



Laantje van Braskamp

Ruimtelijke onderbouwing

Uitgebreide wabo procedure voor het afwijken
van het bestemmingsplan

Rijswijk

Laantje van Braskamp

Ruimtelijke onderbouwing

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0603.ovlaantjevbraskamp-ON01

projectnummer:
400513.1961500

opdrachtleider:
ir. R.J.M.M. Schram

planstatus

datum:
10-07-2015
20-07-2015
29-10-2015

status:
concept
ontwerp
definitief

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Geldend bestemmingsplan	8
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	9
2.1	Huidige situatie projectgebied	9
2.2	Beoogde ontwikkeling	10
2.3	Ruimtelijke consequenties	11
2.4	Verkeer en parkeren	12
Hoofdstuk 3	Ruimtelijk beleidskader	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	16
3.4	Regionaal en gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Toetsing aan de omgevingsaspecten	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Wegverkeerslawaaï	21
4.3	Watertoets	23
4.4	Ecologie	27
4.5	Luchtkwaliteit	29
4.6	Bedrijven en milieuhinder	31
4.7	Externe veiligheid	31
4.8	Bodem	35
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	36
4.10	Bezonning	38
4.11	Eindconclusie	39
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	41
5.1	Economische uitvoerbaarheid	41
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41

Bijlagen

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
Bijlage 2	Quicksan ecologie
Bijlage 3	QRA Gasleidingen
Bijlage 4	QRA LPG-tankstation
Bijlage 5	Advies Veiligheidsregio Haaglanden
Bijlage 6	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 7	Aanvullend bodemonderzoek
Bijlage 8	Toetsing aanvullend bodemonderzoek Omgevingsdienst Haaglanden
Bijlage 9	Archeologisch onderzoek
Bijlage 10	PvE Archeologie
Bijlage 11	Bezonningsstudie

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Laantje van Braskamp is een doodlopende zijstraat van de Delftweg in Rijswijk. In de huidige situatie zijn de gronden ten noorden van de straat bebouwd met garageboxen en de gronden aan de zuidzijde zijn braakliggend. In 2002 is een bouwvergunning verleend voor de realisatie van 12 woningen op de locatie. Van deze vergunning is echter nooit gebruik gemaakt. Het plan ligt nu voor om tien twee-onder-één-kapwoningen te realiseren.

Het bouwen van tien woningen op deze locatie is echter niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan 'Hoorndijk - Broekpolder'. Hoewel de gronden reeds een woonbestemming hebben, zijn er geen bouwvlakken opgenomen voor de woningen. De gemeente Rijswijk heeft echter aangegeven medewerking te willen verlenen aan het initiatief op grond van artikel 2.1, lid 1 van de Wabo. Een voorwaarde hiervoor is dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Dit moet aangetoond worden in een zogenaamde ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied betreft de gronden ten zuiden van het Laantje van Braskamp te Rijswijk. Zie figuur 1.1. De rode contour duidt het projectgebied aan.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied (bron: Bingmaps)

De te bebouwen gronden worden in het noorden begrensd door het Laantje van Braskamp, in het oosten door de trambaan tussen Den Haag en Delft, in het zuiden door de achterzijde van de percelen aan de Delftweg en in het westen door de perceelsgrens van het appartementencomplex in de oksel van de Delftweg en het Laantje van Braskamp.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Hoornwijck - Broekpolder' dat is vastgesteld op 1 oktober 2013. Zie figuur 1.2 voor een uitsnede van dit plan. De rode contour duidt het projectgebied aan.



Figuur 1.2 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Het projectgebied heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'Wonen - 1'. Binnen de bestemming zijn woonfuncties toegestaan, alsmede (ondergeschikt) een beroep of bedrijf aan huis. Hoofdgebouwen moeten binnen het bouwvlak gebouwd worden en de maximum goot- en bouwhoogte zijn op de verbeelding aangegeven. Buiten het bouwvlak zijn alleen aan- en uitbouwen en bijgebouwen toegestaan. Verder geldt ter plaatse de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2'.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan omdat er ter plaatse geen bouwvlakken ten behoeve van de woningen zijn opgenomen. Zodoende is alleen erfbebouwing toegestaan op de gronden binnen het projectgebied.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie projectgebied

Het projectgebied ligt aan de oostzijde van Rijswijk, op ca. 1 km ten zuidoosten van het historische centrum van de stad. Het betreft de percelen E 2568 en E 1233. De directe omgeving valt te typeren als een gemengd gebied met woonfuncties, kantoren, bedrijven en detailhandel. Op korte afstand ten westen van het projectgebied stroomt de Delftsche Vliet en verder naar het zuiden ligt het verkeersknooppunt Ypenburg.

Het Laantje van Braskamp zelf ligt ingeklemd tussen de garageboxen aan het verlengde van de Rotterdamseweg en de achterzijde van de percelen van de woningen aan de Delftweg. De gronden zijn onbebouwd en overwoekerd met begroeiing. Figuur 2.1 betreft een vogelvlucht aanzicht van het gebied.



Figuur 2.1 Luchtfoto projectgebied (situatie 2014, bron: ArcGIS)

Het huidige Laantje van Braskamp zelf ligt buiten het projectgebied. In oost-westrichting heeft het projectgebied een lengte van ca. 100 m, de diepte bedraagt ca. 30m.

2.2 Beoogde ontwikkeling

Binnen het projectgebied zullen tien twee-onder-één kapwoningen gebouwd worden. Zie figuur 2.2 voor de toekomstige inrichting.



Figuur 2.2 Toekomstige inrichting van het gebied (bron: Bijl Architecten)

De vijf hoofdgebouwen zijn geschakeld door middel van garages. Alle woningen bestaan uit twee bouwlagen met een kap. De goot- en bouwhoogte bedragen respectievelijk circa 6 en 9,9 m. Figuur 2.3 betreft een aantal gevelaanzichten.



Figuur 2.3 Gevelaanzichten (bron: Bijl Architecten)

De woningen hebben een gevelbreedte van 6 m en een diepte van 14,7 m. Elke woning is voorzien van een oprit waar twee auto's geparkeerd kunnen worden. Tussen de bouwnummers 4 en 5 is een garage gesitueerd voor één van de achterburen. Daarnaast worden er nog tenminste 5 langspaarkeerplaatsen aangelegd aan de noordzijde van het Laantje van Braskamp.

Overigens is in 2002 een bouwvergunning verleend voor de bouw van twaalf woningen op deze locatie. Deze vergunning is nog steeds geldig. Het gaat dus om een bestaand bouwrecht.

2.3 Ruimtelijke consequenties

Het Laantje van Braskamp heeft een besloten ligging in een redelijk dichtbebouwd gedeelte van Rijswijk. De locatie is ingeklemd tussen woningen, garageboxen, een appartementencomplex en een substantiële bomenpartij. Ook langs de Madame Curielaan ten oosten van het projectgebied is relatief dichte beplanting aanwezig die het zicht met name in de zomerperiode ontnemt. Figuur 2.4 betreft een aantal impressies die het bovenstaande onderschrijven.

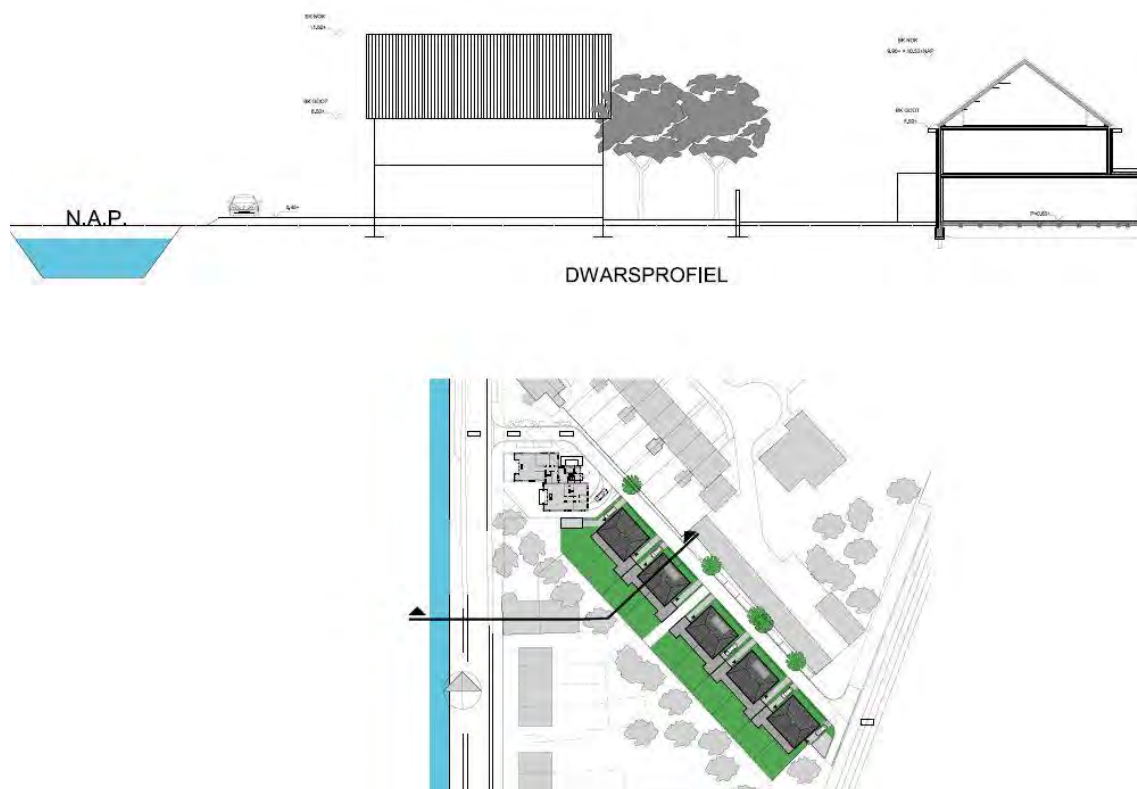


Figuur 2.4 Impressies vanuit de directe omgeving

Met de klok mee bevat figuur 2.4 een aanzicht op het projectgebied vanaf de aansluiting van het Laantje van Braskamp op de Delftweg, vanaf de Delftweg ter plaatse van nummer 8, vanaf de Madame Curielaan en vanaf het verlengde van de Rotterdamseweg direct ten noorden van het projectgebied.

Vanaf de enige openbare weg in de directe omgeving, de Delftweg, is de locatie zichtbaar door een breed doorzicht langs het appartementencomplex en de woning met nummer 8. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het wenselijk dat de ontwikkeling qua massa ondergeschikt is aan het appartementencomplex en de grondgebonden woningen langs de Vliet. Deze lintbebouwing is in de huidige situatie een belangrijke beeldbepalende structuurdrager.

De beoogde nieuwbouw - welke ligt in de tweede lijn achter de lintbebouwing aan de Delftweg - is hieraan ondergeschikt. Dit wordt aangetoond op figuur 2.5 door middel van een dwarsrofiel. Op deze figuur ligt de Delftweg op ongeveer 0,48 meter + NAP. Het nieuw aan te leggen deel van het Laantje van Braskamp ligt op 0,30 meter + NAP. De bouwhoogte van de woningen bedraagt 9,90 m. Daarmee zijn zowel de straat als de woningen lager als de straat en woningen aan de Delftweg.



Figuur 2.5 Dwaarsprofiel (bron: Bijl Architecten)

Geconcludeerd kan worden dat het projectgebied goed ingepast is en dat de bouw van tien woningen geen noemenswaardige gevolgen heeft voor de ruimtelijke uitstraling van het gebied en de directe omgeving. De bebouwing is qua schaal, functie en maatvoering ondergeschikt aan de bebouwing langs de Vliet. De invulling van de braakliggende gronden met woningen gaat niet gepaard met negatieve ruimtelijke consequenties.

2.4 Verkeer en parkeren

Bereikbaarheid

De locatie wordt in de huidige en toekomstige situatie ontsloten door de Delftweg. Via de Delftweg en de Laan van Beens kan in korte tijd de A4 en de A13 bereikt worden. Ook Den Haag en Delft zijn makkelijk te bereiken. De dichtstbijgelegen halte voor openbaar vervoer betreft de tramhalte Broekpolder op zeer korte afstand van het projectgebied. Met deze tramverbinding kan eenvoudig in de richting van Den Haag en Delft worden gereden. De bereikbaarheid kan daarom goed genoemd worden.

In de huidige situatie is het Laantje van Braskamp overigens nog onverhard, maar wanneer de locatie herontwikkeld wordt zal de straat verhard worden.

Parkeren

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen ('Nota parkeernormen gemeente Rijswijk', vastgesteld in 2011) dient per koopwoning in het segment 'duur' 1,8 parkeerplaats aangelegd te worden. In de Nota staat ook aangegeven op welke wijze parkeervoorzieningen bij woningen worden meegeteld bij het bepalen van de parkeercapaciteit. Het ontwerp van de woningen gaat uit van een enkele oprit van ca. 10 m met een garage. Theoretisch kunnen hier drie auto's geparkeerd worden, maar conform het gemeentelijk beleid telt deze ruimte slechts voor 1,3 parkeerplaats. De resterende behoefte van 0,5 parkeerplaats per woning wordt opgelost in de openbare ruimte: aan de noordzijde van het Laantje van Braskamp worden tenminste 5 parkeerplaatsen aangelegd.

Verkeersaanrekkning

Op basis van de CROW-publicatie 317 is berekend dat de totale verkeersgeneratie 77 motorvoertuigen per etmaal bedraagt (weekdaggemiddelde). Dit relatief lage aantal zorgt niet voor doorstromingsproblemen op de Delftweg.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleidskader

3.1 Inleiding

Het plan moet worden getoetst aan het geldende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid- en toetsingskader. Hieronder is dit beleid- en toetsingskader nader beschreven. Paragraaf 3.2 behandelt het rijksbeleid. Het provinciale beleid is opgenomen in paragraaf 3.3. Het relevante gemeentelijk beleid staat in paragraaf 3.4.

3.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

Artikel 3.1.6. van het Bro: Ladder voor duurzame verstedelijking (SVIR/Bro)

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen die nieuwe woningen mogelijk maken, de treden van deze ladder doorlopen moeten worden. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het Barro kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit.

Beoogde ontwikkeling

Voorliggend plan maakt tien nieuwe woningen mogelijk. Het doorlopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking is dus in principe relevant. Zoals aangegeven in paragraaf 1.1 is in 2002 een bouwvergunning verleend voor de realisatie van 12 woningen op de locatie. Van deze vergunning is echter nooit gebruik gemaakt. Het gewijzigde programma gaat nu uit van tien twee-onder-één-kapwoningen. Gelet op de huidige bouw mogelijkheden is er feitelijk geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Tevens blijkt uit jurisprudentie dat de realisatie van 10 woningen niet als stedelijke ontwikkeling wordt gezien. Daar komt bij dat de locatie geen onderdeel uitmaakt van een grootschalige woningbouwlocatie. Verdere toetsing aan de ladder kan dan ook achterwege blijven. Overigens wordt de ontwikkeling opgenomen in de Regionale Woonvisie en ligt de locatie binnen stedelijk gebied. Daarnaast is de locatie passend ontsloten waardoor dus wel voldaan wordt aan de doelstelling voor duurzame verstedelijking.

Verder kenmerken het SVIR en het Barro zich door een hoog abstractieniveau en bevatten derhalve geen concreet beleid ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling. Er is geen sprake van strijdigheid met het nationaal beleid.

3.3 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit (2014)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Bij de VRM horen: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

4 rode draden

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden:

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

Beoogde ontwikkeling

Op de bij de structuurvisie horende kwaliteitskaart is het projectgebied aangemerkt als 'Stad' (laag van de stedelijke occupatie). Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling wordt gesteld dat herstructurering, verdichting of transformatie een bijdrage moet leveren aan de ruimtelijke karakteristiek. Hierbij worden de volgende richtpunten in acht genomen:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door

ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

De beoogde ontwikkeling is in lijn met deze richtpunten. In de directe omgeving van het projectgebied is de bebouwing op de Delftweg georiënteerd, of heeft een noordwest-zuidoost oriëntatie, zoals de bebouwing aan de Rotterdamseweg en de Laan van Vredenoord. De beoogde bebouwing aan het Laantje van Braskamp krijgt eenzelfde oriëntatie, zodat er samenhang met de karakteristieke kenmerken van de directe omgeving ontstaat. Qua schaal en maat is het gebied vrij divers: de gebouwen ten noorden van de Laan van Hoornwijck kenmerken zich door een grotere korrel, terwijl de bebouwing direct grenzend aan het projectgebied een kleinere schaal heeft en overwegend uit twee lagen met kap bestaat. Het ontwerp van de tien nieuw te bouwen woningen is hiermee in overeenstemming.

Verder gaat de beoogde ontwikkeling niet uit van hoogbouw, het tweede punt is dus minder relevant. De bestaande groenstructuur blijft gehandhaafd. Ter versterking worden er mogelijk tussen de nieuw aan te leggen parkeervakken een aantal bomen aangeplant. Er is geen sprake van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen of structuren.

Verordening ruimte 2014

In samenhang met de structuurvisie is de Verordening ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende is relevant voor het bestemmingsplan.

Artikel 2.1.1, lid 1: Ladder voor duurzame verstedelijking

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,
 1. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 2. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
 3. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Artikel 2.2.1. Ruimtelijke kwaliteit

Lid 1 Ruimtelijke ontwikkelingen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- d. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- e. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard of schaal niet past binnen het gebied (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid;
- f. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard en schaal niet past binnen het gebied (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ook aandacht is besteed aan de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd,

- alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

Beoogde ontwikkeling

Zoals vermeld in paragraaf 3.2 is in 2002 een bouwvergunning verleend voor de realisatie van 12 woningen op de locatie en is er sprake van een gewijzigd programma. Daarom is er feitelijk geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Ook de toetsing aan de provinciale ladder voor duurzame verstedelijking kan dus achterwege blijven.

Ten aanzien van het bepaalde in artikel 2.2.1. het volgende. Op de kwaliteitskaart is het projectgebied aangeduid als 'Stad' (zie ook het kopje VRM). Eerder is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling in lijn is met de richtpunten van de kwaliteitskaart en dat de ontwikkeling qua maat en schaal passend bij de directe omgeving wordt geacht. Het bepaalde onder 'b' en 'c' is daarom niet van toepassing.

Resumerend kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met het provinciale beleid.

3.4 Regionaal en gemeentelijk beleid

Regionaal Structuurplan Haaglanden (2008)

In 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden (vanaf 1 januari 2015 beëindigd en voortgezet in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) 2020 vastgesteld. Dit is een plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden tot 2020 (soms met doorkijk tot 2030). In het RSP staan de grote lijnen voor de ambities en de ontwikkelingen van verkeer, wonen, werken, water en groen. Op basis hiervan bepaalt het Stadsgewest het regionale beleid en toetst het lokale plannen zoals bestemmingsplannen.

Ten aanzien van woningbouw stelt de visie het volgende. Om aan de groei van het aantal huishoudens te voldoen en de woningvoorraad kwalitatief op peil te houden zullen in de periode tot 2020 bruto nog 75.000 tot 80.000 woningen gebouwd moeten worden. Van de nieuwbouw zal 30 procent plaatsvinden in het sociale segment. De bouw van 10 woningen draagt bij aan het verwezenlijken van dit beleid.

Groenbeleidsplan

In februari 2010 heeft de gemeenteraad het Groenbeleidsplan 2010-2020 'BomeNatuurRecreatie' vastgesteld. In het plan staan de 'groene' ambities voor ontwikkelingen in de stad. Het groen komt te vaak op de tweede plek. Met het groenbeleidsplan krijgt het weer de plek op de kaart van Rijswijk die het verdient. De groenstructuur van Rijswijk is de basis en dus het fundament van het groenbeleidsplan. Die groenstructuur bestaat uit de boomstructuur, natuurstructuur en recreatiestructuur en duurzaam, verbinden en beleven zijn de leidende principes.

De visie van het groenbeleidsplan bestaat uit het creëren van een duurzame groenstructuur, door het behoud van de bestaande hoeveelheid groen, de identiteit en de kwaliteit van het groen te versterken en te zorgen voor groen dat in de omgeving past. Verbindingen zorgen voor samenhang in de groenstructuur. Dit vergroot de belevingswaarde van het groen. Investeren in de groenstructuur door middel van herinrichting en beheer betekent investeren in de stad als geheel. Het groenbeleidsplan fungeert als het groene toetsingskader voor ontwikkelingen en geeft richting aan het denken over groen, prioritering bij de uitvoering en keuzes in groenbeheer.

De Delftweg is aangeduid als 'bomenlaan' met iepen en het projectgebied en directe omgeving is aangemerkt als 'pauzegroen'. Verder ligt het projectgebied en de directe omgeving in deelgebied 'K Broekpolder/Hoornwijck'. Binnen het projectgebied is een bomenstructuur van één rij aanwezig. Voor het deelgebied wordt gestreefd naar een sterke ruimtelijke relatie met de buitenplaatsen en de Vliet. Voor het Laantje van Braskamp bestaat de ambitie om doorlopende bomen aan te planten om het oorspronkelijke verkavelingspatroon te versterken.

Om de beoogde ontwikkeling te realiseren dienen ter plaatse bomen te worden gekapt. Wel wordt gekeken of het mogelijk is enkele bomen te behouden. Zodoende is de beoogde ontwikkeling niet in strijd met het groenbeleidsplan, maar draagt het ook niet bij aan de verwezenlijking van dit beleid. Wellicht dat de herinrichting van een deel van de gronden als tuin wel kansen biedt om het beleid te verwezenlijken. De kans bestaat namelijk dat de toekomstige bewoners bomen aanplanten in hun tuin(en).

Nota Parkeernormen 2011

De parkeernota deelt de gemeente in in verschillende functiezones. Per zone geldt een parkeernorm. Zo is er een norm voor winkel/werkzones en een norm voor woonzones. Deze norm wordt zowel proactief bij bouwplannen en functiewijzigingen, als reactief bij handhaving gebruikt. In paragraaf 2.4 is het bouwplan getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen. Hieruit blijkt dat voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid. Het parkeren is voorzien op eigen terrein en in de openbare ruimte plaats. Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan de Nota Parkeernormen 2011.

Woonvisie 2007+

In de Woonvisie maakt de gemeente Rijswijk de belangrijkste keuzes ten aanzien van het wonen in brede zin. Voor de komende jaren is het daarmee een stuk dat de basis vormt voor het werken aan en investeren in het wonen in brede zin. Het zet strategisch de lijnen uit voor het wonen in Rijswijk op langere termijn. De horizon van de visie is 2015.

Uit de visie blijkt dat de woningvoorraad in Rijswijk voor een groot deel bestaat uit vroeg-naoorlogse meergezinswoningen, waarvan het merendeel in de sociale sector. Het gevolg is dat er relatief veel mensen scheef wonen. Tegelijkertijd is er sprake van een groei van het aantal huishoudens binnen de gemeente, die met name behoefte hebben aan grondgebonden koopwoningen of huurwoningen in het luxere segment. De bouw van 10 grondgebonden koopwoningen sluit aan bij deze behoefte.

Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling bevat de visie geen beleid in kwantitatieve zin, aangezien de visie alleen een concrete woningbouwopgave geeft tot en het jaar 2015. De woningbouwopgave voor de periode 2005-2015 bedroeg 2.500 woningen.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan de omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan te worden aangetoond en dient in het plan te worden onderbouwd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de omgevingsaspecten beschreven die voor dit plan relevant zijn. De resultaten en conclusies van de onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

4.2 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat een akoestisch onderzoek ingesteld dient te worden naar de geluidbelasting ter hoogte van nieuw te realiseren geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielowaaï.

Voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op gevels van woningen geldt volgens de Wgh een voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB. Deze geluidbelasting is inclusief aftrek conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Indien sprake is van een vaststelling of herziening van een bestemmingsplan heeft de gemeentelijke overheid in een aantal situaties de bevoegdheid om van deze waarde van 48 dB af te wijken en een hogere grenswaarde vast te stellen tot een maximum van 53 dB tot respectievelijk 63 dB. De maximum grenswaarde van 53 dB is van toepassing indien sprake is van een buitenstedelijk gebied of van een auto(snel)weg; de maximum grenswaarde van 63 dB geldt indien sprake is van een binnenstedelijk gebied. In de onderhavige situatie is voor de genoemde wegen sprake van een binnenstedelijk gebied en geldt derhalve de maximumgrenswaarde van 63 dB.

Conform de Wgh artikel 74 lid 2 b bevindt zich langs een weg geen geluidzone indien op deze wegen een maximale snelheid van 30 km/u geldt. Voor wegen zonder geluidzone gelden formeel geen eisen ten aanzien van de maximaal toelaatbare geluidbelastingen. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing dient de zogenaamde gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} bepaald te worden, waarbij tevens de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op deze 30 km/u-wegen beschouwd dient te worden. Bij deze cumulatie dient gebruik te worden gemaakt van de in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 beschreven dosismaat L_{cum} .

De gemeente Rijswijk heeft geen vastgesteld 'geluidbeleid' ten aanzien van het verlenen van hogere grenswaarden.

Onderzoek en conclusie

Uitgangspunten

Het projectgebied is gelegen binnen de conform de Wet geluidhinder vastgestelde geluidzone van de Laan van Hoornwijck (inclusief tramverkeer), de Madame Curielaan, de Laan van Oversteen en de vrijliggende trambaan aan de oostzijde van het projectgebied. Aan de westzijde van het projectgebied bevindt zich de Delftweg (30 km/h). Om die reden is akoestisch onderzoek verricht naar de voorgenomen ontwikkeling. Dit onderzoek is uitgevoerd door Peutz en is opgenomen in bijlage 1. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting ten gevolge van de Delftweg ook in de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting meegenomen. De voorgenomen ontwikkeling bevindt zich verder niet binnen de zone van een spoorweg en/of gezoneerd industrieterrein.

Berekeningsresultaten

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ten gevolge van het weg- en tramverkeer op de Laan van Hoornwijck de voorkeursgrenswaarde ($L_{den}=48\text{dB}$) met maximaal 5 dB wordt overschreden. De maximale grenswaarde ($L_{den}=63\text{dB}$) wordt op geen enkele positie overschreden. Ten gevolge van het weg- en tramverkeer op de overige beschouwde wegen wordt de voorkeursgrenswaarde ($L_{den}=48\text{dB}$) niet overschreden zodat geconcludeerd kan worden dat vanuit de Wet geluidhinder voor deze wegen geen bezwaar bestaat tegen de voorgenomen ontwikkeling; een procedure "hogere grenswaarde" ten aanzien van deze wegen is dan ook niet aan de orde.

Ontheffing hogere grenswaarde

Omdat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden dient ten gevolge van het verkeer op de Laan van Hoornwijck een ontheffing 'hogere grenswaarde' aangevraagd te worden. Hogere waarden kunnen op grond van de Wgh slechts worden vastgesteld indien het redelijkerwijs niet mogelijk is aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Derhalve dient voorafgaand aan het nemen van een hogere waardenbesluit onderzocht te worden of het mogelijk is geluidreducerende maatregelen te treffen. Daarbij geldt de voorkeursvolgorde bron-overdracht-ontvanger, hetgeen inhoudt dat het treffen van maatregelen aan de bron de voorkeur verdient boven het treffen van maatregelen in de overdracht, en dat het treffen van maatregelen in de overdracht de voorkeur verdient boven het treffen van maatregelen bij de ontvanger.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat geluidreducerende maatregelen niet doelmatig zijn omdat deze stuiten op bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige en/of financiële aard. Derhalve kan een ontheffing hogere grenswaarde worden verleend.

In tabel 4.1 is een overzicht opgenomen van de aan te vragen hogere grenswaarden.

Tabel 4.1 Overzicht aan te vragen hogere grenswaarden (bron: Peutz)

Geluidgevoelig object: woningen		Geluidbron	Verzochte hogere grenswaarde*
Gesitueerd aan:	Aantal		in dB t/m maximaal
Laantje van Braskamp	8	Laan van Hoornwijck	53

* De hogere grenswaarde is inclusief de aftrek op grond van artikel 110 g van de Wet geluidhinder

4.3 Watertoets

Waterbeheer en watertoets

Bij een ruimtelijk plan dient in een vroeg stadium overleg gevoerd te worden met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. In het kader van deze watertoets heeft overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Delfland.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het projectgebied relevante nota's, waarbij het beleid van het Hoogheemraadschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan;
- Provinciale Structuurvisie;
- Verordening Ruimte.

Waterschapsbeleid

Het hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn waterbeleid vastgelegd in de Keur en de Legger. Het waterbeheerplan beschrijft op hoofdlijnen de strategie, het beleid en de uit te voeren maatregelen in de planperiode 2010-2015 voor het door Delfland beheerde watersysteem.

De complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen dwingen tot het stellen van prioriteiten. Het Hoogheemraadschap gaat het beheer en onderhoud van het watersysteem optimaliseren en zal daarbij flink investeren in waterkwaliteit, waterkeringen en het voorkomen van wateroverlast en watertekort. Voor de zuiveringstechnische infrastructuur ligt de nadruk op beheren, onderhouden en optimaliseren.

Ten slotte is in 2012 de nieuwe Handreiking Watertoets vastgesteld. De nieuwe handreiking biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking bestaat uit een procesdeel en een inhoudelijk deel. In het procesdeel wordt ingegaan op het watertoetsproces voor ruimtelijke planvorming. Het inhoudelijk deel bevat de vertaling van het actuele beleid van Delfland in ruimtelijke zin.

Gemeentelijk beleid

Waterplan Rijswijk 2008-2015

In het Waterplan Rijswijk 2008-2015 staat een overzicht van de toestand en de werking van het watersysteem (oppervlaktewater, grondwater, waterbodembodem en oevers) in de gemeente. Ook is aangegeven waar problemen zijn of kunnen ontstaan. Samen met het Hoogheemraadschap en andere belangenorganisaties heeft de gemeente een visie en maatregelen opgenomen in het Waterplan die ervoor moeten zorgen dat in 2015 de waterkwaliteit in Rijswijk is verbeterd en de kans op wateroverlast is verkleind. Hierbij is ook aandacht voor natuurontwikkeling, ecologie en recreatie. Daarmee draagt het

Waterplan bij aan veilig leven en comfortabel wonen in Rijswijk. Het Waterplan Rijswijk is richtinggevend voor andere plannen, zoals het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP), het waterbeheerplan, het milieuprogramma, de waterhuishoudingsplannen van nieuwe woonwijken en de bestemmingsplannen.

Huidige situatie

Het projectgebied ligt ingeklemd tussen de garageboxen aan het verlengde van de Rotterdamseweg en de achterzijde van de percelen van de woningen aan de Delftweg. Het projectgebied in de Hoge Broekpolder met een waterpeil van 2,43 - NAP. Het projectgebied is nagenoeg onverhard, en bestaat uit braakliggend terrein.

Bodem en grondwater

Volgens de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem ter plaatse uit zeekleigronden. Er is sprake van grondwatertrap IIIb. Dat wil zeggen dat de gemiddelde laagste grondwaterstand varieert van 0,80 tot 1,20 meter onder maaiveld, en de gemiddelde hoogste grondwaterstand varieert van 0,25 tot 0,40 meter onder maaiveld.

In het projectgebied is geen open water aanwezig en er liggen geen watergangen. De gronden zijn onverhard en onbebouwd. De Delftsche Vliet -een primaire watergang- stroomt op ca. 50 m ten westen van het projectgebied. De hieraan evenwijdig lopende Delftweg heeft een waterkerende functie (als regionale waterkering). Zowel de kern- als de beschermingszone vallen niet over de gronden binnen het projectgebied. Verder is de directe omgeving van het projectgebied overwegend aangesloten op een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel. Er zijn geen persleidingen aanwezig in de omgeving.

Toekomstige situatie

De nu onverharde gronden zullen worden bebouwd met 10 woningen en bijbehorende tuinen. Deze woningen worden gerealiseerd ter plaatse van gronden waarvoor reeds bouwvergunning voor een ander type woningen is verleend. Dit betreft een bouwvergunning voor 12 woningen op hetzelfde grondvlak. In tabel 4.2 en figuur 4.1 is de verharding voor zowel de 12 woningen conform de verleende bouwvergunning, als de 10 woningen conform de nu opgestelde ruimtelijke onderbouwing weergegeven.

Tabel 4.2

	Situatie cf. Bouwvergunning	Toekomstige situatie
Tuin	1.142 m ²	1.122 m ²
Verharding	1.370 m ²	1.339 m ²
Totaal oppervlak	2.512 m ²	2.461 m ²

Hieruit blijkt dat de er geen sprake is van toename in verharding, watercompenserende maatregelen worden niet noodzakelijk geacht.



Figuur 4.1 Oppervlakteberekening

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitlogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering.

Omdat in de omgeving reeds sprake is van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel wordt dit eveneens toegepast voor deze ontwikkeling.

Veiligheid en waterkeringen

De ontwikkeling leidt niet tot negatieve gevolgen voor de regionale waterkering van de Deltweg omdat deze buiten de beschermingszone ligt, zie figuur 4.2.



Figuur 4.2 Ligging regionale waterkering (bron: Hoogheemraadschap Delfland)

Waterkwaliteit

Het tegengaan van riooloverstorten door de afkoppeling van hemelwater van de DWA komt de waterkwaliteit ten goede. Het ontstaan van (nieuwe) vervuilingbronnen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen om vervuiling van grond- en oppervlaktewater te beletten. Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen bij ontwikkelingen voorkomt dat het hemelwater wordt vervuild. In verband hiermee dienen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink of teerhoudende dakbedekking te worden gebruikt 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).

Keur en Legger

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen en waterschapswegen vallen onder de regels van de Keur. In deze verordening van het Hoogheemraadschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Hoogheemraadschap. De 'Legger Wateren Hoogheemraadschap van Delfland' is een register waarin functie, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren (zoals sloten en vaarten), waterbergingen en natuurvriendelijke oevers vastgelegd zijn. Ook geeft de legger de ligging van wateren, waterbergingen en natuurvriendelijke oevers aan, zodat duidelijk is waarop de Keur van toepassing is.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater. Het beheer en onderhoud van de primaire wateren ligt bij het Hoogheemraadschap. Het onderhoud aan afvoervoorzieningen en bergingsvijvers van hemelwater op eigen terrein is voor rekening van de eigenaren van de betreffende percelen. In de Legger Wateren wordt voor alle wateren (behalve afvoervoorzieningen en bergingsvijvers op privaat terrein) een uitwerking gegeven van de bepalingen over de onderhoudsplichten uit de Keur.

Er moet aan beide zijden van de wateren een beschermingszone liggen in verband met de toegang voor het jaarlijks onderhoud en voor de opslag van baggerspecie. Activiteiten binnen deze zones zijn vergunningplichtig op grond van de Keur. Onderhoudsstroken dienen (zwaar) onderhoudsmaterieel te kunnen dragen. Er mogen zich geen obstakels bevinden in de onderhoudsstroken. In voorkomende gevallen kan van bovengenoemde maten worden afgeweken met een ontheffing van het Hoogheemraadschap, mits het onderhoud gewaarborgd is en op een reguliere manier kan worden uitgevoerd.

Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het watersysteem ter plaatse.

4.4 Ecologie

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Toetsingskader

Gebiedsbescherming

Het rijksbeleid ten aanzien van de bescherming van de ecologische hoofdstructuur (EHS) is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De uitwerking van dit nationale belang ligt bij de provincies. De bescherming van gebieden die deel uitmaken van de EHS, alsmede de bescherming van belangrijke weidevogelgebieden, is geregeld via de Verordening ruimte. Wanneer er ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden plaatsvinden die onderdeel zijn van de EHS of in belangrijke weidevogelgebieden, geldt het nee, tenzij-principe. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet compensatie plaatsvinden, wanneer er effecten optreden.

Uit het oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998 van belang. De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van natuurgebieden in Nederland. Het gaat daarbij om de bescherming van gebieden van nationaal belang (de Beschermde Natuurmonumenten) en van internationaal belang (Natura 2000). In een groot aantal gevallen overlappen de Beschermde Natuurmonumenten met gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000.

De wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- door de minister van EZ (voormalig Ministerie van EL&I/LNV) aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- door de minister van EZ (voormalig Ministerie van EL&I/LNV) aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de Minister van EZ). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones (a) hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het

effect van de ingreep op soorten en habitats. Hetzelfde geldt voor de ecologische doelen van de beschermde natuurmonumenten (b), voor zover deze gebieden niet overlappen met Natura 2000.

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan moet worden onderzocht of het plan effecten heeft op de gebieden beschermd onder de Natuurbeschermingswet 1998. Indien significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten moet worden gezocht naar oplossingen in de vorm van mitigerende maatregelen of aanpassingen van het plan. Zijn na verwerking hiervan significant negatieve effecten nog steeds niet uit te sluiten dan kan het plan alleen doorgang vinden als:

- sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard;
- geen alternatieven voorhanden zijn;
- resterende effecten worden gecompenseerd.

Flora- en faunawet

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet (hierna Ffw) van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Voor algemene soorten geldt een algemene vrijstelling bij bestendig beheer en ruimtelijke ontwikkeling (tabel 1 soorten). Voor strenger beschermde soorten kan bij bestendig beheer gebruik worden gemaakt van een goedgekeurde gedragscode (tabel 2 soorten). Voor de strengst beschermde soorten kan dat niet (tabel 3 soorten).

Voor zover de vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Economische Zaken. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang;
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient in het geval van zwaar beschermde soorten of broedende vogels overtreding van de Ffw voorkomen te worden door het treffen van maatregelen, aangezien voor dergelijke situaties geen ontheffing kan worden verleend.

Met betrekking tot vogels hanteert het Ministerie van Economische Zaken de volgende interpretatie van artikel 11:

De verbodsbepalingen van artikel 11 beperken zich bij vogels tot alleen de plaatsen waar gebroed wordt, inclusief de functionele omgeving om het broeden succesvol te doen zijn, én slechts gedurende de periode dat er gebroed wordt. Er zijn hierop echter verschillende uitzonderingen, te weten:

Nesten die het hele jaar door zijn beschermd

Op de volgende categorieën gelden de verbodsbepalingen van artikel 11 van de Ffw 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 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 specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: ooievaar, kerkuil en slechtvalk).
4. Vogels die jaar in jaar uit gebruikmaken 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

In de 'aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten' worden de volgende soorten aangegeven als categorie 5. Deze zijn buiten het broedseizoen niet beschermd.

5. Nesten van vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het hele 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. De soorten uit categorie 5 vragen soms wel om nader onderzoek, ook al zijn hun nesten niet jaarrond beschermd. Categorie 5-soorten zijn namelijk wel jaarrond beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

De Ffw is voor dit plan van belang, omdat bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen deel uit van de EHS of Natura 2000. De dichtstbijzijnde EHS ligt op ca. 300 m ten noorden van het projectgebied, de dichtstbijzijnde Natura 2000-gronden liggen op ca. 7,2 km afstand ter plaatse van de duinen nabij de Vogelwijk in Den Haag. Gezien de relatief kleinschalige aard van de ontwikkeling en de afstand tot deze gebieden worden negatieve effecten uitgesloten.

Flora- en faunawet

Omdat er in de huidige situatie veel begroeiing binnen het projectgebied aanwezig is, is een ecologische quickscan uitgevoerd (zie bijlage 2). Het onderzoek is uitgevoerd omdat het mogelijk is dat de beoogde ontwikkeling negatieve effecten zou kunnen hebben op eventueel aanwezige beschermde soorten. Uit het onderzoek blijkt het volgende.

Er is vastgesteld dat het voorkomen van matig of zwaar beschermde soorten is uitgesloten. In het projectgebied ontbreekt het aan mogelijkheden voor vleermuizen of vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen om zich op te kunnen houden. Voor overige matig of zwaar beschermde soort(groep)en is het gebied verder volledig ongeschikt. Wel foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven foerageren. Effecten op vleermuizen worden derhalve uitgesloten. In verband met het voorkomen van algemene broedvogels is het van belang om te starten met werken buiten het broedseizoen of te werken op een manier dat vogels niet tot broeden komen.

Er is daarnaast vastgesteld dat er algemene kleine licht beschermde grondgebonden zoogdieren en amfibieën voorkomen in en direct rond het plangebied. Deze soorten komen in lage tot zeer lage dichtheid voor. Voor deze soorten bestaat een algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet. Het voorkomen hiervan heeft geen procedurele effecten. Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op beschermde soorten uitgesloten; de realisatie en het gebruik van woningen aan het Laantje van Braskamp te Rijswijk is niet in strijd met het gestelde binnen de Flora- en faunawet.

Conclusie

Het aspect ecologie staat de uitvoering van het project niet in de weg.

4.5 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007)

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekende mate (nibm)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (=1,2/µgm³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

Onderzoek en conclusie

De ontwikkeling valt binnen de categorie die is vrijgesteld van toetsing, daar het woningbouw van niet meer dan 1.500 woningen betreft. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens gekeken naar de verkeersgeneratie. Deze blijkt van de beoogde ontwikkeling maximaal 77 mvt/etmaal (zie paragraaf 2.4 Verkeer en parkeren). Uit de nibm-tool blijkt dat ook de maximale bijdrage NO₂ 0,07 µg/m³ bedraagt en de maximale bijdrage voor PM₁₀ 0,02 µg/m³. Hierdoor heeft de beoogde ontwikkeling een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (=1,2/µgm³). De beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen en is vrijgesteld aan het toetsen aan de grenswaarden. Er wordt dus voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2014 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Delftweg. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2015 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zijn gelegen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedragen 31,2 µg/m³ voor NO₂, 23,2 µg/m³ voor PM₁₀ en 14,8 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedraagt 12,1 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het projectgebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.6 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader

Bij realisering van nieuwe milieugevoelige functies (woningen) dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder van bedrijfsactiviteiten in de omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat er ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Afstemming van nieuwe ontwikkelingen op de omgeving vindt plaats door het aanhouden van zogenaamde richtafstanden. Hierbij wordt gebruik worden gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de VNG (herziene versie, 2009). Bij deze richtafstanden wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidshinder. De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie blijkt dat in het geval van een gemengd gebied verkleinde richtafstanden kunnen worden aangehouden.

Onderzoek

Ten noorden van de toekomstige woningbouwlocatie is het BP-tankstation met lpg-verkoop aan de Laan van Hoornwijck (zie ook paragraaf 4.7) gelegen. Omdat de doorzet minder dan 1.000 m³ is valt dit bedrijf in de milieucategorie 3.1, maar het bedrijf is in het geldende bestemmingsplan 'Hoornwijck - Broekpolder' bestemd als 3.2-bedrijf. Het planologische gebruik betreft dan ook een 3.2. inrichting. Voor een 3.2 inrichting geldt een richtafstand van 100 meter ten opzichte van milieugevoelige functies. De afstand tot de ontwikkeling bedraagt ca. 102 m, en daarmee wordt voldaan aan de richtafstand behorende bij zowel het planologische, als het feitelijke gebruik.

Omdat wordt voldaan aan de richtafstand ter plaatse van de toekomstige woningen is er sprake van een goed woon- en leefklimaat. Anderzijds wordt het tankstation niet beperkt in haar bedrijfsvoering door de komst van de woningen.

Conclusie

Aan de richtafstanden wordt voldaan. Ter plaatse is sprake van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.7 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). 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. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicorelevante inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare

objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en het Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of over het water. De concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Met het inwerking treden van het BEVT vervalt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In dat Besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Beleidsregel groepsrisico en ruimtelijke ordening

Door de gedeputeerde staten van Zuid-Holland is de Beleidsregel groepsrisico en ruimtelijke ordening vastgesteld. Hiermee wordt invulling gegeven aan het inzetten van bevoegdheden op basis van de Wet Ruimtelijke Ordening, de groepsrisicoverantwoording. In de beleidsregels worden nadere eisen gesteld ten opzichte van de generieke regelgeving voor wat betreft de groepsrisicoverantwoording.

Onderzoek

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van 10 woningen. In de huidige situatie zijn er geen woningen aanwezig, maar is er wel sprake van een bouwvergunning voor de bouw van 12 woningen. Ondanks dat er nu feitelijk gezien geen woningen aanwezig zijn, neemt het aantal aanwezigen af indien er 10 woningen voorzien worden. De directe bouwtitel van de 12 eenheden komt hiermee te vervallen.

Uit de professionele risicokaart blijkt dat er in de directe omgeving van het projectgebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over het spoor en het water. Wel vindt er vervoer van gevaarlijke stoffen plaats door buisleidingen en is een routing van gevaarlijke stoffen in de omgeving aanwezig.

Tevens is er in de directe omgeving een LPG-tankstation aanwezig.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door aardgasleiding A-517-1

Op circa 370 m afstand ten zuiden van het projectgebied is van aardgasleiding A-517-1 gelegen. Het invloedsgebied bedraagt 380 m. Het projectgebied is voor een klein deel gelegen binnen het invloedsgebied van de aardgasleiding. Door Rho Adviseurs voor leefruimte is een QRA opgesteld die is opgenomen in bijlage 3. Uit deze QRA blijkt dat het groepsrisico in zowel de huidige als toekomstige situatie kleiner is dan de oriënterende waarde. Door de geringe afname van het aantal personen en de ruime afstand van het projectgebied tot aan de gasleiding, neemt het groepsrisico in de toekomstige situatie niet toe. Het groepsrisico van de leiding vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Ten oosten van het projectgebied is op circa 100 m afstand een, door de gemeenteraad van Rijswijk vastgestelde, route voor gevaarlijke stoffen aanwezig. Deze route is niet opgenomen in het Basisnet weg in verband met het lage aantal transporten op de weg. De verwachting is dan ook dat het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde uitkomt. De ontwikkeling voorziet planologisch gezien in een afname van het aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied. Het groepsrisico wordt ten gevolge van de ontwikkeling dan ook positief beïnvloed. Nader onderzoek blijkt niet noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt wel een verantwoording van het groepsrisico opgenomen.

Risicovolle inrichting: LPG-station

Het projectgebied is deels gelegen binnen het invloedsgebied van een LPG-station. Door Agel is een QRA opgesteld die is opgenomen in bijlage 4. Uit deze QRA blijkt dat het groepsrisico zowel in de huidige als in de toekomstige situatie boven de oriënterende waarde ligt. Door de beoogde ontwikkeling is er geen sprake van een significantie wijziging van het groepsrisico. Aangezien het groepsrisico boven de oriënterende waarde ligt dient een verantwoording van het groepsrisico opgesteld te worden. Hiervoor is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio. Dit advies is opgenomen in bijlage 5.

Verantwoording groepsrisico

Conform artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen is het noodzakelijk een verantwoording van het groepsrisico op te stellen indien een ontwikkeling binnen het invloedsgebied gerealiseerd wordt. Ook indien het groepsrisico niet wijzigt of afneemt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg ook meegenomen in de verantwoording.

Effectscenario

Het meest waarschijnlijke scenario is een lekkage van een tank(wagen) met gevaarlijke stoffen. Hierbij komt een kleine hoeveelheid van de stof vrij.

Het worst-case scenario betreft een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) met een tank(wagen). Hierbij zal de gehele inhoud van de tank ineens explosief vrijkomen. Als gevolg van de explosie is er sprake van een drukgolf en forse hitte. De kans hierop is zeer gering. Het invloedsgebied bij het ergst denkbare scenario zal 325 meter zijn. Tot op ongeveer 400 meter kunnen mensen eerstegraads brandwonden oplopen.

Indien een tankwagen giftige stoffen vervoerd dan kan dit leiden tot effecten op een afstand van maximaal 4000 meter. Maximaal 1% van de aanwezigen kan op deze afstand nog komen te overlijden ten gevolge van incidenten.

Het meest waarschijnlijke en meest voorkomende ongeval bij de gasleiding is beschadiging van een buisleiding door grondwerkzaamheden. Hierbij kan aardgas uitstromen, maar aangenomen wordt dat door snel en accuraat optreden van alle betrokkenen (o.a. Gasunie, omwonenden), de ontstane gaswolk niet tot ontbranding zal komen. Omdat het bij buisleiding A-517 gaat om een reukloos gas (er is nog

geen geurstof aan toegevoegd) zal een lekkage van deze leiding door omstanders moeilijker ontdekt worden. Pas als men de lekkage ziet of hoort zal men actie ondernemen. Het ergst denkbare scenario is een grote breuk in de aardgastransportleiding die explosief tot ontbranding komt waardoor een fakkelbrand ontstaat. Bij dit scenario is tot in de wijde omgeving de explosie merkbaar en kunnen er tot 380 meter (1% letaliteitgrens) personen overlijden. Tot 160 meter is de verwachting dat alle aanwezige personen overlijden. Daarnaast kunnen er tot 200 meter verschillende secundaire branden ontstaan door de vrijgekomen hitte.

Maatregelen ter beperking van risico's

Aangezien met de voorliggende ruimtelijke onderbouwing geen maatregelen aan de risicobronnen kunnen worden getroffen, zijn onderstaande maatregelen gericht op de beheersing en vermindering van de effecten van een incident.

Maatregelen ter beperking van effecten

Los van de risico's kunnen aan de kant van de ontvanger maatregelen worden getroffen om de effecten ingeval van een calamiteit te beperken. Voor het meest geloofwaardige scenario geldt dat deze maatregelen erop gericht moeten zijn om de gebouwen geschikt te maken om gedurende een langere tijd te verblijven (safe haven principe). Ook moeten de gebouwen en de directe omgeving geschikt zijn om het gebied te kunnen ontvluchten waarbij de aanwezige personen tijdig moeten kunnen worden geïnstrueerd. De volgende maatregelen worden door de VRH geadviseerd.

Maatregel met betrekking tot de omgeving:

- voorkomen van obstakels in vluchtroute (doodlopende straat, hekwerk, sloot en dergelijke);
- vluchtroute loodrecht op meest voorkomende windrichting.

Maatregelen op gebouwniveau:

- preventief lekwerende middelen gebouw (deur/raamstrips);
- centrale afsluitbaarheid ventilatiesystemen;
- verminderen aantal (te openen) ramen aan de zijde risicobron;
- geautomatiseerde afsluiting van ramen en deuren.

Maatregel met betrekking tot handelingsperspectief:

- repressief lekwerende middelen (plastic, tape, natte handdoeken);
- centraal omroepsysteem niet zijnde woongebouwen;
- ontruimingsalarminstallatie.

De uitvoering van bovengenoemde, aanvullende, bouwkundige maatregelen kan niet zeker worden gesteld in het bestemmingsplan. Deze maatregelen komen aan de orde ten tijde van de bouwvergunning en moeten in overleg tussen gemeente en initiatiefnemer worden verwerkt in het ontwerp van de gebouwen en de vergunningaanvraag. Op dit aspect wordt door de brandweer toegezien in de vergunningfase.

Mogelijkheden voor bestrijdbaarheid van calamiteiten

Van de VRH is advies ontvangen met betrekking tot de bestrijdbaarheid van calamiteiten. De bereikbaarheid voor de hulpdiensten is onder normale omstandigheden voldoende.

Beschouwing van zelfredzaamheid

In het plangebied is geen sprake van de aanwezigheid van groepen personen met een verminderde zelfredzaamheid zodat er geen bijzondere maatregelen nodig zijn. In het algemeen wordt gesteld dat de zelfredzaamheid van de aanwezige personen kan worden verhoogd door het bieden van handelingsperspectief. Voor het plangebied geldt, evenals de rest van Rijswijk, dat er wordt gezorgd voor een dekking van het Waarschuwing- en alarmeringssysteem (WAS).

Conclusie

Na uitvoering van bovenstaande maatregelen is sprake van een restrisico. Dit restrisico wordt, gelet op de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot bestrijding van calamiteiten, aanvaardbaar geacht.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.8 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient er in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek en conclusie

In het kader van de beoogde ontwikkeling is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, met als doel het onderzoeken van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Uit het onderzoek (zie bijlage 6) blijkt het volgende. In de grondmengmonsters en grondwatermonsters zijn licht verhoogde concentraties koper, barium, kwik, lood, zink, PCB en/of PAK aangetroffen. De licht verhoogde concentraties zijn echter van dien aard dat deze geen verdere aandacht behoeven.

Uit een aanvullende archiefstudie is gebleken dat op de locatie een bodemsanering in uitvoering is geweest. Deze sanering is niet naar behoren uitgevoerd. In ontgravingsvak PB-D2 werd de interventiewaarde voor lood overschreden, desalniettemin heeft geen verder ontgraving plaatsgehad. Om die reden is een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse (zie bijlage 7). Doel van het onderzoek is het nader bepalen van het voorkomen van de verhoogde kwikgehalten op het perceel, alsmede het aantonen van de voormalige putbodem PB-D2. Hieronder worden de resultaten van het onderzoek besproken.

Vak PB-D2

In geen van de grondmonsters wordt een tussenwaarde overschreden. Er worden ten hoogste licht verhoogde waarden van kwik, lood, zink, PAK en/of PCB geconstateerd. Het sterk verhoogde gehalte aan lood zoals deze ten tijde van de bodemsanering werd aangetroffen, kan niet worden herleid.

Gradering kwik-gehalten

In twee van de vier grondmonsters wordt de tussenwaarde voor kwik en lood overschreden. De overige parameters zijn ten hoogste licht verhoogd. Alle vier de grondmonsters vallen buiten de gebruikswaarde voor 'Wonen' door o.a. de aangetroffen gehalten aan kwik. In twee monsters wordt zelfs de norm voor 'Industrie' overschreden, dat wil zeggen dat de vrijkomende grond niet voor hergebruik geschikt is. Er is geen duidelijk verloop in de kwik-concentraties op het perceel aan te geven.

Depot

In het monster van het depot wordt de Interventie-waarde voor kwik overschreden. Het depot betreft sterk verontreinigde grond. Werkzaamheden in of met deze grond (opladen, transporteren) betreffen een 'bodemsanering'. Dit mag enkel met toestemming van het bevoegd gezag (provincie Zuid-Holland), door daartoe erkende bodemintermediairs worden uitgevoerd.

Het gronddepot dient opgeruimd te worden alvorens bebouwing gerealiseerd kan worden.

Door de omgevingsdienst Haaglanden heeft toetsing plaatsgevonden. Dit advies is opgenomen in bijlage 8. Hieruit blijkt dat de locatie voldoende is onderzocht. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

4.9.1 Archeologie

Toetsingskader

Rijksbeleid

De Wet op de archeologische monumentenzorg (een wijzigingswet van de Monumentenwet 1988) is het eindresultaat van de implementatie van het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed in de Nederlandse wetgeving. De wet bevat 3 belangrijke uitgangspunten:

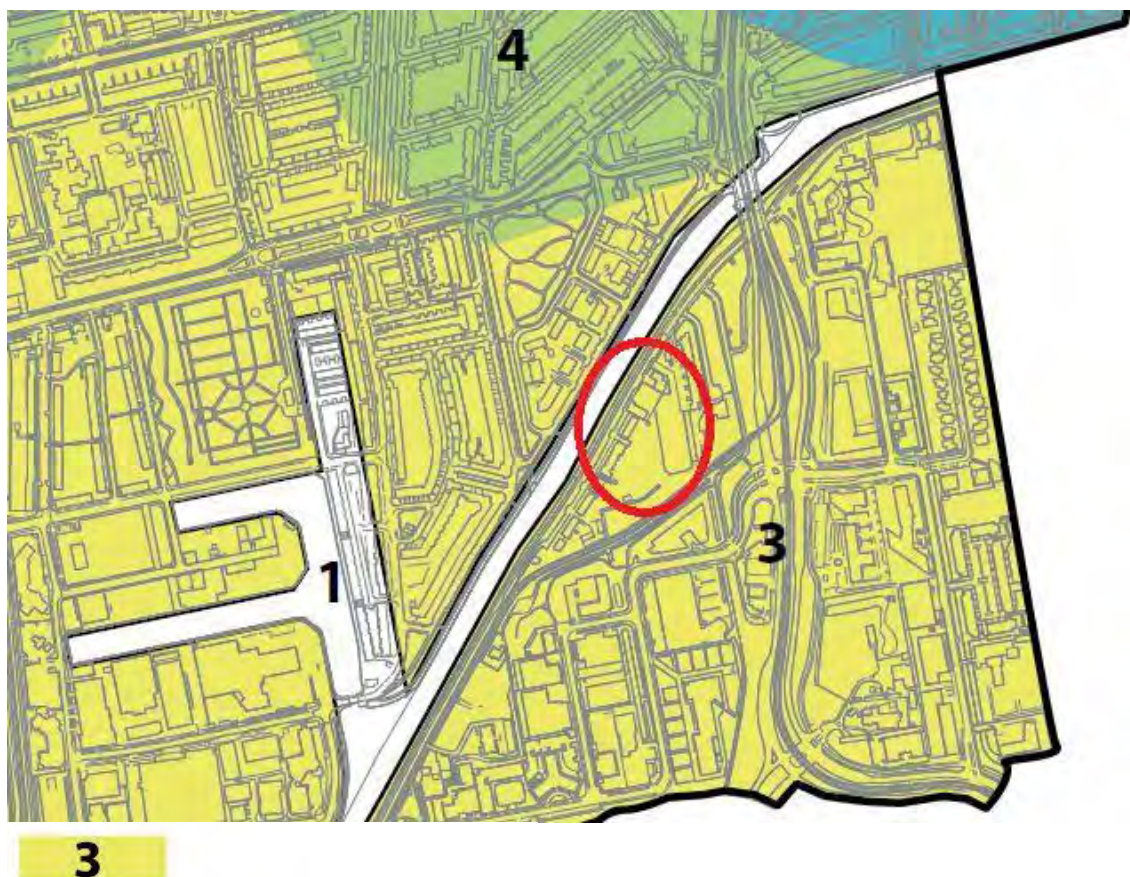
- het streven naar behoud in situ van archeologische waarden;
- het tijdig betrekken van de archeologische waarden in de ruimtelijke ordening door het opnemen van harde juridische eisen in bestemmingsplannen;
- de verstoorder betaalt voor het onderzoek en de documentatie van archeologische waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Gemeentelijk beleid

Op 17 december 2013 heeft de gemeenteraad de 'Actualisering Nota Cultureel Erfgoed' en bijbehorende archeologische waardenkaarten vastgesteld. In de nota wordt ingegaan op de vraag hoe resten uit het verleden kunnen worden behouden, zonder moderne ontwikkelingen buiten te sluiten.

Onderzoek

Op basis van de gemeentelijke archeologische beleidskaart geldt ter plaatse van het projectgebied een middelhoge verwachtingswaarde voor het Neolithicum en een lage verwachting voor Brons- en IJzertijd, zie figuur 4.3.



Verwachting:
Middelhoge verwachting Neolithicum
Lage verwachting Brons- en IJzertijd

Figuur 4.3 Uitsnede beleidskaart archeologie

Voor planontwikkelingen kleiner dan 100 m² geldt een vrijstelling. Verder zijn onderzoek of beschermende maatregelen afhankelijk van resultaten vooronderzoek.

Door ArcheoMedia is een archeologisch onderzoek uitgevoerd ter plaatse van het projectgebied. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 9. Hieruit blijkt het volgende. De resultaten van het bureauonderzoek en het inventariserende veldonderzoek hebben aanwijzingen geleverd voor een puinpakket dat mogelijk verband houdt met bebouwing uit de Nieuwe tijd (19e en 20e eeuw). Het Laagpakket van Walcheren is ter plaatse van de boringen 001, 004 en 005 tot een diepte van 1,25-1,65 m –mv verstoord. De kans op het aantreffen van sporen uit de Romeinse tijd, vroege- en late middeleeuwen is hierdoor klein. De lage verwachting op sporen uit de vroege middeleeuwen blijft laag en de hoge verwachting voor de periode Romeinse tijd en de late middeleeuwen- Nieuwe tijd blijft gehandhaafd op hoog. In dit pakket zijn evenmin aanwijzingen voor bodemvorming aangetroffen. Het Laagpakket van Wormer is tot een diepte van 4 m –mv op de onderzoekslocatie niet aangetroffen. De archeologische verwachting voor het Neolithicum blijft middelhoog en de verwachting voor de bronstijd en de ijzertijd blijft laag. De geplande ingrepen gaan niet dieper dan 0,8 m –mv voor de funderingen en 1,2 m –mv voor de aanleg van de riolering. Behalve bij de boringen 002 en 003 zullen deze alleen reeds verstoordte grond verstoren. Ter plaatse van de boringen 002 en 003 is de bodem intact en vormen alle bodemingrepen dieper dan respectievelijk 0,60 en 0,35 meter beneden maaiveld een bedreiging voor eventueel aanwezige archeologische waarden. De enige diepe verstoringen, tot 6 m –mv, zullen plaatsvinden bij het plaatsen van de circa 120 betonmortelschroefpalen.

Vanwege de mogelijke aanwezigheid en kans op verstoring van archeologische waarden is een Programma van Eisen opgesteld door ontwikkelende partijen (zie bijlage 10). Het Programma van Eisen is akkoord bevonden door de gemeente. Op basis daarvan vinden de graafwerkzaamheden plaats onder begeleiding van een archeoloog. Wanneer archeologisch relevante resten die potentieel behoudenswaardig zijn aangetroffen worden, dient contact opgenomen te worden met de gemeente.

4.9.2 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Rijksbeleid

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Gemeentelijk beleid

In de gemeentelijke nota 'Actualisering Nota Cultureel Erfgoed' zijn ook cultuurhistorische waardenkaarten opgenomen. In deze nota zijn diverse gebieden / structureren beschreven die vanuit het oogpunt van cultuurhistorie waardevol zijn.

Onderzoek

Er bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle elementen in het projectgebied. De nabij het projectgebied gelegen Delftweg en de Delftsche Vliet zijn op de cultuurhistorische waardenkaart aangeduid als 'Historische landweg' en 'Historische watergang'. Deze cultuurhistorische elementen worden door de beoogde ontwikkeling niet aangetast. Het aspect cultuurhistorie vormt van ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 Bezonnning

Toetsingskader

Op dit moment is er nog geen officiële landelijke wetgeving ten aanzien van bezonnning en beschaduwning. Er zijn wel algemeen geaccepteerde TNO-richtlijnen. Deze TNO-norm heeft alleen betrekking op woningbouw. Een lichte norm (inhoudende dat er voldoende zonlicht is bij: tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober) en een zware norm (inhoudende dat er sprake is van goede bezonnning bij ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 21 januari t/m 22 november). Jurisprudentie laat zien dat wanneer een voorgenomen bestemmingsplan(wijziging) of bouwplan niet voldoet aan de 'lichte TNO-norm' dit aanleiding geeft tot wijziging van het betreffende ontwerp.

Onderzoek en conclusie

Door BDL Bouwkundig & 3D Tekenwerk is een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage 11). Op basis van dit onderzoek zijn er geen aanwijzingen dat voor de woningen grenzend aan de 10 nieuw te bouwen woningen de bezonnning dusdanig verminderd dat er niet voldaan wordt aan de lichte en zware TNO-normen.

4.11 Eindconclusie

Op basis van de onderzochte informatie zijn er geen belemmeringen op het gebied van omgevingsaspecten voor de ontwikkeling in het projectgebied.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Gebaseerd op artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening en artikel 6.2.1 sub a. Besluit ruimtelijke ordening wordt een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelende partijen. Daarin wordt vastgelegd dat de ontwikkeling en realisatie van het bouwplan geheel voor rekening en risico van ontwikkelende partijen is. Ook is het kostenverhaal verzekerd en vastgelegd dat eventuele planschade voor rekening komt van ontwikkelende partijen.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inloopbijeenkomst

Op 18 juni 2015 is een inloopbijeenkomst georganiseerd in Restaurant Niven. Daar is het plan van gepresenteerd aan omwonenden. Naar aanleiding van de inloopbijeenkomst heeft de gemeente in overleg gezien op welke onderdelen het gepresenteerde plan aangepast kon worden om aan op- en aanmerkingen van omwonenden tegemoet te komen.

Overleg omwonenden

Op 20 juli 2015 heeft overleg plaatsgevonden tussen omwonenden, de gemeente en initiatiefnemer. Op basis daarvan is het bouwplan op onderdelen aangepast. Zo is o.a. de bouwhoogte bijgesteld van 10,6 meter naar 9,9 meter, de locatie van één van de bijgebouwen aangepast en een garage voor één van de omwonenden ingepast.

Omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan (zie hoofdstuk 1). Op grond van artikel 2.12 Wabo kan door middel van een omgevingsvergunning afgeweken worden van het geldende bestemmingsplan. Een belangrijke voorwaarde om te mogen afwijken is dat er wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing toont aan dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Procedure

Bij een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is de uitgebreide Wabo-procedure van toepassing. Bij de uitgebreide procedure moet binnen 6 maanden op een aanvraag worden beslist. Bij afwijken van het bestemmingsplan moet de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen afgeven voordat het college van B&W op de aanvraag kan beslissen. Tegen een omgevingsvergunning kan door belanghebbenden in twee instanties beroep worden ingesteld, eerst bij de Rechtbank en in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.