is het glastuinbouwgebied Oostland – Westland gelegen.



Afbeelding 3.1: uitsnede Programma Ruimte (het plangebied is zwart omkaderd)

#### *Ladder voor duurzame verstedelijking*

Op grond van het Programma Ruimte is het voorliggende plangebied nét buiten bestaand stads- en dorpsgebied gelegen. In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie primair in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Dat betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen in eerste instantie gekeken dient te worden of er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen. Als de behoefte voldoende is gemotiveerd, wordt gekeken of aan deze behoefte kan worden voldaan door het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Als dat niet tot de mogelijkheden behoort, wordt – onder voorwaarden - aansluitend aan het bestaand stads- en dorpsgebied een locatie gezocht. Door de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, kiest de provincie ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die:
  - i. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
  - ii. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
  - iii. zijn opgenomen in het Programma Ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet uitsluitend in de herbouw van de bestaande woning en maakt per saldo geen nieuwe woningen mogelijk. Wel wordt de bestaande bedrijfswoning omgezet naar een reguliere burgerwoning. Bovendien wordt het gebied ten noorden van het plangebied op termijn getransformeerd naar woningbouw, waardoor de voorliggende ontwikkeling een logische stap is.

Het betreft een 'gebiedseigen' ontwikkeling die past bij de schaal en maat van het gebied en voorziet in een lokale behoefte. Zodoende is een positief en gemotiveerd advies van de regio niet benodigd. Gelet op de kleinschaligheid van de voorliggende ontwikkeling is het plan niet aan te merken als een woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. De voorliggende ontwikkeling kan dan ook niet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling, waardoor toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking – ondanks de ligging buiten bestaand bebouwd gebied - niet van toepassing is. Gelet op het voorgaande wordt het bouwplan passend geacht binnen de kaders van de ladder voor duurzame verstedelijking.

#### *Conclusie*

De herbouw van de bestaande bedrijfswoning aan de Merenweg 16 in Bleiswijk is niet aan te merken als een woningbouwontwikkeling, waardoor toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking – ondanks de ligging buiten bestaand bebouwd gebied - niet aan de orde is. Het beleid van de provincie Zuid-Holland vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

### **3.3 Gemeentelijk beleid**

#### ***Structuurvisie Lansingerland***

Op 18 februari 2010 is de Structuurvisie Lansingerland vastgesteld door de gemeenteraad van Lansingerland. Lansingerland wil 'aantrekkelijk wonen, werken, recreëren en leven' sturen met een eigen visie. Binnen de gemeente staat een groot aantal ontwikkelingen op stapel wat betreft woningbouw, bedrijventerreinen en maatschappelijke voorzieningen. Om deze en andere ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid te verankeren, heeft de gemeente een structuurvisie opgesteld, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De gemeente voldoet hiermee aan de verplichting uit de Wro om voor haar grondgebied een structuurvisie op te stellen.

De koers voor de gemeente Lansingerland is:

- aantrekkelijk suburbaan wonen;
- leefbaar, zorgzaam en met eigen identiteit;
- ontspannen groene en recreatieve gemeente;
- een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verder ontwikkelen van de greenport.

Duurzaamheid en een goede ontsluitingsstructuur zijn daarbij randvoorwaarden.

Lansingerland is een essentieel onderdeel van de Zuidvleugel van de Randstad en bovendien centraal gelegen. De Randstad behoort tot de vijf belangrijkste stedelijke gebieden van Noordwest-Europa. Als schakel in de Zuidvleugel is de toekomst van Lansingerland sterk vervlochten met die van de Randstad. Lansingerland is duidelijk onderdeel van een groter geheel.

In de Structuurvisie Lansingerland is de locatie aangewezen voor het behoud van het cultuur-historisch waardevolle karakter van het lint. De linten zijn belangrijke dragers van de identiteit van Lansingerland. Behoud en versterking van het cultuurhistorisch waardevolle karakter van de linten is uitgangspunt. Dit houdt onder andere in dat de diversiteit aan functies, bebouwingsvormen en de openheid behouden moeten blijven. Daar waar functies zijn gevestigd die qua aard of schaal als niet meer passend moeten worden beschouwd, is ontwikkeling en of transformatie mogelijk. Ontwikkelingen moeten passen bij de schaal en de maat van het lint.

Transformatie is geen doel op zich maar een middel om bij te dragen aan verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit van het lint. De Merenweg is aan te merken als een landelijke lint. Aan deze linten kunnen zowel – bescheiden – woningbouw als bedrijfsmatige ontwikkelingen worden toegestaan.



Afbeelding 3.2: uitsnede kaart Structuurvisie Lansingerland (het plangebied is zwart omkaderd).

Het gebied ten noorden van het plangebied is in de structuurvisie aangemerkt als 'Nieuw stedelijk gebied' (zie afbeelding 3.2).

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van het perceel Merenweg 16, waarbij de bestaande woning wordt herbouwd en een deel van de bedrijfsgebouwen gefaseerd wordt gesloopt. Het resterende deel wenst de initiatiefnemer te voorzien van een nieuwe gevel en dak. Daarnaast bestaat de wens om een paardenbak en paddock te realiseren. Het perceel kan worden beschouwd als onderdeel van het lint, dat functioneert als overgang van het glastuinbouwgebied naar het noordelijk gelegen (open) agrarisch gebied. Omdat het gebied ten noorden van de Merenweg op termijn wordt ontwikkeld tot woongebied, vormt de voorliggende transformatie naar wonen een logische ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling kan bovendien worden beschouwd als een 'gebiedseigen' ontwikkeling, die passend is bij de maat en schaal van de bestaande kenmerken van het lint. Door de sloop van een deel van de bedrijfsbebouwing ontstaat meer lucht en ruimte op het perceel. Door een meer open en groene setting te hanteren, wordt optimaal aansluiting gezocht bij de landschapelijke context en de karakteristiek van het bebouwingslint.

Gelet op het voorgaande wordt de voorliggende ontwikkeling passend geacht binnen de kaders van de structuurvisie.

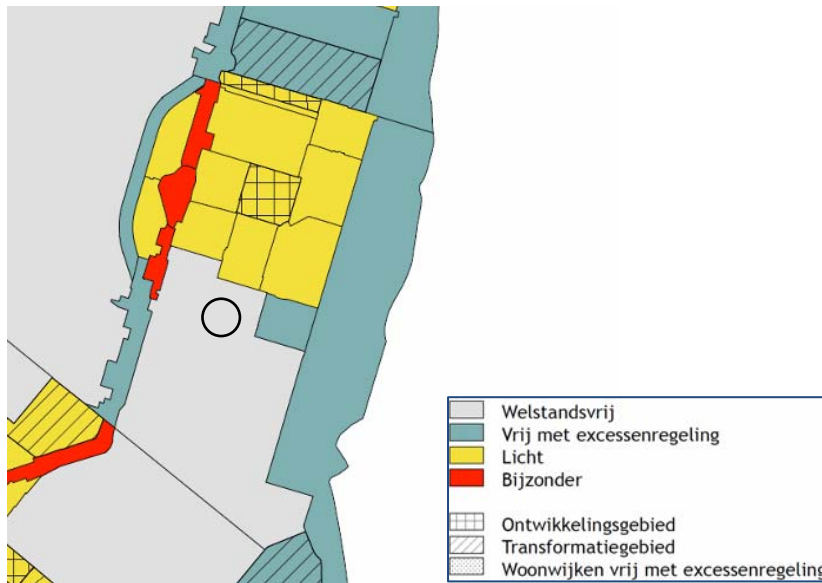
### **Welstandsnota**

Het welstandsbeleid dat in de welstandsnota (vastgesteld d.d. 26 april 2012) wordt uiteengezet, is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Lansingerland te behouden en te stimuleren. Elk bouwplan moet, zowel op zichzelf, als in relatie tot zijn omgeving voldoen aan de redelijke eisen van welstand, volgens criteria die zijn vastgesteld in de gemeentelijke welstandsnota. Bovendien mogen bestaande bouwwerken niet in ernstige mate in strijd zijn met redelijke eisen van welstand, ook weer volgens de criteria in de welstandsnota. Alleen als de gemeenteraad een gebied of een object als 'welstandsvrij' aanwijst, vervalt de preventieve welstandsbepaling. In Lansingerland wil de gemeente echter bij een deel van de vrije gebieden

een vangnet behouden in de vorm van een paar summiere criteria om excessen te voorkomen. Gesproken wordt daarom van ‘vrij met excessenregeling’.

Het welstandsbeleid van Lansingerland is uitgewerkt op basis van vier welstandsniveaus:

- welstandsvrij;
- vrij met excessenregeling;
- licht;
- bijzonder.



Afbeelding 3.3: Uitsnede welstandsnota Lansingerland. Ter plaatse van de cirkel is het plangebied gelegen.

Het onderhavig plangebied valt binnen het welstandsniveau “welstandsvrij”. Voor de welstandsvrije gebieden zijn geen redelijke eisen van welstand van toepassing. Dit welstandsniveau is toegekend aan de meeste woon- en werklinten in het glastuinbouwgebied en een deel van het agrarisch gebied. Deze gebieden hebben qua openbaarheid en publieke ruimte nauwelijks betekenis. Ze liggen niet aan doorgaande routes en de meeste mensen kunnen zelf bepalen of ze van deze gebieden gebruik maken of niet. Er is geen collectieve meerwaarde of kwetsbare kwaliteit die de gemeente door middel van welstandstoezicht zou moeten bewaren.

#### **Nota parkeernormen gemeente Lansingerland 2014**

De nota parkeren bevat beleidsmatige keuzes voor parkeerbeleid in Lansingerland. In deze nota zijn de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen vastgelegd. Deze zijn niet gebaseerd op beleidsmatige keuzes, maar op ervaringscijfers van het CROW die passen bij de ruimtelijke en demografische kenmerken van de gemeente Lansingerland. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat bij het bouwen en gebruiken op grond van de bestemming moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de geldende gemeentelijke parkeernota. Momenteel is dat de ‘Nota parkeernormen Gemeente Lansingerland’ (2014). Daarbij kunnen er altijd situaties zijn waarin er aanleiding is om van de norm af te wijken. In zulke situaties mag – beargumenteerd – van de normen worden afgeweken.

### **3.4 Conclusies**

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de gefaseerde sloop van een deel van de bedrijfsgebouwen op het perceel Merenweg 16. Het resterende deel wenst de initiatiefnemer te



voorzien van een nieuwe gevel en dak. Daarnaast bestaat de wens om de thans aanwezige woning te herbouwen en een paardenbak en paddock te realiseren. De ontwikkeling past binnen de beleidskaders van het Rijk. Omdat de herbouw van de bestaande woning niet is aan te merken als een woningbouwontwikkeling, is toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking – ondanks de ligging buiten bestaand bebouwd gebied - niet aan de orde.

In de Structuurvisie Lansingerland is het plangebied aangewezen voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het lint. De voorliggende ontwikkeling kan worden beschouwd als een 'gebiedseigen' ontwikkeling die past bij de maat en schaal van de bestaande kenmerken van het lint. Door een meer open en groene setting te hanteren, wordt optimaal aansluiting gezocht bij de bestaande landschappelijke context. Bovendien sluit de transformatie naar wonen aan bij de toekomstige woningbouwontwikkeling ten noorden van de Merenweg. Derhalve wordt de ontwikkeling passend geacht binnen de kaders van de gemeentelijke structuurvisie.

Gelet op het voorgaande wordt het voorliggende bestemmingsplan passend geacht binnen de kaders van het Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

## 4 Natuur en landschap

### 4.1 Kader

#### *Soortenbescherming*

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen huismuis, bruine en zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en/of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een uitwerkings-/bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën.

1. Meer algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
2. Andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het verantwoordelijke ministerie.
3. Strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel 3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast sprake is van één van de volgende belangen:
  - a. de bescherming van flora en fauna;
  - b. de volksgezondheid of openbare veiligheid;
  - c. dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.
 Dit is het gevolg van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) in januari 2009<sup>2</sup>.
4. Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang

<sup>2</sup> Zie ABRS 21 januari 2009, zaak nr. 200802863/1

zijn volgens rechtspraak van de ABRS geen reden om ontheffing te verlenen<sup>3</sup>. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Indien voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van soorten van tabel 2 Ffw en/of tabel 3 Ffw niet (kunnen) worden ontzien, geldt dat het niet nodig is ontheffing aan te vragen als:

- de functionaliteit van de voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven), en;
- de voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen binnen of buiten het plangebied niet verstoord worden.

Hetzelfde geldt voor de bestaande voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaats van vogels, met als extra toets dat aangetoond moet worden dat verstoring niet van wezenlijke invloed is op de populatie.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht (ook bekend als de algemene zorgplicht uit artikel 2 Ffw). Dit houdt in dat 'voldoende zorg' in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

### **Gebiedsbescherming**

Het voormalig Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (LNV; het huidige Ministerie van Economische Zaken) heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur geïntroduceerd, inmiddels bekend onder de term 'NatuurNetwerk Nederland' (NNN). Het NNN bestaat – zoals de naam al aangeeft - uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

Bescherming van (natuur)gebieden heeft daarnaast ook plaats middels de Natuurbeschermingswet 1998. Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

- Natura2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Wetlands.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen beschermde natuurgebieden, en tevens voor ontwikkelingen buiten beschermde natuurgebieden die van invloed kunnen zijn op beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

---

<sup>3</sup> Zie ABRS 13 mei 2009, zaak nr. 200802624/1

## 4.2 Onderzoek

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is door het Natuur-Wetenschappelijk Centrum een veldonderzoek<sup>4</sup> naar de in het plangebied aanwezige flora en fauna uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden hieronder weergegeven, de volledige rapportage is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

### ***Soortenbescherming***

#### *Vleermuizen*

Tijdens het veldbezoek werd duidelijk dat de bebouwing binnen het plangebied niet geschikt is als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. De loodsen met daarin de paardenstallen en binnenbak zijn opgetrokken uit metalen golfplaten. Dergelijk materiaal is niet geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen omdat dit in de zomer teveel opwarmt en in de winter teveel afkoelt: er is geen stabiel klimaat. Verder is het dak van het woonhuis niet bekleed met dakpannen maar met bitumen dakbedekking. Tussen deze platen zit geen ruimte voor vleermuizen om hun verblijfplaats in te hebben. Bovendien warmt bitumen in de zomer teveel op. Tot slot zijn bij het woonhuis alle mogelijke openingen, zoals tussen de daklijst en de muren, goed afgedicht met kit, bevinden de spouwgoten zich op minder dan één meter hoogte en zijn deze goed afgedicht.

Geen van de bomen binnen het plangebied beschikt over holtes die geschikt zijn als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. Verder werd tijdens het veldbezoek vastgesteld dat er geen belangrijke vliegroutes binnen of op de grenzen van het plangebied aanwezig zijn. Dit omdat geen van de aanwezige bomen aansluit op bestaande bomenrijen en ze hierdoor losstaande, korte elementen vormen. De bomenrij langs de Merenweg kan wel dienst doen als vliegroute voor vleermuizen. Deze bomen worden door de voorgenomen plannen echter niet aangetast en blijven behouden. De kleinere vleermuissoorten, zoals de Gewone dwergvleermuis, kunnen in de luwte en beschutting van de bomen binnen het plangebied foerageren. Om deze reden is er binnen het plangebied wel geschikt foerageergebied aanwezig.

#### *Vogels met een vaste verblijfplaats*

Omdat de bebouwing binnen het plangebied niet geschikt is als vaste verblijfplaats voor de Gierzwaluw, de Huismus of andere vogelsoorten met een vaste verblijfplaats en er geen jaarrond beschermde nesten in de aanwezige bomen zijn aangetroffen, is nader onderzoek of een ontheffing niet nodig en bestaan er ten aanzien van deze soortgroep geen verdere verplichtingen vanuit de Flora- en faunawet.

In één boom is een nest van de Houtduif aangetroffen. Indien deze boom gekapt gaat worden, dient dit idealiter plaats te vinden buiten het broedseizoen van deze vogelsoort (globaal van half februari tot en met december). Omdat dit broedseizoen zo lang is, is dit echter niet praktisch. Om die reden dienen de bomen in ieder geval buiten het algemene broedseizoen (half maart tot en met half juli) gekapt te worden en dient het nest voorafgaand aan het kappen geïnspecteerd te worden. Indien eieren of jongen in het nest aanwezig zijn, dient met de kapwerkzaamheden gewacht te worden totdat de jongen het nest hebben verlaten.

---

<sup>4</sup> Flora- en faunaonderzoek i.h.k.v. sloop- en verbouwwerkzaamheden aan de Merenweg in Bleiswijk, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, rapportnr.: W1125/P16-037, d.d. april 2016

*Reptielen*

Volgens verspreidingsgegevens kan in de omgeving van het plangebied de strikt beschermde Ringslang voorkomen. Uit het veldbezoek is echter gebleken dat het plangebied niet geschikt is als leefgebied voor de Ringslang. Aanwezigheid van deze soort kan daarom uitgesloten worden. Aanvullende maatregelen of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet zijn, ten aanzien van deze soortgroep, niet nodig.

*Amfibieën*

Volgens verspreidingsgegevens kan in de omgeving van het plangebied de strikt beschermde Rugstreeppad voorkomen. Uit het veldbezoek is echter gebleken dat het plangebied niet geschikt is als leefgebied voor de Rugstreeppad. Aanwezigheid van deze soort kan daarom uitgesloten worden. Aanvullende maatregelen of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet zijn, ten aanzien van deze soortgroep, niet nodig.

*Vaatplanten*

Er zijn geen strikt beschermde vaatplanten aangetroffen binnen het plangebied. Ook beschikt het plangebied niet over geschikt biotoop voor dergelijke plantensoorten, waardoor aanwezigheid uitgesloten kan worden. Om deze reden bestaan er geen verplichtingen vanuit de Flora- en faunawet ten aanzien van vaatplanten.

*Zorgplicht*

Tenslotte geldt altijd de in artikel 2 voorgeschreven zorgplicht: deze houdt in dat alle mogelijke nadelige gevolgen voor (alle) planten en dieren zoveel mogelijk vermeden moeten worden (voor zover redelijk), bijvoorbeeld door een Egel die zich op het werkterrein bevindt te verplaatsen voordat gestart wordt met bepaalde werkzaamheden (hiervoor is eerst een inspectie te voet van het werkterrein nodig).

***Gebiedsbescherming***

Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van een Natura 2000-gebied of van een ander natuurgebied dat onder de bescherming van de Natuurbeschermingswet 1998 valt. Hierdoor zullen de voorgenomen plannen geen nadelige effecten met zich meebrengen voor beschermde natuurgebieden en is geen toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 nodig. Daarnaast maakt het plangebied geen deel uit van een Nationaal Landschap en/of het NatuurNetwerk Nederland (NNN). Omdat er, als gevolg van de voorgenomen plannen, geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren gaat, is er geen toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN nodig.

**4.3 Conclusie**

Het aspect flora en fauna leidt niet tot belemmeringen voor het voorliggende bestemmingsplan. In het voorliggende plangebied zijn geen beschermde soorten aangetroffen. Ook is het plangebied niet gelegen binnen de invloedssfeer van beschermde natuurgebieden.

## 5 Water

### 5.1 Kader

Er is een groot aantal beleidsstukken dat betrekking heeft op de waterhuishouding. Hieronder wordt één en ander uiteengezet.

#### 5.1.1. Europees en Rijksbeleid

##### ***Nationaal Waterplan***

Het Nationaal Waterplan is opgesteld voor de planperiode 2016 - 2021. Het Nationaal Waterplan is in december 2015 door de ministerraad vastgesteld.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

##### ***Waterwet***

In de Waterwet zijn acht oude waterwetten samengebracht: de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de waterkering, de Grondwaterwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), de Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan

150.000 m<sup>3</sup>/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

#### ***Nationaal Bestuursakkoord Water (actueel)***

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

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

#### ***Kaderrichtlijn water***

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een “goede ecologische toestand” (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een “goed ecologisch potentieel” (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

#### ***Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (WB21)***

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

### **5.1.2. Provinciaal beleid**

#### ***Provinciaal Waterplan 2010 - 2015***

Op 1 januari 2010 is het *Provinciaal Waterplan 2010 - 2015* in werking getreden. Dit plan vervangt het provinciale Waterhuishoudingplan, dat was opgenomen in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 - 2010 en in het Grondwaterplan 2007 - 2013 (zie boven). In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationaal Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

- a. waarborgen waterveiligheid;

- b. zorgen voor mooi en schoon water;
- c. ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
- d. realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven. Dit heeft geleid tot een integrale visie op de ontwikkeling van de Zuid-Hollandse Delta, het Groene Hart en de Zuidvleugel van de Randstad.

Anticiperend op de omgevingswet heeft de provincie Zuid-Holland besloten geen nieuw waterbeleidsplan op te stellen, maar (delen van) het bestaande beleid aan te wijzen als het waterbeleid voor de periode 2016-2021. Het Waterplan 2010-2015 zal dan ook deels, en naar verwachting in 2016, overgaan in het Regionaal Waterplan 2016-2021.

### ***Verordening Ruimte***

In de *Verordening Ruimte* is regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Voor bestemmingsplannen zijn randvoorwaarden opgenomen die een onbelemmerde werking, instandhouding en het onderhoud van de primaire en regionale waterkeringen mogelijk maken. Dit geldt voor de beschermingszone en de kernzone die hoort bij de waterkeringen zoals opgenomen in de vastgestelde leggers van de waterschappen.

## **5.1.3. Beleid waterbeheerder**

### ***Waterbeheerplan 2016-2021***

De waterbeheerder ter plaatse van het plangebied is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). Het *Waterbeheerplan 2016-2021*, dat op 19 juni 2016 is vastgesteld, vervangt het Waterbeheerplan 2010-2015. In het Waterbeheerplan geeft het hoogheemraadschap haar visie en ambities op het waterbeheer voor de lange termijn; het geeft richting aan het handelen van het Hoogheemraadschap en biedt burgers, bedrijven, partners en andere betrokkenen zicht op wat zij van het Hoogheemraadschap kunnen verwachten. Daarnaast biedt het ruimte voor eigen initiatief en verantwoordelijkheid.

Het Waterbeheerplan 2016-2021 bevat nieuwe accenten, die de rode draad vormen voor de werkzaamheden in de komende planperiode: het Hoogheemraadschap staat daarbij voor doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving.

Het Hoogheemraadschap voert haar taken uit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Daarbij wordt zorg gedragen voor de leefbaarheid van het gebied en het vergroten van de toekomstbestendigheid en duurzaamheid van het watersysteem. Het hoogheemraadschap gaat actief in gesprek met de omgeving en staat open voor initiatieven van inwoners, bedrijven en partners. Daarnaast worden particuliere initiatieven gestimuleerd.

## **5.1.4. Gemeentelijk beleid**

### ***Waterplan Lansingerland***

Op 29 april 2010 is het Waterplan Lansingerland vastgesteld. Het doel van het Waterplan is het maken van afspraken, waarmee een robuust, veilig en duurzaam watersysteem gerealiseerd kan worden. Dit watersysteem moet voldoen aan landelijke en Europese normen en moet



gebaseerd zijn op een gezamenlijke visie van gemeente en hoogheemraadschappen. Onderdelen hiervan zijn:

- a. een samenhangende beschouwing van de ambities, ruimtelijke ontwikkelingen en (water)problemen;
- b. een integrale (ruimtelijke) visie op het grondwater, oppervlaktewater en de riolering;
- c. een concreet maatregelenpakket voor de realisatie van maatregelen.

De doelgroep van het stedelijk Waterplan bestaat uit bestuurders (van de gemeente en de hoogheemraadschappen), bewoners, beleidsmakers en beheerders. Het Waterplan heeft geen wettelijke status, maar fungeert als koepelplan en integraal kader voor afspraken over watermaatregelen tussen gemeente en hoogheemraadschappen. Op 30 juni 2011 is de eindrapportage van het Waterplan vastgesteld.

### ***Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020***

In het vigerende Gemeentelijk Rioleringsplan staat beschreven hoe de gemeente omgaat met afvalwater, hemelwater en grondwater. De ambities voor de huidige planperiode concentreren zich met name op het in stand houden van het systeem, het vernieuwen van de basisrioleringsplannen (BRP's) en het uitbouwen van kennis over het functioneren van het systeem door meten en monitoren. Ook wordt de samenwerking en afstemming binnen de (afval)waterketen tussen Lansingerland, de twee hoogheemraadschappen en andere gemeenten in de regio voortgezet en versterkt.

Waar in de voorgaande planperiode de focus lag op maatregelen ter verbetering van het rioolstelsel zullen in deze planperiode nieuwe inzichten worden vergaard waar vervolgens weer nieuwe maatregelen uit zullen volgen. We hechten verder als gemeente belang aan duurzaam verwerken van hemelwater, zoals het scheiden van schone en vuile waterstromen (daar waar kansen zijn) en het op locatie vasthouden/verwerken van hemelwater. Maar wel vanuit een realistisch oogpunt, waarbij ook de kosten die het met zich mee brengt worden meegewogen.

## **5.2 Onderzoek**

### *Watertoets en waterbeheer*

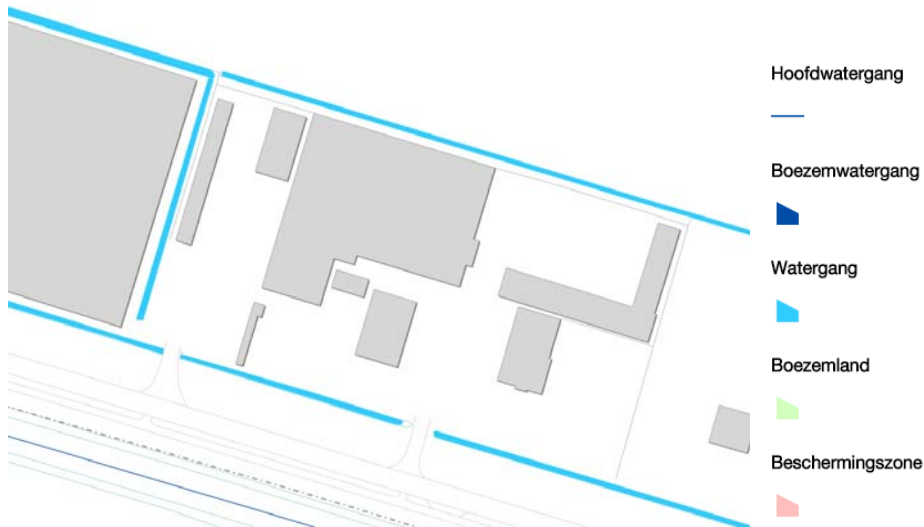
Het is wettelijk verplicht een watertoets uit te voeren. De watertoets is een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Het concept van dit bestemmingsplan wordt voorgelegd aan de waterbeheerder. De opmerkingen van de waterbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

### *Huidige situatie waterhuishouding*

Het plangebied ligt in het buitengebied van Lansingerland, ten zuiden van de kern Bleiswijk. De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP -4,6 m, de Merenweg ligt op een hoogte van circa NAP -4,3 m. De bodem bestaat uit zware zavel (kleihoudend zand). Volgens de bodemkaart van Nederland is ter plaatse van het plangebied sprake van grondwatertrap IV. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand van nature meer dan 0,4 m onder het maaiveld ligt, terwijl de gemiddeld laagste grondwaterstand tussen 0,8 m en 1,2 m onder het maaiveld ligt.

Het plangebied ligt in het peilgebied 'Oosthoekeindse Polder en Zoetermeerselaan e.o.', in het betreffende peilgebied geldt een vast streefpeil van NAP -5,75 m. Aan de noord-, west-, en zuidzijde van het plangebied bevinden zich bestaande watergangen (zie afbeelding 5.1). Er zijn geen waterkeringen in de directe omgeving van het plangebied aanwezig.



Afbeelding 5.1: uitsnede Legger Oppervlaktewater HHSK

#### *Ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot beleid*

In het kader van de voorliggende ontwikkeling wordt circa 1.270 m<sup>2</sup> aan bedrijfsbebouwing gesaneerd. Daarnaast is het westelijk deel van het perceel in de huidige situatie grotendeels verhard (met asfalt) ten behoeve van parkeervoorzieningen en manoeuvreerruimte. Een groot deel van deze verharding zal worden verwijderd, waardoor de totale oppervlakteverharding in de toekomstige situatie zal afnemen. Watercompensatie is derhalve niet benodigd.

Voor de woning is het van belang om duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen toe te passen (dus geen zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen) om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen. Indien desondanks uitlogbare materialen gebruikt worden, dienen deze te worden voorzien van een coating om uitloging tegen te gaan. Hemelwater dat op het perceel valt zal ter plaatse wegzijgen in de bodem.

#### *Veiligheid*

Het plangebied is niet binnen de beschermings- of kernzones van een waterkering gelegen.

#### *Riolering*

Bij de nieuwe ontwikkeling moet het afvalwater worden aangesloten op de riolering. Het huishoudelijk afvalwater (droogweerafvoer; DWA) zal aangesloten worden op het bestaande (vrijverval)rioleringssysteem van de gemeente Lansingerland. Het hemelwater moet worden afgekoppeld. Hemelwater dat op daken en verharding van het perceel valt wordt afgekoppeld van DWA en afgevoerd naar oppervlaktewater grenzen aan het perceel en niet afgevoerd naar ene (eventueel aangelegd) gemeentelijk HWA-riool. Omdat het perceel grenst aan oppervlaktewater is het eenvoudig te realiseren om zo zelf het hemelwater te verwerken. De afvoermogelijkheden in het plangebied voor het verwerken van hemelwater in voorkeursvolgorde zijn:

1. hemelwater vasthouden voor benutting;
2. (in-)filtratie van afstromend hemelwater;
3. afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;

De lozer dient er voor te zorgen dat het hemelwater bij de afstroming niet onnodig vervuild en indien nodig maatregelen treffen om dit te voorkomen.

#### *Volksgezondheid*

Door het afkoppelen van hemelwater van de DWA worden vuilwateroverstorten (in de omgeving) tegengegaan. De risico's van watergerelateerde ziekten en plagen worden hierdoor geminimaliseerd.

#### *Waterkwaliteit*

Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitlogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal riooloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

#### *Beheer en onderhoud*

Het beheer en onderhoud van het gemeentelijke inzamelings- en transportstelsel ligt bij de gemeente tot aan het eindgemaal Bleiswijk dat in beheer is van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het transport vanuit het eindgemaal tot en met de afvalwaterzuiveringsinstallatie en voor de zuivering. De gemeentelijke riolering moet bereikbaar zijn voor beheer en onderhoud.

### **5.3 Conclusie**

Het aspect water vormt in principe geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt, conform het gestelde in artikel ex 3.1.1. van het Bro, aan het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard voorgelegd, waarna een formeel advies kan worden afgegeven.

## 6 Archeologie en cultuurhistorie

### 6.1 Archeologie

#### ***Wet op de archeologische monumentenzorg***

In de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Valletta (1992) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, waarbij in beginsel geldt: “de veroorzaker betaalt”. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief “in situ” (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Na de invoering van het Verdrag van Valletta in de Nederlandse wetgeving hebben provincies de bevoegdheid gekregen om zogenaamde attentiegebieden aan te wijzen. Dit zijn gebieden die archeologische waardevol zijn of naar verwachting waardevol zijn. Gemeenten zullen in dat geval verplicht worden hun bestemmingsplan(nen) in het desbetreffende gebied te herzien.

#### ***Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland***

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende “Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland” zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

#### ***Gemeentelijk archeologiebeleid***

De gemeente Lansingerland beschikt over eigen archeologiebeleid. Op basis van dit archeologiebeleid kan worden bepaald wat de verwachtingswaarde van een bepaald gebied is.

In de raadsvergadering van 29 september 2016 is ingestemd met de geactualiseerde beleidsnota Archeologie Lansingerland. Ten opzichte van de nota uit 2013 heeft voortschrijdend inzicht ertoe geleid dat de verwachtingenkaart en het bijbehorende toetsingsbeleid geactualiseerd kon worden. De archeologische verwachtingenkaart is aangepast op basis van de volgende bevindingen:

- Uit archeologisch onderzoek blijkt dat voor veel van de gebieden met een (hoge) archeologische verwachting deze verwachting naar laag of afwezig kon worden bijgesteld;
- Er zijn nieuwe geologische kaarten beschikbaar die een nieuw beeld geven van vooral de diepere ondergrond.

#### 6.1.2. Onderzoek

Op grond van de geactualiseerde archeologische beleidskaart geldt voor het plangebied geen archeologische verwachtingswaarde. Het uitvoeren van archeologisch onderzoek is derhalve niet benodigd. Bovendien hebben de beoogde ontwikkelingen slechts betrekking op de (gedeeltelijke) sanering van de aanwezige bedrijfsbebouwing. Bij de herbouw van de woning

wordt gebruik gemaakt van de bestaande fundering. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

## 6.2. Cultuurhistorie

### ***Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter'***

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011) zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebuit. Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het Rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

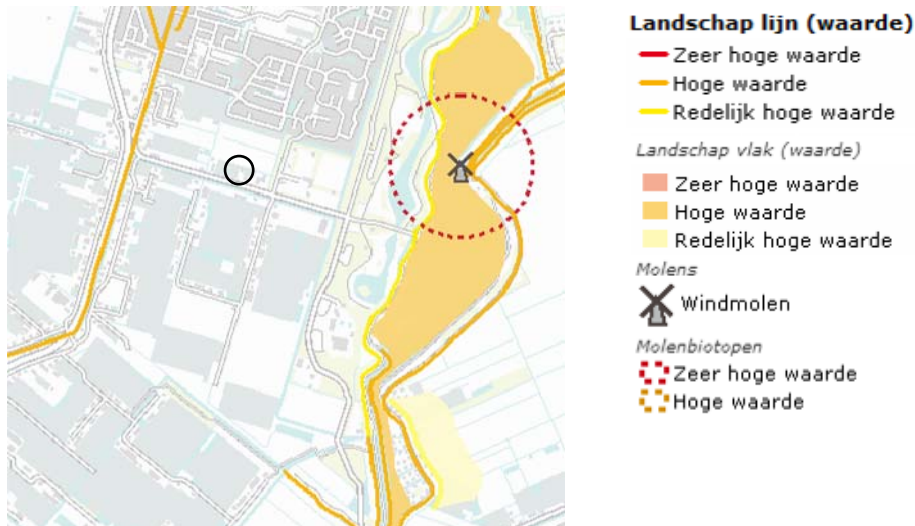
Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

### ***Regioprofielen Cultuurhistorie***

De provincie Zuid-Holland wil waardevolle cultuurhistorische elementen behouden of inpassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit richting te geven, zijn Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De zestien regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Ze zijn een uitwerking van de algemene richtlijnen voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen zoals die staan in de provinciale Structuurvisie.

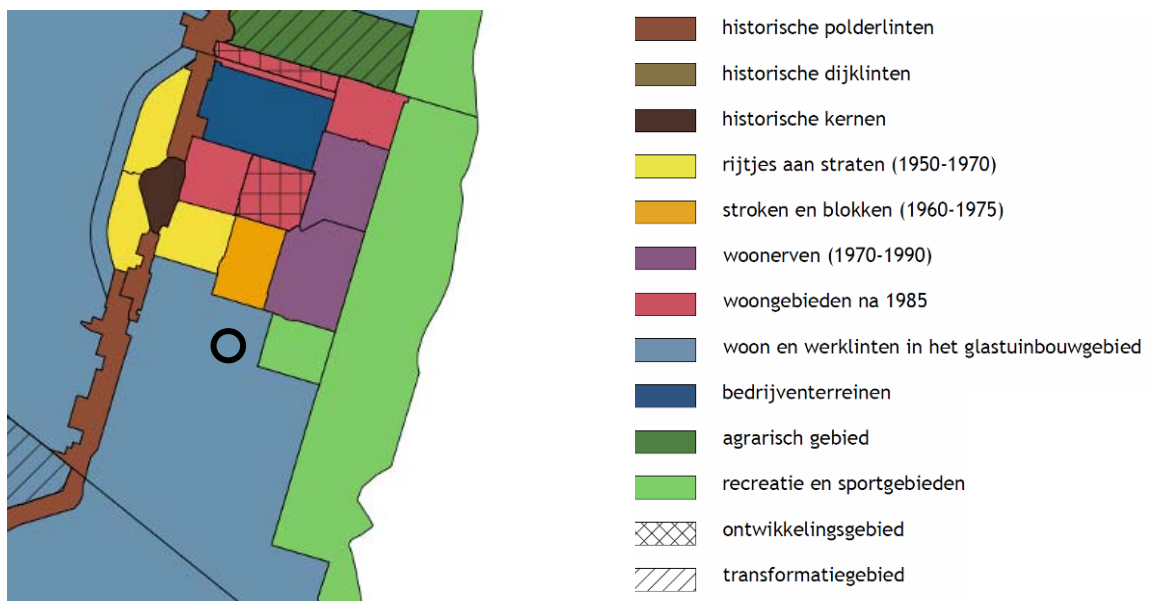
Uit afbeelding 6.2 blijkt dat binnen het voorliggende plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig zijn. Ook in de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle elementen. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Regioprofiel Cultuurhistorie.



Afbeelding 6.2: Uitsnede van de provinciale cultuurhistorische verwachtingskaart

### Nota Cultuurhistorie Plus - Lansingerland

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie om uit te groeien tot een aantrekkelijke parkstad waarin het goed wonen, werken en recreëren is. Om die ambitie te verwezenlijken voert de gemeente een uitgesproken ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Als onderdeel van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid is de Nota Cultuurhistorie Plus (vastgesteld d.d. 26 april 2012) opgesteld. Waar mogelijk moeten de uitgangspunten uit de Nota worden vertaald in een juridische regeling in het bestemmingsplan.



Afbeelding 6.3: Uitsnede uit de gebiedenkaart van de Nota Cultuurhistorie Plus

In de gebiedenkaart (afbeelding 6.3) behorende bij de Nota Cultuurhistorie Plus is het plangebied aangemerkt als 'woon- en werklinten in het glastuinbouwgebied'. Het gebiedstype woon- en werklinten beslaat een groot deel van het gemeentelijk grondgebied. Het gaat om glastuinbouw- en sierteeltgebieden, ruimtelijk gedomineerd door kassencomplexen. Vanaf begin 20ste eeuw heeft de tuinbouw zich ontwikkeld in de droogmakerijen van Lansingerland. In de periode na 1945 is met name de glastuinbouw explosief gegroeid, het laatste decennium gevolgd door de sierteelt. Door hun rationele opzet bleken de droogmakerijen uitermate geschikt voor de

ontwikkeling van grootschalige kassencomplexen. Verschillende gebieden binnen de gemeente zijn in de afgelopen decennia dan ook van landbouwgrond getransformeerd naar glastuinbouw- en plantenteeltgebied.

De kenmerkende ruimtelijke structuur van de droogmakerijen is bij de ontwikkeling van de glastuinbouw gedeeltelijk zichtbaar gebleven, met name in de waterstructuur (tochten), in mindere mate in de verkavelingsstructuur. De verkavelingsrichting, haaks op de historische linten, is in stand gebleven. De kavelgrootte is echter met de opkomst van de glastuinbouw sterk vergroot. De lagere ligging van de droogmakerijen ten opzichte van het bovenland (linten, dorpskernen) is ongewijzigd.

Behalve aan de historische linten, liggen de kassencomplexen aan later aangelegde (in-steek)wegen in de droogmakerijen en aan de N209-omleidingen bij Bergschenhoek en Bleiswijk. Daar is door sommige tuinders op ingespeeld door hun bedrijven op een hoogwaardige manier naar de weg te presenteren. Kenmerkend voor de glastuinbouw is dat wonen en werken in veel gevallen gecombineerd worden. Bij de overgrote meerderheid van de bedrijven staat een bedrijfswoning. De ruimtelijke organisatie per kavel is: wonen aan de weg, waar zich ook de toegang tot de kassen bevindt, naast en achter de woning kassen, gietwaterbassins, silo's e.d.

De woningen in de woon- en werklinten bestaan veelal uit één laag met kap en zijn uitgevoerd in zeer uiteenlopende individuele vormgeving. Door de aanwezigheid van de tuinderswoningen, zijn de afzonderlijke (familie)bedrijven herkenbaar. Dit gegeven, in combinatie met de zeer diverse, individuele vormgeving van de woningen, heeft een schaalverkleinend effect, ondanks de eenvormigheid en de omvang van de kassen. Naast woningen en kassen komen nog andere bouwwerken en gebouwen in de kassengebieden voor, als loodsen, bedrijfshallen, silo's en wateropslagbassins. Waar bij de kassencomplexen niet wordt gewoond of forse bedrijfsbebouwing het beeld vanaf de weg domineert, overheerst een grootschalig, zakelijk beeld.

### ***Vertaling in bestemmingsplan***

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van het perceel Merenweg 16, waarbij de bestaande bedrijfsloodsen gedeeltelijk worden gesaneerd en de bestaande bedrijfswoning wordt herbouwd. Binnen het plangebied zijn geen noemenswaardige cultuurhistorische elementen aanwezig. De woning sluit in maat, schaal en korrel, alsmede in architectuur, aan bij de bestaande bebouwing aan de Merenweg en worden uitgevoerd in één laag met een samengestelde kap. Door de sloop van een deel van de reeds aanwezige bedrijfsbebouwing ontstaat meer lucht en ruimte op het perceel, waardoor de zichtbaarheid op het achterliggende agrarische landschap wordt vergroot. In de huidige situatie wordt dit zicht grotendeels geblokkeerd door de aanwezige bedrijfsbebouwing. Door een meer open en groene setting te hanteren, wordt dan ook aansluiting gezocht bij de karakteristiek van het lint. Derhalve wordt de voorgenomen ontwikkeling passend geacht binnen de bestaande ruimtelijke structuur.

## 7 Milieu

### 7.1 Algemeen

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

### 7.2 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De transformatie c.q. herontwikkeling van het perceel Merenweg 16 kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of milieueffectrapportage niet zinvol wordt geacht.

### 7.3 Bodemkwaliteit

#### 7.3.1 Kader

##### ***Wet bodembescherming***

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



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

### **Besluit bodemkwaliteit**

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

### **Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Wonw)**

De inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, 1 oktober 2010) heeft effect op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften dienen in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

### **Gemeentelijk bodembeleid**

De gemeentelijke Bodemkwaliteitskaart geeft een beeld van de diffuse bodemkwaliteit (ook wel achtergrondkwaliteit genoemd) van de gemeente. In het daaraan gekoppelde Bodembeheerplan is aangegeven welke regels gelden met betrekking tot grondverzet binnen de gemeente. Ook moet in dat kader rekening worden gehouden met de door gemeente Lansingerland vastgestelde bodembeleidsnotitie, als het gaat om grensoverschrijdend grondverzet.

## **7.3.2 Onderzoek en conclusie**

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient aangetoond te worden dat de locatie geschikt is voor het beoogde gebruik. Omdat de woning op exact dezelfde locatie wordt herbouwd en de omliggende gronden in de huidige situatie reeds in gebruik zijn als tuin, is er in functioneel opzicht geen sprake van een functiewijziging. Het uitvoeren van een bodemonderzoek is derhalve niet benodigd. De locatie is geschikt voor het voorgenomen gebruik. Het aspect bodemkwaliteit leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

## **7.4. Geluid**

### **7.4.1 Kader**

Behalve langs 30 km/u-wegen en woonerven bevindt zich volgens de Wet geluidhinder (Wgh) aan weerszijden van iedere weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan.

Het plan is gelegen in de zone van de Merenweg en de Wilgenlei, waarvoor een rijsnelheid van 60 km/uur van toepassing is. Daardoor is vanuit de Wet geluidhinder een onderzoek naar wegverkeerslawaai verplicht. Omdat de nieuwe woning niet is gelegen in de zone van een

spoorlijn of een gezoneerd industrieterrein is onderzoek naar railverkeers- en industrielawaai niet aan de orde.

In het onderzoek naar wegverkeerslawaai dient te worden berekend of aan de gestelde grenswaarden van de Wet geluidhinder wordt voldaan.

#### **7.4.2 Onderzoek**

De nieuwe woning op het adres Merenweg 16 dient ter vervanging van de bestaande woning op dit adres en is gelegen in de zone van de Merenweg en de Wilgenlei. Een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai is om die reden uitgevoerd.

Uit het onderzoek blijkt dat alleen door het verkeer op de Merenweg de voorkeurswaarde wordt overschreden. De maximale geluidsbelasting bedraagt 51 dB, waardoor de maximale onthefingswaarde niet wordt overschreden. Daarnaast wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden uit het gemeentelijk hogere waarden beleid.

Gezien het voorgaande is het noodzakelijk voor de nieuwe woning een hogere waarde voor de Merenweg vast te stellen tot maximaal 51 dB. Het ontwerpbesluit tot vaststelling hogere waarden moet gelijktijdig met het bestemmingsplan 'Merenweg 16' ter inzage worden gelegd. De hogere waarden zijn door het college van Lansingerland vastgesteld.

Omdat de gecumuleerde geluidbelastingen vanwege het verkeer op de Merenweg en de Wilgenlei samen een verhoogde geluidbelasting oplevert ter plaatse van de nieuwe woning, dient een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels voor deze woning te worden opgesteld. Dat onderzoek moet worden bijgevoegd bij de omgevingsvergunning.

#### **7.4.3 Conclusie**

Het aspect geluid leidt niet tot belemmeringen voor het voorliggende bestemmingsplan.

### **7.5 Luchtkwaliteit**

#### **7.5.1 Kader**

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

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

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub>) en zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m<sup>3</sup>. Daarnaast mag de PM<sub>10</sub> 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM<sub>2,5</sub>) bedraagt 25 µg/m<sup>3</sup>.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> aangepast. Voor PM<sub>10</sub> is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO<sub>2</sub>. De grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

### 7.5.2 Onderzoek

Een project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. De voorliggende ontwikkeling voorziet uitsluitend in de omzetting van een bedrijfswoning naar een reguliere woning, alsmede de (gedeeltelijke) sanering van een bedrijfsloods. In de huidige situatie is ter plaatse van het plangebied een agrarisch technisch hulpbedrijf gevestigd. Gelet hierop zal de verkeersaantrekkende werking in de toekomstige situatie afnemen ten opzichte van de huidige situatie, hetgeen een positief effect heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse. Een onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit is dan ook niet noodzakelijk.

#### *Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)*

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> bepaald ter plaatse van het projectgebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen (Merenweg en Wilgenlei/Götzenhainsingel) de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> bepaald. In afbeelding 7.1 zijn de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> weergegeven voor het peiljaar 2015.

Uit de afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> ter plaatse van het projectgebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> (voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>) en 25 µg/m<sup>3</sup> (voor PM<sub>2,5</sub>) niet overschrijden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.



Afbeelding 7.1: overzicht concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>, peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool)

### 7.5.3 Conclusie

De ontwikkelingen in dit plan zijn aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is dan ook niet nodig. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten.

## 7.6 Milieuzonering

### 7.6.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

### 7.6.2 Onderzoek

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een functiewijziging voor het perceel Merenweg 16, waarbij de huidige bedrijfsactiviteiten worden beëindigd. In dit kader wordt de thans

aanwezige bedrijfswoning omgezet naar een reguliere burgerwoning, daarvoor krijgt het perceel een woonbestemming.

Direct ten zuiden en westen van het plangebied – respectievelijk de percelen Wilgenlei 65 en Merenweg 12 - zijn thans twee glastuinbouwbedrijven gevestigd. Glastuinbouwbedrijven zijn aan te merken als milieucategorie 2 bedrijven (kassen zonder verwarming/kassen met gasverwarming). Voor bedrijven in milieucategorie 2 geldt op basis van de VNG-publicatie een indicatieve richtafstand van 30 meter. Aan de noordzijde van het plangebied liggen percelen met de bestemming 'Agrarisch-Glastuinbouw'. Deze zijn echter niet als zodanig in gebruik.

Het voorliggende plangebied kan op basis van de VNG-brochure gezien worden als een 'gemengd gebied'. Een 'gemengd gebied' is een gebied met een matige tot sterke functiemenging of een gebied dat gelegen is nabij hoofdinfrastructuur. De locatie is gelegen in een gebied met verscheidene functies, zoals glastuinbouw, sportvoorzieningen en wonen. Kenmerkend voor het omgevingstype 'gemengd gebied' is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied. Gelet op de aanwezige functies is ter plaatse van de voorliggende locatie sprake van het omgevingstype 'gemengd gebied', waardoor de richtafstand terug kan worden gebracht met één afstandsstap.

Dat betekent dat de richtafstand van 30 meter met één afstandsstap kan worden teruggebracht tot 10 meter. Omdat de woning op ruim 60 meter uit de inrichtingsgrens van beide glastuinbouwbedrijven wordt c.q. is gesitueerd, wordt voldaan aan de gereduceerde richtafstand. Zodoende kan het woon- en leefklimaat in voldoende mate gewaarborgd worden. Ook worden de glastuinbouwbedrijven niet onevenredig belemmerd in de bedrijfsvoering. Hetzelfde geldt voor de ongebruikte agrarische percelen aan de noordzijde.

Binnen het plangebied zullen paarden worden gehouden. Aangezien het gaat om maximaal 4 paarden, is sprake van een hobbymatige activiteit. Gelet hierop is geen sprake van bedrijfsactiviteiten, zodat niet getoetst hoeft te worden aan de VNG-brochure.

### **7.6.3 Conclusie**

Het aspect milieuzonering leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

## **7.7 Externe veiligheid**

### **7.7.1 Kader**

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

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die

plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van  $10^{-6}$  per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR  $10^{-6}$  contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

### ***Besluit externe veiligheid inrichtingen***

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

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

### ***Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor***

Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan bovendien achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;

- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
- d. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden (PAG) benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen.

#### ***Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen***

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR  $10^{-6}$  contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

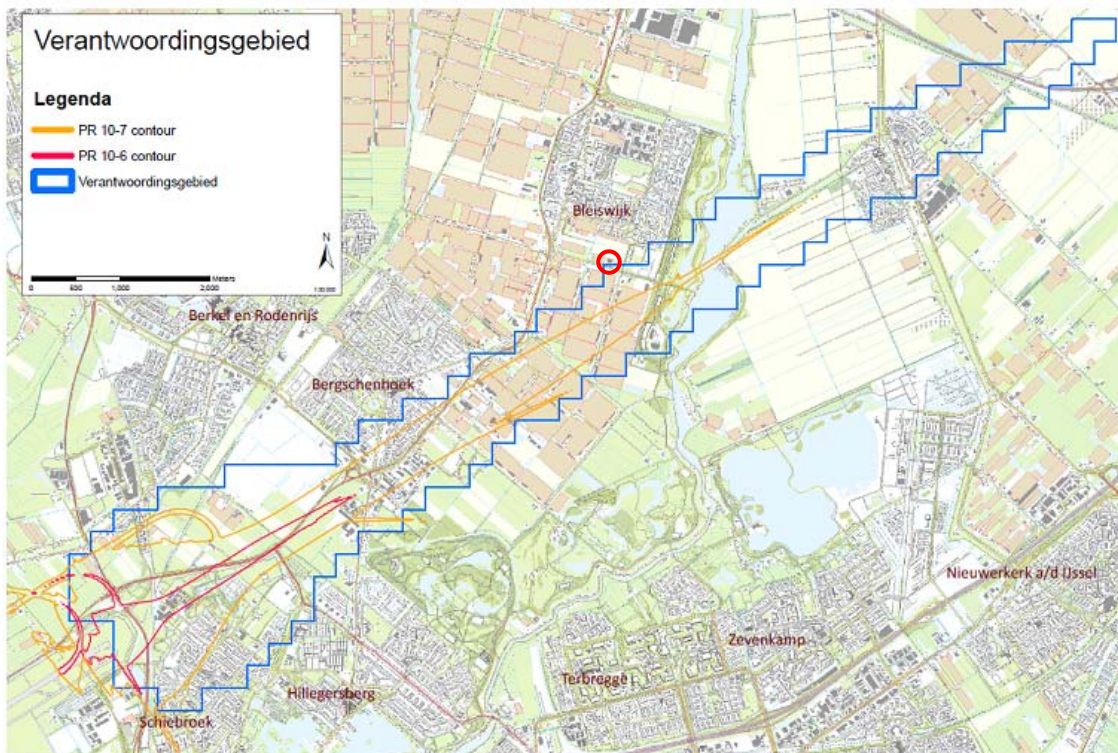
Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

### **7.7.2 Onderzoek**

In de omgeving van het plangebied is slechts één risicobron aanwezig. Het betreft Rotterdam The Hague Airport.

#### ***Rotterdam The Hague Airport***

De planlocatie ligt ver buiten de plaatsgebonden risicocontour PR  $10^{-6}$ . Er zijn derhalve geen directe belemmeringen voor de uitvoering van dit plan. Omdat het plangebied gedeeltelijk binnen het verantwoordingsgebied voor de luchthaven is gelegen, moet het groepsrisico worden berekend en verantwoord.



Afbeelding 7.2.: PR-contouren Rotterdam The Hague Airport. De globale ligging van het plangebied is rood omcirkeld

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen het verantwoordingsgebied van deze inrichting. Derhalve dient er formeel gerekend te worden aan het groepsrisico. Dit om de invloed van de ruimtelijke ontwikkeling op het groepsrisico binnen het invloedsgebied te kunnen bepalen. Door middel van de Airport Risk Tool (ART) is het groepsrisico ter hoogte van Lansingerland berekend. Uit de berekening blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico nergens wordt overschreden en in het plangebied een waarde heeft van  $<0,1 \times$  de oriënterende waarde. Gelet op de ligging van het plangebied (buiten de PR  $10^{-6}$  en PR  $10^{-7}$  contour, op circa 6,5 kilometer van de luchthaven én aan de rand van het verantwoordingsgebied) en de kleinschaligheid van de beoogde ontwikkeling dragen de (nieuwe) personendichtheden niet significant bij aan de hoogte van het groepsrisico.

Ondanks deze verwaarloosbare toename van de personendichtheid en het feit dat het groepsrisico niet significant zal wijzigen, is een verdere verantwoording van het groepsrisico wettelijk gezien noodzakelijk. Hiertoe dient advies te worden gevraagd aan de regionale brandweer. Dit advies dient te worden meegenomen in de verantwoording van het groepsrisico.

#### Motivatieplicht

Deze motivatieplicht behoort nader in te gaan op de reden(en) om (specifiek) binnen het invloedsgebied van de luchthaven ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren. De voorliggende ontwikkeling heeft uitsluitend betrekking op de herbouw van een bestaande woning, alsmede de sanering van diverse bedrijfsgebouwen. Gelet op de aard van de ontwikkeling, zal de personendichtheid per saldo niet toenemen. Derhalve draagt de beoogde herontwikkeling van het perceel Merenweg 16 niet significant bij aan de hoogte van het groepsrisico.



### *Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid*

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) is van mening dat het niet mogelijk of reëel is om voor de voorgenomen ontwikkeling bouwkundige maatregelen te adviseren tegen het respectievelijk voorkomen of beperken van de gevolgen van een luchtvaartongeval. De mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid van aanwezigen op de grond zullen mede afhankelijk zijn van de specifieke omstandigheden van de aard, omvang en locatie van een luchtvaartongeval. Daarnaast zal de hulpverlening zich richten op het beperken en bestrijden van eventuele secundaire branden in de omgeving. Tenslotte zullen bij een luchtvaartongeval de reguliere alarmering- en opschalingprocessen worden gevolgd en indien noodzakelijk bijstand worden gevraagd van omliggende regio's.

### **7.7.3 Conclusie**

De voorliggende ontwikkeling is gelegen binnen het invloedsgebied van Rotterdam The Hague Airport. Derhalve is aandacht besteed aan het groepsrisico. De beoogde herontwikkeling van het perceel Merenweg 16 draagt niet significant bij aan de hoogte van het groepsrisico, bovendien zal de personendichtheid als gevolg van dit bestemmingsplan niet toenemen. In het kader van de verantwoording van het groepsrisico wordt advies gevraagd aan de VRR.

## **7.8 Overige belemmeringen**

### *Inleidend*

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

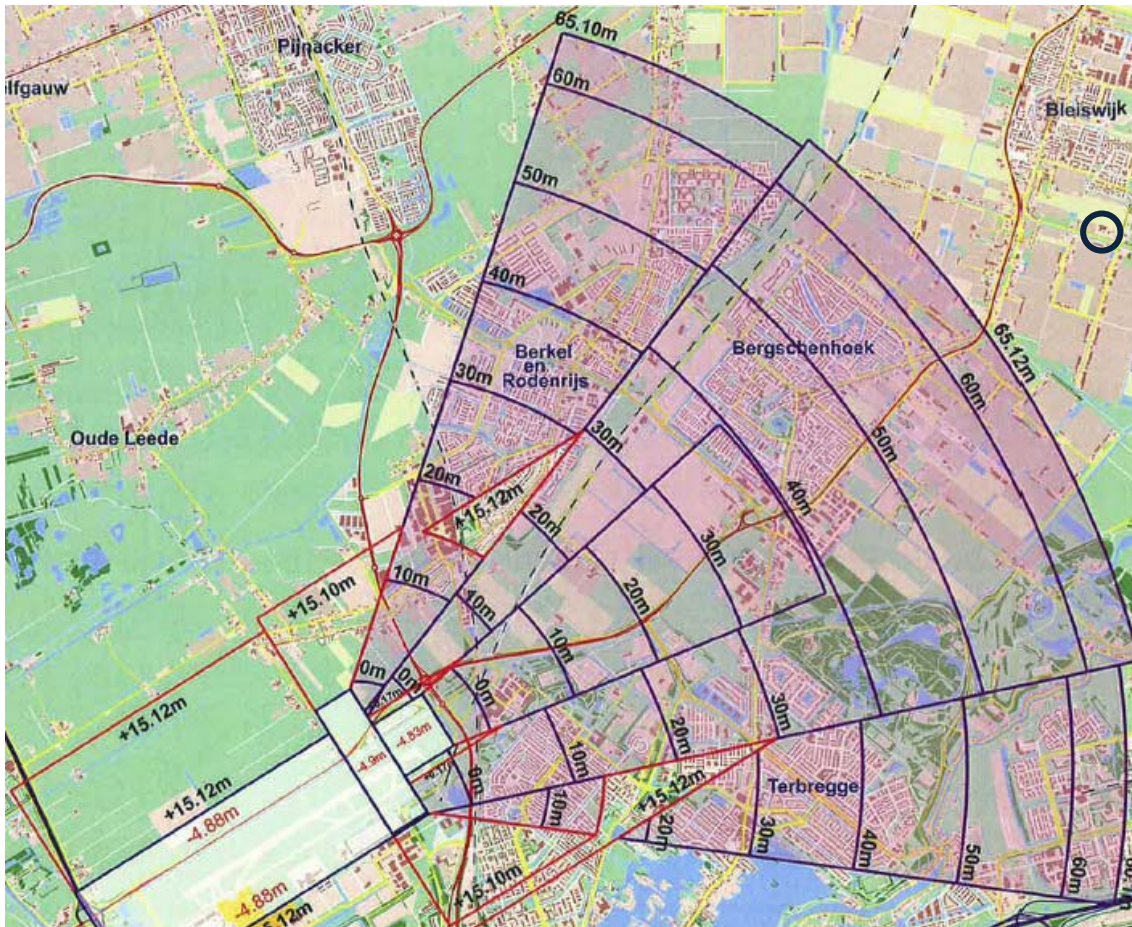
### *Luchthaven Rotterdam The Hague Airport*

#### *Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland*

Ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging van luchthaven "Rotterdam The Hague Airport" zijn technische installaties en systemen op en in de omgeving van het luchtvaartterrein aanwezig. Deze zogenaamde Communicatie, Navigatie en Surveillance (CNS)-infrastructuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Obstakels, zowel vast (gebouwen, windmolens, et cetera) als mobiel (bouwkransen, heistellingen, et cetera) vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren.

Verstoring van de apparatuur maakt de CNS apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer wordt beïnvloed. Het is daarom in het belang van de veiligheid van de luchtvaart alles in het werk te stellen om de diverse systemen tegen versturende obstakels te beschermen. Aan de hand van de internationale burgerluchtvaartcriteria dient beoordeeld te worden of de voorgenomen bouwplannen en werktuigen van invloed zijn op de correcte werking van CNS-hulpmiddelen.

Binnen het plangebied bevindt zich geen toetsingsvlak van de CNS-apparatuur (afbeelding 7.3.). Het is daarom niet nodig een beschermende regeling in het plan op te nemen.



Afbeelding 7.3: toetsingsvlakken ILS 24 met rechts het plangebied ingetekend

### VOR/DME

Het plangebied bevindt zich binnen het toetsingsvlak behorende bij de VOR/DME RTM (Rotterdam). Een VOR (VHF Omni-Directional Radorange) geeft een vliegtuig koersinformatie en een DME (Distance Measuring Equipment) geeft een vliegtuig afstandsinformatie. Het toetsingsvlak van de VOR/DME kent een 600 m vrije straal gemeten vanaf de basis van de antenne op maaiveldhoogte. Binnen deze straal van 600 m geldt een toetsingshoogte van 0 m; elk op te richten object kan verstoring veroorzaken. Vanaf het 0 meter vlak loopt het toetsingsvlak trechtervormig omhoog tot een hoogte van 47,66 m (NAP) op een afstand van 3 km. (zie onderstaande afbeelding 7.4). Het plangebied is niet binnen het toetsingsvlak VOR/DME gelegen. Er is om die reden ook geen vrijwaringszone opgenomen op de verbeelding.





Afbeelding 7.4.: toetsingsvlak VOR/DME. Het plangebied is in rood aangeduid.



Afbeelding 7.5.: uitsnede kaart hoogtebeperkingen invliegfunnel Rotterdam The Hague Airport. Het plangebied is in rood aangegeven.

### **Invliegfunnel**

Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” hoort een aanvliegeroute (invliegfunnel). In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegeroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken.

In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegeroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken tot de aangegeven hoogtes. De toetsingshoogte ter plaatse van het plangebied bedraagt 130 tot 140 meter boven NAP. In het bestemmingsplan worden echter geen gebouwen van die hoogte mogelijk gemaakt. Het is daarom niet noodzakelijk dat er voor de invliegfunnel een beschermende regeling in het plan wordt opgenomen.

### **Akoestiek**

Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” speelt ook het aspect ‘akoestiek’ een rol. De maatgevende contour, waarbinnen geen geluidgevoelige bebouwing (zoals woningen) mag worden gerealiseerd, is weergegeven middels de zogenaamde 35 KE-contour. Voorliggend plangebied is gelegen buiten de geluidszones van de luchthaven. Bovendien maakt het voorliggende bestemmingsplan geen geluidgevoelige functies mogelijk. Er gelden ten aanzien van geluidhinder als gevolg van de luchthaven binnen voorliggend plangebied geen restricties.

## 7.9 Duurzaamheid

### 7.9.1 Kader

#### ***Nationaal klimaatbeleid***

Teneinde de Kyotodoelstellingen te realiseren, is landelijk klimaatbeleid geformuleerd. De korte termijn doelstelling voor Nederland is de uitstoot van de belangrijkste broeikasgassen in de periode van 2008 - 2012 met 6% terug te dringen ten opzichte van 1990. Op de lange termijn wil de overheid de overgang naar een duurzame energiehuishouding bereiken (een aandeel van twintig procent duurzame energie in 2020) en verdere beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot realiseren (30% in 2020 ten opzichte van 1990). Dit is verwoord in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4).

De Nederlandse overheid wil de helft van de nodige emissiereductie behalen met binnenlandse maatregelen en de andere helft uit het buitenland met behulp van de flexibele instrumenten uit het Kyoto-protocol.

#### ***Duurzaam bouwen***

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

#### ***Gemeentelijk beleid***

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie vastgesteld om in 2025 een klimaatneutrale gemeente te zijn. Hiertoe is onder meer het Actieprogramma Realistisch Duurzaam (2015 – 2016) opgesteld, dat op 7 juli 2015 door het college is vastgesteld. Een duurzaam beleid is niet alleen beter voor de toekomst van mens en milieu, maar levert ook belangrijk economisch voordeel op. Het is dan ook niet meer dan logisch dat Lansingerland zich de komende jaren gaat ontwikkelen tot een duurzame, energieneutrale gemeente, met een klimaatbestendig, leefbaar en gezond bedrijfsleven. Daarbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld, maar vraagt de gemeente ook iets van inwoners en ondernemers. In het Actieprogramma Realistisch Duurzaam (zie verderop) worden een aantal concrete projecten benoemd.

In Lansingerland liggen goede kansen voor duurzaamheid met betrekking tot energie. Door bijvoorbeeld rekening te houden met een zongerichte situering van dakvlakken, kan al in een vroeg stadium van de planontwikkeling worden bewerkstelligd dat de mogelijkheden voor efficiënt gebruik van energie en de inzet van nieuwe energiebronnen kunnen worden benut. Hierbij moet gedacht worden aan:

- zongericht verkavelen of bouwen: Het zodanig inrichten van een woongebied dat zoveel mogelijk passieve en actieve zonne-energie wordt benut. Dit kan passief bijvoorbeeld door opwarming door de zon van het gebouw of actief. Voorbeelden van het actief benutten van zonne-energie zijn zonnepanelen voor elektriciteitsopwekking en zonneboilers voor warmwater.
- compact bouwen: Hierbij wordt gekozen voor een bouwvorm, waarbij de verhouding tussen het gebruiksoppervlak (vloeroppervlak) en het verliesoppervlak (gevels en daken) zo gunstig mogelijk is en de transmissieverliezen klein zijn.

- warmtelevering door gebruik van restwarmte: een voorbeeld hiervan is het gebruik in woningen of bedrijven van restwarmte die vrijkomt bij elektriciteitscentrales, industrie en afvalverbranding.
- warmteopwekking door een kleinschalige warmtekrachtinstallatie. Dit betreft het gebruik maken van overige duurzame energiebronnen, bijvoorbeeld aardwarmte, koude- of warmteopslag in de bodem, zonne-energie, biomassacentrales en warmtepompen.
- Verder kunnen stedenbouwkundige eisen worden opgenomen, die tevens bijdragen aan een 'energiebewust' plan. Hieronder staan enkele voorbeelden genoemd.
- Het is mogelijk om als randvoorwaarde vast te leggen dat de bebouwing, dakhelling, nokrichting in zuidelijke richting zijn georiënteerd. Dit kan bijvoorbeeld door de rooilijnen vast te leggen. Op deze manier kan passieve zonne-energie beter benut worden. De onderlinge oriëntatie van bebouwing kan zo worden vorm gegeven dat beschaduwing wordt vermeden.
- De bijgebouwenregeling kan het bouwen van serres (tot de hoogte van de woning) toelaten. Om dit soort maatregelen te benutten moet het energiethema in een vroeg stadium van de planontwikkeling worden meegenomen.

#### *Materiaalgebruik*

Bij materiaalgebruik kan gestreefd worden naar vernieuwbare bronnen. De nadruk ligt daarbij op een verantwoorde productiewijze. Zo is voor het gebruik van hout het FSC-keurmerk ontwikkeld en moet het gebruik van uitlogbare metalen zoveel mogelijk voorkomen worden. Daarnaast kunnen er milieuvriendelijkere alternatieven worden gebruikt. Bijvoorbeeld schapenwol in plaats van steenwol.

#### *Grondstoffen*

Grondstoffen zijn eindig of beperkt voorradig. Waterbesparing kan er voor zorgen dat er toch voldoende water voor iedereen beschikbaar is. Terwijl systeembouw leidt tot een optimaler gebruik van grondstoffen en minder productie van afval.

#### *Uitlogbare materialen*

Onder het toepassen van uitlogbare materialen worden materialen verstaan zoals zink, lood en koper. Onder invloed van weersomstandigheden treedt er corrosie op bij deze materialen. In Lansingerland wordt het hemelwater zoveel mogelijk losgekoppeld van de riolering en geloosd op het oppervlaktewater. Dit zou betekenen dat deze materialen uitspoelen in het oppervlakte water en neerslaan in het slib. Dit slib raakt dan verontreinigd. Hierdoor brengt het afvoeren van dit slib hoge kosten met zich mee. Er zijn de volgende alternatieven op de markt voor deze materialen: polyester, staal/hout met EPDM-folie (goot), gecoat staal, gecoat zink, PPC (polypropyleen copolymeer, PP (polypropreen), PVC met hergebruikgarantie, PE (polyetheen) en PA.

#### *FSC-hout*

FSC is het enige keurmerk voor bosbeheer dat echt onafhankelijk, internationaal en operationeel is. FSC is met haar 10 principes eenduidig in de definiëring van wat goed beheerd bos is. Een product dat het FSC-keurmerk draagt, is daarom gegarandeerd vervaardigd uit hout afkomstig uit goed beheerd bos. FSC is de enige organisatie die een certificeringschema heeft opgesteld voor alle soorten bossen en plantages dat wereldwijd kan worden toegepast. De succesformule van het onafhankelijke FSC-keurmerk schuilt erin dat zowel alle grote milieu- en ontwikkelingsorganisaties in de wereld als het (internationale) bedrijfsleven zich achter het FSC-keurmerk scharen.

### **Actieprogramma Realistisch Duurzaam**

Het actieprogramma is een uitwerking van de startnotitie Realistisch Duurzaam, die de gemeenteraad op 23 april 2015 vaststelde. Die notitie straalde ambitie uit: Lansingerland wil een energieneutrale, klimaatbestendige gemeente worden, waarin op een zo duurzaam mogelijke manier met grondstoffen wordt omgegaan. De notitie stelt ook dat het in de eerste plaats de mensen zijn die deze ambitie moeten waarmaken. Gemeente, bewoners en ondernemers in Lansingerland slaan de handen ineen om dit te bereiken. De gemeente geeft daarin niet alleen het goede voorbeeld, maar krijgt ook een nieuwe rol; als coproductent geeft de gemeente ruimte aan initiatieven van buitenaf, zetten ze in op kennisdeling en stellen ze waar nodig kaders.

Het actieprogramma Realistisch Duurzaam bestaat uit drie programmalijnen:

- Programma 1: Aansluiten bij ontwikkelingen (buiten)
- Programma 2: Zelf actief meedoen (binnen)
- Programma 3: Nieuwe stromen (energietransitie)

In de startnotitie zijn naast de drie programmalijnen ook inhoudelijke speerpunten benoemd: grondstoffen, energie en klimaatadaptatie. De realisatie van deze speerpunten komt in elke programmalijn en in de projecten daarbinnen terug.

### **7.9.2 Afweging en conclusie**

Bij de definitieve uitwerking van de bouw- en verbouwplannen zal het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid in acht worden genomen. De dakvlakken van de bijgebouwen lenen zich uitstekend voor de toepassing van zonne-energie. Mogelijk wordt hier in de toekomst toepassing aan gegeven. Daarnaast wordt toepassing gegeven aan de wettelijke verplichtingen op het gebied van duurzaamheid.



## **Deel D: Uitvoerbaarheid en procedure**





## 8 Uitvoerbaarheid

### 8.1 Economische uitvoerbaarheid

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

Met betrekking tot voorgenomen ontwikkeling is tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk.

Gezien het bovenstaande wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

### 8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Met dit bestemmingsplan wordt voorzien in de sanering van een agrarisch technisch hulpbedrijf, waarbij de bestaande bedrijfswoning wordt omgezet naar een reguliere burgerwoning. De bestaande woning wordt herbouwd op de huidige locatie. Daarnaast wordt een groot deel van de bedrijfsgebouwen gefaseerd gesloopt, waarna het resterende deel wordt voorzien van nieuwe gevels en dakbedekking. De voorgenomen ontwikkeling kan worden beschouwd als een 'gebiedseigen' ontwikkeling, die passend is bij de maat en schaal, alsmede het karakter van het lint. Daarmee wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is.

Daarnaast wordt in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook hoofdstuk 9 van deze toelichting).

Gezien het bovenstaande wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

### 8.3 Handhavingsaspecten

#### *Inleidend*

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening (Wro), de Woningwet (Ww) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in

afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

### ***Vertaling naar bestemmingsregeling***

Bij het opstellen van dit nieuwe bestemmingsplan zijn de gronden zo gedetailleerd mogelijk bestemd. Binnen de bestemmingen is weinig flexibiliteit, veel rechtszekerheid en daarmee weinig kans op interpretatieverschillen. Ook zijn de verbeelding, de regels en de toelichting zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen.

## 9 Procedure

### 9.1 Voorbereidingsfase

#### ***Voor aankondiging***

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan, waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden.

#### ***Overleg***

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

In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan onder andere de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de DCMR. De ontvangen overlegreacties geven geen aanleiding voor aanpassing van het plan.

### 9.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgden uit de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn er enkele ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 13 september 2016 tot en met 31 oktober 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan en de ontheffing in te dienen. Ook zijn de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties toegezonden (artikel 3:13 Awb), en is aangegeven waar de (digitale) stukken te vinden zijn (elektronische kennisgeving).

Gedurende de inzagetermijn zijn geen zienswijzen ingekomen.



**BIJLAGEN**



**Bijlage 1:**

Flora- en faunaonderzoek i.h.k.v. sloop- en verbouwwerkzaamheden aan de Merenweg in Bleiswijk, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, rapportnr.: W1125/P16-037, d.d. april 2016





# **Flora- en faunaonderzoek in het kader van sloop- en verbouwwerkzaamheden aan de Merenweg in Bleiswijk**



# **Flora- en faunaonderzoek in het kader van sloop- en verbouwwerkzaamheden aan de Merenweg in Bleiswijk**

## **Flora- en faunaonderzoek in het kader van sloop- en verbouwwerkzaamheden aan de Merenweg in Bleiswijk**

Opdrachtgever: KuiperCompagnons BV

Uitvoering: Natuur-Wetenschappelijk Centrum

Veldwerk: Hans Bruning, Jeroen Dekker

Samenstelling: Vivian Maas

Foto's: Jeroen Dekker

Flora- en faunaonderzoek in het kader van sloop- en verbouwwerkzaamheden aan de Merenweg in Bleiswijk [Samenst.: Maas, V.] [Foto's: Dekker, J.]. Met lit. opg., Dordrecht: Strix/NWC.

Trefw.: Flora- en faunawet, manege, Merenweg, Bleiswijk

W1125/ P16-037



Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt of verveelvoudigd, door middel van; druk, fotokopie, microfilm of op enige andere wijze, zonder toestemming van de uitgever of de opdrachtgever.



Dordrecht, april 2016

## **Inhoud**

|   |                                           |    |
|---|-------------------------------------------|----|
| 1 | Inleiding                                 | 5  |
| 2 | Gebiedsbeschrijving en plannen            | 7  |
| 3 | Wettelijk kader Flora- en faunawet        | 11 |
| 4 | Methode                                   | 15 |
| 5 | Resultaten                                | 17 |
| 6 | Effecten, verplichtingen en aanbevelingen | 21 |

## **Referenties**

### **Bijlagen:**

Bijlage 1: Tabellen soorten Flora- en faunawet

Bijlage 2: Vleermuizen, ruimtelijke ingrepen en de Flora- en faunawet

Bijlage 3: Vogels, ruimtelijke ingrepen en de Flora- en faunawet

## **1. Inleiding**

Er bestaan plannen om de manege “Henry de Rooy” aan de Merenweg in Bleiswijk te herontwikkelen. Hiervoor wordt de bebouwing gedeeltelijk gesloopt en worden verbouwwerkzaamheden uitgevoerd. Ook de woning die op het perceel staat, wordt verbouwd.

Bij dergelijke ruimtelijke ingrepen dient, in het kader van de natuurwetgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en Natuurnetwerk Nederland), onderzoek gedaan te worden naar de aanwezige natuurwaarden en dient een beoordeling gemaakt te worden van eventuele negatieve effecten van de plannen op deze waarden.

KuiperCompagnons BV heeft het Natuur-Wetenschappelijk Centrum (NWC) opdracht gegeven om in het plangebied aan de Merenweg een flora- en faunaonderzoek uit te voeren en om te adviseren in het kader van de relevante natuurwetgeving.



Figuur 1: Ligging plangebied (rood omcirkeld)



Figuur 2: Begrenzing plangebied (rood omlijnd)

Bron kaartmateriaal: Bing Maps



## 2. Gebiedsbeschrijving en plannen

### Gebiedsbeschrijving

Het plangebied ligt aan de Merenweg 16 ten zuiden van de kern van Bleiswijk in de provincie Zuid-Holland (figuur 1 op de vorige pagina). Het ligt buiten de bebouwde kom en wordt in het noorden begrensd door akkerland. In het zuiden vormt de Merenweg de grens, ten westen van het plangebied bevindt zich een kassencomplex en ten oosten ligt een perceel met daarop een bedrijf en bijbehorend woonhuis (figuur 2 op de vorige pagina).

Op het perceel aan de Merenweg 16 is momenteel de manege “Henry de Rooy” gevestigd. De bebouwing bestaat uit een aantal loodsen waarin de paardenstallen en binnenbak zich bevinden (foto 1). Ook het bijbehorende woonhuis valt binnen het plangebied (foto 2). De overige oppervlakte van het plangebied bestaat uit een buitenbak (foto 3), weiden om de paarden te laten grazen (foto 4), een tuin die bij het woonhuis hoort en verharding in de vorm van parkeerplaatsen en verbindingswegen (foto 3).



Foto 1: Loodsen met paardenstallen en binnenbak



Foto 2: Woonhuis



Foto 3: Buitenbak en toegangsweg



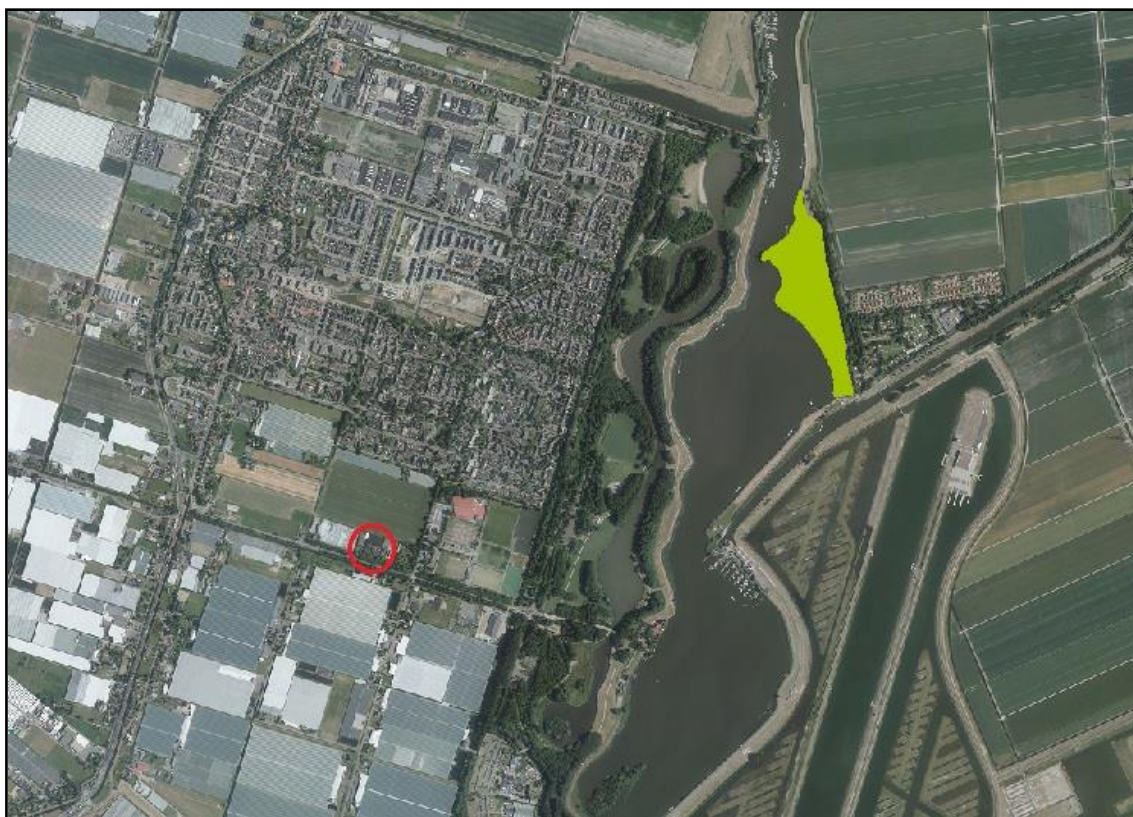
Foto 4: Weiden om paarden te laten grazen



### *Beschermde gebieden*

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op ongeveer 14 kilometer afstand vanaf het plangebied. Vanwege deze grote afstand worden geen significant nadelige effecten op aangewezen habitattypen en doelsoorten van beschermde natuurgebieden verwacht als gevolg van geluid, trillingen, licht en dergelijke. Bij een verwachte toename in stikstofdepositie als gevolg van bijvoorbeeld de uitstoot door de dieren en/of een toename in verkeersgeneratie, is wel een toetsing in het kader van de Programatische Aanpak Stikstof (PAS) nodig.

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (figuur 3), waardoor toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN niet nodig is: als gevolg van de voorgenomen plannen gaat geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren.



*Figuur 3: Ligging plangebied (rood omcirkeld) t.o.v. NNN-gebieden (groen gearceerd)*

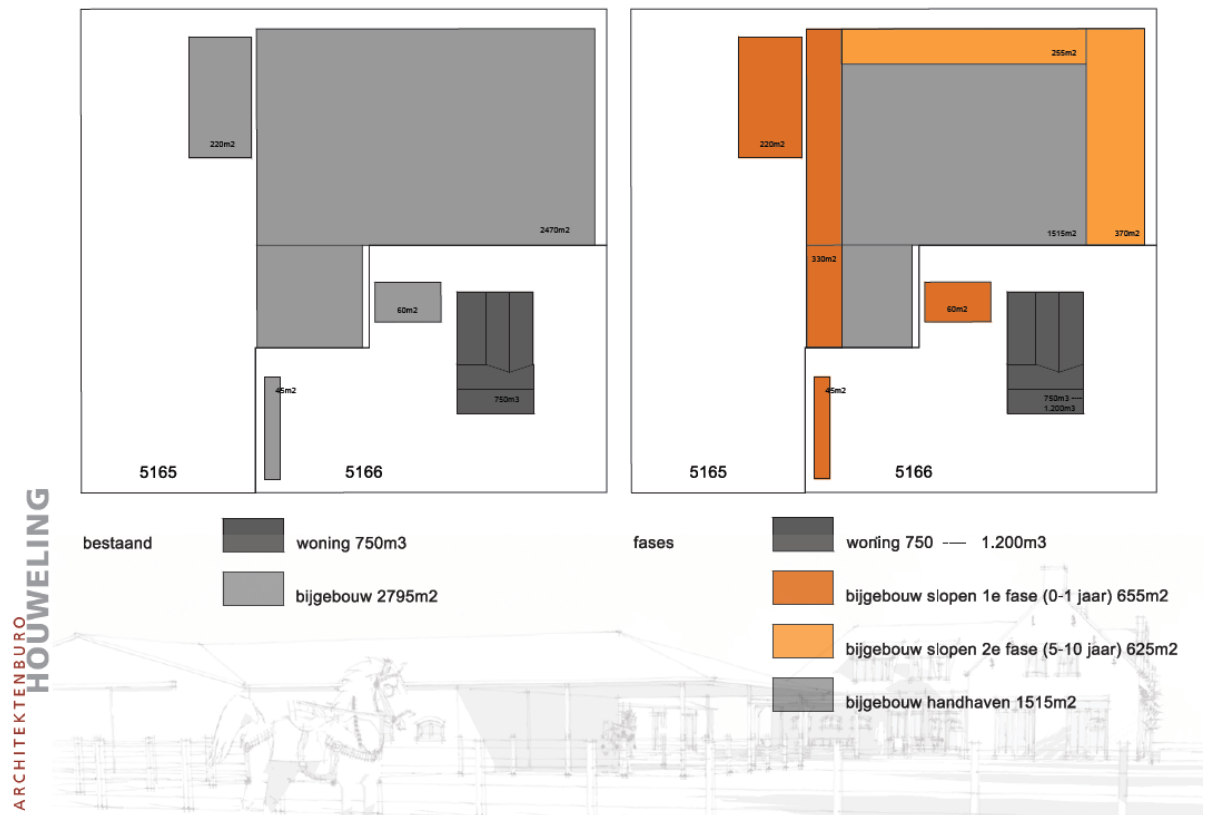
*Bron: Provincie Zuid-Holland, Interactieve kaart EHS*

### Voorgenomen plannen

De manege die nu aanwezig is binnen het plangebied en het woonhuis zullen in de komende 10 jaar grondig worden verbouwd. Om deze plannen te kunnen verwezenlijken, wordt de meest westelijk gelegen loods samen met een tweetal andere bijgebouwtjes gesloopt en zal de grootste loods gedeeltelijk gesloopt worden (figuur 4 op de volgende pagina).

Vervolgens wordt de overgebleven bebouwing aangepast door een nieuw (gevel)dak te plaatsen. Het woonhuis wordt uitgebreid en krijgt ook (deels) een ander (gevel)dak.

Mogelijk worden een aantal bomen gekapt om de plannen te kunnen verwezenlijken. Het dempen of anderszins aantasten van watergangen is niet aan de orde.



Figuur 4: Te slopen delen bebouwing (oranje)

Tot slot worden in het westen van het plangebied een nieuwe buitenbak en paddock aangelegd op de locatie waar nu verharding aanwezig is. De toekomstige situatie wordt weergegeven in figuur 5 op de volgende pagina.



Figuur 5: Toekomstige situatie aan de Merenweg 16 in Bleiswijk

### 3. Wettelijk kader Flora- en faunawet

Een groot deel van de inheemse dier- en plantensoorten wordt in ons land beschermd door de Flora- en faunawet (2002). Deze wet bevat een aantal verbodsbepalingen, waarvan vooral artikel 8 t/m 13 van belang zijn in het kader van flora- en faunaonderzoek (tekstvak 1 op de volgende pagina). Deze verbodsbepalingen gelden overal in Nederland, ongeacht het type of de omvang van de werkzaamheden of activiteiten die uitgevoerd worden. De bepalingen van deze wet kunnen daarom van invloed zijn op ruimtelijke ingrepen, zoals het aanleggen van infrastructuur, het slopen en realiseren van bebouwing, het uitbreiden van industriegebieden, en het kappen van bomen. Bij dergelijke (ruimtelijke) activiteiten moet op basis van de Flora- en faunawet en in het kader van het zorgvuldigheidsbeginsel en het voorzorgsbeginsel (Algemene Wet Bestuursrecht) een toetsing plaatsvinden. Deze toetsing moet de volgende onderdelen bevatten:

- Inventarisatie van wettelijk strikt beschermde flora- en faunasoorten in het plangebied en binnen de invloedssfeer van de activiteit of het plangebied:
- Inventarisatie/beoordeling van (significant) nadelige effecten op deze beschermde soorten en hun habitat (zowel binnen het plangebied als binnen de invloedssfeer van het plangebied), als gevolg van de activiteit:
- Indien nodig een opname van maatregelen die de negatieve effecten op de beschermde soorten en hun leefgebieden mitigeren en/of compenseren.

Sinds 2005 zijn de beschermde soorten uit de Flora- en faunawet verdeeld in drie groepen, die middels de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), artikel 75, ondergebracht zijn in drie tabellen (bijlage 1):

#### Tabel 1: Algemene soorten

Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Indien deze soorten in of binnen de invloedssfeer van het plangebied voorkomen, hoeft geen ontheffing van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet aangevraagd te worden. Wel dient de zorgplicht in acht genomen te worden.

#### Tabel 2: Overige soorten

Wanneer een door het ministerie goedgekeurde gedragscode van toepassing is op de activiteit, geldt een vrijstelling voor deze soorten. Indien deze soorten in of binnen de invloedssfeer van het plangebied voorkomen, hoeft geen ontheffing van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet aangevraagd te worden. Wel moeten de activiteiten aantoonbaar uitgevoerd worden zoals in de gedragscode beschreven staat. Tevens geldt de zorgplicht.

Indien er geen goedgekeurde gedragscode van toepassing is op de activiteit of het niet mogelijk is om volgens een dergelijke gedragscode te werken, dient bij overtreding van verbodsbepalingen een ontheffing aangevraagd te worden.

Tekstvak 1: Verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet

**Artikel 8 t/m 13 van de Flora- en faunawet:**

*Artikel 8:* Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse soort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.

*Artikel 9:* Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.

*Artikel 10:* Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.

*Artikel 11:* Het is verboden nesten, holen of andere voortplantingsplaatsen of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

*Artikel 12:* Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

*Artikel 13:* Het is verboden planten of producten van planten, of dieren dan wel eieren, nesten of producten van dieren, behorende tot een beschermde inheemse of beschermde uitheemse plantensoort onderscheidenlijk een beschermde inheemse of uitheemse diersoort, te vervoeren, ten vervoer aan te bieden, af te leveren, te gebruiken voor commercieel gewin of binnen of buiten het grondgebied van Nederland te brengen of onder zich te hebben.

De aanvraag wordt beoordeeld op de volgende punten:

- In welke mate wordt de functionaliteit van de vaste voortplantings-, rust- en/of verblijfplaats aangetast door de activiteit?
- Is er sprake van verstoring van de vaste voortplantings-, rust- en/of verblijfplaats?
- Komt de gunstige staat van instandhouding van de soorten in gevaar?

Soorten van Tabel 3: Soorten bijlage 1 AMvB/ bijlage IV Habitatrichtlijn (HRL)

Bij overtreding van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet, dient een ontheffing aangevraagd te worden op grond van een wettelijk belang uit artikel 2 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (soorten bijlage 1 AMvB) of uit de Habitatrichtlijn (soorten bijlage IV HRL).

Deze belangen zijn:

- Bescherming van flora en fauna (b)
- Volksgezondheid of openbare veiligheid (d)
- Dwingende reden van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten (e)
- Werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting/ontwikkeling (j)

De aanvraag wordt beoordeeld op de volgende punten:

- In welke mate wordt de functionaliteit van de vaste voortplantings-, rust- en/of verblijfplaats aangetast door de activiteit?
- Is er sprake van verstoring van de vaste voortplantings-, rust- en/of verblijfplaats?
- Is er een wettelijk belang (belang b, d, e of j)?
- Is er een andere bevredigende oplossing?
- Komt de gunstige staat van instandhouding van de soorten in gevaar?

Bij de aanvraag van een ontheffing Flora- en faunawet zijn een activiteitenplan en, in sommige gevallen, een compensatieplan noodzakelijk. Hierin staan de bevindingen uit de flora- en faunatoets kort vermeld en worden maatregelen beschreven die uitgevoerd zullen worden om ervoor te zorgen dat de beschermde soorten in en binnen de invloedssfeer van het plangebied duurzaam in stand gehouden zullen worden.



## 4. Methode

De quickscan die uitgevoerd is, bestond uit een veldbezoek en een kort literatuuronderzoek. Voor het literatuuronderzoek is gebruikgemaakt van eigen gegevens van het NWC en van verspreidingsgegevens van soorten verzameld door instanties zoals RAVON, de Vlinderstichting en EIS-Nederland.

Op basis van het literatuuronderzoek is bepaald voor welke soortgroepen de aanwezigheid en/of geschiktheid van het plangebied onderzocht diende te worden: tijdens het veldbezoek is aandacht besteed aan de functie van het plangebied voor vleermuizen, vogels met een vaste verblijfplaats, reptielen en beschermde amfibieën en vaatplanten. Overige soortgroepen zijn buiten beschouwing gelaten omdat aanwezigheid daarvan, op basis van habitateisen, verspreidingsgegevens en kenmerken van het plangebied, op voorhand uitgesloten kon worden.

Het veldbezoek is op 6 april 2016 uitgevoerd door twee medewerkers van het NWC. De temperatuur tijdens het veldbezoek bedroeg ongeveer 10 °C, het was vrijwel geheel bewolkt en de wind had een kracht van 3 Bft. Deze gegevens zijn door de medewerkers in het veld gemeten of ingeschat.

### Vleermuizen

Het plangebied is beoordeeld op de mogelijke waarde voor vleermuizen (bijlage 2). Hierbij is gelet op de geschiktheid van de aanwezige bebouwing als verblijfplaats voor deze dieren: aanwezigheid van spouwgoten en andere openingen in muren en daken, meststroken bij eventuele invliegopeningen en type bouw materiaal. Daarnaast is gelet op de geschiktheid van de aanwezige bomen als verblijfplaats voor vleermuizen. Hierbij is gelet op de ouderdom van de bomen, de aanwezigheid van holtes en spleten en de kenmerken van deze holtes en spleten.

Ook is beoordeeld of er binnen en in de directe omgeving van het plangebied potentieel belangrijke vliegroutes en foerageergebied voor vleermuizen aanwezig zijn, zoals bomenrijen, andere groene, lijnvormige landschapselementen en (kleinschalige) weilanden en andere (half) open gebieden. Hierbij is tevens gelet op het aanbod van geschikt foerageergebied in de omgeving van het plangebied.

### Vogels met een vaste verblijfplaats

Vogels met een vaste verblijfplaats worden jaarrond beschermd door de Flora- en faunawet. Dit geldt ook voor hun functionele leefomgeving (bijlage 3). Voorbeelden van vogels die vaste verblijfplaatsen in bebouwing kunnen hebben, zijn de Gierzwaluw (*Apus apus*) en de Huismus (*Passer domesticus*). Tijdens de quickscan is het plangebied daarom onderzocht op de aanwezigheid van broedplaatsen van vogels met een vaste verblijfplaats en is bepaald welke gevolgen de voorgenomen plannen voor deze vogels met zich mee kunnen brengen. Ondermeer zijn de bomen en



gebouwen binnen het plangebied beoordeeld op geschiktheid voor en aanwezigheid van verblijfplaatsen van vogels. Dit is gedaan door te letten op sporen (braakballen, veren, uitwerpselen, etc), nesten (o.a. oude kraaiennesten) en aan de hand van waarnemingen van de betreffende vogelsoorten (geluid/zicht/ territoriumindicerend gedrag). Tevens is bekeken of het gebied een significant onderdeel zou kunnen zijn van de functionele leefomgeving van een vogelsoort met een vaste verblijfplaats.

#### Reptielen

Volgens verspreidingsgegevens van de Stichting RAVON komt de Ringslang (*Natrix natrix*) in de omgeving van het plangebied voor. Daarom is het plangebied beoordeeld op geschiktheid als leefgebied voor deze soort. Zo is gelet op aanwezigheid van mogelijke broedhopen en overwinteringsplaatsen, geschikte schuilmogelijkheden, locaties om te zonnen, de aanwezigheid van oppervlaktewater en de mogelijkheden tot verspreiding.

#### Amfibieën

In de omgeving van het plangebied komt de strikt beschermde Rugstreeppad (*Epidalea calamita*) voor. Dit blijkt uit verspreidingsgegevens van de Stichting RAVON. Om deze reden is het plangebied beoordeeld op geschiktheid als leefgebied voor deze soort. Hierbij is onder andere gelet op de aanwezigheid van zandige, open plekken, aanwezigheid van pioniersvegetaties en de aanwezigheid van geschikt voortplantingswater. Daarnaast is gezocht naar exemplaren van de Rugstreeppad door onder op de grond liggend materiaal (zoals houtblokken, planken, stenen) te kijken.

#### Vaatplanten

Tijdens de quickscan is gelet op de aanwezigheid van en geschiktheid van het gebied voor beschermde plantensoorten. Aan de hand hiervan zijn de gevolgen van de plannen voor deze soortgroep bepaald.

## 5. Resultaten

### Vleermuizen

Tijdens het veldbezoek werd duidelijk dat de bebouwing binnen het plangebied niet geschikt is als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. De loodsen met daarin de paardenstallen en binnenbak zijn opgetrokken uit metalen golfplaten (foto 5). Dergelijk materiaal is niet geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen omdat dit in de zomer teveel opwarmt en in de winter teveel afkoelt: er is geen stabiel klimaat. Verder is het dak van het woonhuis niet bekleed met dakpannen maar met bitumen plaatjes (foto 6). Tussen deze platen zit geen ruimte voor vleermuizen om hun verblijfplaats in te hebben. Daarnaast warmt bitumen in de zomer teveel op.

Tot slot zijn bij het woonhuis alle mogelijke openingen, zoals tussen de daklijst en de muren, goed afgedicht met kit, bevinden de spouwgaten zich op minder dan één meter hoogte en zijn deze goed afgedicht met roostertjes.



Foto 5: Metalen golfplaten van loodsen



Foto 6: Dak van bitumen plaatjes

Geen van de bomen binnen het plangebied beschikt over holtes die geschikt zijn als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. Verder werd tijdens het veldbezoek vastgesteld dat er geen belangrijke vliegroutes binnen of op de grenzen van het plangebied aanwezig zijn. Dit omdat geen van de aanwezige bomen aansluit op bestaande bomenrijen en ze hierdoor losstaande, korte elementen vormen. De bomenrij langs de Merenweg kan wel dienst doen als vliegroute voor vleermuizen. Deze bomen worden door de voorgenomen plannen echter niet aangetast en blijven behouden.

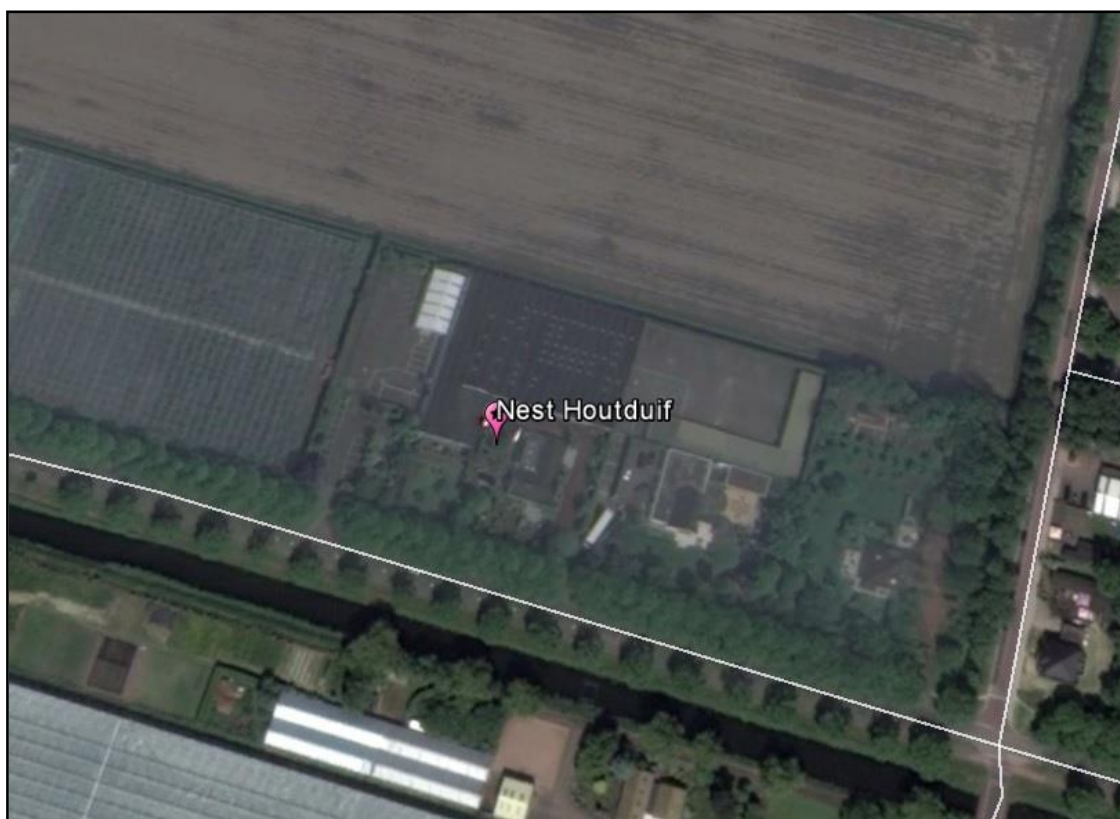
De kleinere vleermuissoorten, zoals de Gewone dwergvleermuis, kunnen in de luwte en beschutting van de bomen binnen het plangebied foerageren. Om deze reden is er binnen het plangebied wel geschikt foerageergebied aanwezig.

### Vogels met een vaste verblijfplaats

De bebouwing binnen het plangebied is niet geschikt voor verblijfplaatsen van de Huismus, de Gierzwaluw of andere vogelsoorten met een vaste verblijfplaats. Dit

vanwege het ontbreken van dakpannen (de daken zijn gemaakt van bitumen plaatjes) en het ontbreken van geschikte openingen in de nok van de daken of onder de dakrand: huismussen en gierzwaluwen kunnen geen geschikte ruimtes bereiken om hun nest in te maken/ eieren in te leggen. Aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van de Huismus en de Gierzwaluw binnen het plangebied kan daarom met voldoende zekerheid uitgesloten worden.

Wel is in één van de bomen binnen het plangebied een nest van de Houtduif (*Columba palumbus*) aangetroffen. Dit nest bevindt zich in een Lariks en heeft coördinaten 096.556 – 446.266 (figuur 6). Ten tijde van het veldbezoek was dit nest niet in gebruik. Andere nesten zijn niet gevonden.



Figuur 6: Locatie nest Houtduif

### Reptielen

Het plangebied vormt geen geschikt leefgebied voor de Ringslang: broedhopen ontbreken en de watergangen rondom het plangebied beschikken over steile oeverranden en zijn onbegroeid waardoor beschutting en geschikte overwinteringsplaatsen niet aanwezig zijn.

Om deze reden kan aanwezigheid van de Ringslang binnen het plangebied met voldoende zekerheid uitgesloten worden.

### Amfibieën

Ook voor de Rugstreeppad vormt het plangebied geen geschikt leefgebied. De buitenbak vormt wel een zandig biotoop waar de soort zich kan ingraven, maar deze bak wordt intensief gebruikt en onderhouden. De watergangen op de grenzen van het plangebied zijn ongeschikt als voortplantingswater vanwege de steile oevers en het ontbreken van een onderwatervegetatie (foto 7).



*Foto 7: Watergang op de grens van het plangebied is ongeschikt door de steile oevers*

Om deze redenen kan de aanwezigheid van de Rugstreeppad binnen het plangebied met voldoende zekerheid uitgesloten worden.

### Vaatplanten

Er zijn tijdens het veldbezoek op 6 april geen beschermde vaatplanten aangetroffen. Vanwege de functie van het plangebied als manege worden deze ook niet verwacht: de bodem is te voedselrijk voor strikt beschermde vaatplanten.



## 6. Effecten, verplichtingen en aanbevelingen

### Vleermuizen

Omdat er geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn binnen het plangebied, er ook geen sprake is van een belangrijke vliegroute en omdat er in de directe omgeving voldoende geschikt foerageergebied aanwezig is (onder andere in de vorm van de tuinen van omliggende woningen en de kleinschalige graslanden), zullen er als gevolg van de voorgenomen plannen geen nadelige effecten op vleermuizen en hun verblijfplaatsen plaatsvinden en bestaan er geen verdere verplichtingen vanuit de Flora- en faunawet. Aanvullend onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet nodig.

### Vogels met een vaste verblijfplaats

Omdat de bebouwing binnen het plangebied niet geschikt is als vaste verblijfplaats voor de Gierzwaluw, de Huismus of andere vogelsoorten met een vaste verblijfplaats en er geen jaarrond beschermde nesten in de aanwezige bomen zijn aangetroffen, is nader onderzoek of een ontheffing niet nodig en bestaan er ten aanzien van deze soortgroep geen verdere verplichtingen vanuit de Flora- en faunawet.

Indien de boom met daarin het nest van de Houtduif gekapt gaat worden, dient dit idealiter plaats te vinden buiten het broedseizoen van deze vogelsoort (globaal van half februari tot en met december). Omdat dit broedseizoen zo lang is, is dit echter niet praktisch. Om die reden dienen de bomen in ieder geval buiten het algemene broedseizoen (half maart tot en met half juli) gekapt te worden en dient het nest voorafgaand aan het kappen geïnspecteerd te worden. Indien eieren of jongen in het nest aanwezig zijn, dient met de kapwerkzaamheden gewacht te worden totdat de jongen het nest hebben verlaten.

### Reptielen

Het plangebied is niet geschikt als leefgebied voor de strikt beschermde Ringslang. Aanwezigheid van deze soort kan daarom uitgesloten worden. Aanvullende maatregelen of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet zijn, ten aanzien van deze soortgroep, niet nodig.

### Amfibieën

Het plangebied is niet geschikt als leefgebied voor de strikt beschermde Rugstreeppad. Aanwezigheid van deze soort kan daarom uitgesloten worden. Aanvullende maatregelen of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet zijn, ten aanzien van deze soortgroep, niet nodig.

### Vaatplanten

Er zijn geen strikt beschermde vaatplanten aangetroffen binnen het plangebied. Ook beschikt het plangebied niet over geschikt biotoop voor dergelijke plantensoorten, waardoor aanwezigheid uitgesloten kan worden. Om deze reden bestaan er geen verplichtingen vanuit de Flora- en faunawet ten aanzien van vaatplanten.

### *Zorgplicht*

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) de zorgplicht die in artikel 2 van de Flora- en faunawet voorgeschreven wordt. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren (zoals konijnen en mollen), die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodem-materiaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd te verwijderen en door van binnen naar buiten te werken;
- In verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

## Referenties

Ravon.nl

Soons, P.J.A., Huber, M & D. van der Meijden, 1999-nu, *Flora- en Faunawet bewerking en toelichting*. Band 1-5 Koninklijke Vermande, Den Haag

Vlinderstichting, 2016. *Overzicht Nederlandse dagvlinders*. Beschikbaar op het World Wide Web: <http://vlinderstichting.nl/vlinders.php?id=165>

Zoogdieratlas.nl





## Bijlage 1: Tabellen soorten Flora- en faunawet

### Tabel 1: Algemene soorten

Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Er hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden, maar wel moet de zorgplicht worden nagekomen.

#### Zoogdieren

|                           |                                |
|---------------------------|--------------------------------|
| Aardmuis                  | <i>Microtus agrestis</i>       |
| Bosmuis                   | <i>Apodemus sylvaticus</i>     |
| Bunzing                   | <i>Mustela putorius</i>        |
| Dwergmuis                 | <i>Micromys minutus</i>        |
| Dwergspitsmuis            | <i>Sorex minutus</i>           |
| Egel                      | <i>Erinaceus europaeus</i>     |
| Gewone bosspitsmuis       | <i>Sorex araneus</i>           |
| Haas                      | <i>Lepus europaeus</i>         |
| Hermelijn                 | <i>Mustela erminea</i>         |
| Huisspitsmuis             | <i>Crocidura russula</i>       |
| Konijn                    | <i>Oryctolagus cuniculus</i>   |
| Ondergrondse woelmuis     | <i>Microtus subterraneus</i>   |
| Ree                       | <i>Capreolus capreolus</i>     |
| Rosse woelmuis            | <i>Clethrionomys glareolus</i> |
| Tweekleurige bosspitsmuis | <i>Sorex coronatus</i>         |
| Veldmuis                  | <i>Microtus arvalis</i>        |
| Vos                       | <i>Vulpes vulpes</i>           |
| Wezel                     | <i>Mustela nivalis</i>         |
| Woelrat                   | <i>Arvicola terrestris</i>     |

#### Reptielen en amfibieën

|                         |                                      |
|-------------------------|--------------------------------------|
| Bruine kikker           | <i>Rana temporaria</i>               |
| Gewone pad              | <i>Bufo bufo</i>                     |
| Kleine watersalamander  | <i>Lissotriton vulgaris</i>          |
| Meerkikker              | <i>Pelophylax ridibundus</i>         |
| Middelste groene kikker | <i>Pelophylax klepton esculentus</i> |

#### Mieren

|                  |                          |
|------------------|--------------------------|
| Behaarde bosmier | <i>Formica rufa</i>      |
| Kale bosmier     | <i>Formica polyctena</i> |
| Stronkmier       | <i>Formica truncorum</i> |
| Zwartrugbosmier  | <i>Formica pratensis</i> |

## Vervolg tabel 1: Algemene soorten

### Slakken

Wijngaardslak

*Helix pomatia*

### Vaatplanten

Aardaker

*Lathyrus tuberosus*

Akkerklokje

*Campanula rapunculoides*

Brede wespenorchis

*Epipactis helleborine*

Breed klokje

*Campanula latifolia*

Gewone dotterbloem

*Caltha palustris* ssp. *palustris*

Gewone vogelmelk

*Ornithogalum umbellatum*

Grasklokje

*Campanula rotundifolia*

Grote kaardenbol

*Dipsacus fullonum*

Kleine maagdenpalm

*Vinca minor*

Knikkende vogelmelk

*Ornithogalum nutans*

Koningsvaren

*Osmunda regalis*

Slanke sleutelbloem

*Primula elatior*

Zwanenbloem

*Butomus umbellatus*

## Tabel 2: Overige soorten

Als een goedgekeurde gedragscode van toepassing is op de activiteiten geldt een vrijstelling. Er hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden, maar de activiteiten moeten aantoonbaar worden uitgevoerd zoals in de gedragscode staat. Tevens geldt de zorgplicht.

Als niet gewerkt kan worden volgens een goedgekeurde gedragscode, maar wel maatregelen genomen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats te garanderen, hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden. Om zeker te weten of de mitigerende maatregelen voldoende zijn en er inderdaad geen ontheffing nodig is, kan een ontheffing aangevraagd worden om de maatregelen (goed) te laten keuren.

Als niet gewerkt kan worden volgens een goedgekeurde gedragscode en geen maatregelen genomen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of rust- en verblijfplaats te garanderen, dient een ontheffing aangevraagd te worden. De aanvraag wordt beoordeeld op de volgende punten:

- In welke mate wordt de functionaliteit van de vaste voortplantings-, rust- en/of verblijfplaats aangetast door de activiteiten?
- Komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar?

### Zoogdieren

|                |                             |
|----------------|-----------------------------|
| Damhert        | <i>Cervus dama</i>          |
| Edelhert       | <i>Cervus elaphus</i>       |
| Eekhoorn       | <i>Sciurus vulgaris</i>     |
| Grijze zeehond | <i>Halichoerus grypus</i>   |
| Grote bosmuis  | <i>Apodemus flavicollis</i> |
| Steenmarter    | <i>Martes foina</i>         |
| Wild zwijn     | <i>Sus scrofa</i>           |

### Reptielen en amfibieën

|                       |                             |
|-----------------------|-----------------------------|
| Alpenwatersalamander  | <i>Mesotriton alpestris</i> |
| Levendbarende hagedis | <i>Zootoca vivipara</i>     |

### Dagvlinders

|                        |                           |
|------------------------|---------------------------|
| Moerasparelmoervlinder | <i>Euphydryas aurinia</i> |
| Vals heideblauwtje     | <i>Lycaeides idas</i>     |

### Vissen

|                      |                          |
|----------------------|--------------------------|
| Kleine modderkruiper | <i>Cobitis taenia</i>    |
| Meerval              | <i>Silurus glanis</i>    |
| Rivierdonderpad      | <i>Cottus perifretum</i> |

## Vervolg tabel 2: Overige soorten

### Vaatplanten

|                         |                                     |
|-------------------------|-------------------------------------|
| Aangebrande orchis      | <i>Neottia ustulata</i>             |
| Aapjesorchis            | <i>Orchis simia</i>                 |
| Beenbreek               | <i>Narthecium ossifragum</i>        |
| Bergklokje              | <i>Campanula rhomboidalis</i>       |
| Bergnachtorchis         | <i>Platanthera chlorantha</i>       |
| Bijenorchis             | <i>Ophrys apifera</i>               |
| Blaasvaren              | <i>Cystopteris fragilis</i>         |
| Blauwe zeedistel        | <i>Eryngium maritimum</i>           |
| Bleek bosvogeltje       | <i>Cephalanthera damasonium</i>     |
| Bokkenorchis            | <i>Himantoglossum hircinum</i>      |
| Brede orchis            | <i>Dactylorhiza majalis majalis</i> |
| Bruinrode wespenorchis  | <i>Epipactis atrorubens</i>         |
| Daslook                 | <i>Allium ursinum</i>               |
| Dennenorchis            | <i>Goodyera repens</i>              |
| Duitse gentiaan         | <i>Gentianella germanica</i>        |
| Franjementiaan          | <i>Gentianopsis ciliata</i>         |
| Geelgroene wespenorchis | <i>Epipactis muelleri</i>           |
| Gele helmblom           | <i>Pseudofumaria lutea</i>          |
| Gevlekte orchis         | <i>Dactylorhiza maculata</i>        |
| Groene nachtorchis      | <i>Dactylorhiza viridis</i>         |
| Groensteel              | <i>Asplenium viride</i>             |
| Grote keverorchis       | <i>Neottia ovata</i>                |
| Grote muggenorchis      | <i>Gymnadenia conopsea</i>          |
| Gulden sleutelbloem     | <i>Primula veris</i>                |
| Harlekijn               | <i>Anacamptis morio</i>             |
| Herfstschröforchis      | <i>Spiranthes spiralis</i>          |
| Herfsttijloos           | <i>Colchicum autumnale</i>          |
| Hondskruid              | <i>Anacamptis pyramidalis</i>       |
| Honingorchis            | <i>Herminium monorchis</i>          |
| Jeneverbes              | <i>Juniperus communis</i>           |
| Klein glaskruid         | <i>Parietaria judaica</i>           |
| Kleine keverorchis      | <i>Neottia cordata</i>              |
| Kleine zonnedaauw       | <i>Drosera intermedia</i>           |
| Klokjesgentiaan         | <i>Gentiana pneumonanthe</i>        |
| Kluwenklokje            | <i>Campanula glomerata</i>          |
| Koraalwortel            | <i>Corallorrhiza trifida</i>        |
| Kruisbladgentiaan       | <i>Gentiana cruciata</i>            |
| Lange ereprijs          | <i>Veronica longifolia</i>          |
| Lange zonnedaauw        | <i>Drosera anglica</i>              |
| Mannetjesorchis         | <i>Orchis mascula</i>               |

## Vervolg tabel 2: Overige soorten

|                              |                                          |
|------------------------------|------------------------------------------|
| Maretak                      | <i>Viscum album</i>                      |
| Moeraswespenorchis           | <i>Epipactis palustris</i>               |
| Muurbloem                    | <i>Erysimum cheiri</i>                   |
| Parnassia                    | <i>Parnassia palustris</i>               |
| Pijlscheefkelk               | <i>Arabis hirsuta sagittata</i>          |
| Poppenorchis                 | <i>Orchis anthropophora</i>              |
| Prachtklokje                 | <i>Campanula persicifolia</i>            |
| Purperorchis                 | <i>Orchis purpurea</i>                   |
| Rapunzelklokje               | <i>Campanula rapunculus</i>              |
| Rechte driehoeksvaren        | <i>Gymnocarpium robertianum</i>          |
| Rietorchis                   | <i>Dactylorhiza majalis praetermissa</i> |
| Ronde zonnedauw              | <i>Drosera rotundifolia</i>              |
| Rood bosvogeltje             | <i>Cephalanthera rubra</i>               |
| Ruig klokje                  | <i>Campanula trachelium</i>              |
| Schubvaren                   | <i>Asplenium ceterach</i>                |
| Slanke gentiaan              | <i>Gentianella amarella</i>              |
| Soldaatje                    | <i>Orchis militaris</i>                  |
| Spaanse ruiter               | <i>Cirsium dissectum</i>                 |
| Spindotterbloem              | <i>Caltha palustris araneosa</i>         |
| Steenanjer                   | <i>Dianthus deltoides</i>                |
| Steenbreekvaren              | <i>Asplenium trichomanes</i>             |
| Stengelloze sleutelbloem     | <i>Primula vulgaris</i>                  |
| Stengelomvattend havikskruid | <i>Hieracium amplexicaule</i>            |
| Stijf hardgras               | <i>Catapodium rigidum</i>                |
| Tongvaren                    | <i>Asplenium scolopendrium</i>           |
| Valkruid                     | <i>Arnica montana</i>                    |
| Veenmosorchis                | <i>Hammarbya paludosa</i>                |
| Veldgentiaan                 | <i>Gentianella campestris</i>            |
| Veldsalie                    | <i>Salvia pratensis</i>                  |
| Vleeskleurige orchis         | <i>Dactylorhiza incarnata</i>            |
| Vliegenorchis                | <i>Ophrys insectifera</i>                |
| Vogelnestje                  | <i>Neottia nidus-avis</i>                |
| Voorjaarsadonis              | <i>Adonis vernalis</i>                   |
| Wantsenorchis                | <i>Anacamptis coriophora</i>             |
| Waterdrieblad                | <i>Menyanthes trifoliata</i>             |
| Weideklokje                  | <i>Campanula patula</i>                  |
| Welriekende nachtorchis      | <i>Platanthera bifolia</i>               |
| Wilde gagele                 | <i>Myrica gale</i>                       |
| Wilde kievitsbloem           | <i>Fritillaria meleagris</i>             |
| Wilde marjolein              | <i>Origanum vulgare</i>                  |
| Wit bosvogeltje              | <i>Cephalanthera longifolia</i>          |
| Witte muggenorchis           | <i>Pseudorchis albida</i>                |

**Vervolg tabel 2: Overige soorten**

|                       |                                  |
|-----------------------|----------------------------------|
| Zinkviooltje          | <i>Viola lutea calaminaria</i>   |
| Zomerklokje           | <i>Leucojum aestivum</i>         |
| Zwartsteel            | <i>Asplenium adiantum-nigrum</i> |
| <u>Kevers</u>         |                                  |
| Vliegend hert         | <i>Lucanus cervus</i>            |
| <u>Kreeftachtigen</u> |                                  |
| Rivierkreeft          | <i>Astacus astacus</i>           |

### Soorten van Tabel 3: Soorten bijlage 1 AMvB/ bijlage IV HRL

Als maatregelen genomen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats te garanderen, hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden. Om zeker te weten of de mitigerende maatregelen voldoende zijn en er inderdaad geen ontheffing nodig is, kan een ontheffing aangevraagd worden om de maatregelen (goed) te laten keuren.

Als geen maatregelen genomen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of rust- en verblijfplaats te garanderen, dient een ontheffing aangevraagd te worden op grond van een wettelijk belang uit artikel 2 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (soorten bijlage 1 AMvB) of uit de Habitatrichtlijn (soorten bijlage IV HRL).

Deze belangen zijn:

- *Bescherming van flora en fauna (b)*
- *Volksgezondheid of openbare veiligheid (d)*
- *Dwingende reden van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten (e)*
- En alléén voor soorten van bijlage 1 AMvB:
- *Uitvoering werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling (j)*

De aanvraag wordt beoordeeld op de volgende punten:

- In welke mate wordt de functionaliteit van de vaste voortplantings-, rust- en/of verblijfplaats aangetast door de activiteiten?
- Is er een wettelijk belang (belang b, d, e of j)?
- Is er een bevredigende oplossing?
- Komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar?

#### *Soorten bijlage 1 AMvB:*

##### Zoogdieren

|                |                           |
|----------------|---------------------------|
| Boommarter     | <i>Martes martes</i>      |
| Das            | <i>Meles meles</i>        |
| Eikelmuis      | <i>Eliomys quercinus</i>  |
| Gewone zeehond | <i>Phoca vitulina</i>     |
| Veldspitsmuis  | <i>Crocidura leucodon</i> |
| Waterspitsmuis | <i>Neomys fodiens</i>     |

##### Reptielen en amfibieën

|                   |                               |
|-------------------|-------------------------------|
| Adder             | <i>Vipera berus</i>           |
| Hazelworm         | <i>Anguis fragilis</i>        |
| Ringslang         | <i>Natrix natrix</i>          |
| Vinpootsalamander | <i>Lissotriton helveticus</i> |
| Vuursalamander    | <i>Salamandra salamandra</i>  |



### Vervolg tabel 3: Soorten bijlage 1 AMvB/ bijlage IV HRL

#### *Vervolg soorten bijlage 1 AMvB:*

##### Vissen

|                     |                                |
|---------------------|--------------------------------|
| Beekprik            | <i>Lampetra planeri</i>        |
| Bittervoorn         | <i>Rhodeus amarus</i>          |
| Elrits              | <i>Phoxinus phoxinus</i>       |
| Gestippelde alver   | <i>Alburnoides bipunctatus</i> |
| Grote modderkruiper | <i>Misgurnus fossilis</i>      |
| Rivierprik          | <i>Lampetra fluviatilis</i>    |

##### Dagvlinders

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| Bruin dikkopje               | <i>Erynnis tages</i>         |
| Dwergblauwtje                | <i>Cupido minimus</i>        |
| Dwergdikkopje                | <i>Thymelicus acteon</i>     |
| Groot geaderd witje          | <i>Aporia crataegi</i>       |
| Grote ijsvogelvlinder        | <i>Limenitis populi</i>      |
| Heideblauwtje                | <i>Plebeius argus</i>        |
| Iepenpage                    | <i>Satyrrium w-album</i>     |
| Kalkgraslanddikkopje         | <i>Spialia sertorius</i>     |
| Keizersmantel                | <i>Argynnis paphia</i>       |
| Klaverblauwtje               | <i>Polyommatus semiargus</i> |
| Purperstreepparelmoervlinder | <i>Brenthis ino</i>          |
| Rode vuurvlinder             | <i>Lycaena hippothoe</i>     |
| Rouwmantel                   | <i>Nymphalis antiopa</i>     |
| Tweekleurig hooibeestje      | <i>Coenonympha arcania</i>   |
| Veenbesparelmoervlinder      | <i>Euphydryas aurinia</i>    |
| Veenhooibeestje              | <i>Coenonympha tullia</i>    |
| Veldparelmoervlinder         | <i>Melitaea cinxia</i>       |
| Woudparelmoervlinder         | <i>Melitaea diamina</i>      |
| Zilvervlek                   | <i>Bolaria euphrosyne</i>    |

##### Vaatplanten

|               |                       |
|---------------|-----------------------|
| Groot zeegras | <i>Zostera marina</i> |
|---------------|-----------------------|

#### *Soorten bijlage IV HRL:*

##### Zoogdieren

|                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| Bechsteins vleermuis | <i>Myotis bechsteinii</i> |
| Bever                | <i>Castor fiber</i>       |
| Bosvleermuis         | <i>Nyctalus leisleri</i>  |
| Brandts vleermuis    | <i>Myotis brandtii</i>    |
| Bruinvis             | <i>Phocoena phocoena</i>  |

### Vervolg tabel 3: Soorten bijlage 1 AMvB/ bijlage IV HRL

#### *Vervolg soorten bijlage IV HRL:*

|                                   |                                   |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Franjestaart                      | <i>Myotis nattereri</i>           |
| Gewone baardvleermuis             | <i>Myotis mystacinus</i>          |
| Gewone dolfijn                    | <i>Delphinus delphis</i>          |
| Gewone dwergvleermuis             | <i>Pipistrellus pipistrellus</i>  |
| Gewone grootoorvleermuis          | <i>Plecotus auritus</i>           |
| Grijze grootoorvleermuis          | <i>Plecotus austriacus</i>        |
| Grote hoefijzerneus               | <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>  |
| Hamster                           | <i>Cricetus cricetus</i>          |
| Hazelmuis                         | <i>Muscardinus avellanarius</i>   |
| Ingekorven vleermuis              | <i>Myotis emarginatus</i>         |
| Kleine dwergvleermuis             | <i>Pipistrellus pygmaeus</i>      |
| Kleine hoefijzerneus              | <i>Rhinolophus hipposideros</i>   |
| Laatvlieger                       | <i>Eptesicus serotinus</i>        |
| Lynx                              | <i>Lynx lynx</i> spp. lynx        |
| Meervleermuis                     | <i>Myotis dasycneme</i>           |
| Mopsvleermuis                     | <i>Barbastella barbastellus</i>   |
| Noordse woelmuis                  | <i>Microtus oeconomus</i>         |
| Otter                             | <i>Lutra lutra</i>                |
| Rosse vleermuis                   | <i>Nyctalus noctula</i>           |
| Ruige (Nathusius') dwergvleermuis | <i>Pipistrellus nathusii</i>      |
| Tuimelaar                         | <i>Tursiops truncatus</i>         |
| Tweekleurige vleermuis            | <i>Vespertilio murinus</i>        |
| Vale vleermuis                    | <i>Myotis myotis</i>              |
| Watervleermuis                    | <i>Myotis daubentonii</i>         |
| Wilde kat                         | <i>Felis silvestris</i>           |
| Witflankdolfijn                   | <i>Lagenorhynchus acutus</i>      |
| Witsnuitdolfijn                   | <i>Lagenorhynchus albirostris</i> |

#### Reptielen en amfibieën

|                 |                            |
|-----------------|----------------------------|
| Boomkikker      | <i>Hyla arborea</i>        |
| Geelbuikvuurpad | <i>Bombina variegata</i>   |
| Gladde slang    | <i>Coronella austriaca</i> |
| Heikikker       | <i>Rana arvalis</i>        |
| Kamsalamander   | <i>Triturus cristatus</i>  |
| Knoflookpad     | <i>Pelobates fuscus</i>    |
| Muurhagedis     | <i>Podarcis muralis</i>    |
| Poelkikker      | <i>Pelophylax lessonae</i> |
| Rugstreeppad    | <i>Epidalea calamita</i>   |
| Vroedmeesterpad | <i>Alytes obstetricans</i> |
| Zandhagedis     | <i>Lacerta agilis</i>      |

### Vervolg tabel 3: Soorten bijlage 1 AMvB/ bijlage IV HRL

#### *Vervolg soorten bijlage IV HRL:*

##### Dagvlinders

|                         |                             |
|-------------------------|-----------------------------|
| Donker pimperlblauwtje  | <i>Maculinea nausithous</i> |
| Grote vuurvlinder       | <i>Lycaena dispar</i>       |
| Pimperlblauwtje         | <i>Maculinea teleius</i>    |
| Tijmblauwtje            | <i>Maculinea arion</i>      |
| Zilverstreephooibeestje | <i>Coenonympha hero</i>     |

##### Libellen

|                          |                                |
|--------------------------|--------------------------------|
| Bronslibel               | <i>Oxygastra curtusii</i>      |
| Gaffellibel              | <i>Ophiogomphus cecilia</i>    |
| Gevlekte witsnuitlibel   | <i>Leucorrhinia pectoralis</i> |
| Groene glazenmaker       | <i>Aeshna viridis</i>          |
| Noordse winterjuffer     | <i>Sympecma paedisca</i>       |
| Oostelijke witsnuitlibel | <i>Leucorrhinia albifrons</i>  |
| Rivierrombout            | <i>Gomphus flavipes</i>        |
| Sierlijke witsnuitlibel  | <i>Leucorrhinia caudalis</i>   |

##### Vissen

|         |                          |
|---------|--------------------------|
| Houting | <i>Coregonus maraena</i> |
| Steur   | <i>Acipenser sturio</i>  |

##### Vaatplanten

|                         |                              |
|-------------------------|------------------------------|
| Drijvende waterweegbree | <i>Luronium natans</i>       |
| Groenknolorchis         | <i>Liparis loeselii</i>      |
| Kruipend moerasscherm   | <i>Apium repens</i>          |
| Zomerschroeforchis      | <i>Spiranthes aestivalis</i> |

##### Kevers

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| Brede geelrandwaterroofkever | <i>Dytiscus latissimus</i>    |
| Gestreepte waterroofkever    | <i>Graphoderus bilineatus</i> |
| Heldenbok                    | <i>Cerambyx cerdo</i>         |
| Juchtleerkever               | <i>Osmoderma eremita</i>      |

##### Tweekleppigen

|                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| Bataafse stroommossel | <i>Unio crassus</i> |
|-----------------------|---------------------|

##### Slakken

|                    |                          |
|--------------------|--------------------------|
| Platte schijfhoren | <i>Anisus vorticulus</i> |
|--------------------|--------------------------|

## **Bijlage 2: Vleermuizen, ruimtelijke ingrepen en de Flora- en faunawet**

Vleermuizen en hun leefgebied zijn beschermd door de Flora- en faunawet. In geval van een ruimtelijke ingreep moet ruim van tevoren bekeken worden of deze ingreep nadelige invloed kan hebben op vleermuizen en hoe hiermee omgegaan moet worden.

### *Verblijfplaatsen*

Vleermuizen maken het hele jaar door gebruik van verschillende verblijfplaatsen (o.a. in bomen en gebouwen). Grofweg zijn vleermuisverblijfplaatsen op te delen in winterverblijfplaats (waar overwinterd wordt), dagkwartieren (waar de mannetjes in de kraamkolonieperiode overdag zitten, alleen of in kleine groepjes), kraamkolonies (vrouwtjes en hun jongen, vaak in grote groepen), paarverblijven (waar gepaard wordt, vaak in het najaar, soms gelijk aan de winterverblijfplaats) en tussenkwartieren (gebruikt in de periode tussen overwinteren en de zomerperiode in). Per type verblijfplaats gebruiken vleermuizen vaak meerdere verblijven waar tussen gewisseld wordt, bijvoorbeeld wanneer elders het klimaat geschikter is of om aan parasieten te ontkomen. Vleermuizen zijn wel zeer honkvast wat betreft de diverse verblijven die ze gebruiken. Dit betekent dat hun verblijven belangrijk zijn voor instandhouding van de populatie en dat deze daarom beschermd worden door de Flora- en faunawet.

Sinds mei 2009 is het Vleermuisprotocol vastgesteld. Dit is opgesteld door het Netwerk Groene Bureaus en de Zoogdiervereniging VZZ in overleg met de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en de Gegevensautoriteit Natuur (GaN). Het protocol dient als leidraad voor het bepalen hoe en hoe vaak geïnventariseerd moet worden om te voldoen aan de Flora- en faunawet. Let op: voor het bepalen of een gebouw of een potentieel geschikte boom van belang is als vleermuisverblijfplaats, is over het algemeen een relatief langlopend onderzoek nodig (van april t/m september/oktober) en zijn gemiddeld 4 tot 7 bezoeken nodig.

Maatregelen zijn nodig:

- indien sprake is van een verblijfplaats die van significant belang is of zou kunnen zijn en/of;
- indien vleermuizen aangetroffen zijn.

Er is over het algemeen sprake van een significant belangrijke verblijfplaats (ook wel vaste verblijfplaats genoemd, een verblijfplaats die van belang is voor een populatie) als:

- er sprake is van een kraamkolonie;
- er sprake is van een belangrijke overwinteringsplaats of paarplaats;
- er geen alternatieve verblijfplaatsen in de directe omgeving beschikbaar zijn;
- de gunstige staat van instandhouding van de (populatie van) de soort in het geding is bij het verdwijnen van de verblijfplaats.

De te nemen maatregelen moeten er voor zorgen dat verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet niet overtreden worden. Dit betekent dat er geen dieren gedood, verwond of actief verstoord mogen worden en dat in geval van significant belangrijke verblijfplaatsen deze behouden blijven of anderszins op een goede manier vervangen worden. De functie die het leefgebied voor de betreffende populatie vervult moet onverminderd blijven bestaan.

Om te voorkomen dat dieren gedood, verwond of actief verstoord worden, kunnen de volgende maatregelen nodig zijn:

- niet slopen in de winterslaapproiode (in deze periode kan zelden met zekerheid worden vastgesteld dat vleermuizen afwezig zijn in een potentieel geschikt en onoverzichtelijk object, omdat ze dan ook 's nachts passief zijn. Dat maakt ze in deze periode overigens extra kwetsbaar);
- vlak voor de sloop onderzoeken of er individuen aanwezig zijn in het te slopen object. Zijn deze wel aanwezig dan geldt dat in geval van een significant belangrijke verblijfplaats gewacht moet worden tot het dier of de dieren weg zijn, anders kan het dier/kunnen de dieren ook passief verjaagd worden (door verstoring van het microklimaat of 's nachts dichten van de invliegopening) mits zij niet verwond, gedood of actief verstoord worden.

Bij het verdwijnen van een verblijfplaats kunnen maatregelen bestaan uit het aanbieden van inpandige voorzieningen in nieuwbouw, zodat deze geschikt is voor vleermuizen om in te verblijven.

Om zeker te weten of de geplande maatregelen voldoende zijn kan een ontheffing aangevraagd worden bij de Dienst Regelingen. Een afwijzingsbrief, die stelt dat geen ontheffing nodig is, 'omdat als de voorgestelde maatregelen genomen worden er immers geen verboden overtreden worden' geldt als goedkeuring van de voorgestelde maatregelen. Zijn de maatregelen niet voldoende, dan moeten deze aangepast worden. Als dat niet mogelijk is, is een ontheffing nodig. Deze wordt alleen verstrekt in geval van projecten waarbij sprake is van groot openbaar belang.

#### *Jachtgebied en vliegroutes*

Naast verblijfplaatsen bestaat het leefgebied van vleermuizen uit foerageergebied en vliegroutes (vaak bomenrijen of waterlopen). Deze zijn ook beschermd als zij van significant belang zijn. Zij gelden als significant belangrijk indien bij aantasting de functionaliteit van de verblijfplaats(en) in het geding komt. Is dat het geval, dan zijn maatregelen nodig die dit voorkomen, anders is een ontheffing nodig. Ook hier geldt dat deze alleen verstrekt wordt in geval van projecten waarbij sprake is van groot openbaar belang.

### Bijlage 3: Vogels, ruimtelijke ingrepen en de Flora- en faunawet

Als maatregelen genomen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats te garanderen, hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden. Om zeker te weten of de mitigerende maatregelen voldoende zijn en er inderdaad geen ontheffing nodig is, kan een ontheffing aangevraagd worden om de maatregelen (goed) te laten keuren.

Als geen maatregelen genomen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of rust- en verblijfplaats te garanderen, dient een ontheffing aangevraagd te worden op grond van een wettelijk belang uit de Vogelrichtlijn.

Deze belangen zijn:

- *Bescherming van flora en fauna (b)*
- *Veiligheid van het luchtverkeer (c)*
- *Volksgezondheid of openbare veiligheid (d)*

De aanvraag wordt beoordeeld op de volgende punten:

- In welke mate wordt de functionaliteit van de vaste voortplantings-, rust- en/of verblijfplaats aangetast door de activiteiten?
- Is er een wettelijk belang (belang b, c en d)?
- Is er een bevredigende oplossing?
- Komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar?

#### Bescherming van vogelnesten

Artikel 11 van de Flora- en faunawet luidt:

*“Het is verboden nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren”.*

Tijdens de werkzaamheden moet rekening gehouden worden met het broedseizoen van vogels. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het gaat er om of er sprake is van een broedgeval. De meeste vogels maken elk broedseizoen een nieuw nest of zijn in staat om een nieuw nest te maken. Deze vogelnesten voor eenmalig gebruik vallen alleen tijdens het broedseizoen (grootweg half maart-half juli) onder de bescherming van artikel 11 van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten is geen ontheffing nodig voor werkzaamheden buiten het broedseizoen en ook niet als maatregelen worden getroffen die voorkomen dat deze soorten zich op de bouwplaats vestigen tijdens het broedseizoen.

Een (beperkt) aantal soorten bewoont het nest echter permanent of keert elk jaar terug naar hetzelfde nest. Verblijfplaatsen van deze vogelsoorten zijn *jaarrond* beschermd:

#### Nesten die het hele jaar door zijn beschermd

Voor de volgende categorieën gelden de verbodsbepalingen van artikel 11 van de Flora- en faunawet het *gehele* seizoen:

1. Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld: Steenuil).

2. Nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk zijn van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: Roek, Gierzwaluw en Huismus).
3. Nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: Ooievaar, Kerkuil en Slechtvalk).
4. Vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (voorbeeld: Boomvalk, Buizerd en Ransuil).

#### **Nesten die *niet* het hele jaar door zijn beschermd**

5. Nesten van vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Categorie 5-soorten vragen extra onderzoek, ook al zijn hun nesten niet jaarrond beschermd; deze soorten zijn namelijk *wel* jaarrond beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten die momenteel door het ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) wordt gehanteerd:

*Nesten van de volgende soorten zijn jaarrond beschermd indien ze nog in functie zijn:*

|                       |                           |
|-----------------------|---------------------------|
| Boomvalk              | <i>Falco subbuteo</i>     |
| Buizerd               | <i>Buteo buteo</i>        |
| Gierzwaluw            | <i>Apus apus</i>          |
| Grote gele kwikstaart | <i>Motacilla cinerea</i>  |
| Havik                 | <i>Accipiter gentilis</i> |
| Huisemus              | <i>Passer domesticus</i>  |
| Kerkuil               | <i>Tyto alba</i>          |
| Oehoe                 | <i>Bubo bubo</i>          |
| Ooievaar              | <i>Ciconia ciconia</i>    |
| Ransuil               | <i>Asio otus</i>          |
| Roek                  | <i>Corvus frugilegus</i>  |
| Slechtvalk            | <i>Falco peregrinus</i>   |
| Sperwer               | <i>Accipiter nisus</i>    |
| Steenuil              | <i>Athene noctua</i>      |
| Wespendief            | <i>Pernis apivorus</i>    |
| Zwarte wouw           | <i>Milvus migrans</i>     |

*Nesten van de volgende soorten zijn niet jaarrond beschermd (categorie 5), maar hiervan is inventarisatie wel gewenst:*

|                       |                                        |
|-----------------------|----------------------------------------|
| Blauwe reiger         | <i>Ardea cinerea</i>                   |
| Boerenwaluw           | <i>Hirundo rustica</i>                 |
| Bonte vliegenvanger   | <i>Ficedula hypoleuca</i>              |
| Boomklever            | <i>Sitta europaea</i>                  |
| Boomkruiper           | <i>Certhia brachydactyla</i>           |
| Bosuil                | <i>Strix aluco</i>                     |
| Brilduiker            | <i>Bucephala clangula</i>              |
| Draaihals             | <i>Jynx torquilla</i>                  |
| Eider                 | <i>Somateria mollissima</i>            |
| Ekster                | <i>Pica pica</i>                       |
| Gekraagde roodstaart  | <i>Phoenicurus phoenicurus</i>         |
| Glanskop              | <i>Parus palustris</i>                 |
| Grauwe vliegenvanger  | <i>Muscicapa striata</i>               |
| Groene specht         | <i>Picus viridis</i>                   |
| Grote bonte specht    | <i>Dendrocopos major</i>               |
| Hop                   | <i>Upupa epops</i>                     |
| Huiswaluw             | <i>Delichon urbica</i>                 |
| IJsvogel              | <i>Alcedo atthis</i>                   |
| Kleine bonte specht   | <i>Dendrocopos minor</i>               |
| Kleine vliegenvanger  | <i>Ficedula parva</i>                  |
| Koolmees              | <i>Parus major</i>                     |
| Kortsnavelboomkruiper | <i>Certhia familiaris macrodactyla</i> |
| Oeverwaluw            | <i>Riparia riparia</i>                 |
| Pimpelmees            | <i>Parus caeruleus</i>                 |
| Raaf                  | <i>Corvus corax</i>                    |
| Ruigpootuil           | <i>Aegolius funereus</i>               |
| Spreeuw               | <i>Sturnus vulgaris</i>                |
| Tapuit                | <i>Oenanthe oenanthe</i>               |
| Torenvalk             | <i>Falco tinnunculus</i>               |
| Zeearend              | <i>Haliaeetus albicilla</i>            |
| Zwarte kraai          | <i>Corvus corone</i>                   |
| Zwarte mees           | <i>Parus ater</i>                      |
| Zwarte roodstaart     | <i>Phoenicurus ochruros</i>            |
| Zwarte specht         | <i>Dryocopus martius</i>               |





**Bijlage 2:**

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï bestemmings-  
plan 'Merenweg 16', KuiperCompagnons, werknr.  
124.315.00, d.d. juni 2016



 **Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï**

 **Bestemmingsplan 'Merenweg 16'**

8 juni 2016



## Projectgegevens

### Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

#### Bestemmingsplan 'Merenweg 16'

Bleiswijk, gemeente Lansingerland

Opdrachtgever      Gemeente Lansingerland  
Contactpersoon      dhr. E. Zwijnenburg

Werknummer          124.315.00

Datum                  8 juni 2016

Adviseur



#### **KuiperCompagnons**

Projectverantwoordelijke: mr. R. Begheyn

Behandeld door: ing. J. Sips

Telefoonnummer: 010 - 433 0099

*File: j:\124\315\00\3 projectresultaat\milieu\rapport\124.315.00\_bp merenweg 16\_v03.docm*

| Inhoudsopgave                                          | blz.     |
|--------------------------------------------------------|----------|
| <b>1 Inleiding.....</b>                                | <b>1</b> |
| <b>2 Wettelijk kader .....</b>                         | <b>2</b> |
| 2.1 Wet geluidhinder.....                              | 2        |
| 2.2 Hogere waarden beleid gemeente Lansingerland ..... | 3        |
| 2.3 Bouwbesluit 2012 .....                             | 3        |
| <b>3 Uitgangspunten geluidberekeningen.....</b>        | <b>4</b> |
| 3.1 Wegverkeersgegevens.....                           | 4        |
| 3.2 Berekeningsmethode.....                            | 4        |
| <b>4 Berekeningsresultaten .....</b>                   | <b>5</b> |
| 4.1 Merenweg.....                                      | 5        |
| 4.2 Wilgenlei .....                                    | 5        |
| 4.3 Cumulatie .....                                    | 5        |
| <b>5 Conclusies .....</b>                              | <b>7</b> |

## Bijlagen

Bijlage 1 - Overzicht wegverkeersgegevens en rekenmodel

Bijlage 2 - Berekeningsresultaten

## **1 Inleiding**

Het voornemen is om de bestaande woning te slopen en een nieuwe woning te realiseren op het perceel Merenweg 16 in Bleiswijk (gemeente Lansingerland). Om de nieuwe woning juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt het bestemmingsplan 'Merenweg 16' opgesteld.

### **Geluidhinder**

De nieuwe woning is gelegen binnen de onderzoekszone van de Merenweg en de Wilgenlei. Het is daarom verplicht om vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uit te voeren.

Het bouwvlak is niet gelegen in een zone van een spoorlijn of een gezoneerd industrieterrein. Een akoestisch onderzoek naar railverkeers- en industrielawaai is dan ook buiten beschouwing gelaten.

In opdracht van de gemeente Lansingerland heeft KuiperCompagnons het benodigde akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd behorende bij het bestemmingsplan 'Merenweg 16'.

### **Leeswijzer**

In de volgende hoofdstukken worden achtereenvolgens voor het aspect wegverkeerslawaaï het wettelijk kader, de uitgangspunten van de berekening, de berekeningsresultaten en de conclusies behandeld.

## 2 Wettelijk kader

### 2.1 Wet geluidhinder

#### Onderzoekszone

Behalve langs 30 km/uur-wegen en woonerven bevindt zich overeenkomstig artikel 74 Wgh aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de grenswaarden van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 Wgh. Deze definities luiden:

- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Langs de Merenweg en de Wilgenlei is een zone aanwezig van 250 meter (2x1 rijstrook, buitenstedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

#### Normstelling

In het geval nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, worden gerealiseerd binnen een zone van een weg, dan mag de geluidbelasting niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde. Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland (het college van Lansingerland) bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden.

In tabel 1 is aangegeven wat de voorkeurswaarde en de maximale ontheffingswaarde is voor een nieuwe woning in buitenstedelijk gebied door wegverkeerslawaaï.

Tabel 1: Grenswaarden wegverkeerslawaaï.

|        | Voorkeurswaarde            | Maximale ontheffingswaarde |
|--------|----------------------------|----------------------------|
| Woning | 48 dB (art. 82, lid 1 Wgh) | 53 dB (art. 83, lid 1 Wgh) |

#### Reductie geluidbelastingen wegverkeerslawaaï

Op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst afneemt, mogen de berekende geluidbelastingen op de gevels worden gereduceerd. Volgens artikel 110g Wgh is deze reductie 2 dB bij wegen met een rijnsnelheid van 70 km/uur en hoger en 5 dB bij wegen met een rijnsnelheid van lager dan 70 km/uur.

Gelet op de wettelijke toegestane rijnsnelheid op de in het onderzoek betrokken wegen, is een reductie van 5 dB van toepassing voor al deze wegen.



## **2.2 Hogere waarden beleid gemeente Lansingerland**

De gemeente Lansingerland heeft nadere criteria en voorwaarden gesteld bij het verlenen van hogere waarden. Deze criteria/voorwaarden zijn vastgelegd in de 'Beleidsnota Hogere Waarden', versie 3 van mei 2009.

In de beleidsnota is beschreven dat met een hogere waarde-procedure voor nieuwe woningen alleen kan worden gestart als aan minimaal één van de volgende criteria kan worden voldaan:

- de nieuwe woningen verspreid worden gesitueerd;
- de nieuwe woningen zijn opgenomen in een dorps- of stadsvernieuwingsplan;
- de nieuwe woningen vervullen een akoestische afschermende functie;
- de nieuwe woningen noodzakelijk zijn vanwege grond- of bedrijfsgebondenheid;
- de nieuwe woningen een open plaats opvullen tussen aanwezige bebouwing;
- de nieuwe woningen dienen ter vervanging van bestaande bebouwing.

Voor woningen waar een hogere waarde voor benodigd is, dient op grond van de beleidsnota te beschikken over minimaal één geluidluwe zijde. Bij voorkeur dient aan deze zijde een buitenverblijfsruimte te worden gesitueerd. Onder een geluidluwe zijde wordt verstaan die zijde van de woning, waarbij de geluidsbelasting per weg afzonderlijk niet hoger is dan de voorkeurswaarde. Voor wegverkeerslawaaï betekent het dat de cumulatieve geluidsbelasting niet meer mag bedragen dan 53 dB, waarbij geen rekening is gehouden met de reductie volgens artikel 110g Wgh.

Als er geen buitenruimte aanwezig is, wordt met de aanwezigheid van minimaal één geluidluwe zijde voldoende kwaliteit gerealiseerd. De geluidsbelasting ter plaatse van de buitenruimte mag in principe niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidluwe zijde.

Voor woningen met een geluidsbelasting van 53 dB en hoger gelden vanuit het gemeentelijk hogere waarden beleid de volgende eisen:

- geen situering van verblijfsruimte aan hoogst belaste gevel tenzij er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouw of volkshuisvesting;
- aanwezigheid geluidluwe zijde en dito buitenverblijfsruimte, tenzij dit niet haalbaar is: dan dient de buitenruimte afsluitbaar te zijn.

Bij het vaststellen van een hogere waarde wordt op grond van artikel 110a Wgh rekening gehouden met cumulatie van geluid. In het beleid is aangegeven dat de cumulatieve geluidsbelasting per aanvraag wordt beoordeeld.

## **2.3 Bouwbesluit 2012**

In het Bouwbesluit 2012 is aangegeven wat de karakteristieke geluidswering moet zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden van een nieuwe woning. De geluidsbelasting door wegverkeerslawaaï mag in verblijfsgebieden (gebruiksgebied of een gedeelte daarvan voor het verblijven van personen) niet hoger zijn dan 33 dB. Daarbij geldt een minimale eis van 20 dB.

Het bepalen van de geluidwerende voorzieningen met betrekking tot de karakteristieke geluidswering valt buiten de opzet van dit rapport.

### **3 Uitgangspunten geluidberekeningen**

Hierna worden de uitgangspunten voor de berekeningen van het wegverkeerslawaaai beschreven. Het gaat om de gehanteerde wegverkeersgegevens en de gebruikte berekeningsmethode.

#### **3.1 Wegverkeersgegevens**

Door de gemeente Lansingerland zijn de verkeersgegevens aangeleverd voor de onderzochte wegen. Deze gegevens zijn afkomstig uit de Regionale VerkeersMilieuKaart, versie 2.2 voor de stadsregio Rotterdam (RVMK 2.2) en betreffen het prognosejaar 2020. In dit onderzoek is het prognosejaar 2026 van belang, 10 jaar na vaststelling van het uitwerkingsplan. Voor de autonome groei van het wegverkeer is 1,5% per jaar aangehouden.

In de gegevens van de RVMK 2.2 is geen rekening gehouden met de realisatie van de Melanchton Business School aan de Wilgenlei. Voor die ontwikkeling is reeds het bestemmingsplan 'Melanchton Business School' opgesteld. De berekende verkeerstoename vanwege de realisatie van de Melanchton Business School is overgenomen uit het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan 'Melanchton Business School'.

De gehanteerde wegverkeersgegevens voor de onderzochte wegen zijn opgenomen in bijlage 1 'Overzicht wegverkeersgegevens en rekenmodel'.

#### **3.2 Berekeningsmethode**

Voor de bepaling van de geluidsbelastingen door het wegverkeer zijn berekeningen uitgevoerd met Standaardrekenmethode 2 overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In het rekenmodel zijn de bronnen (weg), bodemgebieden (akoestisch hard/zacht), objecten (gebouwen enz.) en toetspunten ingevoerd. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu, versie 3.11. Het ontwikkelde rekenmodel is eveneens opgenomen in bijlage 1 van dit rapport.

Op basis van de GBKN-ondergrond is het rekenmodel ontwikkeld. De hoogte van de gemodelleerde bebouwing en de hoogteligging van de weg ten opzichte van de nieuwe woningen zijn bepaald op hoogte-informatie uit het Actueel Hoogtebestand Nederland en streetview van Google Earth. In de opgestelde rekenmodellen is ervoor gekozen de standaardbodemfactor als akoestisch zacht te beschouwen ( $B_f$  is 1). Daardoor zijn de gemodelleerde bodemgebieden als akoestisch hard (zoals wegen en trottoirs) te beschouwen.

De toetspunten zijn gekozen ter plaatse van het bouwvlak van de bestemming 'wonen', uitgaande van twee bouwlagen. De beoordelingshoogte voor de begane grond bedraagt 1,5 meter en voor de eerste verdieping 4,5 meter. Deze hoogten zijn ten opzichte van het plaatselijke maaiveld.

#### **Berekeningswijze wegverkeerslawaaai**

Bij toetsing aan de grenswaarden voor wegverkeer wordt in de Wgh gewerkt met een jaargemiddelde etmaalwaarde van het geluidsniveau ( $L_{den}$ ) over alle perioden, te weten de dagperiode (van 07.00 tot 19.00 uur), de avondperiode (van 19.00 tot 23.00 uur) en de nachtperiode (van 23.00 tot 07.00 uur).

## **4 Berekeningsresultaten**

Hierna worden de berekende geluidsbelastingen door het verkeer op de onderzochte wegen beschreven. De reductie volgens artikel 110g Wgh is op alle resultaten toegepast. Voor een overzicht van alle berekende geluidsbelastingen wordt verwezen naar bijlage 2 'Berekeningsresultaten'.

### **4.1 Merenweg**

Vanwege het verkeer op de Merenweg zijn geluidbelastingen berekend tot maximaal 51 dB op het bouwvlak. Daardoor wordt de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB niet. De overschrijding bevindt zich alleen op de zuidzijde van het bouwvlak, aangezien de geluidbelasting op de andere zijden van het bouwvlak lager is dan 48 dB.

#### **Geluidreducerende maatregelen**

Aangezien de voorkeurswaarde alleen op de zuidzijde van het bouwvlak wordt overschreden en een hogere waarde voor één woning benodigd is, is het treffen van geluidreducerende maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet reëel. Om die reden zijn in dit onderzoek geen geluidreducerende maatregelen meegenomen.

#### **Hogere waarden**

Omdat het treffen van geluidmaatregelen niet reëel is, is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen voor de nieuwe woning. De vast te stellen hogere waarde bedraagt 51 dB voor één woning vanwege het verkeer op de Merenweg. Als ontheffingsgrond kan het vervangen van bestaande bebouwing worden aangevoerd.

De noord-, oost- en westzijde van het bouwvlak zijn aan te merken als geluidluwe zijden (zie paragraaf 4.3). Daarnaast is de buitenruimte niet aan de zuidzijde voorzien. Zodoende wordt voldaan aan de nader gestelde voorwaarden uit het gemeentelijk hogere waarden beleid.

Het ontwerpbesluit tot vaststelling hogere waarden moet gelijktijdig met het bestemmingsplan 'Merenweg 16' ter inzage worden gelegd. De hogere waarde wordt door het college van Landsingerland vastgesteld.

### **4.2 Wilgenlei**

Door het verkeer op de Wilgenlei is een geluidbelasting berekend van maximaal 32 dB. Dit betekent dat de voorkeurswaarde niet wordt overschreden, waardoor het vaststellen van een hogere waarde niet benodigd is.

### **4.3 Cumulatie**

Vanwege het verkeer op de Merenweg en de Wilgenlei samen is op het bouwvlak een cumulatieve geluidbelasting berekend van maximaal 56 dB op de zuidzijde en maximaal 51 dB en 50 dB op respectievelijk de oost- en westzijde van het bouwvlak. Dit betekent dat de noord-, oost- en westzijde van het bouwvlak als geluidluw zijn aan te merken, omdat de cumulatieve geluidbelasting op deze zijden lager is dan 53 dB.

Het Bouwbesluit 2012 stelt eisen aan de karakteristieke geluidwering van een nieuwe woning. De karakteristieke geluidwering wordt bepaald aan de hand van de cumulatieve geluidbelasting van het verkeer op de Merenweg en de Wilgenlei samen (zonder toepassing van de reductie artikel 110g Wgh).

De cumulatieve geluidbelasting op het bouwvlak is maximaal 56 dB. Gelet op deze cumulatieve geluidbelasting dient de karakteristieke geluidwering minimaal 23 dB te bedragen voor de gevels van de nieuwe woning. Middels een nader onderzoek dient aangetoond te worden dat de karakteristieke geluidwering van de gevels van de nieuwe woning voldoet aan het gesteld in het Bouwbesluit 2012. Dat onderzoek moet worden bijgevoegd bij de omgevingsvergunning.

## 5 Conclusies

De nieuwe woning op het adres Merenweg 16 dient ter vervanging van de bestaande woning op dit adres en is gelegen in de zone van de Merenweg en de Wilgenlei. Een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï is om die reden uitgevoerd.

Uit het onderzoek blijkt dat alleen door het verkeer op de Merenweg de voorkeurswaarde wordt overschreden. De maximale geluidsbelasting bedraagt 51 dB, waardoor de maximale onthefingswaarde niet wordt overschreden. Daarnaast wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden uit het gemeentelijk hogere waarden beleid.

Gezien het voorgaande is het noodzakelijk voor de nieuwe woning een hogere waarde voor de Merenweg vast te stellen tot maximaal 51 dB. Het ontwerpbesluit tot vaststelling hogere waarden moet gelijktijdig met het bestemmingsplan 'Merenweg 16' ter inzage worden gelegd. De hogere waarden wordt door het college van Lansingerland vastgesteld.

Omdat de gecumuleerde geluidbelastingen vanwege het verkeer op de Merenweg en de Wilgenlei samen een verhoogde geluidbelasting oplevert ter plaatse van de nieuwe woning, dient een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels voor deze woning te worden opgesteld. Dat onderzoek moet worden bijgevoegd bij de omgevingsvergunning.

---

Bijlagen >>>

---



Tabel: Wegverkeersgegevens 2026.

| Weg-<br>vak | Omschrijving | Autonome<br>groei<br>[%/jaar] | Etmaalintensiteit |                   | Bijdrage<br>school<br>[mvt/etm] | Totale<br>intensiteit<br>[mvt/etm] | Rij-<br>snelheid<br>[km/uur] | Wegdek-<br>type |
|-------------|--------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------|
|             |              |                               | 2020<br>[mvt/etm] | 2026<br>[mvt/etm] |                                 |                                    |                              |                 |
| 1           | Merenweg     | 1,5                           | 1.627             | 1.779             | 158                             | 1.937                              | 60                           | DAB             |
| 2           | Wilgenlei    | 1,5                           | 1.175             | 1.285             | 158                             | 1.442                              | 60                           | DAB             |

Tabel: Wegverkeersgegevens 2026.

| Weg-<br>vak | Omschrijving | Dagperiode [%] |       |        |       |
|-------------|--------------|----------------|-------|--------|-------|
|             |              | Gem. uur       | Licht | Middel | Zwaar |
| 1           | Merenweg     | 6,41           | 86,28 | 6,86   | 6,86  |
| 2           | Wilgenlei    | 6,41           | 83,79 | 14,59  | 1,62  |

Tabel: Wegverkeersgegevens 2026.

| Weg-<br>vak | Omschrijving | Avondperiode [%] |       |        |       |
|-------------|--------------|------------------|-------|--------|-------|
|             |              | Gem. uur         | Licht | Middel | Zwaar |
| 1           | Merenweg     | 3,59             | 90,16 | 4,92   | 4,92  |
| 2           | Wilgenlei    | 4,26             | 90,61 | 8,45   | 0,94  |

Tabel: Wegverkeersgegevens 2026.

| Weg-<br>vak | Omschrijving | Nachtperiode [%] |       |        |       |
|-------------|--------------|------------------|-------|--------|-------|
|             |              | Gem. uur         | Licht | Middel | Zwaar |
| 1           | Merenweg     | 1,09             | 79,86 | 10,07  | 10,07 |
| 2           | Wilgenlei    | 0,75             | 64,50 | 31,95  | 3,55  |

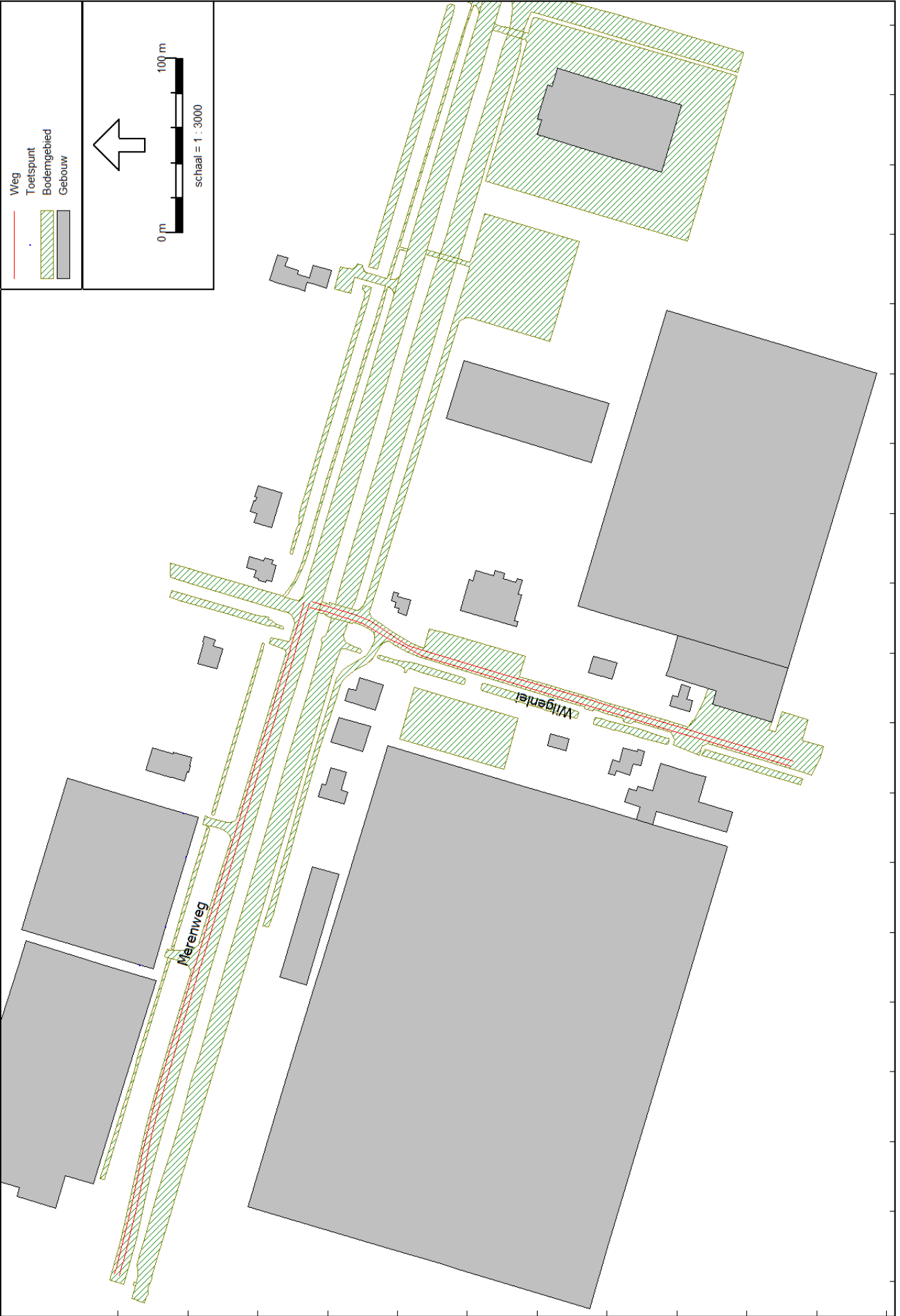
**Opmerkingen:**

- De verkeersgegevens zijn afkomstig uit de RVMK Stadsregio Rotterdam, versie 2.2.
- Er is rekening gehouden met de realisatie van de Melanchton Business School, waarvoor een bestemmingsplan is opgesteld.

Tabel: Verkeersgeneratie ontwikkeling.

| Verkeersaantrekkende werking ontwikkeling |                                         |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 800                                       | leeringen                               |
| 19,7                                      | verkeersbewegingen per 100 leerlingen   |
| <b>157,6</b>                              | <b>totaal aantal verkeersbewegingen</b> |

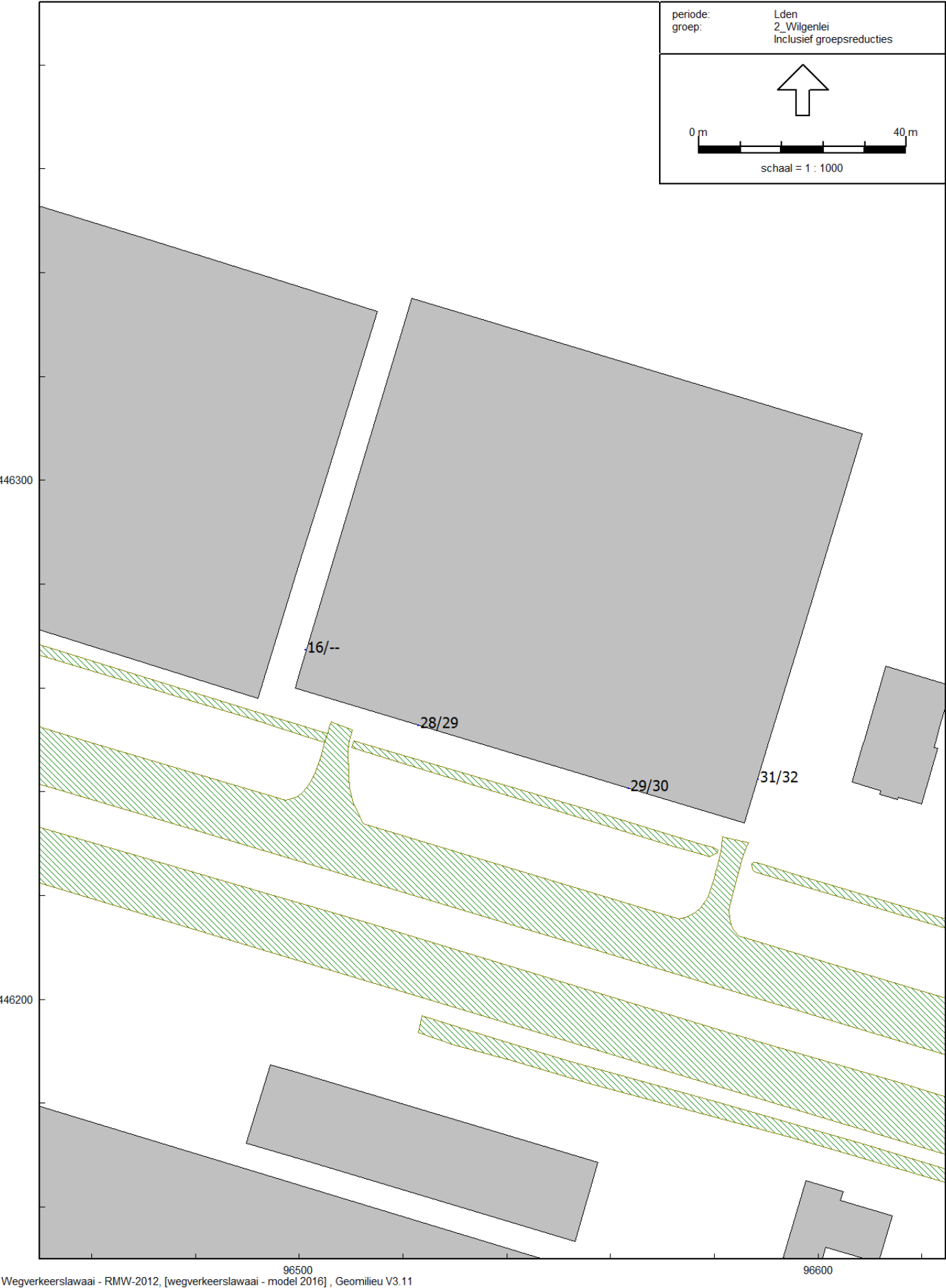








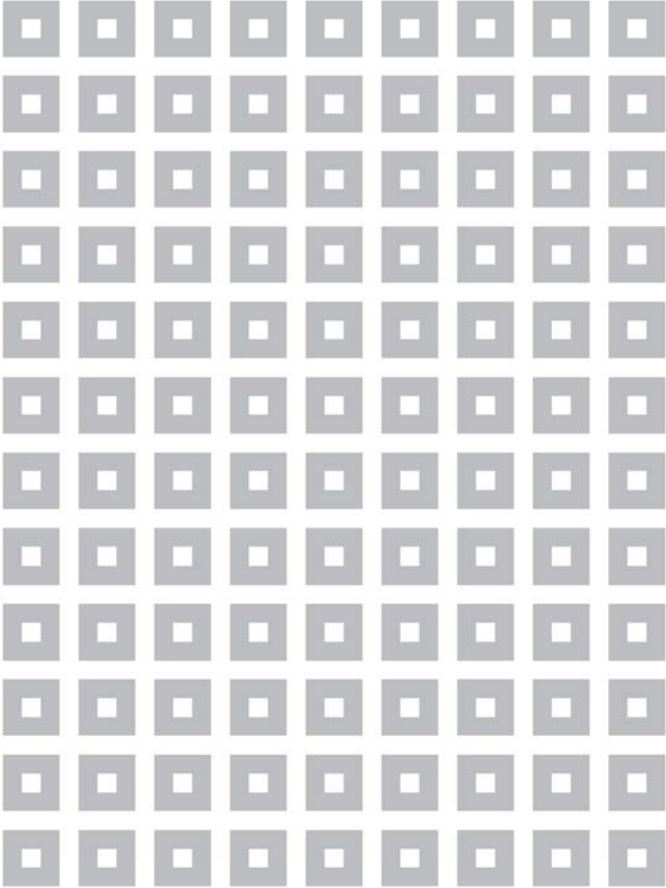
Berekende geluidbelastingen door verkeer op de Merenweg  
5 dB reductie volgens artikel 110g Wgh is toegepast



Berekende geluidbelastingen door verkeer op de Wilgenlei  
5 dB reductie volgens artikel 110g Wgh is toegepast



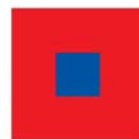
Berekende cumulatieve geluidbelastingen door verkeer op de Merenweg en de Wilgenlei samen  
5 dB reductie volgens artikel 110g Wgh is niet toegepast



kuiper@kuiper.nl  
www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek  
Van Nelleweg 3042  
3044 BC Rotterdam  
T 010 433 00 99  
F 010 404 56 69

**KUIPER**  
**COMPAGNONS**





**Bijlage 3:**

Notitie overlegreacties en ambtelijke wijzigingen, bestemmingsplan 'Merenweg 16', gemeente Lansingerland, corsanr.: T16.11327, d.d. 13 september 2016







## **Bestemmingsplan 'Merenweg 16'**

### **Notitie overlegreacties en ambtelijke wijzigingen**

**Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0170-VONT**

**Datum: 13 september 2016**

**Corsanr: T16.11327**

| <b>Inhoudsopgave</b>                                                            | <b>Blz.</b>  |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>Hoofdstuk 1            Overleg</b>                                           | <b>2</b>     |
| 2.1    Inleiding                                                                | 2            |
| 2.2    Overlegreacties en gemeentelijke reactie en conclusie per overlegreactie | 2            |
| 2.3    Eindconclusie overleg                                                    | 5            |
| <br><b>Hoofdstuk 2            Ambtshalve beoordeling</b>                        | <br><b>6</b> |

# **1 OVERLEG**

## **1.1 Inleiding**

Overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is gelegenheid tot overleg geboden met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan 'Merenweg 16'. Gelet op de aard en inhoud van het plan zijn de onderstaande instanties per mail (in geval van de provincie: via het e-formulier) van 28 juni 2016 uitgenodigd om te reageren:

- Provincie Zuid-Holland
- Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
- DCMR Milieudienst Rijnmond
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
- Dunea
- N.V. Nederlandse Gasunie
- Stedin
- Luchtvaarverkeersleiding Nederland

Van deze 8 instanties hebben er 6 gereageerd. In paragraaf 1.2 zijn de overlegreacties opgenomen en is de gemeentelijke beoordeling op deze overlegreacties weergegeven, waarbij gemotiveerd wordt aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan. In paragraaf 1.3 wordt dit geheel samengevat in de eindconclusie.

## 1.2 Overlegreacties en gemeentelijke beoordeling en conclusie per overlegreactie

De volgende overlegreacties zijn ontvangen:

**1. Dunea N.V..**

Mail d.d. 29 juni 2016, registratienummer I16.24930

**2. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond**

Brief d.d. 12 juli 2016, registratienummer I16.27075

**3. DCMR Milieudienst Rijnmond**

Brief d.d. 24 augustus 2016, registratienummer T16.11200

**5. Provincie Zuid-Holland**

Mail d.d. 28 juni 2016, registratienummer I16.24776

**6. Gasunie**

Brief d.d. 5 juli 2016, registratienummer I16.25721

**7. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard**

Brief d.d. 29 juni 2016, registratienummer I16.24958

De reacties zijn hieronder -waar nodig (ambtshalve) samengevat- weergegeven en voorzien van een gemeentelijk reactie.

**1. Dunea N.V.**

*Samenvatting*

In het plangebied liggen geen transportleidingen van Dunea. Er zijn derhalve geen op- of aanmerkingen.

*Beoordeling*

De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

*Conclusie*

De overlegreactie geeft geen aanleiding voor aanpassing van het plan.

**2. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond**

*Samenvatting*

Voor het beoordelen van het ruimtelijk plan dient de gemeente een gemotiveerde afweging te maken tussen de overwegingen met betrekking tot de externe veiligheid en de toegevoegde waarde van het ruimtelijk plan. Het plangebied valt binnen het verantwoordingsgebied van de RTHA. Voor eventuele maatregelen binnen het verantwoordingsgebied verwijst de VRR naar de brief en bijbehorende bijlage van 26 februari 2015 met betrekking tot de omgevingsrisico's luchthaven Rotterdam – the Hague Airport.

#### *Beoordeling*

De voorliggende ontwikkeling is gelegen binnen het invloedsgebied van Rotterdam The Hague Airport. Derhalve is aandacht besteed aan het groepsrisico. De beoogde ontwikkeling draagt niet significant bij aan de hoogte van het groepsrisico. Een en ander is gemotiveerd in paragraaf 7.7 waarbij gebruik is gemaakt van de brief en bijlage waar de VRR naar verwijst. In deze paragraaf is een gemotiveerde afweging gemaakt tussen de overwegingen met betrekking tot de externe veiligheid en de toevoegde waarde van het ruimtelijk plan.

#### *Conclusie*

De overlegreactie geeft geen aanleiding voor aanpassing van het plan.

### **3. DCMR Milieudienst Rijnmond**

#### *Samenvatting*

De natuur- en milieuaspecten van het plan zijn beoordeeld. De benodigde onderzoeken zijn goed uitgevoerd. In het belang van de bescherming van de fauna is het zaak om voor het eventueel kappen van de boom waarin een nest van de houtduif is aangetroffen het nest te inspecteren. Bij aanwezigheid van eieren of jongen moet met het kappen van de boom worden gewacht. Ook moet het werkterrein te voet worden geïnspecteerd voordat er wordt gestart met de werkzaamheden om er zeker van te zijn dat er geen amfibieën of grondgebonden zoogdieren aanwezig zijn op het werkterrein. Bij aanwezigheid van dieren moeten deze van het werkterrein worden verjaagd.

#### *Beoordeling*

In paragraaf 4.2 van de toelichting zijn teksten met gelijke strekking opgenomen. De ontwikkelaar dient bij de uitvoering van het plan daarmee rekening te houden in het belang van de bescherming van de fauna.

#### *Conclusie*

De overlegreactie geeft geen aanleiding voor aanpassing van het plan.

### **5. Provincie Zuid-Holland**

#### *Samenvatting*

Het e-formulier stelt vragen en de daarop gegeven antwoorden geven inzicht in de vraag of het ruimtelijke plan mogelijk strijdig is met het provinciaal beleid en dus door de provincie bekeken moet worden. Uit de door de gemeente ingevulde antwoorden blijkt dat het ruimtelijke plan niet hoeft te worden toegezonden.

#### *Beoordeling*

De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

#### *Conclusie*

De overlegreactie geeft geen aanleiding voor aanpassing van het plan.

## **6. Gasunie**

### *Samenvatting*

Het plangebied ligt buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

### *Beoordeling*

De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

### *Conclusie*

De overlegreactie geeft geen aanleiding voor aanpassing van het plan.

## **7. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard**

### *Samenvatting*

Het plan heeft geen nadelige invloed op het watersysteem. Het hoogheemraadschap heeft daarom geen bezwaar tegen de vaststelling van het plan.

### *Beoordeling*

De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen;

### *Conclusie*

De overlegreactie geeft geen aanleiding voor aanpassing van het plan.

## **1.3 Eindconclusie vooroverleg**

De overlegreacties geven geen aanleiding tot aanpassingen van het voorontwerpbestemmingsplan.

## **2 AMBTSHALVE BEOORDELING**

Naast het vooroverleg is een aanvullende ambtshalve beoordeling uitgevoerd. Ten opzichte van het voorontwerp is de plantoelichting daardoor op een aantal punten verduidelijkt, aangevuld en geactualiseerd. Deze punten worden hier niet uitputtend omschreven. Er zijn geen wijzigingen van meer structurele aard die in deze notitie beschreven behoeven te worden.





**Bijlage 4:**

Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan

“Merenweg 16”, gemeente Lansingerland, corsanr.:

T16.15029, d.d. 26 januari 2017



## **Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Merenweg 16”**

| <b>Inhoudsopgave</b>                                          | <b>Blz.</b> |
|---------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>Hoofdstuk 1                      Zienswijzen</b>           | <b>2</b>    |
| 1.1    Inleiding                                              | 2           |
| 1.2    Procedure                                              | 2           |
| 1.3    Eindconclusie zienswijzen                              | 2           |
| <b>Hoofdstuk 2                      Staat van wijzigingen</b> | <b>4</b>    |
| 2.1    Inleiding                                              | 4           |
| 2.2    Ambtshalve wijzigingen en motivering                   | 4           |

## **1. ZIENSWIJZEN**

### **1.1 Inleiding**

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (§ 1.2) en een eindconclusie (§ 1.3).

### **1.2 Procedure**

In de Staatscourant en in het gemeenteblad van 19 september 2016 is bekend gemaakt dat met ingang van 20 september 2016 het ontwerpbestemmingsplan “Merenweg 16” zes weken ter inzage lag. De stukken waren in te zien via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en via de gemeentelijke viewer <http://1621.roview.net/>.

Gedurende deze termijn werd een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het genoemde ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Er zijn geen zienswijzen ontvangen tijdens de ter inzage termijn.

### **1.3 Eindconclusie zienswijzentermijn**

Er zijn geen zienswijzen ontvangen en dit geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 2. STAAT VAN WIJZIGINGEN

### 2.1 Inleiding

Op basis van een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan zijn op een aantal onderdelen punten geconstateerd die aangepast of geactualiseerd moeten worden. Redactionele aanpassingen (zoals vernummeringen) in de toelichting, regels en op de verbeelding, als gevolg van onderstaande wijzigingen, worden niet opgesomd.

### 2.2 Ambtshalve wijzigingen

#### 1. Geactualiseerd archeologiebeleid

In de raadsvergadering van 29 september 2016 is ingestemd met de geactualiseerde beleidsnota Archeologie Lansingerland. Ten opzichte van de nota uit 2013 heeft voortschrijdend inzicht ertoe geleid dat de verwachtingenkaart en het bijbehorende toetsingsbeleid geactualiseerd kon worden. De archeologische verwachtingenkaart is aangepast op basis van de volgende bevindingen:

- Uit archeologisch onderzoek blijkt dat voor veel van de gebieden met een (hoge) archeologische verwachting deze verwachting naar laag of afwezig kon worden bijgesteld;
- Er zijn nieuwe geologische kaarten beschikbaar die een nieuw beeld geven van vooral de diepere ondergrond.

In het ontwerpbestemmingsplan was voor de Merenweg 16 op basis van het beleid uit 2013 de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie 6” opgenomen. Op de nieuwe archeologische beleidskaart is voor het plangebied geen verwachting meer opgenomen. Dit betekent dat het bestemmingsplan op de volgende punten gewijzigd kan worden vastgesteld:

- Op de verbeelding vervalt de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie 6”;
- In de toelichting vervalt in paragraaf 2.3.3 de uitleg over de bestemming “Waarde-Archeologie 6”;
- In de toelichting wordt paragraaf 6.1.2 geactualiseerd;
- Artikel 4 van de regels vervalt.

#### 2. Aanpassen van de regels aan de hand van het voorgenomen bouwplan.

Het voorgenomen bouwplan voor de woning (waarvan de impressie is opgenomen in de toelichting) is nog eens kritisch naast de regels in het bestemmingsplan gelegd. Daaruit is gebleken dat de toegestane goot- en bouwhoogte niet in overeenstemming is met gewenste stedenbouwkundige inpassing aan de Merenweg. In de directe omgeving van het bouwplan bestaan de woningen uit 1 laag met een kap. Vandaar dat de goothoogte wordt verlaagd van 7 naar 5 meter (artikel 3.2.2 d). De bouwhoogte wordt verlaagd van 11 naar 9 meter (artikel 3.2.2 e). Het gewenste bouwplan past in de aangepaste goot- en bouwhoogte. Tegelijkertijd wordt hiermee vastgelegd dat het bouwvolume op het perceel ook in de toekomst qua hoogte blijft aansluiten op de woningen in de directe omgeving.

Daarnaast is het ongewenst om op deze locatie voor de voorgevel bijbehorende bouwwerken mogelijk te maken. Derhalve vervalt artikel 3.2.4 lid c. Bouwen voor de voorgevel is ook niet mogelijk in het bestemmingsplan Schil om Bleiswijk dat van toepassing is om het plangebied van de Merenweg 16.

Om ervoor te zorgen dat de voorgenomen voorgevel (een zogenaamde Vlaamse gevel) van het bouwplan past in het bestemmingsplan worden de regels als volgt aangevuld:

- Aan artikel 1 wordt het begrip *Vlaamse gevel* toegevoegd: “De voorgevel van een ‘dakkapel’ die in hetzelfde vlak ligt als de gevel van het gebouw waarop de ‘dakkapel’ is aangebracht en waarbij de voorgevel van het gebouw doorloopt in die van de ‘dakkapel’”;
- Aan artikel 2.10 wordt “Vlaamse gevels” toegevoegd.
- Aan artikel 3.2.2 onder c wordt toegevoegd ‘Vlaamse gevels’;
- Aan artikel 3.2 wordt een nieuw lid toegevoegd na artikel 3.2.3: “Vlaamse gevels. Vlaamse gevels zijn toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels zoals opgenomen in artikel 6, lid 6.3.3.
- Aan artikel 6.3.1 a sub 4 wordt toegevoegd ‘Vlaamse gevel’
- Aan artikel 6.3 wordt toegevoegd een nieuw lid 6.3.3 “Vlaamse gevel” (Het huidige artikel 6.3.3. vernummerd naar artikel 6.3.4): “Vlaamse gevels mogen worden gebouwd voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, waarbij de volgende regels gelden:
  - a. er mogen maximaal 3 Vlaamse gevels worden geplaatst in de voorgevel;
  - b. de Vlaamse gevels moeten geplaatst worden in een vaste ritmiek/regelmatige rangschikking met een minimale afstand van 0,5 meter tussen de afzonderlijke Vlaamse gevels, minimaal 1,5 meter tot de zijkanten van het dakvlak;
  - c. de hoogte van de Vlaamse gevel bedraagt maximaal 2,5 meter;
  - d. de breedte van de Vlaamse gevel bedraagt maximaal 2,5 meter;
  - e. in het betreffende dakvlak is geen dakkapel zoals bedoeld in lid 6.3.1. aanwezig.

3. Het besluit hogere waarden en onderhavige nota worden als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Daarbij wordt het verloop van de zienswijzentermijn verwerkt in hoofdstuk 9 (Procedure).





**Bijlage 5:**

Besluit hogere waarden Wet geluidhinder "Merenweg 16",  
corsanr. T16.15034, d.d. 29 november 2016.



# Besluit

Registratienummer: T16.15034

Onderwerp:  
Hogere waarden Wet geluidhinder "Merenweg 16"

---

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland.

## **Bestemmingsplan**

Het plan betreft nieuwbouw van een woning op het perceel Merenweg 16 in Bleiswijk.

## **Procedure**

Op de voorbereiding van het hogere waardenbesluit is de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het ontwerp hogere waardenbesluit heeft van 20 september tot en met 31 oktober 2016 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

## **Algemeen toetsingskader**

De Wet geluidhinder beoogt de burger te beschermen tegen een te hoge geluidbelasting. In de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen zijn normen opgenomen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van onder meer wegverkeer, spoorwegverkeer en industrieterreinen. De regelgeving gaat daarbij uit van een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting en hogere waarden dan de ten hoogste toelaatbare waarden. Een geluidbelasting onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt zonder meer als aanvaardbaar geacht, terwijl een geluidbelasting boven de maximale hogere waarden niet is toegestaan. Indien de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt overschreden, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te verlagen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. In bepaalde situaties kunnen er echter geen of onvoldoende maatregelen worden getroffen, omdat deze maatregelen stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In die situaties kunnen er hogere waarden worden toegestaan tot aan de maximale hogere waarde. Daarbij moet in ieder geval worden voldaan aan de eisen die gelden ten aanzien van de binnenniveaus in verblijfsruimten van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen.

## ***Wegverkeerslawaaï***

Het plangebied bevindt zich in het buitenstedelijk gebied van Bleiswijk. Het plangebied ligt in de zone van de Merenweg en Wilgenlei.

Binnen zones langs wegen is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor woningen 48 dB. Voor een nieuwe woning langs een bestaande weg in buitenstedelijk gebied bedraagt de maximale hogere waarde 53 dB. De maximaal toelaatbare binnenwaarde in een verblijfsruimte van een woning bedraagt 33 dB.

## ***Railverkeerslawaaï***

Het plangebied ligt niet in de zone van enige spoorweg.

### *Industrielawaai*

Het plangebied ligt niet in de zone van enig industrieterrein.

### *Luchtvaartlawaai*

Het plangebied bevindt zich buiten de geluidzone van Rotterdam The Hague Airport.

### *Cumulatie*

Indien de woningen zich binnen de zones van meerdere geluidbronnen bevinden, moet onderzoek worden verricht naar de totale (gecumuleerde) geluidbelasting. De Wet geluidhinder stelt ten aanzien van de gecumuleerde geluidbelasting echter geen grenswaarden. Ons college stelt in de Beleidsnota Hogere Waarden wel eisen aan de gecumuleerde geluidbelasting.

### Gemeentelijk toetsingskader

Ons college heeft de Beleidsnota Hogere Waarden op 2 september 2009 vastgesteld. Dit hogere waardenbeleid geldt voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Het beleid is ontwikkeld om enerzijds de mogelijkheid te vergroten om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren en anderzijds als onderbouwing voor de hogere waardenbesluiten.

### Akoestisch onderzoek

De resultaten van het onderzoek naar de geluidbelasting op het bouwvlak van de geplande woning zijn weergegeven in het rapport “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Bestemmingsplan 'Merenweg 16'” (werknummer 124.315.00) van 8 juni 2016 van KuiperCompagnons. Het akoestisch onderzoek voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en de Beleidsnota Hogere Waarden.

### Motivering besluit

#### *Wegverkeerslawaai ten gevolge van de Merenweg*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van de Merenweg de geluidbelasting op de zuidzijde van het bouwvlak van de woning maximaal 51 dB bedraagt en derhalve de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting overschrijdt.

Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn om financiële redenen niet haalbaar, omdat er slechts voor één woning een hogere waarde benodigd is. De maximale hogere waarde van 53 dB wordt evenwel niet overschreden, zodat een hogere waarde kan worden vastgesteld.

#### *Wegverkeerslawaai ten gevolge van de Wilgenlei*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van de Wilgenlei de geluidbelasting op het bouwvlak van de nieuwe woning de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB niet overschrijdt. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 32 dB.

#### *Geluidluwe gevels en buitenverblijfsruimten*

Met betrekking tot geluidluwe gevels wordt in paragraaf 3.4.2 van de Beleidsnota Hogere Waarden het volgende gesteld:

*Indien het noodzakelijk is een hogere waarde vast te stellen, worden er - vanaf een bepaald geluidniveau - eisen gesteld aan de aanwezigheid van geluidluwe gevels en buiten-verblijfsruimten. Afhankelijk van de geluidbron moet daar aan de desbetreffende voorkeurs-grenswaarde worden voldaan.*

Eén van de toetsingscriteria van het gemeentelijke hogere waardenbeleid is derhalve het creëren van minimaal één geluidluwe gevel. Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan moet deze bij voorkeur zijn gelegen aan de geluidluwe zijde. Het geluidniveau op een als geluidluw te beschouwen gevel mag door wegverkeer (van alle wegen tezamen) niet hoger zijn dan 53 dB (zonder aftrek). Uit het akoestisch onderzoek

blijkt dat de woning over drie geluidluwe gevels beschikt. De woning beschikt tevens over een geluidluwe buitenruimte.

#### *Cumulatie van geluid*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er slechts een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting ten gevolge van één geluidbron optreedt. Er is geen sprake van een samenloop van geluidbronnen en cumulatie is hierdoor niet aan de orde.

#### *Compenserende factoren*

Met betrekking tot compenserende factoren wordt in paragraaf 3.3.3 van de Beleidsnota Hogere Waarden het volgende gesteld:

*De gemeente wil bij de beoordeling van een hogere waardeverzoek compenserende factoren - zowel akoestisch als niet-akoestisch - meewegen.*

De ruime tuin en de stallen voor de eigen paarden in de directe nabijheid van de woning kunnen worden gezien als een positieve niet-akoestische factor.

#### *Ontheffingsgronden*

In paragraaf 3.4.1 van de Beleidsnota Hogere Waarden zijn meerdere ontheffingsgronden geformuleerd, waarvan er één of meer van toepassing moeten zijn op de situatie waarvoor een hogere waardenbesluit wordt vastgesteld.

In onderhavig geval is sprake van een woning in buitenstedelijk gebied die verspreid wordt gesitueerd. Daarnaast gaat het om vervanging van een bestaande woning. Derhalve wordt voldaan aan het gestelde in paragraaf 3.4.1 van de Beleidsnota Hogere Waarden.

#### **Besluit**

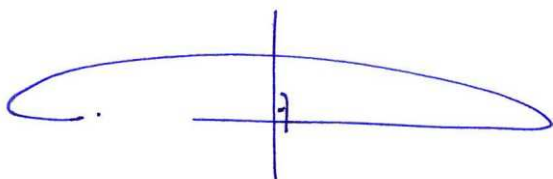
Gelet op het rapport “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Bestemmingsplan ‘Merenweg 16’” (werknummer 124.315.00) van 8 juni 2016 van KuiperCompagnons en de artikelen 83, lid 1 en 110a van de Wet geluidhinder, besluiten burgemeester en wethouders van Lansingerland voor het bestemmingsplan “Merenweg 16” te Bleiswijk de hogere waarde voor wegverkeerslawaaï als volgt vast te stellen:

| Bestemming   |        | Geluidbron | Hogere waarde in dB |
|--------------|--------|------------|---------------------|
| Omschrijving | Aantal |            |                     |
| Woning       | 1      | Merenweg   | 51                  |

#### **Overige regels en wetten**

Het onderhavige besluit betreft een ontheffing op grond van de Wet geluidhinder. Dit besluit laat onverlet dat er voor realisering van het bouwplan mogelijk rekening gehouden dient te worden met andere wettelijke bepalingen.

Het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland, 28 november 2016,



drs. ing. Ad Eijkenaar  
Secretaris



drs. Pieter van de Stadt  
Burgemeester



**REGELS**





## **Inhoudsopgave**

|                    |                                 |           |
|--------------------|---------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleidende regels</b>        | <b>1</b>  |
| Artikel 1          | Begrippen                       | 1         |
| Artikel 2          | Wijze van meten                 | 9         |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Bestemmingsregels</b>        | <b>11</b> |
| Artikel 3          | Wonen                           | 11        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Algemene regels</b>          | <b>15</b> |
| Artikel 4          | Anti-dubbeltelregel             | 15        |
| Artikel 5          | Algemene bouwregels             | 16        |
| Artikel 6          | Algemene gebruiksregels         | 18        |
| Artikel 7          | Algemene afwijkingsregels       | 22        |
| Artikel 8          | Algemene wijzigingsregels       | 24        |
| Artikel 9          | Algemene procedureregels        | 26        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Overgangs- en Slotregels</b> | <b>27</b> |
| Artikel 10         | Overgangsrecht                  | 27        |
| Artikel 11         | Slotregel                       | 28        |

## **Bijlage bij de regels**

|                  |                                |
|------------------|--------------------------------|
| <b>Bijlage 1</b> | Staat van Bedrijfsactiviteiten |
|------------------|--------------------------------|



## **HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS**

### **Artikel 1 Begrippen**

#### **1.1 Plan:**

het bestemmingsplan 'Merenweg 16' van de gemeente Lansingerland.

#### **1.2 Bestemmingsplan:**

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.1621.BP0170-VAST met de bijbehorende regels en bijlagen.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

#### **1.3 Aanduiding:**

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

#### **1.4 Aanduidingsgrens:**

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

#### **1.5 Achtergevel:**

de van de weg gekeerde gevel van een gebouw, exclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, die parallel of nagenoeg parallel loopt aan de voorgevel.

#### **1.6 Achtergevelrooilijn:**

de lijn waarin de achtergevel van een gebouw is gelegen alsmede het verlengde daarvan.

#### **1.7 Ander bouwwerk:**

een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

#### **1.8 Bebouwing:**

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

#### **1.9 Bed & breakfast:**

een aan een woning ondergeschikte toeristisch-recreatieve voorziening, niet zijnde een zelfstandige wooneenheid, gericht op het bieden van een mogelijkheid tot overnachting en het serveren van ontbijt, voor een kortdurend verblijf (waaronder ook zakelijk toerisme). Onder een Bed & Breakfast wordt niet verstaan:

- overnachting, noodzakelijk in verband met het verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid;
- permanente kamerverhuur.

#### **1.10 Bedrijf aan huis:**

het, onder voorwaarden, uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten aan huis:

- die in de als bijlage bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn aangeduid als milieucategorie 1, voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald, of daarmee gelijk kunnen worden gesteld wat betreft de gevolgen voor de omgeving; en

- geen horeca of detailhandel zijnde; en
- geen sterke publieksaantrekkende werking hebben;

in de woning en de bijbehorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie.

#### **1.11 Bedrijfsmatige activiteiten:**

een activiteit, gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten, aan huis verbonden beroepen daaronder niet begrepen.

#### **1.12 Bedrijfsmatige werkruimte:**

een werkruimte waarbinnen beroeps- of bedrijfsmatig diensten worden verleend - geen dienstverlenend bedrijf zijnde - en ambachtelijke en/of verzorgende bedrijvigheid plaatsvindt, overwegend door middel van handwerk, waarbij de aard (qua milieuplanologische hinder) en omvang van de bedrijfsactiviteiten zodanig is dat deze activiteiten in een woning kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

#### **1.13 Bedrijfsvloeroppervlakte:**

de totale oppervlakte van alle bouwlagen van kantoren, winkels en/of bedrijven met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten, zoals werkkasten, kantine, toiletten en douches.

#### **1.14 Beroep aan huis:**

het beroepsmatig uitoefenen van in hoofdzaak niet publieksaantrekkende en kleinschalige activiteiten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of daarmee gelijk te stellen gebied, in de woning en de bijbehorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie.

#### **1.15 Beroepsmatige activiteiten:**

het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of daarmee gelijk te stellen gebied, die door de aard (qua milieuplanologische hinder) en de omvang in een woning en behorende gebouwen, met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

#### **1.16 Beroepsmatige werkruimte:**

een werkruimte waarbinnen beroepsmatig diensten worden verricht op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of hiermede naar de aard gelijk te stellen beroep dat door zijn aard en omvang zodanig is dat deze activiteiten in een woning kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

#### **1.17 Bestand bouwwerk:**

een bouwwerk dat op het moment van inwerkingtreding van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

**1.18 Bestaand gebruik:**

het gebruik dat op het moment van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaat en in overeenstemming is met het voorheen geldend planologische regime.

**1.19 Bestemmingsgrens:**

de grens van een bestemmingsvlak.

**1.20 Bestemmingsvlak:**

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

**1.21 Bijbehorend bouwwerk:**

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

**1.22 Bouwen:**

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

**1.23 Bouwgrens:**

de grens van een bouwvlak.

**1.24 Bouwlaag, laag:**

de begane grond of een verdieping van een gebouw, een onderhuis en een zolder worden hier niet onder begrepen.

**1.25 Bouwperceel:**

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

**1.26 Bouwperceelgrens:**

de grens van een bouwperceel.

**1.27 Bouwvlak:**

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

**1.28 Bouwwerk:**

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

**1.29 Carport:**

een overkapping ten behoeve van het stallen van auto's zonder tot de constructie behorende wanden.

**1.30 Dakterras:**

een niet door wanden omsloten bouwlaag op de eerste of hogere verdieping van een hoofdgebouw of bijbehorend bouwwerk, dat door wijze van afwerking geschikt is gemaakt om te worden gebruikt als buitenruimte.

**1.31 Detailhandel:**

het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder uitstalling ten verkoop), verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Onder detailhandel wordt niet begrepen een afhaalpunt en een webwinkel.

**1.32 Dienstverlening:**

het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder een uitzendbureau, een bankfiliaal, een makelaar, een reisbureau, een kapsalon en een apotheek.

**1.33 Erf:**

het al dan niet bebouwde perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat hoofdgebouw.

**1.34 Erfafscheiding:**

schuttingen, muren, terrasschermen en andere gebouwde verticale afscheidingen welke al dan niet op de erfgrans zijn geplaatst.

**1.35 Erfbebouwing:**

bijbehorende bouwwerken bij een hoofdgebouw.

**1.36 Gebouw:**

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

**1.37 Geldende grenswaarde:**

de krachtens de Wet geluidhinder geldende maximaal toegestane geluidbelasting.

**1.38 Geluidsgevoelig object:**

een geluidsgevoelige gebouw, terrein en/of ruimte zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder.

**1.39 Hobbymatig gebruik:**

het gebruiken voor eigen gebruik, niet zijnde bedrijfsmatig of in een omvang alsof het bedrijfsmatig is.

**1.40 Hogere grenswaarde:**

de krachtens de Wet geluidhinder vastgestelde hogere maximaal toegestane geluidbelasting.

**1.41 Hoofdgebouw:**

een gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

**1.42 Huishouden:**

Persoon of groep personen die onderling een huishouden voert / voeren, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan.

**1.43 Huisvesting van arbeidsmigranten:**

Tijdelijke dan wel permanente voorzieningen ten behoeve van de huisvesting van arbeidsmigranten, die hun hoofdverblijf elders hebben, niet bedoeld voor recreatieve doeleinden (al dan niet in de vorm van kamerverhuur).

**1.44 Kamerverhuur:**

een woonfunctie voor het verschaffen van een (tijdelijk) nachtverblijf aan meer dan één huishouden, waarbij de bewoners samen één of meer gezamenlijke ruimtes of toegangen delen.

**1.45 Kap:**

een dakafdekking van een gebouw waarbij bij een horizontale projectie ten minste 65% van het gebouw wordt afgedekt met hellende dakvlakken.

**1.46 Kinderopvang:**

het bedrijfsmatig of anders dan om niet verzorgen en opvoeden van kinderen, zoals gastouderopvang, een kindercentrum, buitenschoolse opvang (BSO) en een peuterspeelzaal.

**1.47 Longeercirkel:**

een onoverdekte ruimte in de vorm van een cirkel, al dan niet voorzien van een bewerkte/aangepaste bodem en/of een omheining, waarin aan een paard onder begeleiding specifieke training gegeven kan worden.

**1.48 Maatschappelijke voorziening:**

een overheids-, medische, educatieve, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, recreatieve en/of vergelijkbare maatschappelijke voorziening, een voorziening ten behoeve van sportbeoefening, kinderdagverblijf, kinderopvang, een voorziening ten behoeve van bejaarden, alsmede ondergeschikte vormen van niet zelfstandige detailhandel, niet zelfstandige dienstverlening ten dienste van de gebruikers van deze voorziening.

**1.49 Milieucategorie:**

een aan een bedrijfsactiviteit toegekende categorie volgens de in de bijlage bij de regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten.

**1.50 Onderhuis:**

een complex van ruimten met een hoogte van ten hoogste 1.50 meter ten opzichte van het peil welke gesitueerd is onder de eerste bouwlaag van een gebouw en als zodanig niet wordt aangemerkt als bouwlaag.

**1.51 Onderkomen:**

een voor verblijf geschikt, al dan niet aan hun bestemming onttrokken, voer- of vaartuig, ark, woonboot, kampeermiddel en soortgelijke verblijfsmiddelen, voor zover deze niet als bouwwerk zijn aan te merken.



**1.52 Openbaar gebied:**

openbaar toegankelijk gebied: weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede pleinen, parken, plantsoenen, openbaar water en ander openbaar gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is, met uitzondering van wegen uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van percelen door langzaam verkeer.

**1.53 Overkapping:**

een kapconstructie over een ruimte of ander bouwwerk met maximaal twee gesloten wanden (al dan niet tot de constructie behorend).

**1.54 Paardenbak:**

een buitenrijbaan ten behoeve van paardrijdactiviteiten, al dan niet voorzien van een bewerkte/aangepaste bodem en/of een omheining.

**1.55 Paddock:**

een onoverdekte ruimte waar één of meerdere paarden vrij kunnen bewegen.

**1.56 Peil:**

- a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang aan een weg grenst of op ten hoogste 1 m afstand van die weg ligt: de hoogte van de weg;
- b. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst of op meer dan 1 m afstand van die weg ligt: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de hoofdtoegang;
- c. voor een ander bouwwerk: de hoogte van de weg waaraan het bouwwerk is gelegen of, indien het bouwwerk niet direct aan de weg is gelegen, de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein
- d. indien wordt gebouwd in of aan een dijk, waterkering of in gebieden waar het peil op een perceel een verhang kent van meer dan 1 m:
  1. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw aan de weg grenst of op ten hoogste 1 m afstand van die weg ligt: de hoogte van de weg, waarbij dit peil zich uitstrekt tot een zone van ten hoogste 4 m achter de achtergevelrooilijn van een op bedoeld perceel aangegeven hoofdgebouw, mits het een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan het hoofdgebouw betreft;
  2. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw niet aan de weg grenst of op meer dan 1 m afstand van die weg ligt: het peil wordt bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkt terrein;
  3. voor vrijstaande bijbehorende bouwwerken wordt het peil bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkt terrein.

Een en ander voor zover in deze regels niet anders is bepaald.

**1.57 Perceel:**

zie 'bouwperceel'.

**1.58 Perceelsgrens:**

zie 'bouwperceelgrens'.

**1.59 Prostitutie:**

het zich beschikbaar stellen voor het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

**1.60 Seksinrichting:**

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting wordt in elk geval verstaan:

1. een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon;
2. een seksbioscoop of sekstheater; hieronder wordt verstaan een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin vertoningen van erotische en/of pornografische aard worden gegeven;
3. een seksautomatenhal, hieronder wordt verstaan een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin door middel van automaten filmvoorstellingen en/of liveshow van erotische en/of pornografische aard kunnen worden gegeven;
4. een seksclub of parenclub;

al dan niet in combinatie met elkaar.

**1.61 Standplaats:**

plaats waar iemand of iets staat, verblijft of werkt.

**1.62 Stapmolen/trainingsmolen:**

een onoverdekte voorziening in de vorm van een molen, al dan niet voorzien van een bewerkte/aangepaste bodem en/of een omheining, waar meerdere paarden tegelijk kunnen stappen, draven of galopperen door middel van een machinale aansturing.

**1.63 Vlaamse gevel:**

De voorgevel van een dakkapel die in hetzelfde vlak ligt als de gevel van het gebouw waarop de dakkapel is aangebracht en waarbij de voorgevel van het gebouw doorloopt in die van de dakkapel.

**1.64 Voorgevel:**

de naar de weg of naar het openbaar gebied gekeerde gevel van een gebouw, exclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, of, indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg of het openbaar gebied gekeerde gevel, de gevel die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op de uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

**1.65 Voorgevelrooilijn:**

- op een perceel, waarop een hoofdgebouw aanwezig is of mag worden gebouwd: de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar toegankelijk gebied gerichte gevel(s) van het oorspronkelijke hoofdgebouw tot aan de perceelsgrenzen;
- op een perceel, waarop meerdere gebouwen aanwezig zijn of mogen worden gebouwd, zonder dat er sprake is van een hoofdgebouw: de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar gebied gerichte gevel(s) van het gebouw dat het dichtst bij het openbaar toegankelijk gebied is gelegen.

**1.66 Webwinkel:**

het al dan niet hobbymatig dan wel bedrijfsmatig verkopen van goederen via internet, waarbij de goederen elders worden bezorgd en er geen sprake is van een voor het publiek toegankelijke winkelruimte of showroom.

**1.67 Wet geluidhinder:**

de geldende wet houdende regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder.

**1.68 Woning:**

een complex van ruimten, dat blijkens zijn indeling en inrichting bestemd is voor de huisvesting van één huishouden.

**1.69 Wooneenheden:**

een woning, woonwagen of bedrijfswoning met bijbehorende gebouwen.

**1.70 Zijgevelrooilijn:**

de bouwgrens evenwijdig aan de zijgevel van een gebouw.

**1.71 Zolder:**

een gedeelte van een gebouw waarvan de oppervlakte, voor zover de hoogte groter is dan 1,50 meter, niet meer bedraagt dan 50% van de oppervlakte van de onderliggende laag.

## **Artikel 2      Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

### **2.1      De afstand tussen bouwwerken onderling:**

waar deze afstand het kleinst is, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

### **2.2      De afstand van een bouwwerk tot een perceelsgrens:**

vanaf het dichtst bij de perceelsgrens gelegen punt van het gebouw tot die perceelsgrens op 1 meter boven peil en haaks op de perceelsgrens, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

### **2.3      De bebouwde oppervlakte:**

van een (bouw)perceel, een bouwvlak of ander terrein, buitenwerks en neerwaarts geprojecteerd, als het totaal van de (grond)oppervlakten van alle op het terrein gelegen gebouwen en andere bouwwerken.

### **2.4      De bedrijfsvloeroppervlakte:**

binnenwerks als het totaal van alle vloeroppervlakten ten dienste van kantoren, winkels en/of bedrijven, met inbegrip van de daarbij behorende magazijnen en overige dienstruimten.

### **2.5      De bouwhoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk geen gebouw zijnde, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

### **2.6      De breedte (lengte of diepte) van een gebouw:**

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en/of het hart van de scheidsmuren (op 1 meter boven peil). Wanneer de gevels niet evenwijdig lopen of verspringen wordt het gemiddelde genomen van de kleinste en grootste maat.

### **2.7      De dakhelling:**

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

### **2.8      De goothoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel. Een dakkapel die voldoet aan de voor dakkapellen gestelde voorschriften in deze regels, dient los te worden gezien van de goothoogte van het hoofdgebouw.

### **2.9      De oppervlakte van een bouwwerk:**

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

### **2.10      De inhoud van een bouwwerk:**

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken, dakkapellen en vlaamse gevels.



## **HOOFDSTUK 2    BESTEMMINGSREGELS**

### **Artikel 3      Wonen**

#### **3.1      Bestemmingsomschrijving**

##### *3.1.1    Algemeen*

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maximaal 1 woning, al dan niet in combinatie met een beroep aan huis;
- b. het hobbymatig houden van paarden;
- c. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overige verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

#### **3.2      Bouwregels**

##### *3.2.1    Algemeen*

Op de in artikel 3, lid 3.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

##### *3.2.2    Hoofdgebouwen*

- a. als hoofdgebouw mag uitsluitend een vrijstaande woning worden gebouwd binnen het aangegeven bouwvlak.
- b. voor zover binnen het bouwvlak een bestaande woning aanwezig is, mag het aantal woningen binnen dit vlak niet worden vergroot of verkleind.
- c. de inhoud van de woning mag, exclusief aanbouwen bijgebouwen en overkappingen, doch inclusief dakkapellen en Vlaamse gevels, maximaal 1.200 m<sup>3</sup> bedragen.
- d. de goothoogte van de woning bedraagt maximaal 5 m.
- e. de bouwhoogte van de woning bedraagt maximaal 9 m.
- f. heroprichting van het hoofdgebouw mag alleen plaatsvinden op dezelfde locatie als het bestaande hoofdgebouw.

##### *3.2.3    Dakkapellen*

Dakkapellen zijn toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels zoals opgenomen in artikel 5, lid 5.3.1.

##### *3.2.4    Vlaamse gevels*

Vlaamse gevels zijn toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels zoals opgenomen in artikel 5, lid 5.3.3.

##### *3.2.5    Bijbehorende bouwwerken bij hoofdgebouwen*

- a. bij ieder hoofdgebouw mogen bijbehorende bouwwerken op minimaal 1 m achter de voorgevelrooilijn worden gebouwd, waarbij:
  1. de bouwhoogte van aangebouwde bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,4 m tot een maximum van 4 m;
  2. de goothoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan 4 m;
  3. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan 7,5 m;

4. de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens bij vrijstaande woningen mag niet minder bedragen dan 2 m bedragen, tenzij ten minste 6 m achter de achtergevelrooilijn wordt gebouwd; in dat geval mag de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens ook minder bedragen dan 2 m;
- b. de hiervoor bedoelde bijbehorende bouwwerken mogen slechts worden gebouwd, indien de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 1.550 m<sup>2</sup> en het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen' voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken).

### 3.2.6 Andere bouwwerken

Er mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij geldt dat het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen' voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken), en waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan:

- a. 1 m voor erf- en terreinafscheidingen en andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn;
- b. 2 m voor erf- en terreinafscheidingen achter de voorgevelrooilijn;
- c. 3 m voor overige andere bouwwerken;

mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

### 3.2.7 Paardenbakken/paddocks

De bouw van een paardenbak / paddock voor hobbymatig gebruik bij een woning, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- d. er is ten hoogste één paardenbak en één paddock per (bedrijfs)woning toegestaan;
- e. de oppervlakte van een paardenbak bedraagt maximaal 1.200 m<sup>2</sup>;
- f. de oppervlakte van een paddock bedraagt maximaal 400 m<sup>2</sup>;
- g. de paardenbak/paddock wordt binnen het bouwvlak gebouwd;
- h. aan de paardenbak/paddock verwante voorzieningen, geen gebouwen zijnde, zoals een longeercirkel of stapmolen/trainingsmolen, zijn toegestaan onder de voorwaarde dat deze geheel binnen, gedeeltelijk dan wel geheel aansluitend op het bouwvlak worden gerealiseerd;
- i. de maximale hoogte van aan de paardenbak/paddock verwante voorzieningen, geen gebouwen zijnde, zoals een longeercirkel of stapmolen/trainingsmolen, bedraagt exclusief omheining 4 m;
- j. de afstand tussen de rand van de paardenbak/paddock en aan de paardenbak/paddock verwante voorzieningen, geen gebouwen zijnde, zoals een longeercirkel of stapmolen/trainingsmolen, en woningen van derden dient minimaal 30 meter te bedragen;
- k. de paardenbak/paddock wordt op minimaal 1 meter achter de voorgevelrooilijn of het verlengde daarvan gebouwd;
- l. de afstand van de paardenbak/paddock en aan de paardenbak/paddock verwante voorzieningen, geen gebouwen zijnde, zoals een longeercirkel of stapmolen/trainingsmolen, uitgaande van de inwendige maatvoering, tot de perceelsgrens dient ten minste 5 meter te bedragen;
- m. de hoogte van de omheining van de paardenbak/paddock en de omheining van de paardenbak/paddock verwante voorzieningen, geen gebouwen zijnde, zoals een longeercirkel of stapmolen/trainingsmolen mag maximaal 1,80 m bedragen;
- n. lichtmasten bij paardenbakken zijn toegestaan, mits:
  1. niet meer dan 6 lichtmasten per paardenbak;
  2. elke lichtmast maximaal 8 m hoog is;
  3. de lichtmasten dienen binnen 0,5 m van de rand van de paardenbak te worden gesitueerd;
  4. tussen de lichtmasten en de bouwperceelsgrens/bestemmingsgrens van woningen van derden dient de afstand minimaal 30 m te bedragen;
  5. de lampen dienen zodanig te worden afgeschermd dat strooilight naar de omgeving zoveel mogelijk wordt voorkomen;

6. als lichtmasten zijn alleen overhangende lichtarmaturen (lichtmasten met uitleggers/armen, die gedeeltelijk over de bak heen liggen) toegestaan, lichtmasten met knikarmaturen vallen daar ook onder;

### **3.3 Afwijken van de bouwregels**

#### *3.3.1 Omgevingsvergunning*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

- a. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot het verlengde van de voorgevel, dan genoemd in artikel 3, lid 3.2.5 onder a in de aanhef;
- b. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot de zijdelingse perceelgrens, dan genoemd in artikel 3, lid 3.2.5 onder a sub 4.
- c. de bouw van andere bouwwerken zoals borstweringen met een bouwhoogte van maximaal 1 m, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak, op een aangebouwd bijbehorend bouwwerk;
- d. de bouw van erf- en terreinafscheidingen met een grotere bouwhoogte, dan genoemd in artikel 3, lid 3.2.6;
- e. de heroprichting van het hoofdgebouw op een andere locatie dan het bestaande hoofdgebouw;

#### *3.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels*

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 7, lid 7.2.

### **3.4 Specifieke gebruiksregels**

#### *3.4.1 Strijdig gebruik*

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 6, lid 6.1.

#### *3.4.2 Beroep aan huis*

Ten aanzien van het gebruik voor beroep aan huis geldt het bepaalde in artikel 6, lid 6.2.

#### *3.4.3 Parkeren*

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 6, lid 6.5.





## **HOOFDSTUK 3    ALGEMENE REGELS**

### **Artikel 4      Anti-dubbeltelregel**

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## **Artikel 5      Algemene bouwregels**

### **5.1      Ondergeschikte bouwonderdelen**

#### *5.1.1    Hoogte*

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van goot- en bouwhoogten worden ondergeschikte bouwonderdelen van bouwwerken, zoals schoorstenen, antennes, liftopbouwen, opbouwen voor technische systemen en daarmee gelijk te stellen onderdelen waarvan de overschrijding van de goot- en/of bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1 meter of 10%, buiten beschouwing gelaten.

#### *5.1.2    Bouw- en bestemmingsgrenzen*

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen binnen bouw-, bestemmings- en aanduidingsgrenzen en bij de bepaling van het bebouwde oppervlakte worden ondergeschikte bouwonderdelen van bouwwerken, zoals:

- a. plinten, pilasters, luifels, kozijnen, gevelversieringen, balkons, brandtrappen, ventilatiekanalen, uitspringende schoorsteenwanden, gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en daarmee gelijk te stellen onderdelen waarvan de overschrijding van de bouwgrens of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 0,5 meter;
- b. luifels bij winkels waarvan de overschrijding van de bouwgrens of de bestemmingsgrens niet meer dan 1 meter bedraagt;

buiten beschouwing gelaten.

#### *5.1.3    Bestaande ondergeschikte bouwonderdelen*

Bouwwerken, welke niet voldoen aan het bepaalde in de leden 5.1.1 en 5.1.2, zijn toegestaan voor zover deze rechtsgeldig zijn gebouwd of een rechtsgeldige bouwtitel hebben op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit plan. De bestaande, afwijkende maatvoering geldt dan als maximale maatvoering.

### **5.2      Nadere eisen**

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bouwwerken ten behoeve van:

- a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de ruimtelijke inpasbaarheid;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. het gewenste voorzieningenniveau;
- f. het behoud van parkeervoorzieningen;
- g. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groen- en waterelementen;
- h. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
- i. het milieu.

### **5.3      Dakkapellen**

#### *5.3.1    Dakkapellen*

Dakkapellen mogen worden gebouwd voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, waarbij de volgende regels gelden:

a. **Situering**

Een dakkapel mag in het voordakvlak of een naar openbaar toegankelijk gebied gekeerd zijdakvlak worden gebouwd, mits wordt voldaan aan de volgende eisen:

1. onderzijde meer dan 0,5 m en minder dan 1 m boven de dakvoet;
2. bovenzijde meer dan 0,5 m onder de daknok;
3. zijkanten meer dan 0,5 m van de zijkanten van het dakvlak; en,
4. er is geen dakkapel of Vlaamse gevel aanwezig in het betreffende dakvlak.

b. **Maatvoering**

1. de hoogte van de dakkapel, gemeten vanaf de voet van de dakkapel, bedraagt maximaal 1,75 m;
2. de breedte van de dakkapel bedraagt maximaal 3 m;

c. **Overige criteria**

1. dakkapellen zijn niet toegestaan in daken met een dakhelling van minder dan 30 graden;
2. een dakkapel heeft een plat dak.

**5.3.2 Afwijken dakkapel**

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 5, lid 5.3.1 sub b2, voor een grotere breedte van een dakkapel.

**5.3.3 Vlaamse gevels**

Vlaamse gevels mogen worden gebouwd voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, waarbij de volgende regels gelden:

- a. er mogen maximaal 3 Vlaamse gevels worden geplaatst in de voorgevel;
- b. de Vlaamse gevels moeten geplaatst worden in een vaste ritmiek/regelmatige rangschikking met een minimale afstand van 0,5 meter tussen de afzonderlijke Vlaamse gevels en minimaal 1,5 meter tot de zijkanten van het dakvlak;
- c. de hoogte van de Vlaamse gevel bedraagt maximaal 2,5 meter;
- d. de breedte van de Vlaamse gevel bedraagt maximaal 2,5 meter;
- e. in het betreffende dakvlak is geen dakkapel zoals bedoeld in lid 5.3.1 aanwezig.

**5.3.4 Algemene randvoorwaarden voor afwijken**

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 7, lid 7.2.

**5.4 Geluidsbelasting**

De geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde, inclusief de bijbehorende randvoorwaarden voor het geluidgevoelige gebouw en buitenruimte van die hogere grenswaarde.

## **Artikel 6      Algemene gebruiksregels**

### **6.1      Strijdig gebruik**

#### *6.1.1    Algemeen verbod*

Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming.

#### *6.1.2    Gebruik van onbebouwde gronden*

Onder strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

- a. het storten of lozen van puin, vuil of andere vaste of vloeibare afvalstoffen;
- b. het opslaan van goederen, zoals vaten, kisten, bouwmaterialen, werktuigen, machines of onderdelen hiervan;
- c. het opslaan van onklare voer- en vaartuigen of onderdelen hiervan;
- d. het opslaan van vuurwerk;
- e. prostitutie;
- f. een seksinrichting;
- g. het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens;
- h. het gebruik van gedeelten van bouwwerken en/of gronden voor maatschappelijke voorzieningen op sociaal-cultureel en/of educatief gebied, zoals resocialisatie, therapie, gehandicaptenzorg, een zorgboerderij en kinderopvang, voor zover niet aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan:
  1. de hoofdfunctie (conform de bestemming uit hoofdstuk 2) dient in overwegende mate gehandhaafd te blijven;
  2. de totale bedrijfsvloeroppervlakte mag per perceel niet meer dan 25% bedragen met een maximum van 50 m<sup>2</sup>;
  3. de voorzieningen dienen binnen de bestaande bebouwingsmogelijkheden plaats te vinden;
  4. de voorzieningen geschieden door degene die op het perceel woonachtig is;
  5. er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het woon- en leefmilieu en/of de natuurlijke, cultuurhistorische en landschappelijke waarden in de omgeving;
  6. in de omgeving mag geen onevenredige toename van de verkeersbelasting optreden;
  7. de voorzieningen mogen geen negatieve gevolgen in het kader van de Wet milieubeheer hebben voor (bedrijven in) de omgeving;
  8. in het kader van de voorzieningen geen overnachtingen plaatsvinden;
  9. er mogen geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden;
  10. op eigen terrein wordt voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de bedrijfsfunctie;

met uitzondering van:

- i. vormen van gebruik, die verenigbaar zijn met het doel waarvoor de grond ingevolge de bestemming, de bestemmingsomschrijving en/of de overige regels mag worden gebruikt;
- j. het opslaan van bouwmaterialen, puin en specie in verband met normaal onderhoud, dan wel ter verwezenlijking van de bestemming.

#### *6.1.3    Gebruik van bouwwerken*

Onder strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

- a. vrijstaande bijbehorende bouwwerken, bedrijfsgebouwen, garageboxen en/of andere niet voor bewoning bestemde gebouwen te gebruiken als woning;

- b. woningen te gebruiken voor/als beroeps- of bedrijfsmatige werkruimte, zulks met uitzondering van het bepaalde in artikel 6, lid 6.2 (beroep aan huis) of, indien daartoe een omgevingsvergunning voor het afwijken is verleend, met uitzondering van het bepaalde in artikel 6, lid 6.3 (bedrijf aan huis);
- c. de in het plan toegestane bouwwerken te gebruiken voor prostitutie en/of als seksinrichting;
- d. bouwwerken te gebruiken voor het opslaan van vuurwerk;
- e. een woning te gebruiken voor het huisvesten van meer dan één huishouden (=kamerverhuur);
- f. het gebruik van gedeelten van bouwwerken en/of gronden voor maatschappelijke voorzieningen op sociaal-cultureel en/of educatief gebied, zoals resocialisatie, therapie, gehandicaptenzorg, een zorgboerderij en kinderopvang, voor zover niet aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan:
  1. de hoofdfunctie (conform de bestemming uit hoofdstuk 2) dient in overwegende mate gehandhaafd te blijven;
  2. de totale bedrijfsvloeroppervlakte mag per perceel niet meer dan 25% bedragen met een maximum van 50 m<sup>2</sup>;
  3. de voorzieningen dienen binnen de bestaande bebouwingsmogelijkheden plaats te vinden;
  4. de voorzieningen geschieden door degene die op het perceel woonachtig is;
  5. er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het woon- en leefmilieu en/of de natuurlijke, cultuurhistorische en landschappelijke waarden in de omgeving;
  6. in de omgeving mag geen onevenredige toename van de verkeersbelasting optreden;
  7. de voorzieningen mogen geen negatieve gevolgen in het kader van de Wet milieubeheer hebben voor (bedrijven in) de omgeving;
  8. in het kader van de voorzieningen geen overnachtingen plaatsvinden;
  9. er mogen geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden;
  10. op eigen terrein wordt voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de bedrijfsfunctie.

## **6.2 Beroep aan huis**

Indien op grond van de bestemming een beroep aan huis is toegestaan, dan mag een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken bij de (bedrijfs)woning of een gedeelte daarvan gebruikt worden voor beroep aan huis, onder de voorwaarden dat:

- a. de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd,
- b. de beroepsmatige activiteiten worden uitgeoefend door degene die op het perceel woonachtig is;
- c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen mag bedragen, met een maximum van 50 m<sup>2</sup>;
- d. er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
- e. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting mag optreden;
- f. er geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogen plaatsvinden;
- g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij:
  1. er sprake is van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd;
  2. het detailhandel betreft als ondergeschikt en niet zelfstandig onderdeel van de bedrijfsvoering;
  3. de detailhandel geen onevenredige afbreuk doet aan het voorzieningenniveau binnen de gemeente;
- h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie.

### **6.3 Ondergeschikte bouwonderdelen**

Voor zover het gebruik van ondergeschikte bouwonderdelen zoals bedoeld in artikel 5, lid 5.1 niet past binnen de desbetreffende bestemming, worden deze gebruiksregels buiten beschouwing gelaten.

### **6.4 Ophogen en afgraven gronden**

- a. Het is verboden de gemiddelde hoogte van het maaiveld, zoals dat bestond ten tijde van inwerkingtreding van het plan, gerekend over een oppervlakte van minimaal 50 m<sup>2</sup> te verhogen of te verlagen met meer dan 0,3 m.
- b. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder a. voor het verhogen of verlagen van gronden met meer dan 0,3 m, mits de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft, dit ter beoordeling van de stedenbouwkundige.

### **6.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren**

- a. Voorzover elders in de regels naar dit lid is verwezen, geldt dat bij het bouwen en het wijzigen van het bestaande gebruik zoals toegestaan op grond van de bestemmingen genoemd in hoofdstuk 2, voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen gemeente Lansingerland', die op 29 april 2014 in werking is getreden, of de rechtsopvolger daarvan.
- b. Van het bepaalde onder a. kan worden afgeweken, indien kan worden aangetoond dat op andere wijze is voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

### **6.6 Dakterrassen voor de voorgevel van het hoofdgebouw**

- a. Het is verboden om het dakvlak van bijbehorende bouwwerken vóór de voorgevel van het hoofdgebouw te gebruiken als dakterras.
- b. Van het bepaalde onder a. kan worden afgeweken, indien het gebruik van het dakvlak als dakterras niet op stedenbouwkundige bezwaren stuit. Hierbij mag de hoogte van een afscheiding van het dakterras niet meer bedragen dan 1,20 m.

### **6.7 Afwijken van de algemene gebruiksregels**

#### **6.7.1 Bedrijf aan huis**

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het op grond van de bestemming toegestane gebruik, voor de uitoefening van een bedrijf aan huis in een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken, onder de voorwaarden dat:

- a. de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd,
- b. de bedrijfsmatige activiteiten worden uitgeoefend door degene die op het perceel woonachtig is;
- c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen mag bedragen, met een maximum van 50 m<sup>2</sup>;
- d. er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
- e. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting mag optreden;
- f. er geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogen plaatsvinden;
- g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij:
  1. er sprake is van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd;
  2. het detailhandel betreft als ondergeschikt en niet zelfstandig onderdeel van de bedrijfsvoering;
  3. de detailhandel geen onevenredige afbreuk doet aan het voorzieningenniveau binnen de gemeente;

- h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie;
- i. uitsluitend bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan uit milieucategorie 1, zoals bedoeld in als bijlage 1 opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten, voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald of daarmee naar de aard (qua milieuplanologische hinder) gelijk te stellen bedrijfsactiviteiten.

#### 6.7.2 *Bed & breakfast*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het op grond van de bestemming toegestane gebruik, voor bed & breakfast in een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken, onder de voorwaarden dat:

- a. de woonfunctie blijft als hoofdfunctie behouden;
- b. de exploitatie moet plaatsvinden door degene die op het perceel woonachtig is;
- c. de totale vloeroppervlakte aan logeereenheden mag per perceel niet meer bedragen dan 25 % van het woonoppervlak met een maximum van 75 m<sup>2</sup>;
- d. er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
- e. het aantal logeereenheden mag niet meer bedragen dan 4 per woning;
- f. in de omgeving mag geen onevenredige toename van de verkeersbelasting optreden;
- g. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie.

#### 6.7.3 *Ophogen en afgraven gronden*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de algemene gebruiksregels voor het verhogen of verlagen van gronden met meer dan 0,3 m, mits de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft, dit ter beoordeling van de stedenbouwkundige.

#### 6.7.4 *Dienstverlening op educatief gebied*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de algemene gebruiksregels en bij een (bedrijfs)woning dienstverlening op educatief gebied zoals voorlichting, cursussen en workshops toestaan, waarbij de volgende voorwaarden gelden:

- a. de woonfunctie dient in overwegende mate gehandhaafd te blijven;
- b. de dienstverlenende activiteiten dienen binnen de bestaande bebouwing plaats te vinden;
- c. de exploitatie moet plaatsvinden door degene die op het perceel woonachtig is;
- d. de totale bedrijfsvloeroppervlakte voor dienstverlening op educatief gebied mag per perceel niet meer dan 25% bedragen met een maximum van 75 m<sup>2</sup>;
- e. de dienstverlenende activiteiten geschieden door degene die op het perceel woonachtig is;
- f. er mogen geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden;
- g. de activiteiten mogen geen negatieve gevolgen in het kader van de Wet milieubeheer hebben voor (bedrijven in) de omgeving;
- h. het betreft geen zodanige verkeersaantrekkende activiteit, die kan leiden tot nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van verkeer;
- i. op eigen terrein wordt voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de toegestane functies;
- j. het andere gebruik mag door de visuele aspecten, zoals buitenopslag en -stalling, reclame-uitingen en technische installaties, het karakter van de omgeving niet aantasten; ter bewerkstelling van een goed visuele inpassing van een en ander in het landschap kunnen nadere eisen worden gesteld.

#### 6.7.5 *Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels*

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 7, lid 7.2.



## **Artikel 7      Algemene afwijkingsregels**

### **7.1      Afwijken**

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van deze regels ten behoeve van:

- a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten dienste van het openbaar nut en de waterhuishouding, zoals gasdrukregelstations, duikers, keermuren en bruggen, gemalen, wachthuisjes, telefooncellen en transformatorhuisjes, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 4 m en de inhoud niet meer dan 75 m<sup>3</sup> mag bedragen;
- b. het bouwen van niet voor bewoning bestemde kunstobjecten, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 5 m mag bedragen;
- c. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, maatvoeringsgrenzen en overige aanduidingen op de verbeelding, indien bij definitieve uitmeting of verkaveling blijkt dat deze afwijking in het belang van een juiste verwezenlijking van het plan redelijk, gewenst of noodzakelijk is en de structuur van het bestemmingsplan niet wordt aangetast. De overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bouwvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
- d. het afwijken van de voorgeschreven maatvoering van bouwwerken (waaronder goothoogte, bouwhoogte, bebouwingsoppervlakte, onderlinge afstand, afstand tot perceelsgrenzen) met ten hoogste 10%;
- e. het afwijken van de voorgeschreven maatvoering voor ondergeschikte bouwonderdelen zoals bepaald in artikel 5 'Algemene bouwregels' leden 5.1.1 en 5.1.2 waarbij de overschrijding van de bouwhoogte, bouwgrens en/of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 3 meter;
- f. de bouw van antennemasten voor communicatiedoeleinden, waarbij de bouwhoogte niet meer dan 45 m mag bedragen en waarbij moet worden voldaan aan de volgende punten:
  1. een goede landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische inpassing van deze voorzieningen, mits dit ruimtelijk inpasbaar is in relatie tot de visuele kwaliteit van gebouw en omgeving en landschappelijke gebieden, en op voorwaarde dat open landschappen en monumenten zoveel mogelijk vrij moeten blijven van bebouwing;
  2. een situering bij voorkeur bij sportcomplexen, op of aan de randen van bedrijventerreinen, aan de randen van woonwijken en in de tussengebieden tussen woonwijken en bedrijventerreinen;
  3. een maximale "site-sharing" en gebruik van bijvoorbeeld hoogspanningsmasten, tenzij dit redelijkerwijs niet mogelijk is;
- g. de bouw van andere bouwwerken tot 15 m;
- h. kamerverhuur, mits:
  1. indien er sprake is van huisvesting van arbeidsmigranten: per werknemer een minimale gebruiksoppervlakte wordt aangehouden van 12 m<sup>2</sup> gebruiksoppervlak, conform NEN2580;
  2. er aan maximaal 6 personen huisvesting wordt geboden buiten het hoofdhuishouden.

### **7.2      Algemene randvoorwaarden voor afwijken**

Afwijken is slechts mogelijk mits:

- a. de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde;
- b. dit ruimtelijk inpasbaar is gelet op:
  1. de ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
  2. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;

3. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van het betreffende perceel en de aangrenzende percelen en bouwwerken;
  4. de verkeersveiligheid;
  5. de sociale veiligheid;
  6. het gewenste voorzieningenniveau;
  7. het milieu;
- c. de natuurlijke, cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de grond, dan wel de mogelijkheid van herstel van die waarden niet onevenredig wordt verkleind en de overige belangen niet onevenredig worden geschaad;
  - d. de verkeersaantrekkende werking in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving;
  - e. voorzien wordt in de (extra) parkeerbehoefte.

## **Artikel 8      Algemene wijzigingsregels**

### **8.1      Algemeen**

Burgemeester en wethouders zijn, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, bevoegd het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op:

- a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten dienste van het openbaar nut en de waterhuishouding met een inhoud van ten hoogste 150 m<sup>3</sup> en een bouwhoogte van ten hoogste 6 m;
- b. een andere situering en/of begrenzing van bestemmingsvlakken, bouwvlakken en/of aanduidingen, indien bij de uitvoering van het plan mocht blijken dat verschuivingen in verband met ingekomen bouwaanvragen nodig zijn ter uitvoering van een bouwplan op voorwaarde, dat de oppervlakte van het betreffende bestemmingsvlak dan wel bouwvlak met niet meer dan 20% zal worden gewijzigd;
- c. het wijzigen van de per aanduiding of in de planregels gegeven maten en afmetingen met ten hoogste 20%, indien, in verband met ingekomen bouwaanvragen, deze wijzigingen nodig of wenselijk zijn.

### **8.2      Dubbelbestemmingen en aanduidingen**

#### **8.2.1**

Burgemeester en wethouders zijn, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, bevoegd het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op:

- a. het toevoegen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' of de aanduiding 'archeologische waarden', indien uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat sprake is van een gebied met hoge oudheidkundige waarden die gehandhaafd dienen te blijven;
- b. verwijderen of toevoegen van de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie, de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – monument' en/of de aanduiding 'cultuurhistorische waarden', indien op basis van nadere inventarisatie zulks gewenst is. Alvorens toepassing te geven aan deze regel winnen burgemeester en wethouders advies in bij een deskundige op cultuurhistorisch gebied.
- c. het wijzigen van de bestemmingen ten behoeve van de aanleg van een (ondergrondse) leiding van welke aard dan ook. Alvorens toepassing te geven aan deze regel winnen burgemeester en wethouders advies in bij een, ter zake de veiligheid van leidingen, deskundige instantie zoals het RIVM of de beheerder(s) van de leiding;

#### **8.2.2    Algemene randvoorwaarden voor wijzigen**

Burgemeester en wethouders verlenen slechts medewerking aan een wijziging van het plan, mits:

- a. dit ruimtelijk inpasbaar is, gelet op:
  1. de kwaliteit van het openbare gebied, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
  2. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
  3. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van het betreffende perceel en de aangrenzende percelen en bouwwerken;
  4. de verkeersveiligheid;
  5. de sociale veiligheid;
  6. het gewenste voorzieningenniveau;
  7. het aantal parkeervoorzieningen;
  8. het milieu;
- b. voldaan wordt aan de onderzoeksverplichting op de volgende onderdelen:
  1. luchtkwaliteit;

2. parkeerbehoefte;
3. geluid;
4. bodemkwaliteit;
5. watertoets;
6. archeologie;
7. externe veiligheid (afweging van het groepsrisico);
8. ecologie, toetsing Flora- en faunawet;
9. economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal.

## **Artikel 9      Algemene procedureregels**

Een beslissing omtrent het stellen van nadere eisen wordt niet genomen dan nadat belanghebbenden gedurende twee weken, na publicatie van het voornemen tot het stellen van nadere eisen in een van overheidswege uitgegeven blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad, in de gelegenheid zijn gesteld schriftelijk zienswijzen tegen die voorgenomen nadere eisen bij burgemeester en wethouders in te dienen.

## **HOOFDSTUK 4    OVERGANGS- EN SLOTREGELS**

### **Artikel 10    Overgangsrecht**

#### **10.1    Overgangsrecht bouwwerken**

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een (omgevings)vergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
  - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

#### **10.2    Overgangsrecht gebruik**

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## **Artikel 11      Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Merenweg 16'.

**BIJLAGEN**





## Bijlage 1

## LIJST 1 - ACTIVITEITEN

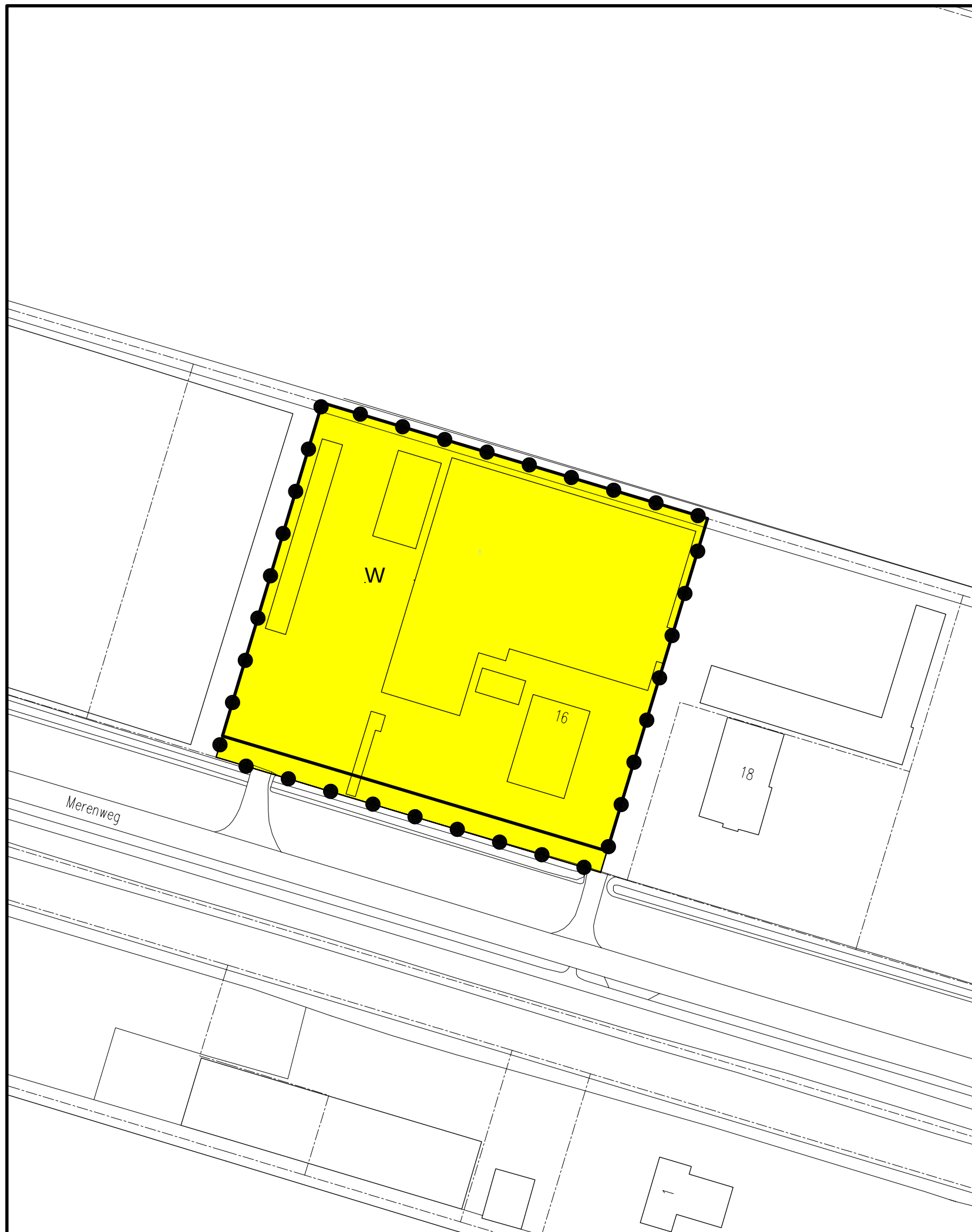
| SBI-1993      | SBI-2008   |        | OMSCHRIJVING                                                                          | AFSTANDEN IN METERS |      |        |   |  |        |   |                  |   | CATEGORIE | INDICES |   |         |       |       |
|---------------|------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------|--------|---|--|--------|---|------------------|---|-----------|---------|---|---------|-------|-------|
|               |            | nummer |                                                                                       | GEUR                | STOF | GELUID |   |  | GEVAAR |   | GROOTSTE AFSTAND |   |           | VERKEER |   | VISUEEL | BODEM | LUCHT |
|               |            |        |                                                                                       |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 22            | 58         | -      | UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA                          |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 221           | 581        |        | Uitgeverijen (kantoren)                                                               | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 2223          | 1814       | A      | Grafische afwerking                                                                   | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 1 G     | 1 |         |       |       |
| 223           | 182        |        | Reproductiebedrijven opgenomen media                                                  | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 1 G     | 1 |         |       |       |
| 36            | 31         | -      | VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.                                  |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 361           | 9524       | 2      | Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2                                                   | 0                   | 10   | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 40            | 35         | D0     | Gasdistributiebedrijven:                                                              |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 40            | 35         | D3     | -gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A                              | 0                   | 0    | 10     | G |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 51            | 46         | -      | GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING                                                     |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 511           | 461        |        | Handelsbemiddeling (kantoren)                                                         | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 52            | 47         | -      | DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN                                        |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 52            | 47         | A      | Detailhandel voor zover n.e.g.                                                        | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 5211/2,5246/9 | 471        |        | Supermarkten, warenhuizen                                                             | 0                   | 0    | 10     |   |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 2 P     | 1 |         |       |       |
| 5222, 5223    | 4722, 4723 |        | Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken                         | 10                  | 0    | 10     |   |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 5224          | 4724       |        | Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel                             | 10                  | 10   | 10     | G |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 5231, 5232    | 4773, 4774 |        | Apotheken en drogisterijen                                                            | 0                   | 0    | 0      |   |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 5249          | 4778       |        | Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt                                           | 0                   | 0    | 10     |   |  | 10     | V | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 527           | 952        |        | Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)                         | 0                   | 0    | 10     |   |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 55            | 55         | -      | LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING                                           |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 5511, 5512    | 5510       |        | Hotels en pensions met keuken, conferentie-orden en congrescentra                     | 10                  | 0    | 10     |   |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 2 P     | 1 |         |       |       |
| 553           | 561        |        | Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijszalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d. | 10                  | 0    | 10     | G |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 2 P     | 1 |         |       |       |
| 554           | 563        | 1      | Café's, bars                                                                          | 0                   | 0    | 10     | G |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 2 P     | 1 |         |       |       |
| 5551          | 5629       |        | Kantines                                                                              | 10                  | 0    | 10     | G |  | 10     |   | 10               | D | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 61, 62        | 50, 51     | -      | VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT                                                    |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 61, 62        | 50, 51     | A      | Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)                                              | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 2 P     | 1 |         |       |       |
| 63            | 52         | -      | DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER                                                    |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 6322, 6323    | 5222       |        | Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)                                     | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 2 P     | 1 |         |       |       |
| 633           | 791        |        | Reisorganisaties                                                                      | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 634           | 5229       |        | Expediteurs, cargadoors (kantoren)                                                    | 0                   | 0    | 10     |   |  | 0      |   | 10               | D | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 64            | 53         | -      | POST EN TELECOMMUNICATIE                                                              |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 642           | 61         | A      | Telecommunicatiebedrijven                                                             | 0                   | 0    | 10     | C |  | 0      |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 1 |         |       |       |
| 642           | 61         | B0     | zendinstallaties                                                                      |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 642           | 61         | B2     | -FM en TV                                                                             | 0                   | 0    | 0 G    |   |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 2 |         |       |       |
| 642           | 61         | B3     | -GSM en UMTS-stuunzenders (indien bouwvergunningplichtig)                             | 0                   | 0    | 0 G    |   |  | 10     |   | 10               |   | 1         | 1 P     | 2 |         |       |       |
| 65, 66, 67    | 64, 65, 66 | -      | FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN                                          |                     |      |        |   |  |        |   |                  |   |           |         |   |         |       |       |

## Bijlage 1

## LIJST 1 - ACTIVITEITEN

| SBI-1993   | SBI-2008                           |        | OMSCHRIJVING                                               | AFSTANDEN IN METERS |      |        |   |        |                  |   |           | INDICES |   |         |       |       |
|------------|------------------------------------|--------|------------------------------------------------------------|---------------------|------|--------|---|--------|------------------|---|-----------|---------|---|---------|-------|-------|
|            |                                    | nummer |                                                            | GEUR                | STOF | GELUID |   | GEVAAR | GROOTSTE AFSTAND |   | CATEGORIE | VERKEER |   | VISUEEL | BODEM | LUCHT |
| 65, 66, 67 | 64, 65, 66                         | A      | Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen                     | 0                   | 0    | 10     | C | 0      | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 70         | 41, 68                             | -      | VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED                    |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 70         | 41, 68                             | A      | Verhuur van en handel in onroerend goed                    | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 72         | 62                                 | -      | COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE                  |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 72         | 62                                 | A      | Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.    | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 73         | 72                                 | -      | SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK                                |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 732        | 722                                |        | Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek         | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 74         | 63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82 | -      | OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING                          |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 74         | 63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82 | A      | Overige zakelijke dienstverlening: kantoren                | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               | D | 1         | 2       | P | 1       |       |       |
| 7484.4     | 82992                              |        | Veilingen voor huisraad, kunst e.d.                        | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 2       | P | 1       |       |       |
| 75         | 84                                 | -      | OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 75         | 84                                 | A      | Openbaar bestuur (kantoren e.d.)                           | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 2       | P | 1       |       |       |
| 85         | 86                                 | -      | GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG                               |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 8512, 8513 | 8621, 8622, 8623                   |        | Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven               | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 2       | P | 1       |       |       |
| 8514, 8515 | 8691, 8692                         |        | Consultatiebureaus                                         | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 91         | 94                                 | -      | DIVERSE ORGANISATIES                                       |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 9111       | 941, 942                           |        | Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)             | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 92         | 59                                 | -      | CULTUUR, SPORT EN RECREATIE                                |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 9251, 9252 | 9101, 9102                         |        | Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.                        | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 2       | P | 1       |       |       |
| 926        | 931                                | H      | Golfbanen                                                  | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 2       | P | 1       |       |       |
| 926        | 931                                | 0      | Schietinrichtingen:                                        |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 926        | 931                                | 2      | - binnenbanen: boogbanen                                   | 0                   | 0    | 10     | C | 10     | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 93         | 96                                 | -      | OVERIGE DIENSTVERLENING                                    |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 9301.3     | 96013                              | B      | Wasserettes, wassalons                                     | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 9302       | 9602                               |        | Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten                  | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 1       | P | 1       |       |       |
| 9303       | 9603                               | 0      | Begraafnisondernemingen:                                   |                     |      |        |   |        |                  |   |           |         |   |         |       |       |
| 9303       | 9603                               | 1      | - uitvaartcentra                                           | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 2       | P | 1       |       |       |
| 9303       | 96031                              | 2      | - begraafplaatsen                                          | 0                   | 0    | 10     |   | 0      | 10               |   | 1         | 2       | P | 1       |       |       |
| 9305       | 9609                               | B      | Persoonlijke dienstverlening n.e.g.                        | 0                   | 0    | 10     | C | 0      | 10               | D | 1         | 1       | P | 1       |       |       |

**VERBEELDING**



## Plangebied

Plangebied

## Enkelbestimmungen

## Wonen

# Bouwvlakken

bouwvlak

## VAST TE STELLEN

OVERLEG

ONTWERP

VASTGESTELD

GEWIJZIGD

|            |            |
|------------|------------|
| DATUM PLOT | 16-11-2016 |
| USER       | Wout       |

16-11-2016

USER

Wout

Gemeente Lansingerland

# Bestemmingsplan

Merenweg 16

IDN

WERKNR. 124.315.00

124.315.00

SCHAAAL

1:1000

DATUM

26 januari 2017

GETEKEND

whl

NL.IMRO.1621.BP0170-VAST

FORMAAT A3

3

PROJECTMAP

BESTAND

BESTAND

RO-BP-12431500-VB-VST1.dwg

RO-BP-12431500-VB-VST1.dwg

BLAD

## KuiperCompagnons

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

Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam

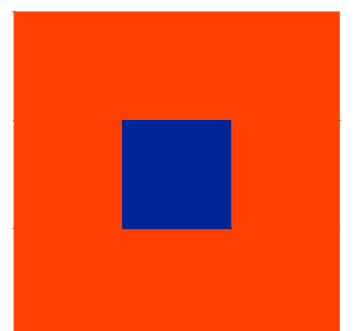
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam

Telefoon: 010 433 00 99

Fax: 010 404 56 69

E-mail: [kuiper@kuiper.nl](mailto:kuiper@kuiper.nl)

Internet: [www.kuiper.nl](http://www.kuiper.nl)



## **Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Merenweg 16”**

| <b>Inhoudsopgave</b>                                          | <b>Blz.</b> |
|---------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>Hoofdstuk 1                      Zienswijzen</b>           | <b>2</b>    |
| 1.1    Inleiding                                              | 2           |
| 1.2    Procedure                                              | 2           |
| 1.3    Eindconclusie zienswijzen                              | 2           |
| <b>Hoofdstuk 2                      Staat van wijzigingen</b> | <b>4</b>    |
| 2.1    Inleiding                                              | 4           |
| 2.2    Ambtshalve wijzigingen en motivering                   | 4           |

## **1. ZIENSWIJZEN**

### **1.1 Inleiding**

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (§ 1.2) en een eindconclusie (§ 1.3).

### **1.2 Procedure**

In de Staatscourant en in het gemeenteblad van 19 september 2016 is bekend gemaakt dat met ingang van 20 september 2016 het ontwerpbestemmingsplan “Merenweg 16” zes weken ter inzage lag. De stukken waren in te zien via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en via de gemeentelijke viewer <http://1621.roview.net/>.

Gedurende deze termijn werd een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het genoemde ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Er zijn geen zienswijzen ontvangen tijdens de ter inzage termijn.

### **1.3 Eindconclusie zienswijzentermijn**

Er zijn geen zienswijzen ontvangen en dit geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.



## 2. STAAT VAN WIJZIGINGEN

### 2.1 Inleiding

Op basis van een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan zijn op een aantal onderdelen punten geconstateerd die aangepast of geactualiseerd moeten worden. Redactionele aanpassingen (zoals vernummeringen) in de toelichting, regels en op de verbeelding, als gevolg van onderstaande wijzigingen, worden niet opgesomd.

### 2.2 Ambtshalve wijzigingen

#### 1. Geactualiseerd archeologiebeleid

In de raadsvergadering van 29 september 2016 is ingestemd met de geactualiseerde beleidsnota Archeologie Lansingerland. Ten opzichte van de nota uit 2013 heeft voortschrijdend inzicht ertoe geleid dat de verwachtingenkaart en het bijbehorende toetsingsbeleid geactualiseerd kon worden. De archeologische verwachtingenkaart is aangepast op basis van de volgende bevindingen:

- Uit archeologisch onderzoek blijkt dat voor veel van de gebieden met een (hoge) archeologische verwachting deze verwachting naar laag of afwezig kon worden bijgesteld;
- Er zijn nieuwe geologische kaarten beschikbaar die een nieuw beeld geven van vooral de diepere ondergrond.

In het ontwerpbestemmingsplan was voor de Merenweg 16 op basis van het beleid uit 2013 de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie 6” opgenomen. Op de nieuwe archeologische beleidskaart is voor het plangebied geen verwachting meer opgenomen. Dit betekent dat het bestemmingsplan op de volgende punten gewijzigd kan worden vastgesteld:

- Op de verbeelding vervalt de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie 6”;
- In de toelichting vervalt in paragraaf 2.3.3 de uitleg over de bestemming “Waarde-Archeologie 6”;
- In de toelichting wordt paragraaf 6.1.2 geactualiseerd;
- Artikel 4 van de regels vervalt.

#### 2. Aanpassen van de regels aan de hand van het voorgenomen bouwplan.

Het voorgenomen bouwplan voor de woning (waarvan de impressie is opgenomen in de toelichting) is nog eens kritisch naast de regels in het bestemmingsplan gelegd. Daaruit is gebleken dat de toegestane goot- en bouwhoogte niet in overeenstemming is met gewenste stedenbouwkundige inpassing aan de Merenweg. In de directe omgeving van het bouwplan bestaan de woningen uit 1 laag met een kap. Vandaar dat de goothoogte wordt verlaagd van 7 naar 5 meter (artikel 3.2.2 d). De bouwhoogte wordt verlaagd van 11 naar 9 meter (artikel 3.2.2 e). Het gewenste bouwplan past in de aangepaste goot- en bouwhoogte. Tegelijkertijd wordt hiermee vastgelegd dat het bouwvolume op het perceel ook in de toekomst qua hoogte blijft aansluiten op de woningen in de directe omgeving.

Daarnaast is het ongewenst om op deze locatie voor de voorgevel bijbehorende bouwwerken mogelijk te maken. Derhalve vervalt artikel 3.2.4 lid c. Bouwen voor de voorgevel is ook niet mogelijk in het bestemmingsplan Schil om Bleiswijk dat van toepassing is om het plangebied van de Merenweg 16.

Om ervoor te zorgen dat de voorgenomen voorgevel (een zogenaamde Vlaamse gevel) van het bouwplan past in het bestemmingsplan worden de regels als volgt aangevuld:

- Aan artikel 1 wordt het begrip *Vlaamse gevel* toegevoegd: “De voorgevel van een ‘dakkapel’ die in hetzelfde vlak ligt als de gevel van het gebouw waarop de ‘dakkapel’ is aangebracht en waarbij de voorgevel van het gebouw doorloopt in die van de ‘dakkapel’”;
- Aan artikel 2.10 wordt “Vlaamse gevels” toegevoegd.
- Aan artikel 3.2.2 onder c wordt toegevoegd ‘Vlaamse gevels’;
- Aan artikel 3.2 wordt een nieuw lid toegevoegd na artikel 3.2.3: “Vlaamse gevels. Vlaamse gevels zijn toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels zoals opgenomen in artikel 6, lid 6.3.3.
- Aan artikel 6.3.1 a sub 4 wordt toegevoegd ‘Vlaamse gevel’
- Aan artikel 6.3 wordt toegevoegd een nieuw lid 6.3.3 “Vlaamse gevel” (Het huidige artikel 6.3.3. vernummerd naar artikel 6.3.4): “Vlaamse gevels mogen worden gebouwd voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, waarbij de volgende regels gelden:
  - a. er mogen maximaal 3 Vlaamse gevels worden geplaatst in de voorgevel;
  - b. de Vlaamse gevels moeten geplaatst worden in een vaste ritmiek/regelmatige rangschikking met een minimale afstand van 0,5 meter tussen de afzonderlijke Vlaamse gevels, minimaal 1,5 meter tot de zijanten van het dakvlak;
  - c. de hoogte van de Vlaamse gevel bedraagt maximaal 2,5 meter;
  - d. de breedte van de Vlaamse gevel bedraagt maximaal 2,5 meter;
  - e. in het betreffende dakvlak is geen dakkapel zoals bedoeld in lid 6.3.1. aanwezig.

3. Het besluit hogere waarden en onderhavige nota worden als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Daarbij wordt het verloop van de zienswijzentermijn verwerkt in hoofdstuk 9 (Procedure).

Aan:

**Bestuurders, opdrachtgevers Verkenner RTHA.**

**A.Bom, S.Fortuijn, P.van Aaken, P. Langenberg, 15 december 2016.**

***Betreft: voortgang en planning van de vervolg activiteiten van de verkenner.rtha.***

1. Op 8 december zijn alle documenten die ik verzameld heb op de site van PZH geplaatst, en gelinkt met de CRO-site.
2. Alle vragen zijn daar ook op geplaatst. Daarnaast alle brieven, maar geanonimiseerd.
3. Raden en staten zijn daarvan door Uw medewerkers op de hoogte gebracht evenals alle vragenstellers en mailers en de pers.
4. Er worden zo mogelijk nog voor de kerst afspraken maken met de be-antwoorders.
5. Wij mikken erop dat eind februari het antwoord document kan worden opgeleverd.
6. Intussen bereiden wij diverse vervolggesprekken voor om de sturingsvraag van RTHA te bespreken en te verkennen aan welke knoppen kan worden gedraaid.
7. Op dit moment zijn de volgende knoppen daarvoor in beeld:
  - a. Toepassing Europese regelgeving
  - b. Nader overleg en afspraken over profiel RTHA met eigenaar exploitant
  - c. Opties voor verplaatsing helikopter verkeer
  - d. Inventarisatie van samenhangende ruimtelijke opgaven
  - e. Verkennen opties voor beter omgaan met gehinderden
  - f. Bezien hoe afspraken over de toekomst zouden moeten worden gemaakt.
8. Besproken wordt met vele partijen of zij nog aanvullende ideeën hebben voor de sturing en of zij nadere suggesties hebben voor de invulling daarvan.
9. De aanpak wordt geconsulteerd bij de eerder gesproken belangenorganisaties, de omliggende gemeenten en MRDH, de leden van de CRO, waaronder de bewonersvertegenwoordigers, de Gemeenteraad cie's van Rotterdam, Schiedam en Lansingerland en de betreffende cie van Provinciale Staten.
10. Als dit allemaal lukt hopen wij in maart mijn advies gereed te hebben.

Met vriendelijke groet,  
Joost Schrijnen,  
Verkenner RTHA.

---

Joost Schrijnen **Verkenner** Rotterdam The Hague Airport  
Verkenner.rtha@pzh.nl