

Stompwijk - Verbindingsweg

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4 Opbouw van het plan	7
Hoofdstuk 2 Beleidskader	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Europees beleid	9
2.3 Rijksbeleid	9
2.4 Provinciaal Beleid	11
2.5 Regionaal waterbeleid	15
2.6 Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 3 Bestaande situatie	23
3.1 Inleiding	23
3.2 Ruimtelijke analyse	23
3.3 Functionele analyse	26
Hoofdstuk 4 Visie op het plangebied	29
4.1 Inleiding	29
4.2 Problematiek en beoogde ontwikkelingen	29
4.3 Ruimtelijke kwaliteit	38
4.4 Wegbestemmen bestaande functies	43
Hoofdstuk 5 Water	45
5.1 Inleiding: waterbeheer en watertoets	45
5.2 Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer	45
5.3 Bodem en watersysteem	46
5.4 Waterkwaliteit	47
5.5 Waterkwantiteit	48
5.6 Riolering en waterzuivering	48
5.7 Waterkeringen en onderhoud watergangen	48
5.8 Beheer en onderhoud	49
5.9 Toekomstige ontwikkelingen / Aanbevelingen	50
5.10 Conclusies	51
Hoofdstuk 6 Milieu- en omgevingsaspecten	53
6.1 Inleiding	53
6.2 Bodem	53
6.3 Luchtkwaliteit	58
6.4 Geluid	63
6.5 Flora en Fauna / Ecologie	68
6.6 Externe Veiligheid	72
6.7 Kabels en leidingen	75
6.8 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	75
Hoofdstuk 7 Cultureel erfgoed	81
7.1 Archeologisch erfgoed	81
7.2 Cultuurhistorisch erfgoed	90
Hoofdstuk 8 Juridische vormgeving	93

8.1	Systematiek van het bestemmingsplan	93
8.2	Maatwerkbestemmingen voor specifieke situaties	97
8.3	Toepassing en handhaving van het bestemmingsplan	99
Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid		101
9.1	Inleiding	101
9.2	Financieel-economische uitvoerbaarheid	102
9.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	104

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Project Bereikbaar Stompwijk

In zijn vergadering van 14 september 2007 heeft de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg de 'Gebiedsvisie Stompwijk' vastgesteld. Aan de hand van de uitgangspunten en doelstellingen die in deze gebiedsvisie zijn geformuleerd is de gemeente gestart met het opstellen van plannen voor aanpassingen in de weginfrastructuur in en rondom Stompwijk.

Op 17 december 2013 (besluitnummers: 921525 en 921523) heeft de gemeenteraad ermee ingestemd deze plannen in een breder kader te beschouwen. De reconstructie van de Stompwijkseweg en de Doctor van Noortstraat, het glastuinbouwcluster, het bedrijvencluster en de aanleg van een nieuwe verbindingsweg worden in samenhang betrokken bij variantenstudies voor de weginfrastructuur.

In zijn vergadering van 11 november 2014 (besluitnummer: 1220363) heeft de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg ingestemd met de zogenoemde variant 4H voor de weginfrastructuur in en rond Stompwijk. Deze variant omvat:

- a. reconstructie van de Stompwijkseweg
- b. herinrichting van de Dr. van Noortstraat
- c. aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de N206 en de Tuinbouwweg

Op 1 juli 2015 (besluitnummer: 1356393) heeft de gemeenteraad vervolgens de definitieve scope van het project Bereikbaar Stompwijk vastgesteld door de kiezen voor een variant die voorziet in reconstructie van de Stompwijkseweg, herinrichting van de Dr. van Noortstraat en aanleg van de eerste en tweede fase van de Verbindingsweg.

In zijn vergadering van 26 april 2016 (besluitnummer: 1531909) heeft de raad ten slotte nog ingestemd met een aanpassing (optimalisering van de inrichting) in de eerder gekozen tracévariant voor een gedeelte van de Verbindingsweg, ter hoogte van de (bestaande) Huyssitterweg.

1.1.2 Doel van de nieuwe Verbindingsweg

De leefbaarheid in de dorpskern van Stompwijk staat steeds meer onder druk. Landelijke economische, maatschappelijke en demografische ontwikkelingen spelen daarbij uiteraard een rol. Echter, ook de verkeersproblematiek die speelt op de Stompwijkseweg / Dr. van Noortstraat drukt zwaar op de leefbaarheid in het dorp. Dit weggedeelte, dat samen met de N206 als een ader door het landschap rond Stompwijk loopt en de dorpskern doorsnijdt, vormt de enige ontsluitingsroute voor de bedrijvigheid en andere functies en voorzieningen in het dorp. Ook wordt dit weggedeelte als sluiproute gebruikt door het verkeer dat (1) files op de rijksweg A4 probeert te vermijden en (2) binnendoor-routes gebruikt als verbinding tussen de verschillende woonkernen in het gebied. Tenslotte, en voor de leefbaarheid het meest belangrijk, maakt veel zwaar vracht- en landbouwverkeer gebruik van de route door het dorp. Juist dit verkeer veroorzaakt in het dorp en vooral bij kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals fietsers en voetgangers) een groot gevoel van onveiligheid, maar ook overlast (trillingen, geluid, e.d.) voor omwonenden. Dat gevoel wordt zo mogelijk nog versterkt doordat het aantal verkeersbewegingen over dit weggedeelte in de loop der jaren zodanig is toegenomen dat dit, ongeacht het soort verkeer, niet meer passend is bij het type wegen en de inrichting daarvan.

Met de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg ontstaat de mogelijkheid de ongewenste verkeersstromen om de dorpskern heen te leiden, in plaats van deze dwars door het dorp te laten gaan. Daardoor zal het aantal verkeersbewegingen door het dorp flink afnemen, tot een niveau dat wél passend is bij dit type wegen. Alleen al daardoor is sprake van een positief effect

op de leefbaarheid. Daarnaast kunnen juist de zware vracht- en landbouwvoertuigen uit de dorpskern geweerd worden. Daarmee wordt het nu bestaande gevoel van verkeersonveiligheid in belangrijke mate weggenomen en wordt de geluids- en overige overlast die dit verkeer veroorzaakt aanzienlijk verminderd. Kortom: voor het behoud van de leefbaarheid in de dorpskern van Stompwijk is de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg van groot belang.

1.1.3 Juridisch-planologische grondslag nieuwe Verbindingsweg

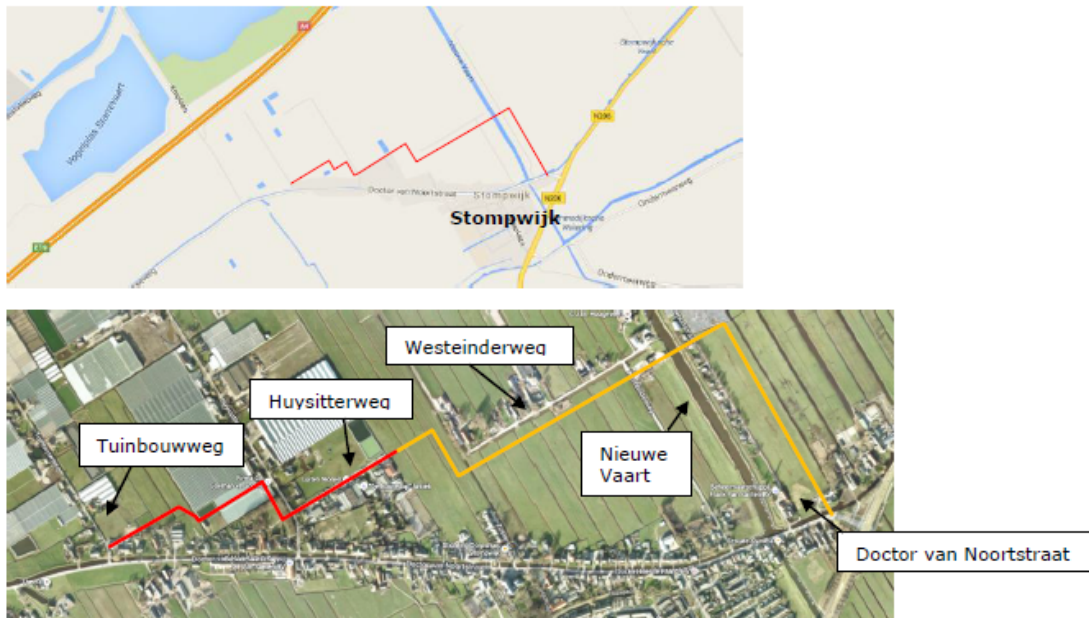
De vigerende bestemmingsplannen (zie paragraaf 1.3) voor de gronden, waarop het beoogde tracé voor de nieuwe Verbindingsweg tussen de N206 en de Tuinbouwweg is geprojecteerd, voorzien niet in de aanleg van een dergelijke infrastructurele voorziening. Het voorliggende bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" is dan ook bedoeld om een passende juridisch-planologische regeling te bieden voor het realiseren van de nieuwe Verbindingsweg en de daarvoor relevante ruimtelijke randvoorwaarden en omgevingsfactoren vast te leggen in een acueel juridisch bindend toetsingskader.

In het bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" wordt in de eerste plaats het beoogde tracé van de nieuwe weg met de daarbij horende bermen, groenvoorzieningen, waterpartijen, e.d. juridisch-planologisch vastgelegd. Uiteraard worden daarbij eventueel aanwezige archeologische - en andere waarden eveneens door middel van het plan beschermd.

Naast de gronden die nodig zijn voor de inpassing van de weg is tevens een beperkt aantal aangrenzende percelen meegenomen in dit bestemmingsplan. Daarbij gaat het in alle gevallen om maatwerkoplossingen die met de aanleg van de weg samenhangende planologische knelpunten wegnemen of onderdeel zijn (geweest) van aankooponderhandelingen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is gelegen in het landelijk gebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg, in de directe nabijheid van de kern Stompwijk. In de onderstaande afbeelding is globaal de ligging van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan aangegeven.



Afbeelding 1.1: plangebied bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden voorafgaand aan de vaststelling van het voorliggende plan de volgende, gedeeltelijk door dit plan te vervangen, juridisch-planologische regelingen:

1. bestemmingsplan "Landelijk Gebied Leidschendam", vastgesteld door de raad van de (voormalige) gemeente Leidschendam op 12 juni 1978 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 24 juli 1979;
2. bestemmingsplan "Landelijk Gebied Leidschendam, Gedeeltelijke Herziening 1987", vastgesteld door de raad van de (voormalige) gemeente Leidschendam op 9 november 1987 en (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 24 mei 1988;
3. bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2001", vastgesteld door de raad van de (voormalige) gemeente Leidschendam op 5 november 2001 en (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 2 december 2003;
4. bestemmingsplan "Kern Stompwijk", vastgesteld door de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg op 27 januari 2004 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 14 september 2004;
5. bestemmingsplan "Landelijk Gebied", vastgesteld door de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg op 7 februari 2012;
6. beheersverordening "Leidschendam-Voorburg", vastgesteld door de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg op 14 mei 2013 (op grond waarvan de onder 1. t/m 4. genoemde plannen opnieuw voor een periode van maximaal 10 jaar als zijnde vigerend zijn verklaard).

1.4 Opbouw van het plan

Het bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg Eerste Fase" bestaat uit een drietal onderdelen, te weten:

- de toelichting
- de regels
- de verbeelding

1.4.1 De toelichting

De toelichting van een bestemmingsplan vormt de goede ruimtelijke onderbouwing van de planologisch-juridische keuzes die in dat plan worden vastgelegd. In de toelichting wordt ingegaan op het doel van het bestemmingsplan, worden het plangebied, de gewenste ontwikkeling en het daarvoor relevante beleid beschreven, wordt verslag gedaan van de onderzochte relevante omgevingsaspecten (m.e.r.-plicht, geluid, lucht, externe veiligheid, bodem, flora en fauna, water, archeologie, etc.) en de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Daarnaast worden de verschillende betrokken belangen in de toelichting afgewogen. Ook bevat de toelichting een uitleg over de in het plan opgenomen bestemmingen en de daarbij behorende regels.

Na een korte inleiding in dit eerste hoofdstuk is de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan verder als volgt opgebouwd:

- i. in hoofdstuk 2 wordt het relevante beleidskader op verschillende niveau's (o.a. rijk, provincie, regio, etc.) beschreven en wordt onderbouwd dat de in dit plan mogelijk gemaakte ontwikkeling in overeenstemming is met het geldende beleid;
- ii. in hoofdstuk 3 wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven aan de hand van onder meer de ontstaansgeschiedenis, de stedenbouwkundige structuur en de functionele opbouw van het gebied;
- iii. in hoofdstuk 4 wordt het toekomstbeeld voor het plangebied geschetst;
- iv. in hoofdstuk 5 wordt het aspect 'water' behandeld, inclusief de watertoets;
- v. in hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de verschillende relevante omgevingsaspecten en de op dat vlak uitgevoerde onderzoeken;
- vi. in hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de verschillende in het plangebied aanwezige cultuurhistorisch waardevolle elementen en archeologische waarden en de gevolgen van het plan daarvoor;
- vii. in hoofdstuk 8 wordt beschreven hoe de in het bestemmingsplan gemaakte keuzes juridisch worden vormgegeven op de verbeelding en in de regels;
- viii. in hoofdstuk 9, ten slotte, wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan en wordt onder meer verslag gedaan van het vooroverleg met diverse instanties

1.4.2 De verbeelding en de regels

1.4.2.1 Algemeen

De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Zij leggen de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden en opstallen in het plangebied vast en vormen het formele beoordelingskader voor bouw-, gebruiks- en overige aanvragen.

1.4.2.2 De verbeelding

De verbeelding van het bestemmingsplan is een digitale kaart die is opgebouwd uit (dubbel)bestemmingen (in kleurvakken) en aanduidingen. De verbeelding voldoet aan de meest actuele versie van de landelijke standaarden voor digitaal vergelijkbare en uitwisselbare bestemmingsplan (IMRO2012 en SVBP2012). In deze standaarden zijn afspraken vastgelegd over standaardbestemmingen en de weergave van bestemmingen en aanduidingen (zoals kleurgebruik, lijnen/vakken, etc.).

1.4.2.3 De regels

De structuur van de regels van het bestemmingsplan voldoet aan de landelijke standaarden zoals vastgelegd in de SVBP2012. Hierin is een standaardopbouw voor de regels bepaald:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels
- Hoofdstuk 3 Algemene regels
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het voor de gemeente Leidschendam-Voorburg in het algemeen en voor het onderhavige plangebied in het bijzonder, relevante ruimtelijk beleid op Europees, rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk schaalniveau. Dit beleidskader vormt de formele basis voor eventuele ontwikkelingen in het plangebied en is daarnaast een onderbouwing voor de beleidskeuzes die in het plan zijn gemaakt.

2.2 Europees beleid

2.2.1 Verdrag van Malta

2.2.1.1 Algemeen

De afgelopen eeuwen is het tempo waarin wij de grond onder onze voeten roeren in razend tempo toegenomen. Of het nu woningbouw, intensieve landbouw, infrastructuur, industrie of natuurontwikkeling is: vrijwel alle ingrepen gaan gepaard met verstoring of vernietiging van bodemlagen die sporen van ons collectieve verleden bevatten. Daarom ondertekende Nederland in 1992 het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed – kortweg het Verdrag van Malta (ook wel: Valletta). De achterliggende gedachte is dat het bodemarchief eindig en kwetsbaar is en als bron van onze geschiedenis beschermd moet worden. Sindsdien is het uitgangspunt van het rijksbeleid dat archeologische waarden volwaardig meetellen bij beslissingen over gebruik en inrichting van de ruimte in ons land. De term 'archeologische monumentenzorg' (afgekort aangeduid als: AMZ) geeft de kern daarvan goed weer: archeologie is niet meer synoniem voor wetenschappelijk onderzoek en opgravingen, maar bestrijkt het hele proces van beheer van de ondergrond, behoud, selectie en besluitvorming over verwachte en aanwezige archeologische waarden.

2.2.1.2 Verdrag van Malta en bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

Op het wettelijke beoordelingskader en de archeologische onderzoeksresultaten voor het plangebied wordt verder ingegaan in paragraaf 7.1.

2.3 Rijksbeleid

2.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

2.3.1.1 Algemeen

Meer bewegingsvrijheid voor regio's op het gebied van de ruimtelijke ordening en de beslisruimte zo dicht mogelijk bij de burger. Dat is procesmatig het uitgangspunt van de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die de minister van I&M op 13 maart 2012 heeft vastgesteld.

Eén van de kernbegrippen in de SVIR is decentralisatie. Het kabinet wil beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen dichterbij burgers en bedrijven brengen en provincies en gemeenten letterlijk de ruimte geven om maatwerk te leveren voor regionale en lokale opgaven. Het Rijk moet zo weinig mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten willen zitten. De SVIR is de eerste stap op weg naar meer ruimte voor ontwikkeling, het terugbrengen van de bestuurlijke drukte en het schrappen van regelgeving.

2.3.1.2 Doelstellingen van de SVIR

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en keuzes van burgers en bedrijven. Om deze nieuwe aanpak vorm te geven, was een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid nodig. Dit heeft geresulteerd in de op 13 maart 2012 door de Minister vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040 en geeft haar visie hoe Nederland in 2040 er voor moet staan. Dit op basis van de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven, zowel bovengronds als ondergronds, richting 2040 bepalen. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens wordt een eenvoudigere regelgeving nagestreefd. Daarbij verwacht het Rijk dat andere overheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving.

2.3.1.3 SVIR en bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

De SVIR kent een dusdanig hoog abstractieniveau, dat er geen directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's op het voorliggende bestemmingsplan of de daarmee mogelijk gemaakte ontwikkelingen van toepassing zijn. De met dit bestemmingsplan beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg bij Stompwijk heeft wel raakvlakken met de SVIR, met name waar het gaat om het waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving.

Ook de (Rijks)Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in de SVIR. Zie verder 2.3.2.

2.3.2 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Per 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (geïmplementeerd in artikel 3.1.6, tweede lid, Bro) in werking getreden. De Ladder is voorts in de SVIR geïntroduceerd. Doel van de Ladder is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de Ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De Ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De Ladder is als procesvereiste opgenomen in het Bro.

De Ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen. Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren door drie opeenvolgende stappen te doorlopen. oepassing van de Ladder is voorgeschreven voor bestemmingsplannen die voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro definieert een stedelijke ontwikkeling als de ruimtelijke ontwikkeling van:

- een bedrijventerrein of zeehaventerrein
- kantoren
- detailhandel
- woningbouwlocaties
- andere stedelijke voorzieningen

Het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' wordt niet nader omschreven in het Bro of andere relevante wettelijke bepalingen. Uit de jurisprudentie (zie onder meer Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 18 februari 2015, nr. 201400570/1/R6) blijkt echter dat de aanleg van een weg niet dient te worden aangemerkt als een stedelijke voorziening in de zin van artikel 3.1.6 Bro, zodat ten aanzien van het voorliggende bestemmingsplan geen toepassing hoeft te worden gegeven aan de Ladder en een beoordeling aan de hand van de drie treden achterwege kan blijven.

2.3.3 Wet op de Archeologische Monumentenzorg

2.3.3.1 Algemeen

In Nederland is er bij de implementatie van 'Malta' voor gekozen om gemeenten een sleutelrol te laten spelen bij het beheer van het bodemarchief. Op 1 september 2007 trad daarvoor de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) in werking. De Wamz omvatte de wijziging van de Monumentenwet 1988, de Woningwet, de Wet Milieubeheer en de Ontgrondingenwet voor het aspect archeologie. De integratie van de archeologie in de ruimtelijke besluitvorming werd verder verankerd in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro, 2008), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het Besluit Omgevingsrecht (2010). Het sluitstuk was de invoering van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) in oktober 2010). Gemeenten zijn op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om de bestemming van gronden en de daarbij behorende regels binnen een periode van tien jaar opnieuw vast te stellen. Bestemmingsplannen dienen namelijk te zijn voorzien van planologische regelingen die voldoen aan de eisen die heden ten dage daaraan worden gesteld. Hiermee is de implementatie van de archeologische monumentenzorg geheel geïntegreerd in de ruimtelijke wetgeving en besluitvormingsprocedures.

De sinds 2007 ingevoerde wijzigingen houdt in dat bij ruimtelijke plannen de initiatiefnemer van de ruimtelijke ingreep door het bevoegd gezag kan worden verplicht de archeologische waarde van het te verstoren terrein aan te tonen. Indien de archeologische waarde van het te verstoren terrein naar het oordeel van het bevoegd gezag is vastgesteld (bijvoorbeeld door middel van archeologisch vooronderzoek) kunnen de aanwezige en bedreigde archeologische waarden in de belangenafweging worden meegewogen, zoals vastgelegd in het Europees Verdrag van Valetta (Malta). Daarin neemt de zorg voor het archeologisch erfgoed een belangrijke plaats in.

Nieuw is de bepaling dat "de verstoorder betaalt". Dit heeft tot gevolg dat alle kosten van archeologisch onderzoek en het eventueel uitvoeren van een opgraving voor rekening van de initiatiefnemer van een (bouw)plan is.

De archeologische waarden zijn op landelijk niveau aangegeven op de door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) uitgebrachte Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW).

2.3.3.2 Archeologische monumentenzorg en bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

Op het concrete beoordelingskader en de archeologische onderzoeksresultaten voor het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan wordt nader ingegaan in paragraaf 7.1.

2.4 Provinciaal Beleid

2.4.1 Visie Ruimte & Mobiliteit

2.4.1.1 Algemeen

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De 'Visie Ruimte en Mobiliteit' (VRM), die op 9 juli 2014 door Provinciale Staten is vastgesteld, 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 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

De VRM bestaat uit de volgende documenten:

- i. de Visie Ruimte en Mobiliteit

- ii. de Verordening ruimte 2014
- iii. het Programma ruimte
- iv. het Programma mobiliteit

2.4.1.2 Kernthema's in het Visiedocument

In de VRM zijn de volgende vier (kern)thema's binnen het provinciaal ruimtelijk beleid te onderscheiden:

1. Beter benutten en opwaarderen
2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht)
3. Versterken ruimtelijke kwaliteit
4. Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving

Voor het voorliggende plan is feitelijk slechts het derde thema ('Versterken ruimtelijke kwaliteit') relevant. Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om deze het buiten het bestaand stads- en dorpsgebied te realiseren.

De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte van de ontwikkeling is aangetoond en dat de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid en belevingswaarde in acht wordt genomen.

Het spreekt voor zich dat de in dit plan aan de orde zijnde ontwikkeling, de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg, door zijn aard en beoogde functie alleen mogelijk is buiten bestaand stads- en dorpsgebied. De maatschappelijke behoefte aan de weg wordt, evenals de relatie met de ruimtelijke kwaliteit, nader onderbouwd in Hoofdstuk 4.

2.4.1.3 Verordening Ruimte 2014 en juridisch instrumentarium

Om het provinciaal beleid daadwerkelijk uit te kunnen voeren beschikt de provincie over verschillende instrumenten, waarvan het vaststellen van een verordening er één is. De Verordening ruimte 2014 stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen en aan ruimtelijke ontwikkelingen. Niet alle onderwerpen lenen zich voor opname in een verordening. In het algemeen zijn daarvoor vooral thema's met heldere criteria en/of spelregels en een zwaarwegend provinciaal belang hiervoor geschikt. De provincie heeft in de Verordening ruimte 2014 onder meer regels opgenomen over glastuinbouw, ruimtelijke kwaliteit, archeologie en molen en landgoedbiotopen.

Daarnaast is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ('AMvB Ruimte' of ook wel 'Barro') van het Rijk van belang. Hierin heeft het Rijk regels opgenomen waaraan provinciale ruimtelijke verordeningen moeten voldoen. Enkele onderwerpen die in de provinciale Verordening ruimte 2014 zijn opgenomen vloeien rechtstreeks voort uit deze AMvB Ruimte, zoals regels over de Ecologische Hoofdstructuur en de Romeinse Limes.

Het volledige juridische instrumentarium, waarover de provincie op het gebied van de ruimtelijke ordening kan beschikken, vindt zijn oorsprong in de Wet ruimtelijke ordening. Het gaat daarbij om zowel de Verordening Ruimte 2014 als het provinciaal inpassingsplan en de (proactieve en reactieve) aanwijzing. De provincie kan deze instrumenten inzetten wanneer er sprake is van een provinciaal belang. De provincie Zuid-Holland beschouwt in elk geval de in de VRM opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in de Programma's ruimte & mobiliteit als zijnde van provinciaal belang.

2.4.2 Programma Ruimte & Programma Mobiliteit

Het Programma ruimte beschrijft de operationele doelen van het provinciale beleid en de realisatiemix om die doelen te (doen) bereiken. Ook gaat de provincie in het Programma in op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het Programma ruimte bestaat uit juridische -, financiële - en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden beide vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

Het Programma mobiliteit operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Het Programma kent een grotere dynamiek dan de Visie. Het kan hierdoor, bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma, elke vier jaar worden geactualiseerd. Er wordt daarbij verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

Zowel het Programma Ruimte als het Programma mobiliteit beschrijft geen specifieke doelen of uitgangspunten die voor de verwezenlijking van de nieuwe Verbindingsweg relevant zijn.

2.4.3 Aansluiting bij de ruimtelijke structuurvisie

Voor de gemeente Leidschendam-Voorburg geldt dat in het kader van de Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012, (zie: paragraaf 2.6.1) met daarbij behorend uitvoeringsprogramma wordt ingevuld hoe de voor het gemeentelijk grondgebied relevante opgaven tot uitvoering zullen komen en welke prioritering daarbij wordt gehanteerd. De drie geformuleerde pijlers, als basis voor de duurzame ontwikkeling van onze gemeente tot 2040, geven richting aan de gewenste ruimtelijke opgaven. Het uitvoeringsprogramma biedt vervolgens de basis voor het actief vormen van allianties en samenwerkingsverbanden om het gewenste ontwikkelingsperspectief voor 2040 een stap dichterbij te brengen. Wij zoeken daarbij aansluiting met de provinciale Agenda ruimte om samen te werken aan de (gezamenlijke) ruimtelijke en sociale opgaven, met specifieke aandacht voor de Vlietzone en het provinciaal landschap Duin, Horst & Weide.

2.4.4 Cultuurhistorische hoofdstructuur

2.4.4.1 Algemeen

De Cultuurhistorische hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) geeft een overzicht van cultureel erfgoed in de provincie Zuid-Holland. Het cultureel erfgoed wordt hier opgevat als het geheel van overblijfselen uit het verleden in de bodem (archeologie), de ongebouwde omgeving (landschap) en de gebouwde omgeving (nederzettingen). Wanneer deze overblijfselen nog voldoende herkenbaar zijn als een kenmerk van de regionale bewonings- en ontginningsgeschiedenis, zijn ze op kaart gezet: de zogenoemde cultuurhistorische kaart van Zuid-Holland. Bij het opstellen van de gemeentelijke archeologische Waarden en verwachtingenkaart is gebruik gemaakt van de cultuurhistorische hoofdstructuur bij het identificeren en waarderen van archeologische (verwachtings)zones.

De cultuurhistorische kaart van Zuid-Holland geeft een overzicht op hoofdlijnen van cultuurhistorische kenmerken en waarden in deze provincie. Deze kaart kent 3 verschillende thema's: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Ieder thema bestaat weer uit 2 kaarten, de kenmerkenkaart en de waardenkaart, die inzichtelijk maken wat in Zuid-Holland op provinciaal niveau cultuurhistorisch van belang wordt gevonden en waarom.

De cultuurhistorische kaart is een belangrijke onderlegger voor ruimtelijke planvorming. Daarmee wil de provincie stimuleren dat cultuurhistorie behouden blijft en/of ingepast wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast heeft de provincie de zogenoemde Gebiedsprofielen Cultuurhistorie opgesteld. Dit zijn zestien gebiedsprofielen, die als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus dienen 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. De gebiedsprofielen zijn een aanscherping van het bestaande beleid voor cultuurhistorie en ruimtelijke planvorming.

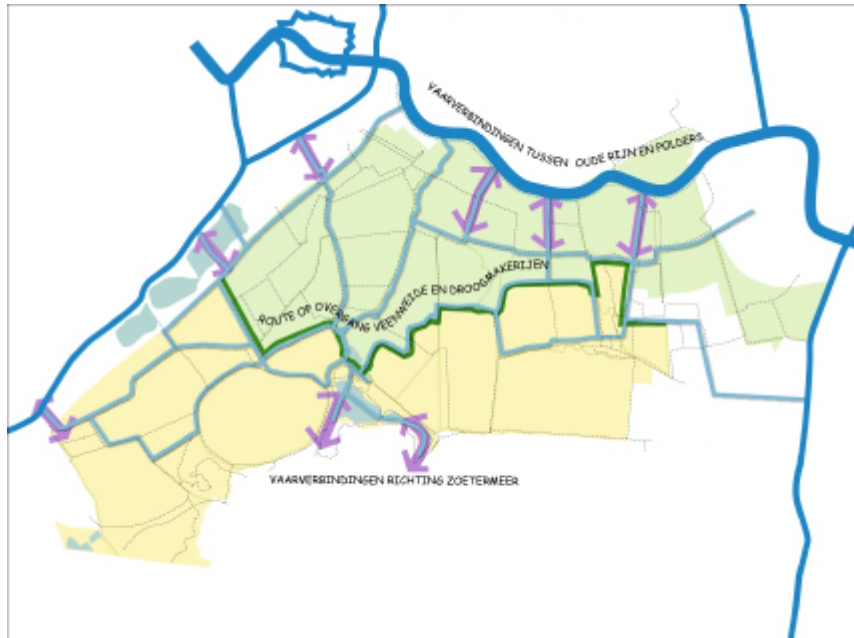
2.4.4.2 Gebiedsprofiel Wijk en Wouden

Het voorliggende plangebied maakt deel uit van het gebiedsprofiel 'Wijk en Wouden'. Het verhaal van het gebied laat zich vertellen aan de hand van vier thema's, die verschillende schaalniveau's en landschappelijke lagen bestrijken. Deze vier thema's zijn:

1. de schaal van de Randstad: Markant deel van het Groene Hart;

2. de laag van de ondergrond: Staalkaart van polders;
3. de laag van het netwerk: Linten in soorten en maten;
4. de laag van het programma: Recreatief palet.

De combinatie van deze vier lagen bepaalt de landschappelijke karakteristiek van Wijk en Wouden en vormt daarmee de hoofdlijnen van het Gebiedsprofiel. Deze landschappelijke karakteristiek is weergegeven in een kwaliteitsbeeld.



Figuur 2.1: Kwaliteitsbeeld Wijk en Wouden

Dit kwaliteitsbeeld vormt een samenvatting van de belangrijkste benoemde thema's van Wijk en Wouden met bijbehorende ambities: Versterken van de randen van het gebied, en de mate van kwaliteit en diversiteit binnen die randen, en het behouden en versterken van het herkenbare open middengebied van de polders, met relaties met de landschappen buiten Wijk en Wouden:

1. Behouden van het karakteristieke 'Oud-Hollandsche' landschap van de veenpolders, het versterken van de randen en de lange lijnen en verkavelingspatronen in de droogmakerijen, en het herkenbaar en beleefbaar maken van de overgang tussen het veenweidegebied en de droogmakerijen;
2. Behouden en versterken van de grote mate van diversiteit tussen de verschillende bebouwingslinten;
3. Versterken van de recreatieve mogelijkheden en met name de mogelijkheden om dit landschap vanaf het water te beleven. Hier kunnen verbindingen worden gemaakt tussen de polders en de Oude Rijn, tussen stad en land en tussen strandwallen en polders. Het vergroten van de recreatieve mogelijkheden van het gebied moet gebeuren in evenwicht met de ecologische draagkracht ter plaatsen en met behoud van de rust en stilte in het gebied.

Op de betekenis van het Gebiedsprofiel voor het voorliggende bestemmingsplan en de daarmee mogelijk gemaakte ontwikkelingen wordt nader ingegaan in paragraaf 4.3.

2.4.5 Archeologie

De provincie Zuid-Holland draagt medeverantwoordelijkheid voor het behoud en beheer van het cultuurhistorisch erfgoed op en in haar grondgebied. De archeologische waarden die zich (vrijwel) onzichtbaar in de grond bevinden, zijn onderdeel van dat cultuurhistorisch erfgoed. Met de ontwikkeling van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) in 2001 en de herziening daarvan in 2007 heeft de provincie de archeologische waarden in kaart gebracht. De provinciale rol bij de bescherming van het bodemarchief is ook wettelijk geregeld door de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). Provincies mogen, wanneer gemeenten hun taken op het gebied van de archeologische monumentenzorg niet voldoende oppakken, gebieden aanwijzen (attentiegebieden) die zij van provinciaal belang achten. De gemeente moet dan binnen een jaar de bestemmingsplannen in die gebieden herzien, teneinde de archeologische waarden in het gebied te beschermen. Ook mag de provincie een verordening opstellen waarin zij zaken met betrekking tot de archeologische monumentenzorg regelt. Ook geeft een dergelijke verordening de verplichting aan gemeenten haar bestemmingsplannen conform aan te passen. Daarnaast heeft de provincie net als ieder ander het recht om een zienswijze in te dienen op een bestemmingsplan.

De Provincie gaat uit van de CHS en de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) bij het bepalen welke gebieden naar haar mening van provinciaal belang zijn. Zij heeft deze instrumenten verankerd in de Provinciale Verordening Ruimte (PVR). In de PVR worden regels gesteld, op basis van artikel 4.1, eerste lid Wet ruimtelijke ordening. De PVR is in 2014 geactualiseerd en opgenomen in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM). De Provincie stelt in haar PVR dat het haar wens is, duidelijker aan te geven hoe de verdeling van de verantwoordelijkheid is tussen provincie en gemeenten bij het beschermen van bekende en potentiële archeologische waarden. Uitgangspunt is dat de gemeenten meer ruimte krijgen om hun eigen archeologiegebied in relatie tot de ruimtelijke ordening beter uit te voeren.

De gemeenten krijgen het voortouw bij de gebieden met verwachte archeologische waarden. Het gaat om de gebieden met een redelijk tot hoge trefkans op archeologische sporen en gebieden met een zeer hoge trefkans op archeologische sporen. Gemeenten kunnen voor die gebieden gemotiveerd afwijken van het provinciaal beleid op basis van een archeologische waardenkaart die gestoeld is op archeologisch onderzoek. De provincie zal zich dan terughoudend opstellen. Het provinciaal belang is het grootst in de gebieden met hoge en zeer hoge bekende archeologische waarden. Deze gebieden zijn daarom benoemd als planologische aandachtsgebieden. De daar aanwezige archeologische waarden hebben een relatie met de in de Provinciale Onderzoeksagenda (POA) benoemde provinciale onderzoeksthema's. Deze waarden moeten goed beschermd worden in het bestemmingsplan. Daarom worden de archeologische aandachtsgebieden vastgelegd in de verordening. Door vaststelling van eigen archeologiebeleid en een gemeente dekkende archeologische beleidskaart kan een gemeente op basis van lokale omstandigheden gemotiveerd afwijken (naar beneden en naar boven) en een eigen planologisch regime ontwerpen. Wel is het wenselijk dat de provincie hierin wordt gekend en zij instemt met het afwijkende regime.

2.5 Regionaal waterbeleid

2.5.1 Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Rijnland

2.5.1.1 Inleiding

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan maakt deel uit van het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Goed waterbeheer is van groot belang voor iedereen die woon of werkt binnen het gebied van Rijnland. Daarom stelt Rijnland elke zes jaar in een waterbeheerplan vast welke maatregelen nodig zijn om de taken voor droge voeten en schoon water zo goed mogelijk uit te voeren.

2.5.1.2 Waterbeheerplan 5: "Waardevol Water"

Het algemeen bestuur van Rijnland heeft op 9 maart 2016 het nieuwe Waterbeheerplan (WBP5) vastgesteld. Met dit nieuwe 'Waterbeheerplan 5 2016-2021: Waardevol Water' realiseert Rijnland de ambities uit haar coalitieakkoord, zodat het beheersgebied nu en in de toekomst goed beschermd wordt tegen overstromingen en wateroverlast, er een goede waterkwaliteit ontstaat, het afvalwater op duurzame wijze wordt gezuiverd en de grondstoffen worden hergebruikt. In het WBP5 staat samen werken met de omgeving aan water centraal. Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

2.5.2 Keur en Uitvoeringsregels Hoogheemraadschap Rijnland

2.5.2.1 Inleiding

Voor bewoners en bedrijven gelden allerlei regels over wat wel en niet toegestaan is in en bij water, dijken, gemalen, etc. Deze regels helpen het watersysteem schoon en veilig te houden. In de Keur van Rijnland zijn deze regels vastgelegd. De Keur is een juridisch document met de status van een verordening. Bij de Keur horen de Uitvoeringsregels. Daarin staan de voorwaarden voor allerlei activiteiten die bewoners en bedrijven willen uitvoeren bij water en dijken. Een Uitvoeringsregel kan een zorgplicht, een Algemene Regel en een Beleidsregel bevatten:

- zorgplicht is van toepassing bij eenvoudige activiteiten met een weinig risico
- in een Algemene Regel staan voorwaarden voor activiteiten met een beperkt risico
- in een Beleidsregel staan voorwaarden voor activiteiten met een groter risico, waarvoor ook een watervergunning van Rijnland vereist is

2.5.2.2 Keur

De Verenigde Vergadering van Rijnland heeft de "Keur Rijnland 2015" vastgesteld bij besluit van 11 maart 2015. De Keur is met ingang van 1 juli 2015 in werking getreden. De grondslag van de Keur wordt gevormd door artikel 56 in combinatie met artikel 78 van de Waterschapswet, op grond waarvan een waterschap de bevoegdheid heeft om verordeningen vast te stellen die het nodig acht voor de behartiging van de opgedragen taken. Naast de wet- en regelgeving die primair de organisatie van waterschappen regelt, geven de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving allerlei bepalingen over de inhoud van het waterbeheer, bijvoorbeeld in de vorm van doelstellingen en concrete normen. De Keur dient tevens ter invulling van deze doelstellingen, te weten:

- a. voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met
- b. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen. en
- c. vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

2.5.2.3 Uitvoeringsregels

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland heeft de Uitvoeringsregels vastgesteld op 3 februari 2015 en partieel herzien op 7 juli 2015.

2.6 Gemeentelijk beleid

2.6.1 Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012

2.6.1.1 Algemeen

De herijking van de gemeentelijke Structuurvisie (vastgesteld op 25 september 2012) vormt de basis voor de (bestuurlijk) strategische keuzes en geeft richting aan de hoofdlijnen van het gewenste ruimtelijke ontwikkelingsbeeld van de gemeente tot 2040. Als overkoepelende ambitie streeft de structuurvisie naar een positionering van de gemeente als aantrekkelijke, groene en duurzame woon- en werkstad. De herijkte uitgangspunten (opgaven, doelstellingen en ambities) zijn vertaald naar drie pijlers:

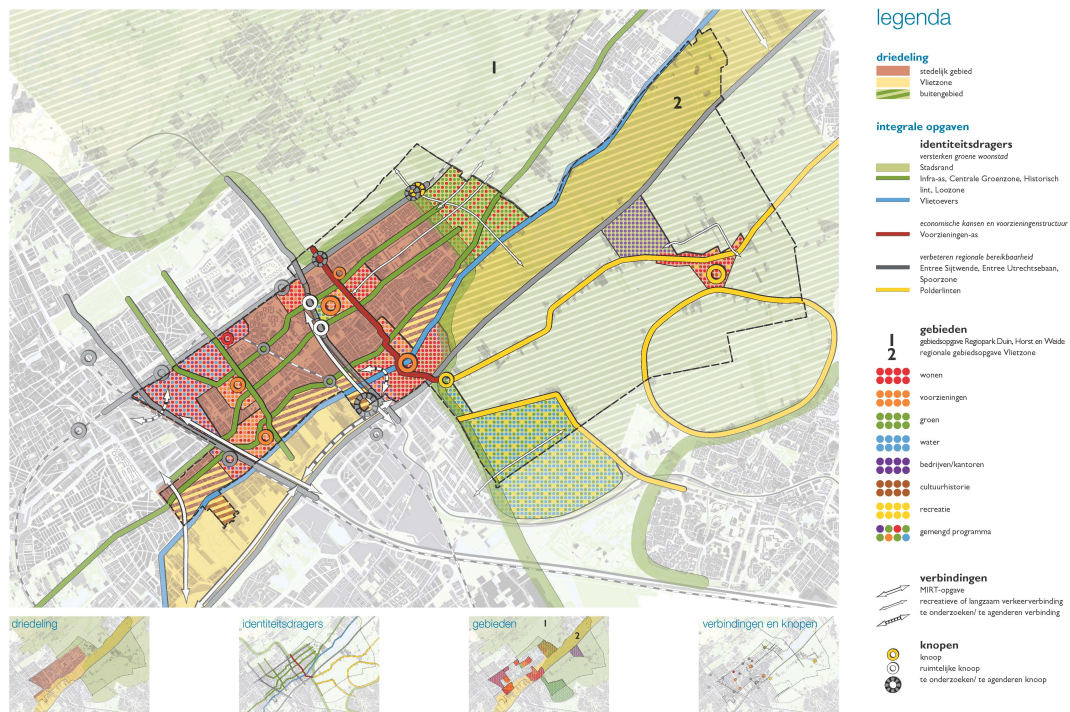
- versterken van de groene woonstad;
- verbeteren van economische kansen en voorzieningenstructuur;
- beter benutten en verbeteren van de bereikbaarheid.

De structuurvisie gaat daarbij uit van een indeling van de gemeente in een stedelijk gebied, de Vlietzone en het buitengebied. Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" valt binnen het zogenaamde buitengebied. Voor het buitengebied zijn de onderstaande opgaven geformuleerd.

- De ontwikkeling van het Regiopark optimaal benutten als een onderscheidende vestigingsfactor en aanvullende kwaliteit voor het imago van de groene woonstad.
- Verbetering van de recreatieve mogelijkheden en ontwikkeling van nieuwe economische kansen met behoud van de agrarische functie.
- Realisatie van diversiteit aan kwaliteiten aan de stadsranden.
- Verbetering van de recreatieve netwerken en de stad-landverbindingen.

De in de herijkte structuurvisie geformuleerde ambities voor dit gebied zijn in dit bestemmingsplan zo veel als mogelijk in de overwegingen meegenomen.

structuurvisie 2040



Figuur 2.2: Structuurbeeld 2040

2.6.1.2 Structuurvisie en bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

In paragraaf 5.4 van de Structuurvisie worden de specifieke ambities voor het buitengebied nader uitgewerkt. De aanleg van de Verbindingsweg wordt in de Structuurvisie primair beschouwd vanuit de wens de ontsluiting van het glastuinbouwgebied te optimaliseren en daarnaast bezien als middel voor het verbeteren van de (stad-land)verbindingen door het na verwezenlijking van de Verbindingsweg downgraden en herinrichten van de Stompwijkseweg. Wanneer het doorgaande verkeer over de nieuwe Verbindingsweg om de dorpskern heen kan worden geleid kunnen de dorpslinten beter benut worden voor een recreatief netwerk van het Regiopark en voor het ontwikkelen van recreatieve knooppunten.

De met het voorliggende plan mogelijk gemaakte aanleg van de Verbindingsweg is daarmee volledig in overeenstemming met de gemeentelijke Structuurvisie.

2.6.2 Groenstructuurplan Leidschendam-Voorburg (2010): Buitengewoon Groen

2.6.2.1 Algemeen

Op 3 februari 2010 heeft de gemeenteraad het Groenstructuurplan van de gemeente Leidschendam-Voorburg, getiteld "Buitengewoon Groen", vastgesteld. Het groenstructuurplan geeft op hoofdlijnen aan welk groen van belang is op gemeentelijk niveau en waar het groen versterkt kan worden. Het garandeert het groene karakter van de gemeente in de toekomst door de hoofdgroenstructuur duidelijk te benoemen, verbindingen te maken en de ligging aan het buitengebied te versterken.

Om het groen in de gemeente te versterken wordt er ingezet op drie niveau's:

- groene zones
- groene lijnen
- groene wijken

Om de ambities te verwezenlijken wordt in het Groenstructuurplan gesteld dat bij nieuwe ruimtelijke projecten het groen vanaf de initiatieffase een serieus onderdeel moet zijn van de planvorming. Van elk ruimtelijk plan dat in nieuwe ontwikkelingen of ruimtelijke ingrepen voorziet, moet daarom een groenparagraaf deel uitmaken. Daaraan is hierna uitvoering gegeven.

2.6.2.2 Groen in het plangebied

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan maakt deel uit van het buitengebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Het buitengebied ligt op een knooppunt van drie landschappen: Midden-Delfland, het Groene Hart en de kustzone. Het buitengebied kenmerkt zich door een breed scala aan voor het groen relevante ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van het Regiopark 'Duin, Horst en Weide', de aanleg van het water- en natuurgebied in de Nieuwe Driemanspolder, e.d.

Omdat in het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" veel aandacht is besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied wordt in het Groenstructuurplan slechts beperkt aandacht besteed aan het buitengebied. Geconcludeerd wordt dat er in het buitengebied een duidelijke hiërarchie van open ruimten waarneembaar is. De insteek van het Groenstructuurplan is om deze karakteristiek te versterken. Er ontstaat differentiatie in het buitengebied wat de recreatieve waarde van het gebied ten goede komt.

De Stompwijkseweg vormt één van de weinige ontsluitingen van het veenweidegebied. Het is de enige weg die ten oosten van de A4, het stedelijk gebied met het Groene Hart verbindt. Het is derhalve voor de recreatieve beleving van het veenweidegebied van essentieel belang dat deze weg een aantrekkelijke recreatieve route wordt, zo wordt in het Groenstructuurplan gesteld. De Stompwijkseweg is echter in de bestaande situatie een drukke verkeersroute waaraan diverse (loonwerk)bedrijven gevestigd zijn en waarvan relatief intensief gebruik wordt gemaakt door sluipverkeer. Om de ambities te verwezenlijken dient een transformatie plaats te vinden van de huidige Stompwijkseweg naar een rustige en aantrekkelijke toeristisch recreatieve route die de verbinding vormt tussen het stedelijk gebied en het Groene Hart.

De met het voorliggende plan mogelijk gemaakte aanleg van de nieuwe Verbindingsweg is (mede) bedoeld om de verkeersintensiteit op het bestaande wegennet terug te dringen. Daarmee wordt tevens een bijdrage geleverd aan de randvoorwaarden die nodig zijn om de ambities uit het Groenstructuurplan te kunnen realiseren. Het plan is dan ook in overeenstemming met het Groenstructuurplan en de daarin omschreven doelstellingen.

2.6.3 Water- en Rioleringsplan 2016-2021

2.6.3.1 Algemeen

In zijn openbare vergadering van 15 december 2015 heeft de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg het 'Water- en Rioleringsplan 2016-2021' vastgesteld. Dit nieuwe Water- en Rioleringsplan (WRP) is de opvolger van het 'Gemeentelijke Rioleringsplan 2009-2014' (GRP) en het 'Waterplan 2007-2015'. Het nieuwe WRP beschrijft de visie en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de wettelijke zorgplichten voor inzameling en transport van afvalwater, hemelwater en grondwater. De visie beschrijft de gewenste situatie op de lange termijn:

- Het watersysteem is **duurzaam en robuust**. Het watersysteem kan zo veel water bergen dat wateroverlast en verdroging kan worden voorkomen. Het rioolsysteem is betrouwbaar en wordt toekomstbestendig ingezet.
- Het water is **schoon**. Ecologisch gezond water stroomt, ruikt fris, is helder, diep genoeg en kent een rijke flora en fauna. Schoon water ontstaat dankzij een watersysteem dat biologisch goed functioneert.
- Het water is **aansprekend**. Door water te zien als een integraal onderdeel in alle ruimtelijke plannen en de potenties van water te benutten, kan de leefomgeving aantrekkelijker gemaakt worden.

Om deze ambities waar te kunnen maken hanteert het WRP als uitgangspunt het realiseren van praktische oplossingen met oog voor de mogelijke effecten van de klimaatverandering. Samenwerking met andere partijen staat hierbij centraal. Het nieuwe WRP is daarom tot stand gekomen met een actieve inbreng van de kant van de hoogheemraadschappen van Rijnland en Delfland.

2.6.3.2 Waterbeheer en watertoets

In het kader van de wettelijk voorgeschreven watertoets dient over een ruimtelijk planvoornemen altijd in een vroeg stadium overleg te worden gevoerd met de betrokken waterbeheerder(s). Daarmee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied van het bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" ligt geheel binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het Hoogheemraadschap is in het kader van het wettelijk voorgeschreven vooroverleg over dit bestemmingsplan geconsulteerd. Van de vooroverlegreactie van Rijnland wordt verslag gedaan in paragraaf 9.3.3.

De watertoets ten behoeve van dit bestemmingsplan en de daarmee mogelijk gemaakte ontwikkelingen komt verder nader aan de orde in Hoofdstuk 5 van deze toelichting.

2.6.4 Nota archeologie, herijking 2013

2.6.4.1 Algemeen

Conform de herziene Monumentenwet moeten gemeenten het archeologische belang meewegen in ruimtelijke projecten vanaf 100 m². Omdat gemeenten ook andere belangen te behartigen hebben, zoals economie, landbouw, wonen en infrastructuur, biedt de wet gemeenten daarbij wel beleidsruimte. Om deze taak goed te kunnen uitvoeren heeft de Gemeente Leidschendam-Voorburg in samenwerking met de gemeenten Voorschoten en Wassenaar archeologie beleid ontwikkeld en vastgesteld in 2009. In 2014 heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg haar archeologiebeleid herijkt, 'archeologienota herijking 2013'. In de Nota archeologie wordt een globaal overzicht van het archeologische erfgoed van de pactgemeenten gegeven en zijn de beleidsregels ten aanzien van de omgang met het archeologische bodemarchief geformuleerd. De archeologische beleidskaart toont de globale archeologische waarde en verwachting per (soort) gebied met de daarbij behorende beleidsregels.

De bodem van de Gemeente Leidschendam-Voorburg is rijk aan archeologische waarden. Veel daarvan zijn echter nog niet of maar ten dele bekend. Bij gebieden waar de waarden niet bekend

zijn, maar waar de bodemopbouw de aanwezigheid van archeologische waarden mogelijk maakt, wordt gesproken van een archeologische verwachting. Op de kaart wordt vermeld welke eventuele beperkende maatregelen van toepassing zijn en welk archeologisch onderzoek bij bodemverstorende activiteiten verplicht is gesteld. Daartoe wordt gebruik gemaakt van vier verschillende archeologische 'waarderingsgebieden', te weten 'Waarde - Archeologie 1 tot en met 4'. Voor elk van deze waarderingsgebieden geldt een verschillend regime, afhankelijk van de archeologische waarde of archeologische verwachting. De verschillende waarderingsgebieden hebben verschillende vrijstellingsgrenzen. Voor bodemingrepen groter dan de aangegeven vrijstellingsgrenzen (oppervlakten en diepte) is altijd een omgevingsvergunning vereist.

De vier typen waarderingsgebieden zijn:

Waarde-Archeologie 1	Archeologisch rijksmonument
Waarde-Archeologie 2	Gebieden met een hoge of zeer hoge archeologische waarde
Waarde-Archeologie 3	Gebieden met een hoge archeologische waarde of verwachting
Waarde-Archeologie 4	Gebieden met een lage archeologische verwachting

De gemeente Leidschendam-Voorburg voert een actief beleid om de bekende archeologische waarden binnen de gemeentegrenzen te actualiseren indien er nieuwe of aanvullende gegevens bekend worden. Op de gemeentelijke website is steeds de meest actuele versie van de archeologische beleidskaart te raadplegen

2.6.4.2 Gemeentelijk archeologiebeleid en bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

Op het concrete beoordelingskader en de archeologische onderzoeksresultaten voor het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan wordt nader ingegaan in paragraaf 7.1 van deze toelichting.

Het plangebied bevindt zich in een zone met deels een hoge archeologische waarde of verwachting (waarderingsgebied Waarde - Archeologie 3), deels een lage archeologische verwachting (waarderingsgebied Waarde - Archeologie 4).

2.6.5 Gemeentelijke erfgoedverordening

2.6.5.1 Algemeen

Het is voor iedere gemeente verplicht om een verordening vast te stellen waarin de inschakeling is geregeld van een monumentencommissie. Deze commissie adviseert op het gebied van de monumentenzorg en heeft in elk geval tot taak om te adviseren over omgevingsvergunningen voor wijziging aan (van) rijks- en/of gemeentelijke monumenten. Gemeentelijke monumenten worden aangewezen en beschermd op basis van de Erfgoedverordening Leidschendam-Voorburg 2010.

Daarnaast vormt de Erfgoedverordening Leidschendam-Voorburg 2010 de basis voor het aanwijzen van gemeentelijke dorpsgezichten en gemeentelijke groenmonumenten. Ook is het mogelijk op basis van de verordening een gebouw, groenelement of structuur aan te wijzen als een beeldbepalende zaak. De gemeentelijke monumenten of beeldbepalende zaken worden geregistreerd op een gemeentelijke monumentenlijst.

2.6.5.2 Gemeentelijke erfgoedverordening en bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" bevinden zich geen gemeentelijke monumenten, gemeentelijke dorpsgezichten of gemeentelijke groenmonumenten. Ook van beeldbepalende zaken in de zin van de Erfgoedverordening is in het plangebied geen sprake.

2.6.6 Verkeers- en Vervoerplan 2004, herijking 2014

2.6.6.1 Algemeen

In zijn openbare vergadering van 14 oktober 2014 heeft de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg het "Verkeers- en Vervoerplan: Herijking 2014, met doorkijk naar 2040" (VVP) vastgesteld. De visie op hoofdlijnen is als volgt gedefinieerd:

Leidschendam-Voorburg is een groene woonstad met economische kansen, voorzieningen en een optimale (regionale) bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. Daar waar mogelijk wordt bestaande infrastructuur eerst beter benut voordat er nieuwe wordt aangelegd.

De gemeente Leidschendam-Voorburg hanteert de landelijke, provinciale en regionale doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer als uitgangspunten voor haar verkeers- en vervoerbeleid. Als hoofddoelstelling geldt: Leidschendam-Voorburg is een leefbare stad met een hoge verkeersveiligheid en een goede bereikbaarheid.

2.6.6.2 Verkeers- en Vervoerplan en bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel in de gemeente Leidschendam-Voorburg. Grote delen van Leidschendam-Voorburg zijn veelal uitstekend bereikbaar per auto. Maar niet op ieder moment van de dag. Tegelijkertijd kan autoverkeer ook de leefomgeving verslechteren en milieuhinder en onveiligheid veroorzaken. Daarnaast is aannemelijk dat op langere termijn de mobiliteit nog flink zal groeien. Zonder extra investeringen is de goede bereikbaarheid (en daarvan afgeleid de leefbaarheid) van Leidschendam-Voorburg daarom allerminst zeker.

De gemeentelijke visie op het autoverkeer is in het VVP als volgt gedefinieerd:

Leidschendam-Voorburg zet zich in voor een verbetering van de autobereikbaarheid van de gemeente en de regio, waar dat kan door in te zetten op het beter benutten van bestaande infrastructuur. Waar het niet anders kan wordt nieuwe infrastructuur aangelegd. Aan de hand van de (herijkte) wegategorisering volgens de principes van Duurzaam Veilig, zullen vorm, functie en gebruik van onze wegen zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd, waardoor naast een verbetering van de bereikbaarheid ook een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt bereikt.

Om deze visie te kunnen verwezenlijken beschrijft het VVP een aantal opgaven waarop de gemeente dient in te zetten. Eén van deze opgaven is dat de Verbindingsweg, die o.a. tot doel heeft om het glastuinbouwgebied bij Stompwijk rechtstreeks met de N206 te verbinden, in samenhang met de de Stompwijkseweg bekeken wordt. De gemeente wil aan de hand van een variantenstudie tot een optimaal verkeerssysteem komen, binnen de randvoorwaarden die aan beide wegen worden gesteld.

De nieuwe Verbindingsweg, waarvan de aanleg met het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is het resultaat van een zorgvuldige afweging van verschillende varianten en belangen waarin ook de Stompwijkseweg nadrukkelijk betrokken is. Eén en ander rechtvaardigt de conclusie dat het plan in overeenstemming is met het gemeentelijk VVP en de daarin beschreven opgaven.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied op basis van de bestaande situatie. Aan bod komen de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied en de aanwezigheid van verschillende functies in het plangebied of in de directe nabijheid daarvan.

3.2 Ruimtelijke analyse

3.2.1 Ontstaansgeschiedenis van het plangebied

3.2.1.1 10.000 tot 5.000 jaar geleden

De ondergrond van het plangebied heeft zich gevormd in de laatste ijstijd in het Pleistoceen. Het landijs onttrok water van de zee, waardoor de Noordzee droog kwam te liggen. De wind heeft zand van de droog gelegen Noordzee in het westen van Nederland neergelegd in de vorm van kleine duinen, de dekzanden. In het gebied ten zuiden van Leidschendam is door de vroegere loop van rivieren rivierklei als ondergrond aanwezig, met daarboven zandafzettingen van de zee. De grens van de afzettingen van de rivierklei bevindt zich binnen het plangebied. In het begin van het Holoceen verbeterde het klimaat waardoor de zeespiegel en het grondwater stegen. De stijging van de zeespiegel zorgde ervoor dat het grondwater in de kustzone zover omhoog kwam dat een moerasgebied ontstond. Doordat plantenresten niet goed werden afgebroken, ontstond het basisveen.

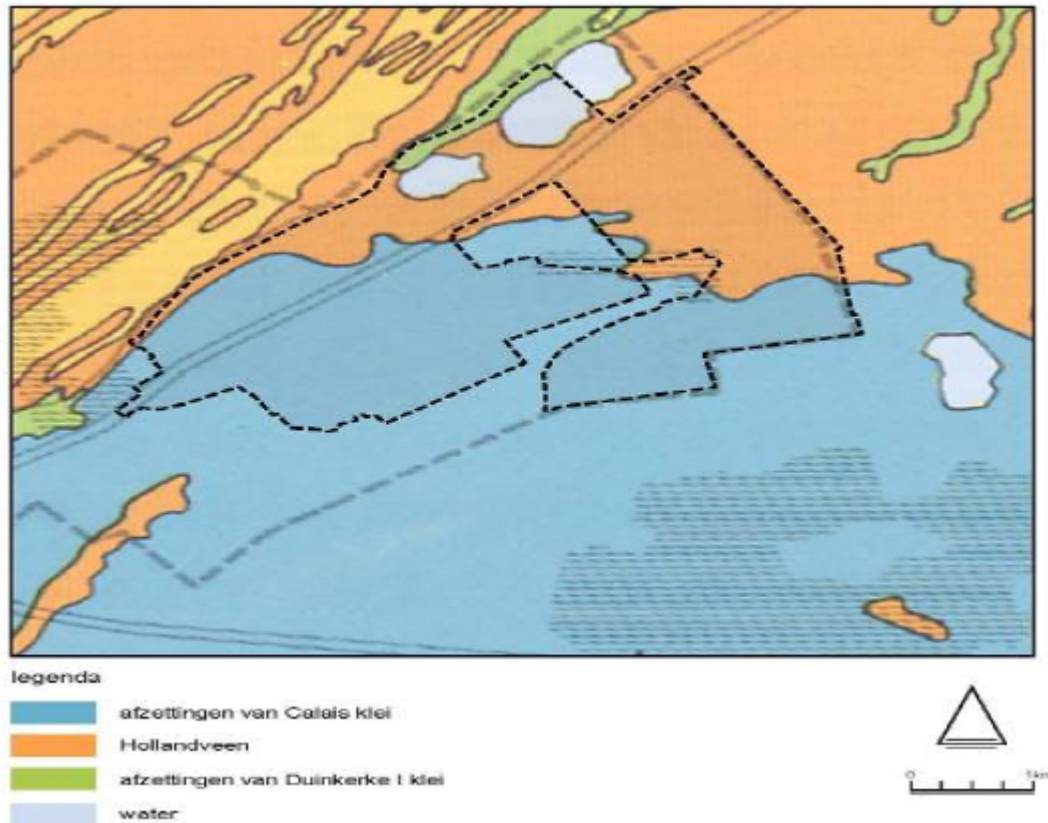
3.2.1.2 5.000 tot 2.500 jaar geleden

Ongeveer 5.000 jaar geleden zijn in het Nederlandse kustgebied strandwallen gevormd. Een strandwal is een langgerekte zandrug die evenwijdig aan de kust door de golven is ontstaan. Tussen de strandwallen zijn strandvelden gelegen. De strandwallen zijn door de wind verplaatst. Hierdoor ontstond duinvorming op de strandwallen. Deze duinen worden oude duinen genoemd.

Het gebied ten oosten van de strandwallen werd geleidelijk aan meer afgesloten van de zee. Het gebied kwam minder onder invloed te staan van getijdewisselingen. Door de nog steeds stijgende zeespiegel steeg de grondwaterstand en ook de neerslag kon minder snel worden afgevoerd naar zee. Het gevolg was dat een nat moerassig gebied ontstond, waar door het slecht afbreken van plantenresten ook veen ontstond (Hollandveen).

3.2.1.3 2.500 tot 1.300 jaar geleden

Het terugdringen van de kustlijn veroorzaakte een steile kustrand. De golven maakten zand los van de rand, die tijdens stormen door de wind het land op werden geblazen. Zo zijn de jonge duinen ontstaan.



Figuur 3.1: Geologie van het plangebied

3.2.1.4 1.300 jaar geleden tot heden

Rond de Romeinse tijd vonden de eerste veenontginningen plaats, maar pas rond 1200 werd op grote schaal veen ontgonnen. De eerste ontginningen vonden in de strandvlakten plaats. Het grondwater zakte door een verschuiving van de kustlijn, waardoor de strandvlakten konden worden gebruikt als weide- en hooilanden.

Voor de ontginningen was afwatering noodzakelijk. Door inklinking verlaagde het maaiveld en kwamen grote gebieden onder water te staan. Omdat het land lager lag dan de rivieren, werd natuurlijke afwatering bemoeilijkt. De akkers veranderden in weilanden en er moest worden overgegaan op kunstmatige afwatering. Het Zoetermeersche Meer was een natuurlijk veenmeer dat al voor de ontginning was ontstaan. De overige plassen ontstonden door grootschalige turfwinning en werden daarna weer drooggemaakt. De eerste droogmakerij in Zuid Holland was de Zoetermeerse Meerpolder welke in 1614 werd leeggemalen. De andere polders zijn op een later tijdstip drooggelegd, een proces dat ca. 1870 was voltooid. Uitzonderingen zijn (1) het gebied tegen Zoeterwoude waar geen veen voor turf is afgegraven en het oorspronkelijke maaiveld nog intact is en (2) Vlietland waar in de tweede helft van de twintigste eeuw door zandwinning opnieuw plassen ontstonden.

3.2.2 Beschrijving van het landschap

3.2.2.1 Inleiding

Het landschapsbeeld rond Stompwijk bestaat in hoofdlijn uit open grasland met weidse panorama's doorsneden door linten met bebouwing en los liggende agrarische erven. Door grootschalige turfwinning zijn grote hoogteverschillen ontstaan. In de delen die niet zijn uitgeveend, ligt het maaiveld op ca. -1,5 m. + NAP. Binnen de gemeente geldt dit alleen voor het gebied dat aan Zoeterwoude grenst. De door turfwinning uitgeveende delen beslaan het grootste deel van het gebied. Ze zijn drooggemaakt en liggen op ca. -4 tot -5 m. + NAP en zijn omringd door hoge dijken met een boezemvaart.

De structuur van de weilanden wordt gekenmerkt door smalle langgerekte kavels van ca. 50 m. breed en ca. 1.000 m diep, gescheiden door sloten met onbeschoeide oevers. De kopeinden eindigen op een -meestal wat bredere- watergang loodrecht op het kavelpatroon. Vaak ligt ook halverwege in de dwarsrichting een watergang die meestal wat breder is. De traditionele toegangs- en verbindingsdammen zijn maximaal ca. 3,50 m. breed met groene taluds. De damhekken en toegangspoorten zijn van hout of zijn eenvoudige stalen constructies. De lijnvoering van sloten en maaiveld is recht.

De linten zijn de middeleeuwse ontginningsbases en bestaan naast de bebouwing doorgaans uit een brede vaart en een weg. Bebouwing buiten deze linten komt in het gebied nauwelijks voor. De oude wegen zijn vrij smal (3 tot 5 m.) met smalle bermen, hebben soms knikken en hebben een lage dichtheid waardoor grote gebieden niet ontsloten zijn. De traditionele agrarische bebouwing ligt verspreid en kenmerkt zich door langgerekte agrarische opstallen loodrecht op de weg. De gebouwen bestaan uit één laag met een schuine kap. Karakteristiek voor de linten zijn verder de vele doorkijkjes naar het weidse landschap tussen de verspreid liggende bebouwing door.

Opgaande beplanting komt bijna uitsluitend voor op de erven. Streekeigen voor de erven zijn hagen (meidoorn, beuk en liguster), hakhoutsingels op kavelgrenzen (elzen, essen en wilgesoorten), knotbomen (essen maar vooral wilgesoorten), leibomen voor het woonhuis (o.a. paardenkastanjes maar vooral lindesoorten), hoogstamfruitbomen, hakhoutbosjes (hoofdzakelijk wilgen, elzen en essen), solitairbomen (vooral linde, kastanje, en esdoornsoorten) en soms korte lanen (iep, kastanje en esdoorn). In het open land liggen zeer beperkt hakhoutbosjes, meestal op de koppen van percelen en omringd door sloten, knotbomen in kleine aantallen langs sloten en soms enkele bomen op landhoofden (elzen, essen en wilgesoorten). Zeer opvallend kenmerk van het gebied zijn de zeldzame geschoren meidoornhagen als erfafscheiding langs dijkwegen aan de kant waar geen watergang ligt. Deze dienden als veekering op die plekken waar geen sloten konden lopen als gevolg van de te hoge ligging.

Langs de oude wegen staan vrijwel geen bomen; de enige uitzondering zijn enkele wilgen langs de OostMietweg en de knotbomen van de Meer- en Geerweg. Langs de provinciale weg (N206) staan over een gedeelte populieren. Dit karakteristieke landschap rondom Stompwijk is uniek op zo'n korte afstand van het stedelijk gebied en wordt daarom als zeer waardevol gezien. Dit wordt ondersteund door diverse beleidsrapporten. Daarnaast loopt de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur door de Westeindsche Polder. Vanuit de doelstellingen van de EHS is het wenselijk om de weg zo ver mogelijk van deze zone af te leggen om overlast door onder andere verlichting en geluid tot een minimum te beperken.

3.2.2.2 *Cultuurlandschap*

De ontginning van Stompwijk ving aan met de aanleg van de Stompwijkse Vaart die loopt van Leidschendam tot aan Zoeterwoude. Het dorpslint groeide langs beide kanten van de vaart als gevolg van het feit dat er vanaf de 1^e eeuw vanuit twee zijden ontginning van veengronden plaatsvond. Doordat de vaart niet ontgraven werd en de omgeving wel, kwam de vaart met het daaraan grenzende bebouwingslint aanmerkelijk hoger te liggen dan de omringende droogmakerijen. Dit is tegenwoordig nog steeds goed zichtbaar bij de Stompwijkseweg en de Dr. van Noortstraat.

Deze Dr. van Noortstraat was bij de ontginning in ca. 1200 een smalle weg die gebruikt werd als jaagpad langs de vaart. Rond 1850 werd dit jaagpad verbreed tot karrenspoor met halfverharding. In 1902 werd er in het midden van de weg een zogenaamd paardenpad met klinkers aangelegd, waarop paarden konden lopen. Vanaf 1934 werd het gemotoriseerd wegverkeer belangrijker en werd de hele weg in klinkerverharding uitgevoerd. Vanaf ca. 1960 heeft het autoverkeer definitief de rol van het vaarverkeer overgenomen. Langzamerhand verdwenen de ophaalbruggen en de zogenoemde 'kippenbruggen' (voetgangersbruggen) over de Stompwijkse Vaart en werden zij vervangen door vaste lage bruggen. In 1967 werd de huidige kademuur aangelegd door de oude kade te verhogen en te versterken.

3.2.2.3 Historische stedenbouw en infrastructuur

Stompwijk was tot 1960 een integraal onderdeel van het landschap. Het dorp vormde een verbijzondering binnen de open weilanden. De vaart langs de Dr. van Noortstraat, met de dijken er langs, vormt een directe verwijzing naar het polderlandschap. De boerderijen langs de Stompwijkseweg hebben een directe relatie met het achterliggende land. Woningen werden op of aan de dijk gebouwd om 'droge voeten' te houden. Vanaf de wegen was, tussen de losstaande bebouwing door, het landschap overal goed te ervaren. Verdichting van de lintbebouwing vond plaats rond de kerk, bij de aansluiting tussen de Meerlaan en de Stompwijkseweg en waar het lint belangrijkste waterwegen kruist.

Vanaf de jaren zestig is sprake geweest van een drietal ruimtelijke ontwikkelingen die de verweving tussen dorp en landschap op een aantal plekken flink veranderden. Aan weerszijden van de Meerlaan zijn nieuwbouwbuurtten aangelegd, die nauwelijks een relatie met het lint en het landschap hebben gekregen. De toenmalige praktijk wordt gekenmerkt door het 'vullen' van lege ruimte binnen de contour. Landschappelijke structuren zijn niet gehanteerd als uitgangspunt voor het inpassen van nieuwe bebouwing.

Door de aanleg van de provinciale weg N206 is de ruimtelijke relatie met het landschap aan de oostkant van het dorp grotendeels verdwenen. Ter hoogte van Stompwijk doorsnijdt de N206 het punt waarop de vier polders rond Stompwijk elkaar kruisen.

Na de jaren dertig van de vorige eeuw is achter de lintbebouwing van de Dr. van Noortstraat stapsgewijs een glastuinbouwgebied tot ontwikkeling gekomen. Daardoor is ook hier de sterke relatie met het oorspronkelijke landschap verloren gegaan.

3.2.3 Waterstructuur

3.2.3.1 De Nieuwe Vaart (of: Jan Koenesloot)

De Nieuwe Vaart is de waterverbinding naar de ringvaart van de Zoetermeerse Meerpolder enstaat in open verbinding met de Vliet. Het waterpeil is op boezemniveau en dit peil zorgt ervoor dat net als de Dr. van Noortstraat de kade ver boven het maaiveld uitsteekt. In tegenstelling tot de Dr. van Noortstraat is deze kade in hoofdzaak onbebouwd. Hierdoor werkt deze vaart ruimtelijk als een groene muur richting de nieuwbouwbuurt van Stompwijk. Samen met de Dr. van Noortstraat en het dijklichaam van de ringvaart van de Nieuwe Driemanspolder vormt deze dijk de omdijking van de drooggemaakte Grote Polder.

3.2.3.2 De Drooggemaakte Grote Polder en de rand van Stompwijk

Deze polder kenmerkt zich door haar duidelijke slagenpatroon, parallel aan de molendriegang en de Meerlaan en de Jan Koenesloot. De uitbreiding van Stompwijk wordt door een van deze slagen als een strakke, heldere lijn begrensd. Deze lijn is met name bij de sportvelden groen omzoomd, waar de bebouwing van Stompwijk enigszins achter verscholen ligt.

3.3 Functionele analyse

3.3.1 Algemeen

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is gelegen in het landelijk gebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg, in de directe nabijheid van de dorpskern van Stompwijk. De beoogde aanleg van de Verbindingsweg is gepland op gronden die, behoudens enkele uitzonderingen, primair gebruikt worden voor de agrarische bedrijfsvoering (grasland voor de beweiding van vee). Ter plaatse van de Huyssitterweg volgt het beoogde tracé van de Verbindingsweg, zij het in een ruimer profiel, de loop van de bestaande weg. De rest van het wegtracé wordt in beginsel volledig nieuw aangelegd op agrarische (gras)percelen.

3.3.2 Wonen

Binnen het plangebied is slechts op één plaats sprake van een bestaande (burger)woonfunctie, te weten een perceel met woonbestemming aan de Doctor van Noortstraat 3. Daarnaast zijn op een tweetal percelen bedrijfswoningen aanwezig bij (1) een glastuinbouwbedrijf en (2) een loonwerkbedrijf.

Op diverse plaatsen ligt het plangebied in de directe nabijheid van dan wel grenst het aan bestaande woonbebouwing van de dorpskern van Stompwijk.

3.3.3 Economische analyse

De bedrijvigheid in en rond Stompwijk is vooral geconcentreerd op de bedrijventerreinen aan de noordelijke en zuidelijke rand van de dorpskern (op de regio gerichte bedrijvigheid) en verspreid langs de Dr. van Noortstraat en de Meerlaan (op het dorp of het omringende landelijk gebied gerichte bedrijvigheid). Op het bedrijventerrein aan de Huyssitterweg zijn daarnaast een antiekwinkel annex restauratiebedrijf en een meubelzaak gevestigd.

Binnen het plangebied maar ook op de aangrenzende gronden bevinden zich geen (zelfstandige) kantoorfuncties. Bedrijvigheid bevindt zich aan de rand van het plangebied, met name in de vorm van een bedrijventerrein aan de Huyssitterweg. Daarnaast is een bestaand agrarisch loonbedrijf aan de Westeinderweg in het plangebied opgenomen.

De bedrijfsvoering van een bestaand glastuinbouwbedrijf aan de Huyssitterweg 14/16 zal ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg wordt beëindigd.

Hoofdstuk 4 Visie op het plangebied

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de ruimtelijke en functionele aspecten die van belang zijn voor de visie op het plangebied. Samen met hoofdstuk 3 vormt dit hoofdstuk de kern van de toelichting. De visie bepaalt de vorm en inhoud van de juridische regeling (bestemmingsregels) van dit bestemmingsplan.

4.2 Problematiek en beoogde ontwikkelingen

Het voorliggende plan heeft als doel het bieden van een juridisch-planologische grondslag voor de verwezenlijking van de Verbindingsweg (1e en 2e fase) bij de dorpskern van Stompwijk. In de hierna volgende paragrafen worden de achtergronden, nut en noodzaak van de aanleg van deze Verbindingsweg toegelicht en onderbouwd.

4.2.1 Inleiding

Stompwijk vormt tezamen met het omringende ruim aanwezige en beeldbepalende veenweidelandschap een waardevolle groene oase in het verstedelijkte gebied van de Randstad. De dorpskern van Stompwijk en het daaromheen liggende landelijk gebied zien zich echter in toenemende mate geconfronteerd met uitdagingen die de toekomstbestendigheid en leefbaarheid van dorp en landschap onder druk zetten.

De agrarische sector, met name de veehouderij, was traditioneel de belangrijkste economische en landschappelijke drager van het landelijk gebied. Deze dragende positie van de agrarische sector komt landelijk steeds meer in het geding. Vanwege de specifieke combinatie van de verkaveling en de waterproblematiek in het (veen)weidelandschap én de toenemende druk vanuit de stedelijke omgeving is deze problematiek in het landelijk gebied rond Stompwijk zo mogelijk nog nadrukkelijker aanwezig dan elders in Nederland.

De dorpskern heeft hieronder, maar ook onder andere ontwikkelingen zoals het verdwijnen van voor de dorpsgemeenschap cruciale voorzieningen of het ontbreken van voldoende woningen voor met name ouderen en jongeren, te lijden. De leefbaarheid van Stompwijk komt door dit samenspel van feiten en ontwikkelingen steeds meer op het spel te staan.

4.2.2 Beschrijving bestaande verkeersstructuur

De Stompwijkseweg is de verbindingsweg tussen Leidschendam en Stompwijk. In Stompwijk gaat de weg over in de Doctor van Noortstraat. De weg ligt op een veendijk en heeft daarmee, naast een verkeerskundige, ook een waterkerende functie. In verband met de slechte staat van de weg en de dijk is op een deel daarvan, om de dijk te ontlasten, éénrichtingverkeer ingesteld voor vrachtverkeer. De waterkerende functie is (nog) niet in het geding maar door de slechte staat is de weg over aanzienlijke delen van het tracé verzakt.

De slechte technische staat van de dijk speelt niet op de Doctor van Noortstraat, maar hier speelt wel de problematiek van een verkeersdruk die relatief hoog is in relatie tot het wegprofiel. Dit profiel is niet volledig in overeenstemming met de eisen die worden gesteld aan een duurzaam veilige weginrichting. De gemeente is voornemens om de weg en de dijk te reconstrueren zodat deze verkeerskundig weer volledig kan functioneren en daarnaast duurzaam veilig kan worden ingericht.

4.2.3 Leefbaarheid en verkeersproblematiek

Naast de in paragraaf 4.2.1 beschreven meer algemene tendens kampt de dorpskern van Stompwijk met een verkeersproblematiek die nadrukkelijk ook een grote negatieve rol speelt op het vlak van de leefbaarheid.

De Stompwijkseweg / Doctor van Noortstraat is een wegvak dat als het ware als een ader door

het landschap en vervolgens door de dorpskern loopt. Sament met de N206 vormt dit wegvak de enige ontsluitingsroute voor zowel de dorpskern als alle voorzieningen en (bedrijfs)functies van het dorp. Daarnaast wordt deze route relatief intensief gebruikt door sluipverkeer dat de congestie op het nabijgelegen hoofdwegennet probeert te ontwijken of anderszins op zoek is naar alternatieve (kortere, snellere) routes voor de verplaatsing tussen kernen. In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit over dit wegvak circa 2.900 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Dat is meer dan het aantal van 2.500 mvt / etmaal dat als regel als acceptabele norm wordt gehanteerd voor wegen van dit type.

Bijkomend aspect naast deze kwantitatieve problematiek is dat de bestaande route veelvuldig gebruikt wordt door zwaar vracht- en landbouwverkeer dat zich van en naar Stompwijk beweegt, maar ook als hoofdroute fungeert voor doorgaand (regulier én zwaar) verkeer. Deze verkeersstromen veroorzaken geluids- en trillingshinder, belasten de wegen op een manier waarvoor zij niet zijn ontworpen en dragen in belangrijke mate bij aan een gevoel van (verkeers)onveiligheid. Daarmee is dus ook sprake van een belangrijke kwalitatieve component aan de geconstateerde verkeersproblematiek.

4.2.4 Gemeentelijke inzet / ambitie

De gemeente Leidschendam-Voorburg hecht grote waarde aan het op peil houden en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in en rond Stompwijk. Het bewerkstelligen van oplossingen voor de geconstateerde kwantitatieve en kwalitatieve verkeersproblematiek staat daarbij hoog op de agenda. Dit heeft geresulteerd in het project 'Naar een bereikbaar en leefbaar Stompwijk' (zie ook: paragraaf 1.1.1).

Voor de Stompwijkseweg / Doctor van Noortstraat zet de gemeente in op het zowel kwantitatief (reductie van het aantal mvt/etmaal) als kwalitatief (omleiden van niet binnen de dorpskern passende verkeersstromen) verlagen van de verkeersbelasting. Het verwezenlijken van deze ambitie is geen haalbare kaart zonder maatregelen te treffen om de Doctor van Noortstraat van een deel van de nu bestaande verkeersstromen te ontlasten. Het in aard en omvang beperken van de verkeersstromen op de Doctor van Noortstraat vereist het aanleggen van nieuwe, alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor de verschillende bedrijfs- en overige functies en voorzieningen in Stompwijk.

Het inzetten op handhaving en/of verbetering van de leefbaarheid in en rond Stompwijk door middel van het aanpakken van de verkeersproblematiek op de Stompwijkseweg / Doctor van Noortstraat kan niet als een op zichzelf staand doel gezien worden. Ook andere relevante ontwikkelingen in het gebied kennen een relatie met (het oplossen van) de verkeersproblematiek. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de verdere ontwikkeling van het glastuinbouwgebied in de Meeslouwerpolder. Dit gebied zal zich naar verwachting in de toekomst anders gaan ontwikkelen dan eerder werd voorzien. Een combinatie van glastuinbouw met andere lokale bedrijvigheid lijkt het meest kansrijk maar de levensvatbaarheid daarvan staat of valt uiteraard met goede bereikbaarheid en ontsluitingsmogelijkheden. Daarnaast blijft het versterken van de recreatieve kwaliteiten van het veenweidegebied en het daartoe aanleggen van nieuwe en verbeteren van bestaande recreatieve routes een belangrijke ambitie van de gemeente.

Kort gezegd: het herinrichten van de infrastructuur in en rond Stompwijk is niet alleen belangrijk voor het behouden en verbeteren van de leefbaarheid van deze kern, maar biedt ook kansen voor het bereiken van synergetische effecten door het bundelen van infrastructurele - en gebiedsontwikkelingen.

4.2.5 Knelpunten in de bestaande verkeersstructuur / infrastructuur

4.2.5.1 Geconstateerde knelpunten wegenstructuur

In de bestaande situatie kunnen de volgende, voor de leefbaarheid in Stompwijk en het voorliggende bestemmingsplan relevante, verkeerskundige knelpunten geconstateerd worden:

- De verkeersdruk op de Dr. van Noortstraat is te hoog volgens de inrichtingsprincipes van een duurzaam veilige inrichting van 30 km/h-wegen;

- De Stompwijkseweg en Dr. van Noortstraat worden gebruikt door zwaar verkeer met negatieve effecten als trillingshinder, onveiligheid en schade aan de weg als gevolg;
- De Dr. van Noortstraat is voor de verkeersafwikkeling te krap doordat er langs de weg wordt geparkeerd, maar de parkeerruimte dient (op de weg of in de omgeving) behouden te blijven;
- Langzaam verkeer heeft binnen de bebouwde kom geen aparte plaats (fietsstrook, trottoir, o.i.d.) op de weg. Een gebruikelijk uitgangspunt is om bij wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 2.500 mvt/etmaal een voetpad aan te leggen. Buiten de bebouwde kom zijn fiets(suggestie)stroken aanwezig;
- De Stompwijkseweg en Dr. van Noortstraat voldoen niet aan de ambitie voor een aantrekkelijke recreatieve route voor langzaam verkeer en passen niet in de landelijk gehanteerde inrichtingsprincipes voor erftoegangswegen.

4.2.5.2 Mogelijke oplossingsvarianten wegenstructuur

Voor het oplossen van deze knelpunten is een aantal hoofdvarianten voor de herinrichting van de wegenstructuur in en rond de kern van Stompwijk bedacht en in meer of mindere mate verder uitgewerkt, te weten:

1. handhaven van de huidige wegenstructuur ('niets doen')
2. handhaven van de huidige wegenstructuur + aanleg Verbindingsweg 1e fase
3. handhaven van de huidige wegenstructuur + aanleg Verbindingsweg 1e fase + geschikt maken Huyssitterbrug voor omleiding vrachtverkeer en landbouwverkeer
4. handhaven van de huidige wegenstructuur + aanleg Verbindingsweg 1e en 2e fase met aansluiting via de Tuinbouwweg geschikt voor omleiding vrachtverkeer en landbouwverkeer

4.2.5.3 Afweging effectiviteit varianten wegenstructuur

Door middel van een weging aan de hand van een aantal belangrijke parameters / criteria zijn de voor en nadelen van de verschillende varianten tegen elkaar afgezet. De scores van de verschillende varianten zijn relatief ten opzichte van de 0-variant ('niets doen'). De uitkomsten van de afweging maken inzichtelijk dat de varianten, waarbij door middel van de aanleg van de Verbindingsweg een alternatief wordt geboden voor de huidige verkeersroutering via de Stompwijkseweg / Doctor van Noortstraat, het beste scoren waar het gaat om kwantitatieve en kwalitatieve verbetering en dus het meest optimale resultaat opleveren tegen het licht van de doelstelling de leefbaarheid in de dorpskern te verbeteren.

Het afwegingskader hanteert een aantal (deel)criteria, te weten:

criterium	meewegende aspecten
leefbaarheid	trillingshinder, verkeersintensiteit, duurzaam mobiliteitsbeleid
veiligheid	mate van menging verkeersvormen, positie langzaam verkeer
bereikbaarheid	behoud van ontsluitingsmogelijkheden en parkeerruimte
kosten	realisatiekosten herinrichting, grondkering, onderhoudskosten en levensduur

Figuur 4.1: (Deel)criteria afwegingskader

Bij het invullen van het afwegingskader wordt de beoordeling gespiegeld aan de huidige situatie (0-variant). De beoordeling is voornamelijk kwalitatief van aard maar waar mogelijk worden in de beoordeling ook kwantitatieve gegevens meegewogen.

De uitkomsten van de afweging zijn weergegeven in onderstaande tabel:

aspect	variant	1	2	3	4
leefbaarheid	trillingshinder, verkeersintensiteit	0/+	+	++	++
veiligheid	mate van menging verkeersvormen, positie langzaam verkeer	0	+	++	++
bereikbaarheid	behoud van ontsluitingsmogelijkheden en parkeerruimte	0/+	0/+	+	+
kosten	realisatie, beheer & onderhoud en levensduur	0/-	-	-	--

Figuur 4.2: Uitkomsten afweging In het rapport "Variantenstudie Stompwijkseweg - Doctor van Noortstraat" (Goudappel Coffeng, 30 juni 2014, nr. LSD079/Zlh/0994.02), dat als Bijlage 1 deel uitmaakt van dit plan, wordt nader op de varianten en de afweging daarvan ingegaan.

4.2.6 Sluipverkeer

4.2.6.1 Algemeen

Eén van de leefbaarheidsaspecten die door de inwoners van Stompwijk onder de aandacht van de gemeente zijn gebracht is het effect van sluipverkeer, dat bij congestie op het hoofdwegenennet en met name op de Rijksweg A4 gebruik maakt van de route door het dorp, van de N206 via de Dr. van Noortstraat en de Stompwijkseweg. Ook deze verkeersstroom zou bijdragen aan de in paragraaf 4.2.3 beschreven problematiek.

Om het effect van sluipverkeer op de omvang van de verkeersstromen door Stompwijk en daarmee op de leefbaarheid in het dorp te bepalen is een onderzoek gedaan. Door middel van een kentekenonderzoek waarbij op een drietal doorsneden de kentekens van passerende voertuigen zijn geregistreerd. De meet locaties zijn zodanig gekozen dat enerzijds het doorgaand verkeer ten opzichte van het dorp kon worden bepaald en anderzijds kon worden vastgesteld in hoeverre het verkeer dat door Stompwijk rijdt verderop wordt waargenomen nabij de aansluiting A4 Zoeterwoude-Dorp of vice-versa. Van dit het onderzoek wordt verslag gedaan in het rapport "Onderzoek naar sluipverkeer van /naar A4 door Stompwijk" (Gemeente Leidschendam-Voorburg, Afdeling Stadsbeheer, 1 augustus 2016), dat als Bijlage 3 deel uitmaakt van het voorliggende plan.

De volgende meetpunten zijn in dit onderzoek gehanteerd:

- 1: Stompwijkseweg richting Stompwijk (dorp in)
- 2: Doctor van Noortstraat richting N206 (dorp uit)
- 3: N206 richting A4 (ten noorden van aansluiting Doctor Kortmannstraat / Papeweg)
- 10: Stompwijkseweg richting Leidschendam (dorp uit)
- 20: Doctor van Noortstraat richting Leidschendam (dorp in)

30: N206 richting Stompwijk (ten noorden van aansluiting Dirk van Santhorstweg)

4.2.6.2 Intensiteiten

De gemiddelde intensiteit op punt 1 (vanuit Leidschendam richting Stompwijk) op een doordeweeksedag is **1208** (in het weekend ligt dit op **729**). De gemiddelde intensiteit op punt 10 (vanuit Stompwijk richting Leidschendam) op een doordeweekse dag is **996** (in het weekend ligt dit op **707**).

De gemiddelde intensiteit op punt 2 (vanuit Stompwijk richting N206) op een doordeweekse dag is **698** (in het weekend ligt dit op **446**). De gemiddelde intensiteit op punt 20 (vanuit N206 richting Stompwijk) op een doordeweekse dag is **594** (in het weekend ligt dit op **462**).

De gemiddelde intensiteit op punt 3 (vanuit N206 richting A4) op een doordeweekse dag is **9947** (in het weekend ligt dit op **6503**). De gemiddelde intensiteit op punt 30 (vanuit A4 richting N206) is **10725** (in het weekend ligt dit op **8080**).

Op de doordeweekse dagen zijn er op alle meetpunten pieken te zien tijdens de spijtijden in de ochtend (07:00-09:00 uur) en de middag/avond (16:00-18:00 en uitloop naar 19:00 uur).

De intensiteiten op de meetpunten 3 en 30 zijn minder relevant voor het doorgaande verkeer door Stompwijk. Dit is voornamelijk doorgaand verkeer tussen Zoetermeer en Leiden.

4.2.6.3 Doorgaand verkeer door Stompwijk

Het doorgaande verkeer door Stompwijk komt via meetpunt 1 de kern binnen en wordt daarna ook bij meetpunt 2 waargenomen. Van de gemiddeld **1208** voertuigen per dag gaan er **206** voertuigen door de gehele kern Stompwijk. Er bestaat ook doorgaand verkeer door Stompwijk in de omgekeerde richting. Dat verkeer komt via meetpunt 20 de kern binnen en wordt daarna ook bij meetpunt 10 waargenomen. Van de gemiddeld **594** voertuigen gaan er **65** door de gehele kern van Stompwijk.

Het doorgaande (sluip)verkeer door Stompwijk naar de A4 gaat over de route 1-2-3 en de route 30-20-10. Het verkeer wat op de punten 1 en 3 of 30 en 10 is waargenomen (heeft geen bestemming in Stompwijk) is dus doorgaand verkeer door Stompwijk vanaf Leidschendam richting de A4 of omgekeerd.

Van de eerder genoemde **206** doorgaande voertuigen gaat het gemiddeld om **184** voertuigen per werkdag op de route 1-2-3 (15% van het totale verkeer) en van de eerder genoemde **65** doorgaande voertuigen gaat het per werkdag om gemiddeld **37** voertuigen per werkdag op de route 30-20-10 (6% van het totale verkeer). Dit vindt voor het overgrote deel plaats tijdens de eerder genoemde spijtijden.

4.2.6.4 Waarheen gaat het verkeer vanuit Stompwijk?

Naast de intensiteiten en het doorgaande verkeer is er ook nog verkeer wat Stompwijk verlaat bij de meetpunten 2 en 20. Bij de intensiteiten zijn de aantallen al aangegeven. Hieronder zijn ook de percentages opgenomen waar dit verkeer heen gaat:

- gemiddeld **698** voertuigen per dag uit bij meetpunt 2 waarvan 57% richting A4
- gemiddeld **594** voertuigen per dag in bij meetpunt 20, waarvan 43% uit de richting A4

4.2.6.5 Conclusie

De gemeten intensiteiten op de diverse meetpunten in en rond Stompwijk wijken niet af van de normale waarden voor de omvang en kenmerken van Stompwijk. Dit is verkeer wat de kern Stompwijk binnenkomt en verlaat. Daarbij gaat het dagelijks gemiddeld om **1905** voertuigen die de kern binnenkomt via de gemeten punten en gemiddeld **1590** voertuigen wat de kern verlaat via de gemeten punten. Ook de intensiteiten op de N206 zijn niet uitzonderlijk. Dit is een druk bereden weg tussen twee grotere gemeenten (Leiden en Zoetermeer).

Er is sprake van doorgaand (sluip)verkeer door Stompwijk. Gemiddeld gaat het daarbij om 10% van het totale verkeersaanbod. In absolute cijfers gaat het gemiddeld om **271 voertuigen per dag**, voornamelijk tijdens de spijtijden.

Opvallend is dat het sluipverkeer voornamelijk de route vanuit Leidschendam richting Stompwijk kiest en dan verder over de N206 en in veel mindere mate de omgekeerde route.

Voor het totale verkeersaanbod is dit aantal voertuigen sluipverkeer laag. Deze aantallen geven geen aanleiding om extra maatregelen te nemen om het sluipverkeer te verminderen.

4.2.7 Kwantitatieve effecten van de aanleg van de Verbindingsweg

4.2.7.1 Algemeen

Aanleg van de Verbindingsweg 1e fase biedt mogelijkheden om de verkeersintensiteit op de Dr. van Noortstraat (tussen de Huyssitterweg en de N206) terug te brengen. Een gedeelte van het wegverkeer met herkomst of bestemming Huyssitterweg zal autonoom, omdat sprake is van een kortere en meer logische route, de Verbindingsweg gaan benutten.

Daarnaast kan de aanleg van de Verbindingsweg 2e fase bijdragen aan het voorkomen van een extra toename van de verkeersintensiteit op de Dr. van Noortstraat als gevolg van een mogelijke herontwikkeling van het glastuinbouwcluster in de Meeslouwerpolder. Een dergelijke herontwikkeling zal een toename van verkeer van en naar dit gebied met zich mee brengen. De Verbindingsweg 2e fase vormt een nieuwe wegverbinding tussen de Tuinbouwweg en de Huyssitterweg en kan fungeren als goede ontsluiting van het te herontwikkelen gebied. Daarmee kan worden voorgesorteerd op (eventuele) ongewenste verkeerseffecten van de herontwikkeling van de Meeslouwerpolder op de dorpskern van Stompwijk.

4.2.7.2 Afname verkeersintensiteit in de kern Stompwijk

De verkeerseffecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zijn ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan onderzocht. Van de uitkomsten van dit onderzoek wordt verslag gedaan in het rapport "Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk" (GoudappelCoffeng, 5 oktober 2016, kenmerk: LSD084/Kmc/1024.02) dat als Bijlage 2 deel uitmaakt van deze plandoelichting.

Voor een aantal deellocaties binnen en rond het plangebied is de toekomstige verkeersintensiteit, namelijk voor 2018 en 2028, in de autonome - en de plansituatie berekend. De onderzoekslocaties zijn in onderstaande figuur weergegeven:



Figuur 4.4: Onderzoeklocaties verkeersintensiteiten autonome - en plansituatie

Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat de aanleg van de Verbindingsweg zal leiden tot een aanzienlijke afname van het aantal verkeersbewegingen door de kern. In het onderzoek zijn de verkeersintensiteiten (autonome - en plansituatie) berekend voor 2018 en 2028.

De berekende verkeersintensiteiten voor 2018 (zowel in de autonome - als in de plansituatie) zijn weergegeven in onderstaande figuur:

nr.	wegvak	situatie 2018		verschil
		autonoom	2018 plan	
1	Doctor Van Noortstraat	3.100	3.300	200
2	Doctor Van Noortstraat	3.400	1.800	-1.600
3	Doctor Van Noortstraat	1.400	400	-1.000
4	Meerlaan	2.100	1.400	-700
5	nieuwe verbindingsweg	n.v.t.	2.200	n.v.t.
6	Huyssitterweg	< 200	2.300	+2.100
7	nieuwe verbindingsweg	n.v.t.	1.700	n.v.t.
8	nieuwe verbindingsweg	n.v.t.	1.900	n.v.t.
9	N206 Oosteinde	19.900	20.100	200
10	N206 Jan Koenenweeg	18.700	19.300	600
11	N206 Middelweg	18.600	18.600	0

Figuur 4.5 Verkeersintensiteiten 2018

nr.	wegvak	situatie 2028		verschil
		autonoom	plan	
1	Doctor Van Noortstraat	3.200	3.400	+200
2	Doctor Van Noortstraat	3.500	1.900	-1600
3	Doctor Van Noortstraat	1.500	400	-1100
4	Meerlaan	2.100	1.500	-600
5	nieuwe verbindingsweg	n.v.t.	2.300	n.v.t.
6	Huyssitterweg	< 200	2.400	+2200
7	nieuwe verbindingsweg	n.v.t.	1.800	n.v.t.
8	nieuwe verbindingsweg	n.v.t.	1.900	n.v.t.
9	N206 Oosteinde	20.900	21.100	200
10	N206 Jan Koenenweeg	19.500	20.100	600
11	N206 Middelweg	19.400	19.400	0

Figuur 4.6: Verkeersintensiteiten 2028

De effecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zijn met name relevant op de meetpunten 2 en 3. Dat zijn immers de wegvakken die voor wat betreft het zware en/of doorgaande verkeer dat nu door de dorpskern rijdt als het ware door de Verbindingsweg zullen worden vervangen. Het ten behoeve van het voorliggende plan uitgevoerde verkeersonderzoek bevestigt met bovenstaande cijfers de aanname, dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zal leiden tot een significante afname van het aantal doorgaande verkeersbewegingen door de kern van Stompwijk. De verkeersdruk op de Dr. van Noortstraat zal, zo blijkt uit het onderzoek, in de plansituatie dalen tot voor een dergelijk wegtype aanvaardbare waarden (maximaal 2.500 motorvoertuigen per etmaal, zie ook paragraaf 4.2.3).

In de bestaande kern van Stompwijk is sprake van relatief smalle wegen en een beperkte ruimte. Door de nieuwe Verbindingsweg is zoals geschetst een forse afname van de verkeersintensiteit door de kern te verwachten waardoor de leefbaarheid in de kern verbetert.

4.2.7.3 Verkeersdruk op de nieuwe Verbindingsweg

Van het verkeersonderzoek (zie: Bijlage 2) maakt ook een beoordeling deel uit van de effecten van de voorgenomen aanleg van de nieuwe Verbindingsweg in relatie tot een weginrichting volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'.

In het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid wordt gestreefd naar een duurzaam veilige inrichting van de wegenstructuur. Een van de belangrijkste principes van Duurzaam Veilig is het categoriseren van wegen en de afstemming van functie, vorm en gebruik. Zowel de wegen binnen de kern van Stompwijk als de nieuwe Verbindingsweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dit zijn wegen van de laagste orden waarbij sprake is van een relatief lage rijsnelheid en gemengd verkeer. Buiten de bebouwde kom geldt voor dit type wegen een maximum snelheid van 60 km/h en binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km/h.

Wanneer op erftoegangswegen sprake is van hogere dan de wenselijke verkeersintensiteiten kan de leefbaarheid worden aangetast door onder meer:

- verminderde oversteekbaarheid van de wegen
- overlast ten gevolge van het wegverkeerslawaaï

De verkeersintensiteiten die voor de nieuwe Verbindingsweg zijn berekend vallen binnen de normen voor de maximaal wenselijk geachte verkeersintensiteiten voor een erftoegangsweg. De categorisering van de nieuwe Verbindingsweg als erftoegangsweg is dus passend.

4.2.8 Kwalitatieve effecten van de aanleg van de Verbindingsweg

4.2.8.1 Algemeen

De aantasting van de leefbaarheid in Stompwijk als resultante van de verkeersproblematiek is niet alleen kwantitatief van aard maar ook in hoge mate kwalitatief. Het gaat niet slechts om het aantal verkeersbewegingen per etmaal, maar ook om het soort verkeer dat in de bestaande situatie gebruik maakt van de Stompwijkseweg / Dr. van Noortstraat. Vooral het vrachtverkeer en zwaar landbouwverkeer veroorzaken overlast, versterken het gevoel van verkeersonveiligheid en tase daarmee zeker in net zo grote mate, zo niet meer, de leefbaarheid in Stompwijk als gevolg van de verkeersproblematiek als dan de hoge verkeersintensiteit als zodanig.

De gemeente wil de mogelijkheden benutten die aanleg van de Verbindingsweg (1e en 2e fase) biedt voor het omleggen van die verkeersstromen die de leefbaarheid in de dorpskern het zwaarst onder druk zetten en door de ongestructureerde menging van de verschillende verkeersstromen ook de zwaarste wissel trekken op de verkeersveiligheid.

Met de aanleg van de Verbindingsweg ontstaat een mogelijkheid om vrachtwagens en landbouwverkeer te weren uit de Dr. van Noortstraat. Vanwege de beperkte ruimte en de hoge verkeersdruk op de Dr. van Noortstraat is een oplossing door middel van alleen herinrichting van dit weggedeelte niet haalbaar. De aanleg van de Verbindingsweg kan die oplossing wel bieden.

Het omleiden van de zware verkeersstromen heeft daarnaast een bijkomend kwalitatief aspect. Wanneer vracht- en landbouwverkeer gebruik kan maken van de Verbindingsweg hoeft de Dr.

van Noortstraat niet langer vormgegeven te worden voor het faciliteren van dit zwaar verkeer. Dat schept de mogelijkheid om extra ruimte te bieden voor kwetsbare verkeersdeelnemers, parkeerplaatsen te behouden en voor een betere en veiligere doorstroming van de resterende verkeersstromen zorg te dragen.

De conclusies ten aanzien van de kwalitatieve effecten van de aanleg van de Verbindingsweg worden onderschreven door de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die voor de reconstructie van de Stompwijkseweg / Doctor van Noortstraat en de aanleg van de Verbindingsweg is uitgevoerd. Deze "Quick scan MKBA reconstructie Stompwijkseweg / Doctor van Noortstraat en verbindingsweg" (Decisio, 15 juni 2014) is als Bijlage 4 onderdeel van het voorliggende plan.

4.2.8.2 Instemming Adviesraad Stompwijk

De Adviesraad Stompwijk (een gekozen adviesorgaan dat opkomt voor de belangen van Stompwijk en het buitengebied in de gemeente Leidschendam-Voorburg) heeft op 23 mei 2015 schriftelijk aan het college van burgemeester en wethouders bericht dat zij met waardering heeft kennisgenomen van de belangrijkste uitgangspunten en ontwerpkeuzes voor de verschillende plandelen in het project "Naar een bereikbaar en leefbaar Stompwijk". De Adviesraad onderschrijft dat daarmee tegemoet wordt gekomen aan de noodzaak voor een verkeersluw dorp en een goede ontsluiting van de Meeslouwerpolder.

4.2.8.3 Instemming Klankbordgroep

Voor het project "Naar een bereikbaar en Leefbaar Stompwijk" is een klankbordgroep ingesteld. Deze klankbordgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van bewoners(groepen) en lokale belangenorganisaties alsmede uit een vertegenwoordiging van bewoners en ondernemers die een direct belang hebben bij de Verbindingsweg 2e fase.

De klankbordgroep is intensief geïnformeerd en geconstitueerd over de inhoud en het proces van de verschillende onderdelen van het project. Op 20 mei 2015 heeft de klankbordgroep een advies gegeven over het plan, dat in grote lijnen neerkomt op instemming op hoofdlijnen met de ontwerpen voor zowel de 1e als de 2e fase van de Verbindingsweg.

4.2.9 Conclusie

Voor een toekomstbestendige en duurzame inrichting van de verkeersstructuur van Stompwijk en voor het qua verkeersproblematiek op een aanvaardbaar peil brengen van de leefbaarheid in de dorpskern is het noodzakelijk om maatregelen te treffen die de verkeersdruk op de Dr. van Noortstraat zowel kwantitatief als kwalitatief laten verminderen. Een afweging van de diverse verkeersvarianten maakt inzichtelijk dat de aanleg van de Verbindingsweg, in combinatie met het aanpassen van de Huyssitterbrug, een belangrijke bijdrage zal leveren aan het verwezenlijken van deze doelstelling.

Door het weren van zwaar verkeer op de Dr. van Noortstraat, waarvoor de aanleg van de Verbindingsweg een vereiste is, in combinatie met het handhaven van passeerplekken als in de huidige situatie kan op dit weggedeelte worden volstaan met minimale profielbreedtes voor het wegverkeer. De kwalitatieve verbetering van het wegdek zal, tezamen met het omleggen van de zware verkeersstromen, de leefbaarheid in de dorpskern merkbaar ten goede komen.

De aanleg van de Verbindingsweg (1e fase) levert daarnaast een positieve bijdrage aan de ontsluiting van het te herontwikkelen glastuinbouwcluster in de Meeslouwerpolder en de bedrijven aan de Huyssitterweg en draagt ook op die manier in positieve zin bij aan de leefbaarheid in Stompwijk. Een belangrijke voorwaarde voor een op deze vlakken succesvol ontwerp van de Verbindingsweg is dat zwaar vracht- en landbouwverkeer op een comfortabele wijze gebruik kan maken van deze weg. Ook grotere verkeersdeelnemers moeten elkaar goed kunnen passeren en bochten mogen niet te krap worden aangelegd.

De aanleg van de Verbindingsweg (2e fase) levert vooral een betere ontsluiting op voor vrachtverkeer naar de bedrijven aan de Tuinbouwweg. De (extra) effecten voor de verkeersdruk op de Dr. van Noortstraat zijn beperkt.

4.3 Ruimtelijke kwaliteit

4.3.1 Inleiding

Het landelijk gebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg is een open en zeer waardevol polderlandschap, grotendeels gelegen ten oosten van de Rijksweg A4. Deze uitloper van het Groene Hart kent belangrijke en zelfs enkele unieke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden, zoals de structuur van dijken en watergangen, het verkavelingspatroon, de linten, de boerderijen, de molens en allerlei kleine landschapselementen. Voorbeelden daarvan zijn de unieke meidoornhagen langs de dijkwegen en de vele bruggen over de Stompwijkse vaart. Bijzondere kwaliteitsfactor is dat de horisonten voor een deel nog authentiek zijn, waardoor het landelijk gebied van Leidschendam-Voorburg een opvallende groene enclave is midden in de Randstad.

4.3.2 Ruimtelijke kwaliteit in het provinciaal beleid

4.3.2.1 Inleiding

Gebiedsgericht sturen op ruimtelijke kwaliteit betekent voor de provincie richting en ruimte geven aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Het kwaliteitsbeleid gaat uit van 'ja, mits': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en geldt in principe voor het grondgebied van de gehele provincie, dat wil zeggen zowel de groene ruimte als de bebouwde ruimte.

De provincie hanteert hier het handelingskader ruimtelijke kwaliteit: een benadering die enerzijds onderscheidt maakt in drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe bebouwing of nieuw gebruik van grond of bebouwing) naar gelang hun impact op de omgeving en anderzijds de realisatie van bepaalde soorten ruimtelijke ontwikkelingen uitsluit in gebieden met een bepaalde beschermingscategorie. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen 1) moeten passen bij de aard en schaal van het gebied en 2) moeten voldoen aan de relevante richtpunten van de Kwaliteitskaart. Als een ontwikkeling niet past bij de aard en/of de schaal van het gebied zijn ontwerpopimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.

4.3.2.2 Regels voor ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale beleid ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit is juridisch vertaald in de provinciale "Verordening Ruimte". Paragraaf 2.2 van de Verordening bevat de regels voor ruimtelijke kwaliteit. Er wordt in deze paragraaf onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkelingen:

- Inpassing: een gebiedseigen ontwikkeling die past bij de schaal en de maat van de bestaande kenmerken van een gebied. De rol van de provincie is bij dit type ontwikkeling beperkt, behalve in gebieden met topkwaliteit;
- Aanpassing: een gebiedsvreemde ontwikkeling van relatief beperkte omvang of een (gebiedseigen dan wel gebiedsvreemde) ontwikkeling die niet past bij de schaal en maat van het landschap. De rol van de provincie richt zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat;
- Transformatie: verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Bij transformatie-opgaven is bijna altijd een provinciaal belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen, een kwalitatief optimaal resultaat inclusief een maatschappelijke tegenprestatie.

Uit afstemming met de provincie over hoe de nieuwe Verbindingsweg binnen deze drie soorten ontwikkelingen kan worden gekwalificeerd is gebleken dat de aanleg van de Verbindingsweg moet worden aangemerkt als 'aanpassing' in de zin van artikel 2.2.1 van de Verordening. Dat betekent dat een ontheffing als bedoeld in artikel 3.2 van de Verordening ten behoeve van dit plan respectievelijk de daarmee mogelijk gemaakte ingreep niet aan de orde is. In die zin staat het provinciaal beleid niet aan het plan in de weg.

Voor wat betreft de provinciale rol bij dit type ontwikkeling kan worden opgemerkt dat het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat een doel is dat ook door de gemeente nadrukkelijk wordt onderschreven. Het behouden en waar mogelijk versterken van de ruimtelijke kwaliteit door een kwalitatief-ruimtelijk zo optimaal mogelijke inpassing van de nieuwe Verbindingsweg is één van de uitgangspunten geweest bij zowel de verschillende ontwerpogaven ten aanzien van de weg als bij de voorbereiding van het voorliggende plan. In de paragrafen hierna wordt daarop nader ingegaan.

4.3.3 De kwaliteit van het landelijk gebied in de Structuurvisie

In de Structuurvisie (zie paragraaf 2.6.1) heeft de gemeente een duidelijke visie neergelegd voor (de toekomst van) het landelijk gebied. Het bepalende raamwerk voor deze visie is:

Het bepalende raamwerk daarbij is als volgt geformuleerd:

“In het veenweidegebied blijft de agrarische sector met haar graasdieren de drager van het weidelandschap. Het accent verschuift hierbij wel in de richting van de productie van recreatie, zorg, natuur en landschap. Naar verwachting zal het grondgebruik in de veehouderij extensiever worden en het aantal bedrijven zal afnemen. De bedrijfscomplexen die hierdoor vrijkomen, krijgen een gebiedsondersteunende invulling. Dit kan in de vorm van kleinschalige bedrijvigheid zijn, maar ook een woonfunctie is mogelijk. De meer intensieve vormen worden gekoppeld aan een goede bestaande ontsluiting voor autoverkeer.”

De gemeente legt daarmee de nadruk op het behoud van het landelijk gebied met de daarin voorkomende landschappelijke -, natuur- en cultuurhistorische waarden.

4.3.4 Ruimtelijke kwaliteit en ontwikkelingen

4.3.4.1 Algemeen

De nabijheid van grote steden wordt steeds meer voelbaar in het gebied, zowel door veranderingen in de skyline van de randen, maar ook door functieveranderingen en ruimtelijke ingrepen in het gebied zelf. Voorbeelden zijn de toename van niet agrarische bedrijvigheid, woonboerderijen en recreatieve ontwikkelingen. De gemeente acht het van groot belang dat de ruimtelijke (cultuurhistorische) kwaliteiten bij dergelijke ruimtelijke ingrepen / ontwikkelingen zoveel mogelijk benut worden en daarmee behouden blijven. Ook bieden de huidige kwaliteiten een leidraad voor de ontwikkeling van nieuwe functies. Daarmee ontstaat een goede basis voor de realisatie van bijvoorbeeld verbrede landbouw, meer recreatie en natuurontwikkeling. Het landelijke gebied zou bijvoorbeeld vooral voor langzaam verkeer goed toegankelijk moeten zijn, waardoor de recreatieve mobiliteit meer beperkt kan blijven tot de randen.

4.3.4.2 Instrumentarium

Het behoud en waar mogelijk de versterking van de ruimtelijke kwaliteit, ook en vooral in het geval van nieuwe ontwikkelingen, dient in een bestemmingsplan dat dergelijke ontwikkelingen mogelijk maakt een plaats te krijgen en door middel van dat plan adequaat geborgd te worden.

Een bestemmingsplan is voorwaardenscheppend. De gemeente kan voorgenomen activiteiten en ingrepen wel toetsen aan het bestemmingsplan maar niet actief afdwingen dat activiteiten en ingrepen tot stand komen. In een bestemmingsplan mogen slechts die onderwerpen worden geregeld die ruimtelijk relevant zijn. De gemeente hecht er aan dat de ruimtelijke kwaliteit in het landelijk gebied wordt gewaarborgd en waar mogelijk dan wel nodig wordt verbeterd. Ruimtelijke kwaliteit is uiteraard een ruimtelijk relevant onderwerp en kan daarom een plaats in een bestemmingsplan krijgen.

4.3.5 Ruimtelijke kwaliteitsborging Verbindingsweg

4.3.5.1 Ruimtelijke Kwaliteitsparagraaf bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2011"

In het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2011" (IDN: NL.IMRO.1916.Ig2011-0010), dat voor een belangrijk deel van de gronden waarop de nieuwe Verbindingsweg zal worden gerealiseerd vigerend is totdat het voorliggende plan in werking treedt, is het waarborgen van ruimtelijke kwaliteit voor het eerst als een apart (ruimtelijk) beleidsveld geïntroduceerd. Dat is in het desbetreffende plan vertaald voor middel van het bij de regels (dus in het juridisch bindende deel van het plan) opnemen van een zogenoemde 'Ruimtelijke Kwaliteitsparagraaf'.

Een aantal van de in deze Ruimtelijke Kwaliteitsparagraaf, die als Bijlage 5 deel uitmaakt van het hier voorliggende plan, beschreven kwaliteiten, bedreigingen en wensbeelden op het vlak van de ruimtelijke kwaliteit is ook relevant voor de inpassing van de nieuwe Verbindingsweg. Voor deze beschrijving wordt hier verwezen naar de betreffende Bijlage 5. Als geheel is de betreffende Ruimtelijke Kwaliteitsparagraaf echter zodanig uitgebreid en gedetailleerd dat deze niet geschikt is om als toetsingskader ook (integraal) op te nemen in juridisch bindende deel van het voorliggende bestemmingsplan. Daarom is hier gekozen voor een andere methodiek.

4.3.5.2 Vormgevingsvisie Bereikbaar Stompwijk

Als onderdeel van de planvorming binnen het project Bereikbaar Stompwijk is het ontwerp voor elk van de vier projectonderdelen (Stompwijkseweg, Dr. van Noortstraat, 1e fase Verbindingsweg en 2e fase Verbindingsweg) verder uitgewerkt tot een overkoepelende vormgevingsvisie, met als doel om in de uiteindelijke inrichting van de verschillende projectonderdelen de samenhang en daarmee tevens de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. Deze vormgevingsvisie maakt als Bijlage 6 deel uit van het voorliggende bestemmingsplan.

2.5 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN VERBINDINGSWEG

De rondweg is een grotendeels nieuwe weg die de Doctor van Noortstraat moet ontlasten van zwaar- en doorgaand verkeer. De weg bestaat uit drie delen namelijk de 2e fase verbindingsweg, Huysittersweg en 1e fase verbindingsweg welke worden gekenmerkt door de volgende eigenschappen;

- De 2e fase verbindingsweg is gelegen ten zuiden van het kassencluster ten noorden van het dorp en de achtertuinen van de lintbebouwing van de Doctor van Noortstraat. De weg zal worden aangelegd in een groen en relatief besloten tussengebied van kleinere en smalle veenkavels en houtopstanden;
- De Huysittersweg is een bestaande weg welke onderdeel van de rondweg zal worden. De weg is momenteel een doodlopende straat welke aan de zuidzijde gelegen bedrijfspanden ontsluit. Ten noorden van de weg ligt een gemeentelijke groenstrook van gras met een haag. Daar achter zijn de kassen en veenpolder waarneembaar;
- De 1e fase verbindingsweg koppelt de verbindingsweg aan de N206. De weg komt door de polder te lopen en ontsluit de woningen aan de Westeinderweg. Kenmerkt voor dit deel van de weg zijn de Coupure in de Zustersdijk en de nieuwe brug over de Nieuwe Vaart.



Ligging plangebied Verbindingsweg



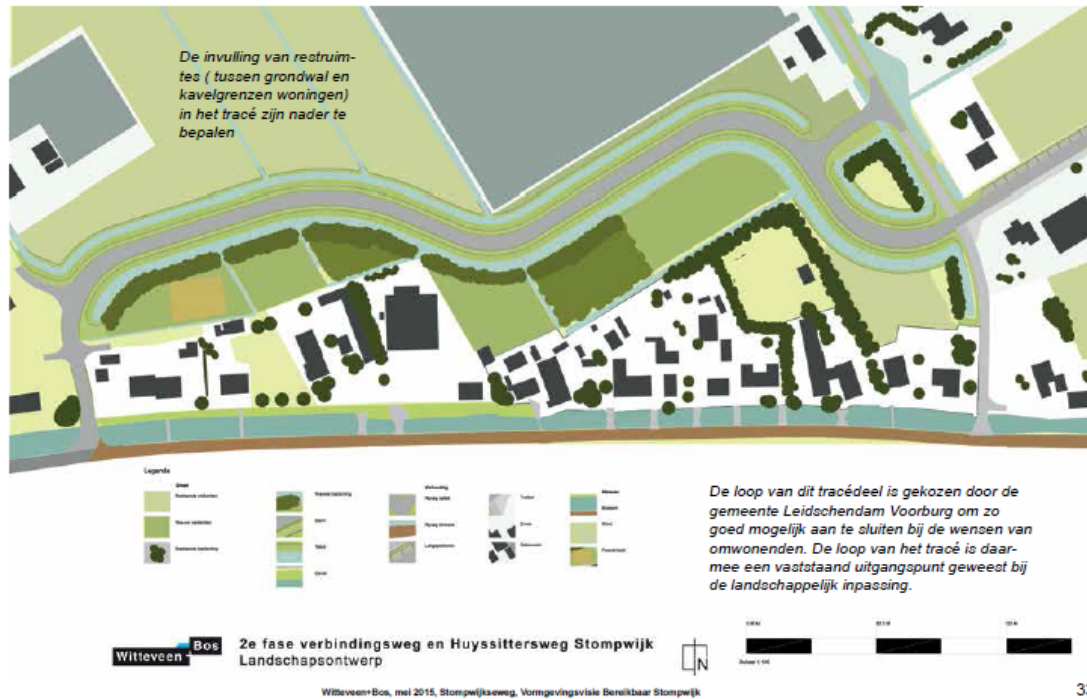
Gebiedskenmerken richting kassencomplex



Zicht over de polder richting de Zustersdijk

Willeveen+Bos, mei 2015, Stompwijkseweg, Vormgevingsvisie Bereikbaar Stompwijk

Inrichtingsmaatregelen: hoe kunnen deze bijdragen aan de ruimtelijke beleving?



Figuur 4.7: Uitsnedes uit de Vormgevingsvisie Bereikbaar Stompwijk

De vormgevingsvisie is parallel aan het ontwerp ontwikkeld en beschrijft structuren, vormen en materiaalgebruik voor de bovengrondse inrichting op basis van schetsen, foto's en referentiebeelden. De vormgevingsvisie gaat specifiek in op de inrichting van de wegen. Door de inrichting van de wegen aan te laten sluiten bij de omgeving worden landschappelijke kwaliteiten behouden en waar mogelijk versterkt. Daarbij wordt voorkomen dat een uniform profiel tot gevaarlijke situaties leidt. Tot slot bevat de vormgevingsvisie aanbevelingen voor toekomstige verbetering van de inpassing van de weginfrastructuur. Aandachtspunten zijn hierbij beeldbepalende locaties.

4.3.5.3 Beeldkwaliteitplan Verbindingsweg Stompwijk

Gedurende de voorbereiding van het voorliggende plan is geconstateerd, dat de vormgevingsvisie weliswaar een goede aanzet geeft om te komen tot een normstelling voor het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit van de inpassing van de Verbindingsweg, maar in praktisch opzicht nog een te hoog abstractieniveau heeft.

Daarom is de vormgevingsvisie verder uitgewerkt naar een meer concreet en ook als beoordelingskader beter bruikbaar niveau waarbij ook aansluiting is gezocht bij de op verschillende bestuursniveau's (o.a. door de provincie in het Gebiedsprofiel Wijk en Wouden) geformuleerde gebiedskwaliteiten en waarden. Deze uitwerking is vastgelegd in het document 'Beeldkwaliteitsplan voor Bereikbaar Stompwijk', onderdeel Beeldkwaliteit Verbindingsweg, dat als Bijlage 7 deel uitmaakt van het voorliggende plan. Het beeldkwaliteitsplan gaat met name in op de detaillering van de ten behoeve van de Verbindingsweg te maken kunstwerken, de opgave op het vlak van de natte natuur, een vee-oversteek en de inrichting van de entrees van de Verbindingsweg.

Entree Verbindingsweg

De nieuwe verbindingsweg kent twee ingangen: ter hoogte van de N206 / Doctor van Noortstraat en ter hoogte van de Tuinbouwweg. De entree ter hoogte van de N206 is nog niet voldoende gedetailleerd en wordt daarom in deze paragraaf nader uitgewerkt. De entree bij de Tuinbouwweg is als uitgangspunt genomen (zie afbeelding hieronder) om de entrees zoveel mogelijk op elkaar te laten aansluiten en bovendien aan de automobilist duidelijk te maken dat hij de verbindingsweg moet pakken.

De entree van Stompwijk wordt door de nieuwe verbindingsweg iets naar achter verschoven. Het is namelijk de bedoeling dat de Doctor van Noortstraat enkel wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Om dit duidelijk te maken bestaat de entree uit een drempel en wordt de rode klinkerbestrating tot op deze drempel doorgetrokken. De entree heeft daardoor een dorps karakter.

Vanaf de N206 tot de nieuwe verbindingsweg wordt het allemaal asfalt. Momenteel is de kruising N206 / Doctor van Noortstraat vrij rommelig door fietspaden aan beide zijden. Dat wordt teruggebracht tot één fietspad. Hierdoor ontstaat er ten oosten van de weg ruimte om de entree met populieren en gras te accentueren, wat ook ten westen van de entree al is gedaan. Hiervoor dienen er vier nieuwe populieren te worden aangeplant.



De locaties van de entrees van de nieuwe verbindingsweg.



Locatie I: voorgestelde inrichting entree bij kruispunt Tuinbouwweg.

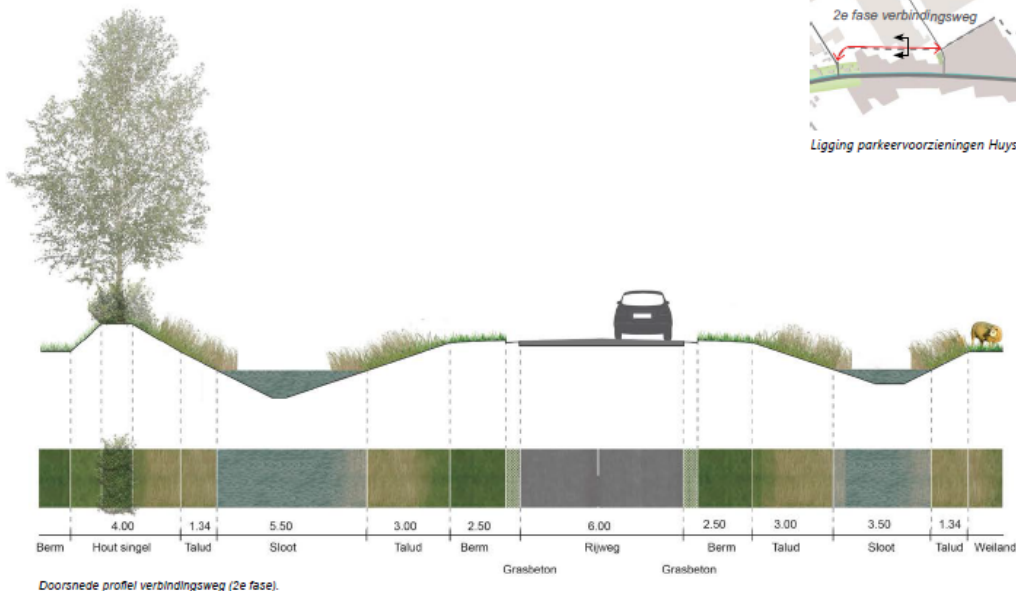


Locatie II: voorgestelde inrichting entree ter hoogte van N206 / verbindingsweg / Doctor van Noortstraat.

Profiel tweede fase verbindingsweg



Ligging parkeervoorzieningen Huyssitterweg.



Doorsnede profiel verbindingsweg (2e fase).

Figuur 4.8: Uitsnedes uit het Beeldkwaliteitsplan Bereikbaar Stompwijk - Verbindingsweg

Dit beeldkwaliteitplan zal fungeren als leidraad voor het uitvoeren van de verschillende elementen van de nieuwe Verbindingsweg op een zodanige wijze, dat een aanvaardbare kwalitatief-ruimtelijke inpassing kan worden gewaarborgd. De mate van gedetailleerdheid van het beeldkwaliteitplan is echter, nu daarin bijvoorbeeld wordt ingegaan op de materialisatie van wegdek, bruggen, e.d., zodanig dat het beeldkwaliteitplan zich er niet voor leent dit integraal onderdeel te maken van het juridisch bindende deel van het voorliggende bestemmingsplan. Dat zou een te grote inbreuk maken op de wenselijke / noodzakelijke planflexibiliteit waardoor onvoldoende ontwerpvrijheid ten aanzien van de feitelijke uitvoering van de Verbindingsweg zou

resteren. Bovendien is de vraag in hoeverre alle in het beeldkwaliteitplan vastgelegde onderwerpen nog als ruimtelijk relevant en dus geschikt voor regeling in of als onderdeel van een bestemmingsplan kunnen worden gezien.

Gelet hierop maakt het beeldkwaliteitplan géén deel uit van de regels van het plan, maar alleen van deze toelichting. Vandaar dat het integrale document ook uitsluitend, zoals hierboven opgemerkt, als leidraad voor het borgen van de ruimtelijke kwaliteit fungeert.

De kernelementen, die in het beeldkwaliteitplan als randvoorwaarden voor een aanvaardbare kwalitatief-ruimtelijke inpassing van de nieuwe Verbindingsweg zijn geformuleerd, zijn wel vertaald naar een concreet juridisch bindend toetsingskader. Deze kernelementen zijn namelijk vastgelegd in het document 'Uitgangspunten Beeldkwaliteit', dat deel uitmaakt van de regels van het voorliggende plan en waaraan alle aanvragen om omgevingsvergunning getoetst dienen te worden.

Door middel van deze combinatie van (1) vormgevingsvisie, (2) beeldkwaliteitsplan en (3) beoordelingskader in de planregels is het belang van de ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg adequaat geborgd.

4.3.6 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan biedt voldoende waarborgen om de ruimtelijke kwaliteit in en rond het plangebied ook na verwezenlijking van de nieuwe Verbindingsweg ten minste te behouden en waar mogelijk ook te versterken. Het belang van de ruimtelijke kwaliteit als element van een goede ruimtelijke ordening is daarmee op een passende wijze in het plan geborgd. Het aspect ruimtelijke kwaliteit staat derhalve niet aan de vaststelling van het voorliggende plan in de weg.

4.4 Wegbestemmen bestaande functies

Voor een groot deel van de gronden, die deel uitmaken van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan, geldt dat zij in voorheen vastgestelde bestemmingsplannen aangewezen waren voor andere bestemmingen dan die welke nu ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg worden toegekend. Met de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan zijn (bijvoorbeeld) op deze gronden geen agrarische activiteiten en -voor zover van toepassing- agrarische bebouwing meer toegelaten.

Het niet positief bestemmen van bestaand gebruik en bestemming is op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitsluitend mogelijk indien aannemelijk is dat, voor zover één en ander niet meer in overeenstemming is met de nieuwe bestemming, bestaand gebruik en bestaande bebouwing binnen de planperiode van het voorliggende bestemmingsplan zal worden beëindigd respectievelijk verwijderd.

De gemeente is voornemens alle gronden die benodigd zijn voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg, voor zover de gemeente daarvan nog geen eigenaar is, zo mogelijk minnelijk te verwerven en indien nodig te onteigenen. In de financiële onderbouwing van het voorliggende plan (zie meer specifiek paragraaf 9.2.2 van deze toelichting) is rekening gehouden met de kosten van minnelijke verwerving dan wel onteigening. Deze kosten zijn van een adequate financiële dekking voorzien.

Daarnaast heeft de gemeente ten behoeve van het in eigendom verkrijgen van de voor verwezenlijking van de Verbindingsweg benodigde gronden in maart 2015 besloten tot het vestigen van een voorkeursrecht op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten. Het vestigen van een voorkeursrecht verplicht eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden van in het voorkeursrecht begrepen gronden deze, wanneer zij hun percelen dan wel daarop gevestigde zakelijke rechten willen verkopen, eerst aan de gemeente aan te bieden alvorens zij met andere partijen in onderhandeling mogen treden.

Op grond van het vorenstaande is voldoende aannemelijk dat bestaande bebouwing binnen de planperiode van het voorliggende plan zal worden verwijderd en dat bestaand gebruik van de gronden binnen die zelfde planperiode zal worden gestaakt, één en ander uiteraard voor zover

niet meer passend binnen het met dit plan vastgelegde nieuwe juridisch planologische regime. Daarmee is het wegbestemmen van bestaande functies vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening gerechtvaardigd.

Hoofdstuk 5 Water

5.1 Inleiding: waterbeheer en watertoets

De waterparagraaf is een vast onderdeel van het bestemmingsplan en is in samenspraak met de waterbeheerders tot stand gekomen. In dit hoofdstuk komen alle relevante wateraspecten aan bod die van belang zijn in het plangebied. Het hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor de waterkwantiteit en -kwaliteit van de polderwatergangen in het plangebied. De gemeentelijke taken zijn onder andere het riool- en oeverbeheer.

Er is invulling gegeven aan de watertoets door in vroegtijdig stadium in overleg te treden met het Hoogheemraadschap Rijnland. Het plangebied valt binnen de reikwijdte van het "Water- en rioleringsplan Leidschendam-Voorburg 2016-2021" dat op 15 december 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld.

5.2 Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

In tal van beleidsdocumenten wordt aandacht besteed aan het belang van 'water'. Centraal uitgangspunt in voornoemd beleid is dat water meer ruimte gegeven moet worden om te voorkomen dat de waterproblematiek in tijd of ruimte wordt afgewenteld. Er worden daarvoor twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten aangegeven:

- Ten aanzien van waterkwantiteit: Vasthouden - Bergen - Afvoeren;
- Ten aanzien van waterkwaliteit: Schoonhouden - Scheiden - Zuiveren.

Daarnaast zijn aspecten als beperken van bodemdaling en het vergroten van de ecologische potenties van het water inclusief de oeverzones van belang. Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water. De strategieën hebben als gemeenschappelijk doel een toekomstbestendig watersysteem te hebben, te houden en te versterken.

5.2.1 Waterschapsbeleid

Voor de planperiode 2016-2021 zal het Waterbeheerplan 5 (WBP) van het Hoogheemraadschap van Rijnland (zie ook paragraaf 2.5) van toepassing zijn. In dit plan geeft het hoogheemraadschap aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op de uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil het hoogheemraadschap dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het WBP sorteert voor op deze ontwikkelingen.

5.2.2 Gemeentelijk beleid

Het Water- en rioleringplan Leidschendam-Voorburg 2016-2021 (zie ook paragraaf 2.6.3) is een gezamenlijk product van de gemeente Leidschendam-Voorburg, het Hoogheemraadschap van Delfland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het waterplan gaat ervan uit dat het watersysteem zo veel water kan bergen dat wateroverlast en verdroging voorkomen kan worden. Bovendien moet het water dan schoon en ecologisch gezond zijn en bijdragen aan een prettige leefomgeving. Daarnaast dient bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening worden gehouden met de effecten van klimaatverandering. Het watersysteem moet robuust zijn ingericht waarbij doodlopende watergangen vermeden worden en verbindingen ruim genoeg zijn. Om de ambitieuze doelen van het Waterplan te realiseren moet water een integraal onderdeel zijn van alle strategische en ruimtelijke plannen. Het waterplan moet het waterbeheer inhoudelijk en procesmatig verbeteren, met voortdurende aandacht voor duurzaamheid.

5.3 Bodem en watersysteem

5.3.1 Bodemopbouw

De bodem van het plangebied bestaat uit een basisveenlaag. Op het basisveen is klei afgezet. Op die kleiafzettingen is in oostelijke richting weer een veenpakket afgezet. Het veen is voor een groot deel afgegraven in het gebied, waardoor een deel van het plangebied onder water is komen te staan. Het gebied wordt sindsdien kunstmatig ontwaterd met behulp van bemaling en zo zijn de polders ontstaan. De bodemopbouw en de geringe doorlatendheid van de bodem en de hoge grondwaterstanden maken dat de nodige aandacht dient te worden besteed aan zettingen, drooglegging en de ontwatering van de weg. Het plaatselijk dempen van kruisende kavelsloten kan bovendien plaatselijke zettingsverschillen veroorzaken.

5.3.2 Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied ligt in verschillende polders met verschillende, in de tabel hieronder aangegeven, waterpeilen tijdens de zomer. Het oppervlaktewater van het plangebied bestaat uit een stelsel van grote sloten en weteringen waarop de kleinere kavelslootjes afwateren. De grote sloten en weteringen worden boezemwateren genoemd. Deze zijn kenmerkend voor het verkavelingspatroon in veenontginningsgebieden. Om het waterpeil te handhaven, wordt door middel van gemalen het water uit de polders op de boezemwateren geloosd. Deze boezemwatergangen voeren het water af naar de Vliet en de Noordzee. Bij een tekort aan water in de polders wordt vanuit deze boezems water de polder ingelaten. Het waterpeil in het plangebied ligt dicht onder het maaiveld. De nieuwe Verbindingsweg doorkruist een boezemwatergang, de Nieuwe Vaart. Het waterpeil in de boezem is NAP – 0,64.

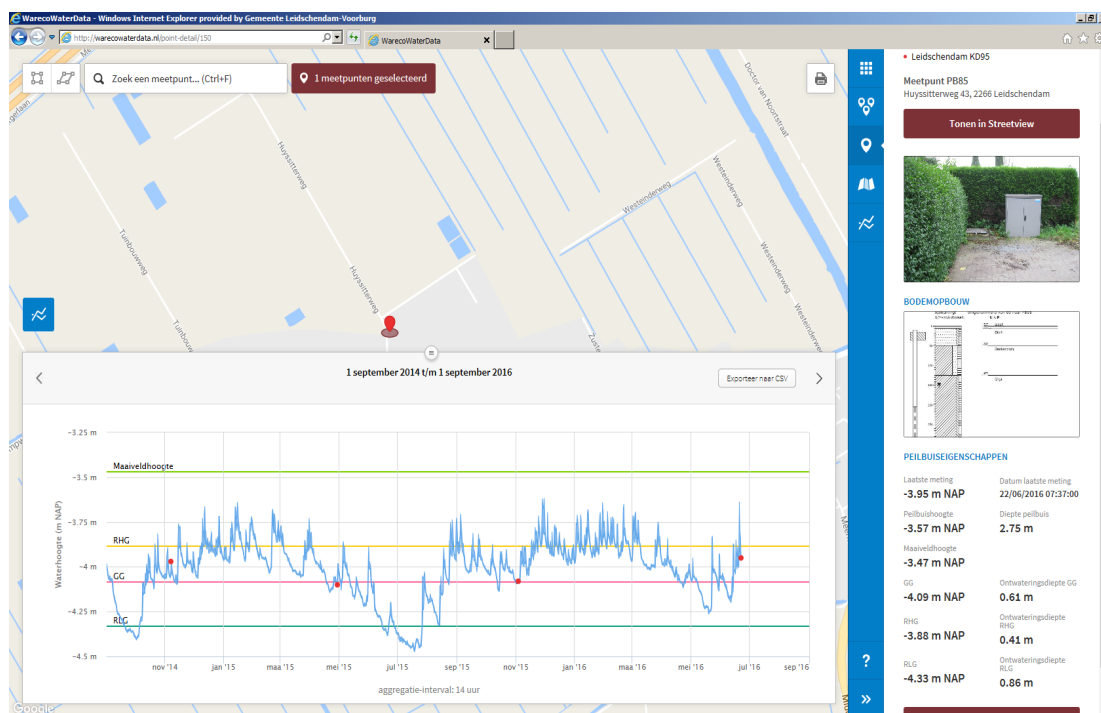
Naam Polder	Waterpeil -NAP
Meeslouwerpolder	4,85 m. – 5,05 m.
Grote Westeindse Polder	2,22 m. – 2,37 m.

Figuur 5.1: Zomer- en winterpeil polders

De nieuwe rondweg doorkruist het oude verkavelingspatroon en de Zustersdijk. Zorgvuldige aandacht is nodig om deze doorsnijdingen robuust op te lossen. Langs de rondweg wordt daarom een ruime watergang gegraven die de verschillende kavelsloten verbindt. Onder de Zustersdijk komt een verbindingssyfon van voldoende diameter. Om de doorstroming en faunamigratie te faciliteren wordt terughoudend omgesprongen met nieuwe duikers en worden zo mogelijk bruggen aangelegd. Nieuwe duikers moeten indien technisch mogelijk een minimale maat van rond 800 mm hebben. Nieuwe doodlopende watergangen moeten zo veel mogelijk worden tegengegaan.

5.3.3 Grondwatersysteem

Het plangebied valt qua grondwatersystemen in het Haagse duinsysteem. Het Haagse duinsysteem is het water dat in de duinen en aanliggende strandwallen infiltreert en in de lage delen van de Duivenvoordecorridor en de droogmakerijen naar boven komt in de vorm van kwel. In het gebied ligt een grondwatermeetpunt aan de Huysitterweg. De ontwateringsdiepte ten opzichte van de gemiddelde grondwaterstand is ongeveer 61 cm. Dit is onvoldoende voor een duurzame wegconstructie zodat een ophoging onvermijdelijk is.



Figuur 5.2: Gemeten grondwaterstanden aan de Huysitterweg

5.4 Waterkwaliteit

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW, 2000) schrijft voor dat in 2015 alle waterlichamen een "goede ecologische toestand" (GET), en voor sterk veranderde/kunstmatige wateren een "goed ecologisch potentieel" (GEP) moet worden bereikt. De chemische toestand moet voor alle waterlichamen in 2015 goed zijn.

Rijnland werkt samen met de belangenorganisaties en gemeenten aan het realiseren van een voorgenomen maatregelenpakket voor schoner water en veiligheid.

In het rapport "Nota Schoon Water Rijnland" zijn voor het beheersgebied van het hoogheemraadschap de voorgenomen KRW-maatregelen opgenomen. De volgende (onderdelen van) KRW-lichamen liggen gedeeltelijk in het plangebied:

- Stompwijkse Vaart;
- Nieuwe Vaart.

Volgens de genoemde uitgangspunten in het document 'Nationale Pakketten Duurzame Stedebouw en Duurzaam Bouwen' dient de toepassing van uitlogbare bouwmetalen - zoals koper, zink en lood - voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer, drinkwaterleidingen of straatmeubilair te worden voorkomen, zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terechtkomen. Infiltratie van hemelwater van verhardingen heeft de voorkeur boven afvoer naar oppervlaktewater. Niet strikt noodzakelijke verhardingen dienen te worden vermeden.

In het plan liggen mogelijkheden om afstromend hemelwater van de nieuwe rondweg via bermfiltratie af te voeren naar het oppervlaktewater in de polder.

5.5 Waterkwantiteit

Wanneer er ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, is het uitgangspunt dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Dit betekent bijvoorbeeld dat de waterhuishouding kan worden verbeterd door het afkoppelen van schoon verhard oppervlak, hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Bij nieuwbouw is het afkoppelen van schoon hemelwater verplicht. Voor het afkoppelen van verhard oppervlak geldt de 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' van de Werkgroep Riolering West-Nederland als uitgangspunt. De mogelijkheden tot infiltratie of het lozen op oppervlaktewater moeten onderzocht worden. Het niet verslechteren van de waterhuishoudkundige situatie betekent ook dat toename van het verharde oppervlak en/of dempingen binnen het gebied moeten worden gecompenseerd.

Ten gevolge van de uitvoering van het bestemmingsplan ontstaat de volgende waterbalans:

Peilgebied Meeslouwerpolder WW-12a			Peilgebied Westeindschepolder WW-04g		
ZP	-4,75		-2,5		
WP	-4,95		-2,6		
verhard oppervlak toekomstig		15%	verhard oppervlak		15%
compensatie verhard			compensatie verhard		
verhard oppervlak	5.367	805 m ²	verhard oppervlak	4.306	646 m ²
oppervlak watergang te dempen	789	789 m ²	oppervlak watergang te dempen	385	385 m ²
te compenseren		1.594 m ²	te compenseren		1.031 m ²
nieuw water		3153 m ²	nieuw water		2380 m ²
Nog te compenseren		-1559 m ²	Nog te compenseren		-1350 m ²

Figuur 5.2: Waterbalans bestemmingsplan

Het plan kent een positief waterbergingsaldo van circa 2900 m². Voor de Meeslouwerpolder is dat positief omdat die polder nog een historisch bergingstekort kent van circa 2 ha. aan open water. Eventuele kansen om extra waterberging aan te leggen moeten daarom benut worden.

5.6 Riolering en waterzuivering

In de buitengebieden moeten de vuilwaterafvoeren worden aangesloten op de drukriolering. Is deze niet aanwezig, dan kan in uitzonderlijke gevallen een systeem voor Individuele Behandeling van Afvalwater (IBA) een oplossing bieden. De gemeente heeft in eerste instantie de zorgplicht voor de afvoer van afvalwater. Indien een IBA de enige oplossing is kan zij daarvoor een ontheffing van de zorgplicht aanvragen bij de provincie.

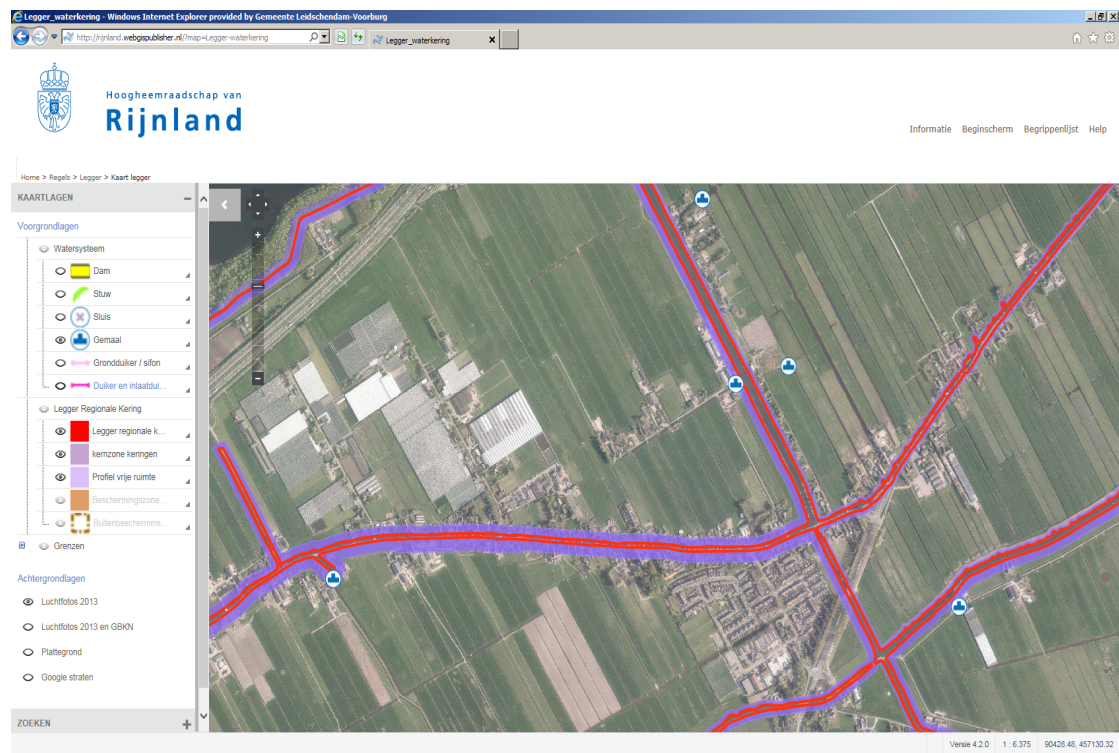
Overeenkomstig het rijksbeleid wordt het hemelwater en afvalwater zo veel mogelijk gescheiden, mits het doelmatig is. Hierbij wordt de voorkeursvolgorde uit art 29a en de doelmatigheidsdoelstelling uit het Bestuursakkoord Waterketen 2007 gevolgd. Het hemelwater dat op de nieuwe verbindingsweg valt zal zo veel mogelijk rechtstreeks naar het polderwater worden afgekoppeld.

5.7 Waterkeringen en onderhoud watergangen

Het plangebied kent een aantal primaire en secundaire waterkeringen. In het plangebied zijn geen baggerdepots aanwezig.

In 2015/2016 is door het Hoogheemraadschap van Rijnland een aantal watergangen gebaggerd. Met name rondom de Huyssitterweg is de gemeente van plan in 2016/2017 enkele watergangen te baggeren.

Ten behoeve van het onderhoud van de nieuwe watergangen langs de weg dient een veilige onderhoudsmogelijkheid vanaf de kant aanwezig te zijn.



Figuur 5.3: Ligging regionale waterkeringen met beschermingszone

De nieuwe Verbindingsweg zal de regionale keringen kruisen. Een eventueel benodigde watervergunning zal worden afgestemd met het waterschap.

5.8 Beheer en onderhoud

Keur en uitvoeringsregels Rijnland 2015

Rijnland zorgt voor droge voeten, veiligheid en gezond water. Een belangrijk onderdeel hierbij is het reguleren van initiatieven van burgers en bedrijven die het watersysteem kunnen beïnvloeden. Om ervoor te zorgen dat deze initiatieven geen problemen veroorzaken, stelt Rijnland regels hiervoor. Deze staan in de Keur en de daarbij behorende uitvoeringsregels.

Op 11 maart 2015 heeft het bestuur van Rijnland een nieuwe Keur en daarbij behorende uitvoeringsregels vastgesteld. Deze regels zijn op 1 juli 2015 in werking getreden. Bij het opstellen van deze nieuwe Keur heeft Rijnland een nieuwe aanpak gebruikt. Niet langer zijn de regels gebaseerd op de gebruikelijke 'nee, tenzij' aanpak, maar gaat Rijnland uit van 'ja, tenzij'. Hierbij geeft Rijnland verantwoordelijkheid, flexibiliteit en vertrouwen waar dat kan en stelt Rijnland regels waar dat moet.

De Keur en uitvoeringsregels maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De actuele regels zijn terug te vinden op www.rijnland.net.

Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

5.9 Toekomstige ontwikkelingen / Aanbevelingen

5.9.1 Algemeen

Met het oog op de voorgenomen herstructurering van het glastuinbouwgebied Meeslouwerpolder is in 2009 een waterhuishoudingsplan Meeslouwerpolder opgesteld (Oranjewoud, 6 maart 2009, kenmerk 195666). In het bestemmingsplan Verbindingsweg wordt rekening gehouden met en deels invulling gegeven aan dit waterhuishoudingsplan. Concreet betekent dit dat diverse watergangen worden verbreed ter voorbereiding op een eventuele herstructurering en dat het historisch watertekort wordt teruggebracht door het verhogen van de Meeslouwerpolder met uitkomende veengrond. De toestroming naar het nieuwe gemaal Meeslouwerpolder wordt daarmee verbeterd.

Door de aanleg van de Verbindingsweg wordt een aantal watergangen doorsneden. Daar waar nodig voor het in stand houden van het watersysteem worden in overleg met het Hoogheemraadschap nieuwe verbindingen aangelegd. De belangrijkste nieuwe verbindingen zijn:

- Aanleg van een sifonduiker onder de Verbindingsweg voor de instandhouding van de watertoevoer van de zustersloot.
- De aanleg van een nieuwe hoofdwatergang langs de Verbindingsweg vanaf het kassengebied naar het nieuwe gemaal Meeslouwerpolder.

Over de Nieuwe Vaart komt een brug met een doorvaarthoogte van 1,70 m welke is afgestemd op de Hoge Brug in de Doctor van Noortstraat die deze zelfde doorvaarthoogte heeft.

5.9.2 Aanbevelingen voor de regels

5.9.2.1 Aanbevelingen

Vanuit het belang van het aspect 'water' wordt ten aanzien van de regels aanbevolen:

- a. voor te dempen watergangen een eis van 100% watercompensatie op te nemen;
- b. voor de toename aan verharding een eis van ten minste 1.600 m² watercompensatie in de Meeslouwerpolder en ten minste 1.050 m² watercompensatie in de Westeindsepolder op te nemen;
- c. doodlopende watergangen en de aanleg van duikers zo veel mogelijk te vermijden en te bepalen dat duikers een minimale diameter van 800 mm. dienen te hebben, tenzij dat technisch niet mogelijk is.

5.9.2.2 Reactie op de aanbevelingen

Deze aanbevelingen voor de regels zijn opgevolgd. In de regels van het plan zijn gebruiksbepalingen opgenomen die borgen dat de in het plan opgenomen bestemmingen alleen kunnen worden verwezenlijkt, wanneer daarbij wordt voldaan aan deze eisen op het gebied van waterkwantiteit en waterveiligheid.

5.9.3 Aanbevelingen voor de verbeelding

5.9.3.1 Aanbevelingen

Vanuit het belang van het aspect 'water' wordt ten aanzien van de verbeelding aanbevolen:

- a. de vereiste 2.650 m² watercompensatie daarop zichtbaar te maken;
- b. meer gronden rechtstreeks te bestemmen voor 'Water' met eventueel de mogelijkheid binnen deze waterbestemming ook groene functies te realiseren;
- c. bruggen op de verbeelding aan te duiden met een dubbelbestemming 'Verkeer - Water'.

5.9.3.2 Reactie op de aanbevelingen

De gedachte achter de hiervoor geschetste aanbevelingen is begrijpelijk: door op de verbeelding gronden te bestemmen voor 'Water' wordt beter zichtbaar gemaakt waar en in welke omvang in het plangebied oppervlaktewater aanwezig is of kan zijn. Dit laatste is echter tegelijkertijd de reden waarom het bestemmen van gronden voor oppervlaktewater de facto minder effectief is dan op het eerste gezicht wellicht lijkt.

Een bestemmingsplan is een instrument waarmee in beginsel toelatingsplanologie wordt bedreven. Het bestemmingsplan legt bindend vast welke functies en bebouwing zijn toegelaten. Door middel van het bestemmingsplan kan echter niet worden afgedwongen dat die toegelaten functies en/of bebouwing ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. Met andere woorden: ook al zou in het voorliggende plan een aanzienlijke oppervlakte aan gronden worden bestemd voor 'Water', dan nog biedt dat geen enkele garantie dat deze als zodanig bestemde m² aan oppervlaktewater ook daadwerkelijk tot stand komen. En daarmee is van een rechtens bindende borging van de vereiste watercompensatie door middel van de hier aanbevolen wijze van aanduiden / bestemmen op de verbeelding geen sprake.

Daarbij komt dat door op voorhand extra gronden te bestemmen voor water de flexibiliteit van het bestemmingsplan in een ongewenste mate beperkt wordt. Het aantal binnen de bestemming 'Water' toegelaten functies en/of voorzieningen is relatief beperkt. Dat betekent bijvoorbeeld dat de ontwerpruimte voor fietspaden en dergelijke op voorhand ernstig wordt ingeperkt, wat de uitvoerbaarheid van het plan niet ten goede zou komen. Het opnemen van een regeling die dergelijke beperkingen met zich meebrengt is daarom niet aanvaardbaar.

De nu op de verbeelding gehanteerde wijze van bestemmen verzekert voldoende planologische ruimte om extra oppervlaktewater aan te leggen en te voldoen aan de vereiste omvang aan watercompensatie. Binnen de mogelijkheden die de Wro en de daarin voorgeschreven ruimtelijke standaarden (zie ook: Hoofdstuk 8) bieden is dit voor wat betreft de verbeelding de best mogelijke en meest effectieve werkwijze.

De gesuggereerde dubbelbestemming 'Verkeer - Water' behoort niet tot de mogelijkheden. De Wro beperkt de in een bestemmingsplan te gebruiken bestemmingen, aanduidingen, etc. tot datgene wat is opgenomen in de wettelijk voorgeschreven digitale standaarden (zoals de SVBP2012, zie ook: Hoofdstuk 8). Een dubbelbestemming 'Verkeer - Water' komt in deze standaarden niet voor en mag daarom niet worden toegepast.

De bruggen in het plangebied van het voorliggende plan zijn bestemd voor 'Verkeer' en voorzien van de functieaanduiding 'brug'.

5.10 Conclusies

Het aspect 'water' vormt geen belemmering voor de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg, waarvoor het voorliggende bestemmingsplan de planologisch-juridische basis vormt. Het plan borgt op een afdoende wijze het waterbelang.

Voor zover aan de orde, wordt bij de verdere uitwerking en detaillering van de plannen binnen het plangebied rekening gehouden met kwalitatieve en kwantitatieve eisen die uit het geldende waterbeleid resp. de watertoets voortvloeien.

Hoofdstuk 6 Milieu- en omgevingsaspecten

6.1 Inleiding

In het bestemmingsplan is naast stedenbouwkundige uitgangspunten en bestaand ruimtelijk beleid ook rekening gehouden met verschillende omgevingsaspecten zoals: de bodemgesteldheid (geologie), (verkeers)geluid, luchtkwaliteit, milieuhygiënische kwaliteit, risico's inzake transport van gevaarlijke stoffen (Externe Veiligheid) en milieucategorisering van bedrijven.

6.2 Bodem

6.2.1 Inleiding

Bij een (nieuw) bestemmingsplan of functiewijziging wordt aangegeven wat de te verwachte bodemkwaliteit is en wordt bepaald of de nieuwe functie op grond van milieuhygiënische gronden uitvoerbaar is.

In het algemeen geldt dat op elke locatie waar nieuwbouw of grondverzet plaatsvindt van te voren conform de dan geldende normen een milieukundig bodemonderzoek zal worden uitgevoerd.

Wanneer er overschrijdingen zijn van bepaalde stoffen zullen sanerende maatregelen worden getroffen, conform het provinciaal- en gemeentelijk milieubeleid en de Wet Bodembescherming, alvorens er bouw- of graafwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

Andere aandachtspunten waarbij de bodemkwaliteit van belang is, zijn:

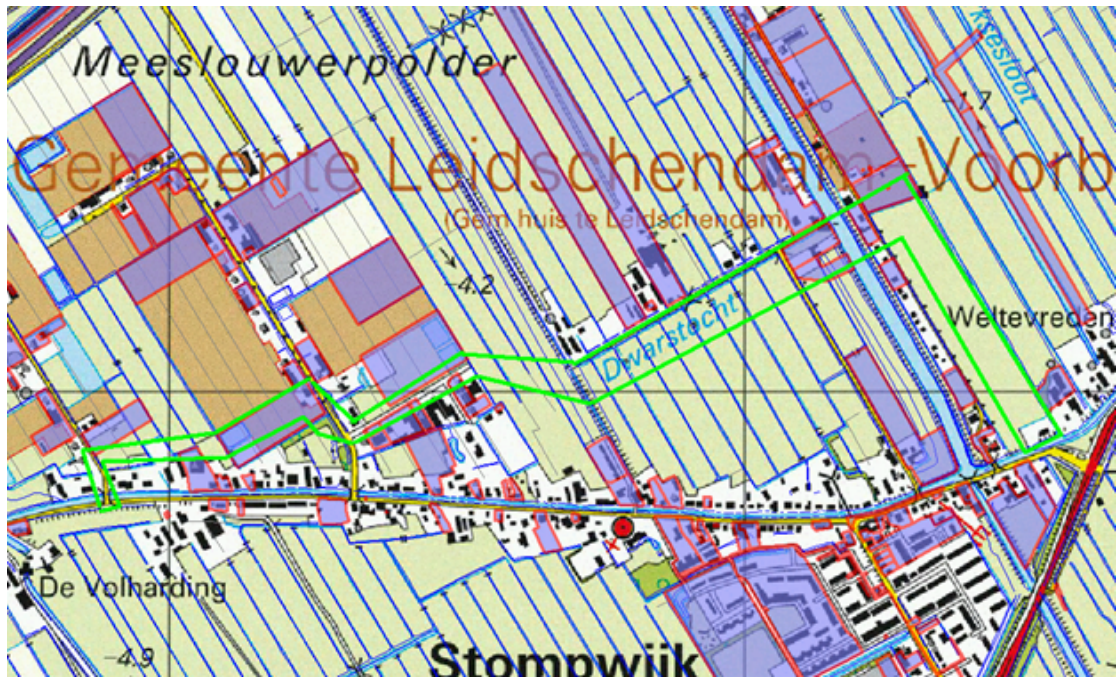
- leggen en vervangen van kabels en leidingen;
- aanleg en vervanging van riolering en duikers;
- grondverbetering en graafwerkzaamheden bij infrastructurele werken;
- planten van bomen;
- woningbouw.

6.2.2 Historische informatie

Voor het opstellen van deze paragraaf alsmede paragraaf 6.6 is als (historische) achtergrondinformatie gebruik gemaakt van het rapport "Historie Verbindingsweg fase 1 en fase 2 te Stompwijk" (gemeente Leidschendam-Voorburg, M. van Rijn, december 2015), dat als Bijlage 9 deel uitmaakt van deze toelichting.

6.2.3 Onderzoeken

Alle bodemonderzoeken, voor zover bekend bij de gemeente en provincie, zijn in een gemeentelijk databestand opgenomen. Deze data zijn vervolgens gekoppeld aan een GIS (Geografisch Informatiesysteem). In onderstaande afbeelding zijn alle, bij de gemeente/provincie bekende, bodemonderzoeklocaties in het betreffende plangebied (anno mei 2016) op weergegeven.



Figuur 6.1: overzicht bekende bodemonderzoeklocaties

Legenda:

- groene lijnen : plangebied
- rode lijnen : onderzochte locaties
- blauwe vlakken : onderzochte terreinen (bodem- en/of historisch onderzoek)

Van het gehele plangebied is door de gemeente in 2015 een uitgebreid historisch onderzoek uitgevoerd waarbij alle verdachte bodemgerelateerde zaken zijn bestudeerd en gerapporteerd. Op basis van dit onderzoek zal bij het verwerven van gronden en de herinrichting milieukundige bodemonderzoeken worden uitgevoerd.

De volgende onderzoeken zijn reeds uitgevoerd:

naam	omschrijving	verontreiniging
Dr. van Noortstraat 171	voormalige kassen	grond is licht verontreinigd, olie is in 2015 volledig gesaneerd
Dr. van Noortstraat 169	woning	geen bijzonderheden
Westeinderweg 2b	voormalig potgrondbedrijf	puinlagen aanwezig, plaatselijk sterk verhoogd gehalte aan PAK
Westeinderweg	aanleg nieuw gemaal	puinlaag aanwezig, grond niet of licht verontreinigd
Westeinderweg nabij 16	weiland	geen bijzonderheden
Huijssitterweg 14-16	kas met ketelhuis	grondwater verontreinigd met nikkel, plaatselijk een sterke verontreiniging aan zink en een matige olieverontreiniging
Huijssitterweg nabij 14	weiland	geen bijzonderheden

Op basis van de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken en de historische gegevens zijn er geen (financiële) belemmeringen inzake het realiseren van een verbindingsweg.

6.2.4 Ondergrondse HBO-tanks

In het plangebied zijn geen (voormalige) ondergrondse huisbrandolietanks aanwezig.

6.2.5 Bodemkwaliteitskaart en Bodembeheerplan

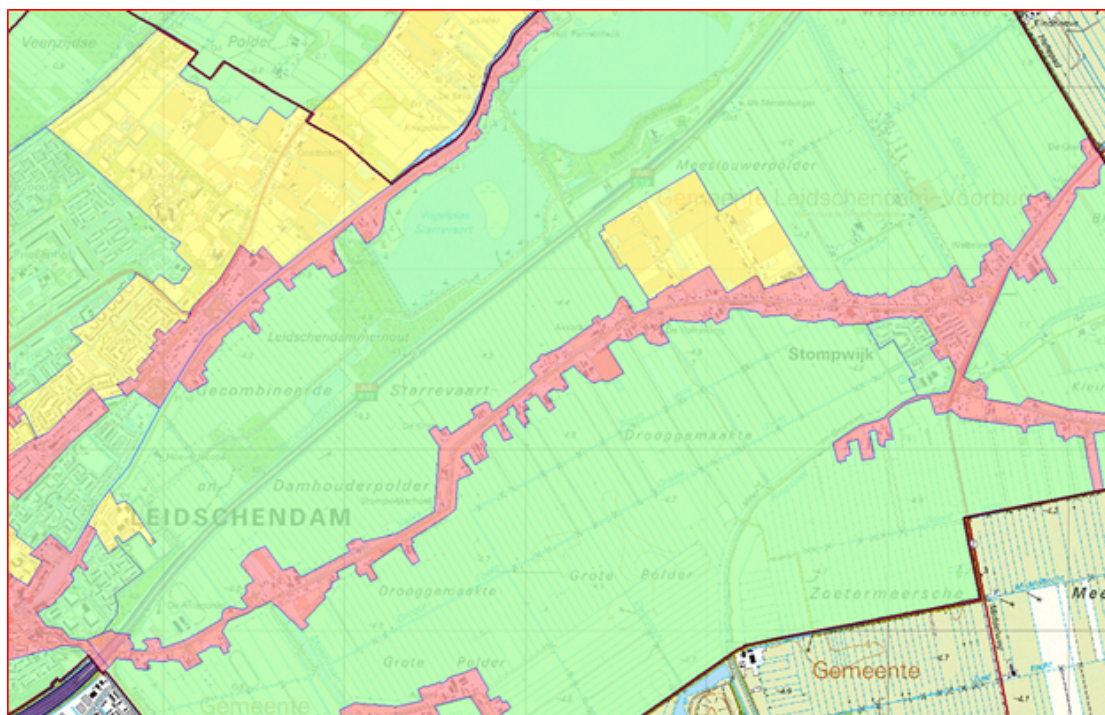
Op basis van diverse bodemonderzoeksgegevens heeft de gemeenteraad op 1 oktober 2013 de Bodemkwaliteitskaart alsmede het Bodembeheersplan vastgesteld. In deze beleidsnota's staat o.a. het volgende aangegeven:

- globale gemiddelde milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in bepaalde zones;
- hoe omgegaan moet worden met vrijkomende grond en het hergebruik van deze gronden;
- hoe omgegaan wordt met hergebruik en verwerking van baggerspecie.

Voor het onderhavige plangebied gelden de volgende zones met bijbehorende klasse:

kleur	zone	klasse 0 – 0,5 m – m.v.	klasse 0,5 – 2 m – m.v.
rood	1	industrie	industrie
geel	2	wonen	wonen
groen	3	achtergrondwaarde	achtergrondwaarde

De verschillende bodem-klassen in het plangebied staan in onderstaande kaart weergegeven:



Figuur 6.2: bodemkwaliteitskaart

De bodemkwaliteitskaart wordt gebruikt voor het toepassen grond in een bepaalde zone. Wanneer men een partij grond of baggerspecie in het plangebied wil verwerken is het van belang dat de milieuhygiënische kwaliteit van de ontvangende bodem bepalend is. De toe te passen partij grond/baggerspecie voor een ontvangende landbodem, en de landbodem zelf worden in drie klassen verdeeld die de mate van vervuiling weergeven, te weten Achtergrondwaarde (AW), wonen en industrie. De klasse van de toe te passen partij moet hetzelfde of schoner zijn als de ontvangende landbodem. Een schematisch overzicht voor het toepassen van grond is in onderstaand figuur weergegeven.

Ontvangende bodem	Kwaliteitsklasse	Achtergrond waarde(AW)			Wonen (W)			Industrie (I)		
	Funcieklasse	A W	W	I	A W	W	I	A W	W	I
Partij toepasbaar?		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
Partij	Klasse									
	Achtergrond waarde	+	+	+	-	+	+	+	+	+
	Wonen	-	-	-	-	+	+	-	+	+
	Industrie	-	-	-	-	-	-	-	-	+

Figuur 6.3: Schema grond toepasbaar in ontvangende landbodern

6.2.6 Geologie

De bodemopbouw van de bovenste 5 meter (geologie) wordt (op basis van de digitale geologische kaart van TNO anno december 2008) in onderstaande afbeelding weergegeven.



Figuur 6.4: geologische kaart geprojecteerd op een topografische kaart

Legenda:

kleur	nr	omschrijving
bruin	8	Veen op klei (Hollandveen op laag van Wormer met zandpakket dieper dan 5 m-NAP).
paars	12	Afzettingen van Wormer aan maaiveld en de zandige afzettingen dieper dan 5 m – NAP

Door de firma MOS zijn in 2010 diverse sonderingen uitgevoerd. Uit deze sonderingen blijkt dat

de bodemopbouw ter plaatse van de Verbindingsweg globaal als volgt weergegeven kan worden:

diepte m-mv	omschrijving
0,0 - 0,5	aangebrachte grond/zand
0,5 - 7,5	veen (Formatie van Nieuwkoop, Hollandveen)
7,5 - 10,5	klei met zandlaagjes
10,5 - 11,5	veen
11,5 - 12,5	zand met kleilaagjes
12,5 - 13,5	veen (basisveen)
13,5 - dieper	holoceen zandpakket (1 ^e water voerend pakket)

Het maaiveld heeft in het plangebied wisselende hoogten. Zo is de hoogte van de Westeinderweg ca. 3,8 m – NAP, de hoogte van de Dr. van Noortstraat is ca. 0,2 m – NAP en de weilanden zijn ca. 4,2 m – NAP.

Het eerste watervoerend pakket bevindt zich op een diepte van circa 14 meter – NAP en heeft een dikte van circa 40 meter. De grondwaterstroming in dit pakket is in zuidoostelijke richting, richting Delft.

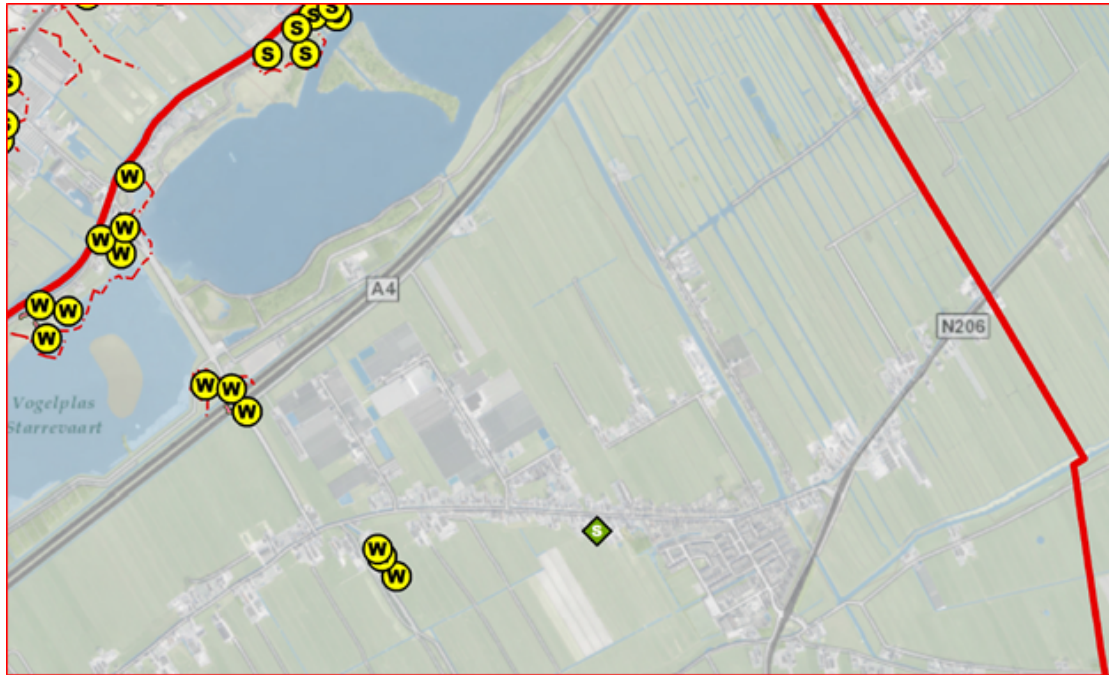
De stroming van het freatisch grondwater is onbekend, maar zal waarschijnlijk richting de diverse sloten of richting de Stompwijkse Wetering zijn. In het plangebied heerst een neerwaartse grondwaterstroming, nl. infiltratie en de grondwaterstand wordt door middel van bemaling kunstmatig laag gehouden.

Het freatisch grondwater bevindt zich tussen de 0,9 en de 1,4 m – m.v.

6.2.7 Onderzoek op voorkomen explosieven uit WO2

De gemeente heeft in de periode 2013-2015 op basis van dossiers over WO-2 een kaart gemaakt met daarop aangegeven de oorlogshandelingen, bomkraters, loopgraven, stellingen, etc. Tevens heeft adviesbureau AVG in september 2015 een explosievenonderzoek uitgevoerd.

De kans dat in de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie niet gesprongen conventionele explosieven aanwezig zijn is gering, hoogstens klein kaliber munitie. Op onderstaande kaart zijn de diverse zaken uit WO-2 weergegeven.



Figuur 6.5: feitenkaart explosieven e.d.

Legenda van de feitenkaart, opgesteld voor AVG in september 2015:

- S (groen) = schuilplaats
- S (geel) = stelling
- W = wapenopstelling
- rode lijn = prikkeldraad
- oranje lijn = loopgraaf

6.2.8 Conclusie

Het aspect 'bodem' vormt geen belemmering voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan resp. voor de verwezenlijking van de met dit plan mogelijk gemaakte ingrepen en ontwikkelingen.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Wettelijk- en beleidskader

De hoofdlijnen van de regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen zijn beschreven in titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) en de daarbij behorende besluiten, waaronder het Besluit 'niet in betekende mate bijdragen'.

In deze paragraaf van de Wm, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL is geborgd dat vanaf 1 januari 2015 aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) moet worden voldaan. Tot dit moment heeft Nederland uitstel en vrijstelling van de Europese Unie gekregen om aan de grenswaarden voor NO₂ te moeten voldoen.

De vrijstelling voor fijn stof (PM₁₀) is inmiddels verlopen. Overal in Nederland moet worden voldaan aan de norm van 40 µg/m³ voor fijn stof. Vanaf 1 januari 2015 geldt ook een norm voor PM_{2,5} (de fractie fijn stof tot 2,5 µm).

Voor toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk alleen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof van belang. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste normen voor deze beide stoffen weergegeven. De concentraties van overige op de luchtkwaliteit van invloed zijnde stoffen vormen nergens in Nederland een knelpunt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Stof	Norm	Niveau	Status
Stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde	40 µg/m ³	grenswaarde geldig vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde	40 µg/m ³	grenswaarde geldig vanaf 2011
	24-uursgemiddelde; overschrijding is toegestaan op niet meer dan 35 dagen per jaar.	50 µg/m ³	grenswaarde geldig vanaf 2011
Fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde	25 µg/m ³	grenswaarde geldig vanaf 2015

In artikel 5.16, lid 1, van de Wm is bepaald onder welke voorwaarden de gemeenteraad resp. burgemeester en wethouders een bestemmingsplan mogen vaststellen of wijzigen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van deze bevoegdheid:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een nieuwbouwproject leidt -al dan niet per saldo- niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
3. een nieuwbouwproject draagt 'niet in betekenende mate (NIBM)' bij aan de luchtverontreiniging, dat wil zeggen: leidt tot een concentratietoename van niet meer dan 3% van de grenswaarde = 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof (PM10) als stikstofdioxide (NO₂); deze 3%-grens is in de regeling NIBM bepaald op 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren;
4. een nieuwbouwproject past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Zowel het 'Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen' als de GGD-richtlijn 'Luchtkwaliteit en gezondheid bij ruimtelijke planvorming' zijn niet van toepassing op het voorliggende bestemmingsplan omdat dit plan niet voorziet in de bouw of uitbreiding van nieuwe, voor wat betreft luchtkwaliteit gevoelige, bestemmingen.

In het kader van het algemene vereiste van een goede ruimtelijke ordening moet worden beschouwd in hoeverre voor luchtkwaliteit kwetsbare groepen als gevolg van het plan extra worden belast.

6.3.2 Beoordeling luchtkwaliteit plan(gebied)

6.3.2.1 Algemeen

Het voorliggende plan voorziet in de aanleg van een nieuwe Verbindingsweg aan de noordzijde van Stompwijk. Deze weg heeft als doel (1) om het glastuinbouwgebied aan de Huyssitterweg rechtstreeks te verbinden met de N206 en (2) de bestaande wegen (o.a. de Dr. van Noortstraat, de Stompwijkseweg en de Meerlaan) te ontlasten. Ten behoeve van het voorliggende plan is inzicht nodig van de effecten van de beoogde nieuwe Verbindingsweg op het aspect luchtkwaliteit.

De verkeerseffecten en daarvan afgeleid de milieuaspecten van de voorgenomen aanleg van de Verbindingsweg zijn onderzocht. De resultaten van dat onderzoek zijn beschreven in het rapport 'Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk' (GoudappelCoffeng, 5 oktober 2016, kenmerk: LSD084/Kmc/1024.02) dat als Bijlage 2 deel uitmaakt van het voorliggende plan. De wegvakken, die in dit onderzoek in beschouwing zijn genomen, zijn weergegeven in onderstaande figuur 6.6:



Figuur 6.6: Situering beschouwde wegvakken

6.3.2.2 Stikstofdioxide

De voor het plangebied berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) is hieronder weergegeven voor de jaren 2018 en 2028:

2018

wegvak	autonome situatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plansituatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Doctor Van Noortstraat	21,7	21,9	0,2
2. Doctor Van Noortstraat	21,2	20,4	-0,8
3. Doctor Van Noortstraat	22,3	21,9	-0,4
4. Meerlaan	22,8	22,4	-0,4
5. nieuw	n.v.t.	21,1	n.v.t.
6. nieuw	n.v.t.	21,5	n.v.t.
7. nieuw	n.v.t.	20,3	n.v.t.
8. nieuw	n.v.t.	20,9	n.v.t.
9. N206 Jan Koenerweg	24,5	24,6	0,1
10. N206 Jan Koenerweg	24,9	25,1	0,2
11. N206 Jan Koenerweg	26,2	26,3	0,1

2028

wegvak	autonome situatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plansituatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Doctor Van Noortstraat	17,5	17,6	0,1
2. Doctor Van Noortstraat	17,0	16,7	-0,3
3. Doctor Van Noortstraat	17,4	17,3	-0,1
4. Meerlaan	17,7	17,5	-0,2
5. nieuw	n.v.t.	17,0	n.v.t.
6. nieuw	n.v.t.	17,2	n.v.t.
7. nieuw	n.v.t.	16,5	n.v.t.
8. nieuw	n.v.t.	16,7	n.v.t.
9. N206 Jan Koenerweg	18,6	18,7	0,1
10. N206 Jan Koenerweg	18,9	19,0	0,1
11. N206 Jan Koenerweg	19,4	19,5	0,1

Figuur 6.7: Jaargemiddelde concentratie NO₂, autonoom en plansituatie in 2018 en 2028

De norm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt nergens overschreden. De concentraties in het westelijk deel van de Doctor van Noortstraat en langs de N206 nemen als gevolg van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg beperkt toe. Langs het binnen de dorpskern van Stompwijk gelegen deel van de Doctor van Noortstraat en langs de Meerlaan is sprake van een lichte afname van de concentraties.

6.3.2.3 Fijnstof (PM₁₀)

De voor het plangebied berekende jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM₁₀) is hieronder weergegeven voor de jaren 2018 en 2028:

2018

wegvak	autonome situatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plansituatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Doctor Van Noortstraat	21,0	21,0	0,0
2. Doctor Van Noortstraat	20,9	20,8	-0,1
3. Doctor Van Noortstraat	21,0	20,9	-0,1
4. Meerlaan	21,1	21,1	0,0
5. nieuw	n.v.t.	20,9	n.v.t.
6. nieuw	n.v.t.	21,0	n.v.t.
7. nieuw	n.v.t.	20,7	n.v.t.
8. nieuw	n.v.t.	20,8	n.v.t.
9. N206 Jan Koenerweg	21,4	21,4	0,0
10. N206 Jan Koenerweg	21,7	21,7	0,0
11. N206 Jan Koenerweg	21,9	21,9	0,0

2028

wegvak	autonome situatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plansituatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Doctor Van Noortstraat	19,5	19,5	0,0
2. Doctor Van Noortstraat	19,4	19,3	-0,1
3. Doctor Van Noortstraat	19,5	19,4	-0,1
4. Meerlaan	19,5	19,5	0,0
5. nieuw	n.v.t.	19,3	n.v.t.
6. nieuw	n.v.t.	19,4	n.v.t.
7. nieuw	n.v.t.	19,2	n.v.t.
8. nieuw	n.v.t.	19,3	n.v.t.
9. N206 Jan Koenerweg	19,8	19,9	0,1
10. N206 Jan Koenerweg	20,1	20,2	0,1
11. N206 Jan Koenerweg	20,3	20,3	0,0

Figuur 6.8: Jaargemiddelde concentratie PM10, autonoom en plansituatie in 2018 en 2028

De norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt nergens overschreden. De invloed van de ontwikkeling, die met het voorliggende plan mogelijk wordt gemaakt, op de concentratie fijnstof is zeer beperkt.

6.3.2.4 Fijnstof (PM2,5)

De voor het plangebied berekende jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM2,5) is hieronder weergegeven voor de jaren 2018 en 2028:

2018

wegvak	autonome situatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plansituatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Doctor Van Noortstraat	13,1	13,1	0,0
2. Doctor Van Noortstraat	13,1	13,0	-0,1
3. Doctor Van Noortstraat	13,1	13,1	0,0
4. Meerlaan	13,2	13,1	-0,1
5. nieuw	n.v.t.	13,0	n.v.t.
6. nieuw	n.v.t.	13,1	n.v.t.
7. nieuw	n.v.t.	13,0	n.v.t.
8. nieuw	n.v.t.	13,0	n.v.t.
9. N206 Jan Koenerweg	13,2	13,2	0,0
10. N206 Jan Koenerweg	13,4	13,4	0,0
11. N206 Jan Koenerweg	13,4	13,4	0,0

2028

wegvak	autonome situatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plansituatie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Doctor Van Noortstraat	11,7	11,7	0,0
2. Doctor Van Noortstraat	11,6	11,6	0,0
3. Doctor Van Noortstraat	11,6	11,6	0,0
4. Meerlaan	11,6	11,7	0,1
5. nieuw	n.v.t.	11,6	n.v.t.
6. nieuw	n.v.t.	11,6	n.v.t.
7. nieuw	n.v.t.	11,5	n.v.t.
8. nieuw	n.v.t.	11,6	n.v.t.
9. N206 Jan Koenenweg	11,7	11,7	0,0
10. N206 Jan Koenenweg	11,8	11,8	0,0
11. N206 Jan Koenenweg	11,9	11,9	0,0

De norm van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt nergens overschreden. De invloed van de ontwikkeling, die met het voorliggende plan mogelijk wordt gemaakt, op de concentratie fijnstof is zeer beperkt.

6.3.2.5 Conclusie

De conclusie uit genoemd onderzoek is dat in geen geval sprake is van normoverschrijdingen. Bovendien is in geen geval sprake van een concentratiebijdrage die in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Ten slotte is zowel voor wat betreft stikstofdioxide als fijnstof op diverse wegvakken sprake van een afname van de concentraties.

Dat betekent dat het aspect 'luchtkwaliteit' geen belemmering vormt voor de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg en daarmee ook niet voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

6.4 Geluid

6.4.1 Wettelijk kader

6.4.1.1 Algemeen

De regelgeving met betrekking tot het aspect geluid in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen en ingrepen is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Daarin is bepaald dat bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd indien sprake is van:

- nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, binnen de geluidszone van een (spoor)weg of een industriegebied;
- fysieke wijziging (reconstructie) van een gezoneerde weg met bestaande woningen binnen de geluidszone van die weg;
- mogelijke akoestische gevolgen elders als gevolg van de betreffende ontwikkelingen of ingrepen.

Voor wat betreft het voorliggende plan doet situatie A zich niet voor, omdat het plan niet voorziet in nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. De situaties B en C zijn wel van toepassing, omdat het plan voorziet in een fysieke wijziging van een gezoneerde weg (Huyssitterweg, Dr. van Noortstraat / Tuinbouwweg) en omdat als gevolg van het plan de verkeersstromen in de directe omgeving wijzigen. Hieruit volgt dat akoestisch onderzoek en toetsing van het plan aan de regelgeving noodzakelijk is.

6.4.1.2 Wegreconstructie in de zin van de Wet geluidhinder

Bij een fysieke wijziging van een gezoneerde weg moet onderzocht worden of de geluidsbelasting vanwege de weg op de langs de weg gelegen woningen met 2 dB of meer toeneemt. Als dat het geval is, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en is onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. Als redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk om de geluidstoename tegen te gaan, dan moeten hogere geluidswaarden worden vastgesteld. Daarbij geldt dat de geluidsbelasting maximaal 5 dB mag toenemen ten opzichte van de heersende waarde en dat de maximale hogere waarde voor buitenstedelijk gebied in beginsel 58 dB bedraagt als de heersende waarde (1 jaar voorafgaand aan de reconstructie) maximaal 53 dB is.

Slechts wanneer de heersende waarde hoger is dan 53 dB kan een maximale hogere waarde tot 68 dB worden vastgesteld. Ook dan mag de toename van de geluidsbelasting niet meer bedragen dan 5 dB.

6.4.1.3 Gevolgen elders

De nieuwe Verbindingsweg is bedoeld om een gedeelte van het verkeer te faciliteren dat nu nog gebruik maakt van de route door de dorpskern. Om de met de aanleg van de Verbindingsweg beoogde effecten daarwerkkelijk te realiseren zijn ook fysieke aanpassingen nodig aan het bestaande wegennet in de directe omgeving van het plangebied. Die aanpassingen zullen leiden tot veranderingen (namelijk een afname) in het aantal verkeersbewegingen op de betrokken wegen.

In de Wet geluidhinder is bepaald dat wegen waarlangs de geluidsbelasting als gevolg van het realiseren van de plansituatie toeneemt in het onderzoek beschouwd moeten worden. Van een significante, waarneembare toename van de geluidsbelasting is sprake bij een geluidstoename van 2 dB of meer in de plansituatie ten opzichte van de autonome toekomstige situatie (zonder de met het plan mogelijk gemaakt ingrepen of ontwikkelingen). Van een toename van 2 dB of meer is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer (bij een gelijkblijvende verkeersverdeling).

De Wet geluidhinder schrijft geen maatregelen voor wanneer sprake is van gevolgen elders, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel afgewogen te worden of voor deze situaties maatregelen nodig en mogelijk zijn.

6.4.2 Beoordeling planeffecten

6.4.2.1 Algemeen

Naar de akoestische gevolgen van het plan in het plangebied en in de directe omgeving daarvan is onderzoek gedaan. De bevindingen van dit onderzoek zijn beschreven in het rapport 'Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk' (GoudappelCoffeng, 5 oktober 2016, kenmerk: LSD084/Kmc1024.02 dat als Bijlage 2 deel uitmaakt van het voorliggende plan.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Wet geluidhinder en het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2012). Bij het onderzoek zijn drie situaties beschouwd: de bestaande situatie, de toekomstige autonome situatie (zonder plan) en de toekomstige situatie met plan.

De wegvakken, die in dit onderzoek in beschouwing zijn genomen, zijn weergegeven in onderstaande figuur 6.9:



Figuur 6.9: Situering beschouwde wegvakken

6.4.2.2 Geluidsbelasting ten gevolge van de verwezenlijking van de Verbindingsweg

De verwezenlijking van de nieuwe Verbindingsweg vindt enerzijds plaats door de aanleg van nieuwe wegvakken en anderzijds door de herinrichting van bestaande wegvakken.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor zes woningen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, als gevolg van het verkeer op de nieuwe Verbindingsweg. Daarnaast kunnen enkele woningen als aandachtspunt worden beschouwd vanwege de geluidssituatie langs de aan te passen wegdelen. Verder is in het onderzoek de toepassing van geluidsreducerende maatregelen beschouwd. De betreffende aandachtspunten zijn weergegeven in onderstaande tabel:

adres	maatgevende geluidsbelasting zonder maatregelen	maatgevende onderzoeks-situatie
Doctor Van Noortstraat 1B, 2266GR, Leidschendam	53	reconstructie
Doctor Van Noortstraat 1C, 2266GR, Leidschendam	50	Nieuwe weg
Tuinbouwweg 18, 2266HD, Leidschendam	50	Nieuwe weg
Westeinderweg 10A, 2266HH, Leidschendam	49	Nieuwe weg
Westeinderweg 8, 2266HH, Leidschendam	49	Nieuwe weg
Doctor Van Noortstraat 169, 2266GV, Leidschendam	50	Nieuwe weg

Figuur 6.10: Overschrijdingslocaties akoestisch onderzoek zonder maatregelen

De prioriteiten die de Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende oplossingen is als volgt:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen

Bij het toepassen van bronmaatregelen kan gedacht worden aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Voor de nieuwe Verbindingsweg is er voor gekozen om op de nieuwe weg en op het aan te passen wegdeel van de Tuinbouwweg een asfalttype te realiseren met een geluidsreducerend effect van ten minste 2 dB ten opzichte van conventioneel asfalt. Op de Doctor van Noortstraat blijft de bestaande elementenverharding aanwezig.

Deze maatregel leidt tot de in onderstaande tabel weergegeven resultaten:

adres	maatgevende geluidsbelasting		geluidsbelasting na	
	zonder maatregelen	maatgevende onderzoeks-situatie	toepassen van geluidsreducerend asfalt (dB)	overschrijding na maatregelen
Doctor Van Noortstraat 1B, 2266GR, Leidschendam	53	reconstructie	52	ja
Doctor Van Noortstraat 1C, 2266GR, Leidschendam	49	nieuwe weg	47	nee
Tuinbouwweg 18, 2266HD, Leidschendam	50	nieuwe weg	48	nee
Westeinderweg 10A, 2266HH, Leidschendam	49	nieuwe weg	47	nee
Westeinderweg 8, 2266HH, Leidschendam	49	nieuwe weg	47	nee
Doctor Van Noortstraat 169, 2266GV, Leidschendam	50	nieuwe weg	48	nee

Figuur 6.11: Overzicht effecten toepassing geluidsreducerend asfalt per adres

Met uitzondering van de Doctor Van Noortstraat 1B kan voor alle locaties bij toepassing van geluidsreducerend asfalt voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde. Voor het adres Doctor van Noortstraat 1B kan de geluidsbelasting met alleen een geluidsreducerende asfaltverharding onvoldoende gereduceerd worden, mede omdat een deel van het geluid afkomstig is van de bestaande Doctor van Noortstraat waar de nu aanwezige elementenverharding gehandhaafd blijft.

Voor wat betreft de locaties langs het aan te passen wegdeel van de Huyssitterweg, waar sprake is van toenames van de geluidsbelasting van 2 tot 3 dB, kan met toepassing van geluidsreducerend wegdek de geluidsbelasting (in theorie) bijna worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde. In de praktijk kan het effect van een geluidsreducerend wegdek langs 30 km/h-wegen minder effectief zijn, omdat bij een dergelijke lage snelheid het geluid van de motor van een voertuig overheersend is ten opzichte van het bandengeluid.

Bij overdrachtsmaatregelen moet worden gedacht aan het toepassen bron- of overdrachtsvan geluidswallen of geluidsschermen. In de voorliggende situatie zijn deze vanuit stedenbouwkundig (kwalitatief-ruimtelijk) niet of ten minste niet eenvoudig inpasbaar. Wel is voor de Doctor van Noortstraat onderzocht wat het effect zou zijn van een geluidsscherm met een hoogte van circa 1,0 m op de brug. Het resultaat is echter onvoldoende om aan de zijgevel van de woning Doctor van Noortstraat 1B te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Ook de toepassing van een diffractor (deze zorgt door middel van een aantal holten parallel aan de weg voor afbuiging van het wegverkeersgeluid, waardoor de geluidsbelasting met enkele dB's kan worden gereduceerd) is onderzocht. Na toepassing van geluidsreducerend asfalt blijft alleen ter plaatse van de Doctor van Noortstraat 1B een overschrijding over. Op die locatie maakt de aanwezigheid van de kade en de brug toepassing van een diffractor ruimtelijk niet inpasbaar. Daarnaast is dit voor slechts één woning kostentechnisch geen doelmatige oplossing.

Wanneer geen bron- en/of overdrachtsmaatregelen (kunnen) worden getroffen of wanneer maatregelen onvoldoende effect sorteren, is ontheffing voor een hogere waarde benodigd. In geen geval is er sprake van overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde.

6.4.2.3 Besluit hogere waarde

Voor de woning op het adres Doctor van Noortstraat 1B bestaat niet de mogelijkheid, althans niet op een doelmatige wijze, om de geluidsbelasting door middel van bron- en/of overdrachtsmaatregelen reduceren tot de voorkeursgrenswaarde.

Als bij een aanleg of reconstructie van een weg in het kader van de Wet geluidhinder een hogere waarde voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting op de gevel wordt vastgesteld, dient te worden voldaan aan de maximaal toelaatbare binnenwaarde conform hoofdstuk VIIIb van de Wgh. Gelet op de relatief geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde in combinatie met de geluidsisolerende waarde waarover de gevels van woningen normaliter beschikken, is voor wat betreft de woning Doctor van Noortstraat 1B aannemelijk dat voldaan kan worden aan de bedoelde binnenwaarde.

Daarnaast gelden in geval van ontheffing vanuit het gemeentelijke geluidsbeleid aanvullende

eisen ten aanzien van de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel (gevel met een maximale belasting van 53 dB ten gevolge van het wegverkeer, zonder correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor alle woningen sprake is van een geluidsluwe gevel.

Gelet op de uitkomsten van het akoestisch onderzoek dient de onderstaande hogere waarde te worden vastgesteld ten gevolge van de wegconstructie Tuinbouwweg:

waarneem- punt	adres	geluidsbelasting t.g.v. nieuwe weg (dB)
105_B	Doctor Van Noortstraat 1B, 2266GR, Leidschendam	52

Figuur 6.12: Benodigde hogere waarde ten gevolge van de wegconstructie Tuinbouwweg

Het vaststellen van deze hogere waarde leidt niet tot een onaanvaardbaar binnenklimaat resp. een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat en is daarom in overeenstemming met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

Bij de woningen langs de Huyssitterweg is weliswaar eveneens sprake van een significante toename van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer, maar ter hoogte van deze woningen geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. Voor woningen langs 30 km/h-wegen kan géén hogere waarde worden vastgesteld.

Na de toepassing van geluidsreducerend asfalt resteert voor deze woningen nog een maximale geluidsbelasting van 49 dB. Er is objectief gezien geen reden om aan te nemen dat een dergelijke geluidsbelasting zou leiden tot een onaanvaardbaar binnenklimaat resp. een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ook hier is dus geen sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening.

6.4.2.4 Gevolgen elders

Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling kan er langs wegen in de omgeving sprake zijn van een toenemende geluidsbelasting door gewijzigde verkeersstromen. In de Wet geluidhinder is sprake van deze 'gevolgen elders' wanneer de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer in de plansituatie ten opzichte van de toekomstige situatie zonder ontwikkelingen. De toekomstige situatie zonder ontwikkelingen wordt in voorliggend onderzoek de autonome situatie genoemd.

Van een toename van 2 dB of meer is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer (bij een gelijkblijvende verkeersverdeling). De (kwantitatieve) verkeerseffecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zijn beschreven in paragraaf 4.2.7. Hieruit blijkt dat in geen geval toenames van de verkeersintensiteit van 40% verwacht worden. In geen geval worden dan ook significante geluidstoenames verwacht. Op de Doctor van Noortstraat neemt, als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg, de verkeersintensiteit af, waardoor ook de geluidsbelasting afneemt. Dat zelfde geldt ook voor de woningen die gelegen zijn langs de Meerlaan.

6.4.2.5 Conclusie

Ten gevolge van het verkeer op de nieuwe Verbindingsweg is sprake van een overschrijding van de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Door de toepassing van geluidsreducerend asfalt op de nieuwe Verbindingsweg wordt de geluidsbelasting van de woningen weer gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde.

Slechts als gevolg van de reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder die zich bij de Tuinbouwweg voordoet is de vaststelling van een hogere grenswaarde noodzakelijk, omdat aanvullende overdrachtsmaatregelen op die locatie vrijwel niet inpasbaar zijn. Voor één woning, op het adres Doctor van Noortstraat 1B, is daarom een hogere grenswaarde benodigd van 52 dB. Het besluit tot vaststelling van deze hogere grenswaarde (zie Bijlage 13) maakt onderdeel uit van het voorliggende plan..

Voor het overige leidt het plan niet tot belangrijke negatieve gevolgen voor de geluidssituatie en voor delen van de directe omgeving van het plangebied zelfs tot een afname van de

geluidsbelasting. De geluidregelgeving vormt daarom geen beletsel voor de realisatie van het plan. Ten aanzien van het aspect (verkeers)geluid is het plan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

6.5 Flora en Fauna / Ecologie

6.5.1 Inleiding

In deze paragraaf is de bestaande situatie vanuit ecologisch oogpunt beschreven en wordt aangegeven welke ecologisch relevante ontwikkelingen het voorliggende bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken. Vervolgens is beschreven waaraan deze ontwikkelingen voor wat betreft het aspect 'flora en fauna' moeten worden getoetst en wat de uitkomst van die toets is.

6.5.2 Bestaande situatie en beoogde ontwikkelingen

6.5.2.1 Inleiding

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan bevindt zich ten westen van de dorpskern van Stompwijk. De aan te leggen Verbindingsweg heeft een lengte van in totaal circa 2,3 km. De beoogde ligging van de Verbindingsweg is weergegeven in onderstaande figuur 6.13.



Figuur 6.13: bestaande situatie met globale projectie tracé Verbindingsweg

De Verbindingsweg sluit aan op de Doctor van Noortstraat, ter plaatse van de verbinding van de Doctor van Noortstraat en de N206. De weg loopt door bestaand grasland en kruist na een bocht de Nieuwe Vaart. Vervolgens ligt de evenwijdig aan de bestaande Westeinderweg waarna deze na een bocht aansluit op de bestaande Huysitterweg. Het gebied ten zuiden van de Westeinderweg bestaat uit grasland, dat vooral gebruikt wordt voor de beweiding van vee en omringd wordt door sloten.

Vanaf de Huysitterweg gaat de Verbindingsweg door het buitengebied en sluit daarna aan op de bestaande Tuinbouwweg. Het doorsneden gebied bestaat uit nog aanwezige kassen en weiland dat begraaasd wordt door paarden. Ook deze landerijen zijn omringd door sloten.

6.5.3 Juridisch kader Flora & Fauna

6.5.3.1 Normstelling Flora- en faunawet

Voor wat betreft de soortenbescherming is vooral de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat daartoe onder meer verbodsbepalingen over het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde soorten, hun nesten, holen en andere voortplantingsplaatsen of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

De wet maakt onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Een overtreding van verbodsbepalingen op soorten uit de zwaardere beschermingscategorieën (tabel 2 en 3) is te voorkomen door, voorafgaand aan de uitvoering van werkzaamheden, voorzorgsmaatregelen treffen. Het gaat dan om het behoud van de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de betreffende soort. Voorzorgsmaatregelen zijn gericht op het voorkomen

van de negatieve gevolgen van activiteiten op de soorten. Er geldt echter wel een ontheffingsplicht voor de soorten uit de zwaardere beschermingscategorieën (tabel 2 en 3) als de functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen niet kan worden behouden door het nemen van voorzorgsmaatregelen.

Wanneer sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkelingen of inrichtingsmaatregelen, dan gelden voor sommige in de wet met name genoemde soorten de reguliere verbodsbepalingen niet. Er is in die gevallen sprake van een vrijstelling op grond van de wet.

Wanneer deze vrijstellingsregeling niet van toepassing is, dan bestaat zoals gezegd de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen uit de wet ontheffing te verkrijgen van de minister van EL&I. Voor de soorten, waarvoor op grond van de wet een 'zwaar' beschermingsregime geldt, wordt deze ontheffing slechts verleend indien:

- I. er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting);
- II. er geen alternatief voorhanden is;
- III. er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort(en) waarop de ontheffing betrekking heeft.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de met dit plan beoogde ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het voorliggende plan onderzoek dient te worden gedaan naar de vraag of deze wet de uitvoering van het plan niet belemmert. Van een belemmerende werking van de wet is sprake wanneer het verwezenlijken van het plan tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor -indien en voor zover vereist- geen ontheffing van de verbodsbepalingen uit de wet zou kunnen worden verkregen. In dat geval zou de beoogde realisatie van de Verbindingsweg vanwege het beschermingsregime van de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar zijn.

6.5.3.2 Normstelling Natuurbeschermingswet 1998

Uit oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die met ingang van 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie typen gebieden, te weten:

1. door de minister van EL&I aangewezen gebieden zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
2. door de minister van EL&I aangewezen beschermde natuurmonumenten;
3. door gedeputeerde staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet kent een streng beschermingsregime voor de onder 1. en 2. bedoelde gebiedstypen, in de vorm van een groot aantal verbodsbepalingen die zien op een breed scala aan handelingen die slechts met vergunning van de minister of van gedeputeerde staten mogen worden verricht. De bescherming van de onder 3. bedoelde gebieden vindt daarentegen plaats door middel van bestemmingsplannen.

De speciale beschermingszones hebben een externe werking. Ingrepen die buiten de zones zelf plaatsvinden kunnen leiden tot verstoring binnen de zones. Daarom moeten in dit soort gevallen ook ingrepen buiten de zones worden getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en moeten de effecten van die ingrepen op soorten en habitats in kaart worden gebracht door middel van ecologisch onderzoek.

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan moet onderzoek uitwijzen of de Natuurbeschermingswet 1998 al dan niet aan de uitvoering van het plan in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering van het plan noodzaakt tot ingrepen, waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor -indien en voor zover vereist- géén vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 verkregen zou kunnen worden. In dat geval zou immers de beoogde verwezenlijking van de kleinschalige woonzorgvoorziening op voorhand niet uitvoerbaar zijn.

6.5.4 Quickscan flora & fauna

6.5.4.1 Algemeen en onderzoeksdoelstelling

De in het plangebied voorziene werkzaamheden zijn getoetst door middel van een quickscan Flora- en faunawet. Deze quickscan is een verkennende toets om na te gaan of er beschermde soorten in het plangebied voorkomen. Daarnaast is de quickscan bedoeld om in te kunnen schatten of er bij het uitvoeren van de beoogde ingreep een kans bestaat op overtreding van de verbods- en/of gebodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. Een quickscan geeft echter niet altijd definitief uitsluitend over het al dan niet voorkomen van beschermde soorten en het al dan niet mogelijk overtreden van de wet.

De onderzoeksdoelstelling van een quickscan kan in feite als volgt in een zestal onderzoeksvragen weergegeven worden:

1. Welke beschermde soorten flora en fauna, als genoemd in tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet, maken (mogelijk) gebruik van de planlocatie?
2. Is aanvullend onderzoek naar één of meerdere soorten noodzakelijk?
3. Wat zijn de globale effecten van de voorgenomen werkzaamheden op beschermde soorten die (mogelijk) gebruik maken van de planlocatie als onderdeel van het leefgebied?
4. Welke algemene maatregelen dienen te worden uitgevoerd om negatieve effecten op beschermde soorten te voorkomen of te beperken?
5. Is het noodzakelijk om voor de voorgenomen werkzaamheden een ontheffing van de Flora- en faunawet aan te vragen?
6. Zijn er vanuit de Flora- en faunawet beperkingen of aandachtspunten ten aanzien van het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure?

6.5.4.2 Onderzoeksresultaten en conclusie

De resultaten van de ecologische quickscan zijn beschreven in het rapport "Eco-effectscan Stompwijk Verbindingsweg fase 1 en 2 te Stompwijk (Aqua-Terra Nova BV, 24 juli 2015, nr. 215093/AQT301 FF/JM). Dit rapport maakt als Bijlage 10 onderdeel uitmaakt van deze plandoelichting.

Het gebied, waarin de aanleg van de Verbindingsweg is voorzien, ligt niet binnen de invloedssfeer van beschermde natuurgebieden. Wel bevinden zich in de nabije omgeving van het plangebied ecologische verbindingzones. De aard van de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de Verbindingsweg, zoals het verbreden van waterlopen, de aanleg van verhardingen, etc. is niet zodanig dat als gevolg hiervan significante effecten op de EHS verwacht moeten worden. Een nadere toetsing aan de Natuurbeschermingswet of de EHS is daarom niet nodig.

Op basis van de quick scan kan worden geconcludeerd dat zich in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan beschermde soorten dieren en/of planten kunnen bevinden. De ingrepen, die voor de aanleg van de Verbindingsweg nodig zijn, kunnen leiden tot aantasting dan wel versterking van de betreffende soorten dan wel tot verlies en/of versterking van hun habitats.

Ten aanzien van vogels geldt dat, indien de werkzaamheden in de periode maart t/m juli worden uitgevoerd, voorafgaand aan de werkzaamheden de aanwezigheid van vogelnesten gecontroleerd dient te worden. Indien vogelnesten aangetroffen worden, dienen de werkzaamheden nabij het nest uitgesteld te worden totdat de jongen uitgevlogen zijn of dient een versterkingsvrije zone rond het nest opgesteld te worden.

Met betrekking tot veermuizen geldt dat de werkzaamheden mogelijk een versterking van foerageergebied en vliegroutes tot gevolg hebben. Vanwege de aanwezigheid van alternatieven worden negatieve effecten uitgesloten. Nader onderzoek is voor het plangebied niet noodzakelijk. Wel wordt op basis van de quick scan geadviseerd tijdens de werkzaamheden uitstraling van licht naar omliggende watergangen en groene structuren zoveel mogelijk mogelijk te vermijden.

De quick scan wijst uit dat de aanwezigheid van algemene soorten amfibieën en de strikt beschermde rugstreeppad niet kan worden uitgesloten. Gelet op de blijvende beschikbaarheid van voldoende alternatieve habitats worden echter geen negatieve effecten op soorten verwacht.

Van belang is wel dat er buiten het voortplantingsseizoen wordt gewerkt.

In verband met de zorgplicht en de ligging van het plangebied binnen het leefgebied van de kleine modderkruiper wordt op basis van de quick scan geadviseerd om conform een goedgekeurde gedragscode flora en fauna te werken. Dit houdt onder andere in dat de werkzaamheden aan de watergangen plaatsvinden bij een watertemperatuur tussen de 5° C en de 20° C en dat de dieren te allen tijde de gelegenheid hebben om te vluchten. De aanwezigheid van de beschermde bittervoorn in het plangebied kan niet worden uitgesloten. Echter, de omvang van de werkzaamheden in waterlopen blijft beperkt. Er blijft voldoende alternatieve habitat beschikbaar zodat geen negatieve soorten verwacht worden.

Voor het verwijderen van verblijfplaatsen en/of het verwonden van de potentieel aanwezige algemene soorten van Tabel 1 geldt een vrijstelling. In het kader van de zorgplicht wordt geadviseerd om te allen tijde bij het uitvoeren van de werkzaamheden een vluchtweg voor dieren te behouden.

De eindconclusie van de quick scan is dat significante negatieve effecten op flora en fauna als gevolg van de Verbindingsweg uitgesloten kunnen worden. Nader onderzoek is, mits er volgens een goedgekeurde gedragscode Flora en Fauna wordt gewerkt, niet noodzakelijk. De algemene zorgplicht blijft te allen tijde van kracht, een ontheffing van de Flora- en faunawet kan echter achterwege blijven.

Het aspect Flora en Fauna vormt, gelet op de resultaten van de ecologische quick scan, geen belemmering voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

6.5.5 Stikstofdepositie

6.5.5.1 Inleiding

In veel Natura 2000-gebieden is overbelasting van stikstofdepositie een groot probleem voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in die gebieden. Nederland heeft zich op grond van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn van de Europese Unie tot het realiseren van deze instandhoudingsdoelstellingen verplicht.

De consequenties van de overbelasting van stikstof in Natura 2000-gebieden voor de mogelijkheden om in en nabij Natura 2000-gebieden activiteiten te verrichten waarbij emissie van stikstof plaatsvindt, zijn voor ondernemers en overheden in de praktijk merkbaar. Geregeld moet het bevoegd gezag een aanvraag van een vergunning als bedoeld in artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: wet) afwijzen, of wordt een verleende vergunning door de rechter vernietigd, wanneer degene die een dergelijke activiteit wil gaan verrichten niet afdoende kan onderbouwen dat de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in een Natura 2000-gebied door die activiteit niet zullen worden aangetast. Dit komt zelfs voor bij activiteiten die slechts in geringe mate bijdragen aan de stikstofdepositie en ondanks het feit dat de stikstofdepositie een dalende trend vertoont.

6.5.5.2 Programma Aanpak Stikstof (PAS)

Aangezien de stikstofproblematiek niet alleen wordt veroorzaakt door bronnen in de nabijheid van een Natura 2000-gebied, maar ook door bronnen ver buiten Natura 2000-gebieden, is er door alle betrokken overheden op provinciaal en rijksniveau een gezamenlijke, samenhangende programmatische aanpak ontwikkeld: het Programma Aanpak Stikstof of PAS. Met ingang van 1 juli 2015 is het PAS in werking getreden.

Deze programmatische aanpak bestaat uit brongerichte maatregelen en gebiedsspecifieke effectgerichte herstelmaatregelen. Als gevolg van de verbetering van de draagkracht van de natuur door de daling van de stikstofdepositie en de in dit programma opgenomen herstelmaatregelen kunnen in en rondom de Natura 2000-gebieden economische activiteiten, zoals bedrijfsuitbreidingen, worden toegelaten die stikstofdepositie veroorzaken. Hiertoe voorziet het programma in zogenoemde 'depositie- en ontwikkelingsruimte'.

Dit programma heeft betrekking op 117 Natura 2000-gebieden met voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten. In de overige Natura 2000-gebieden is op dit moment

geen sprake van een stikstofprobleem. In deze gebieden zijn:

- geen voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten aanwezig;
- wordt door soorten geen of slechts marginaal gebruik gemaakt van de aanwezige voor stikstof gevoelige leefgebieden;
- gelden geen instandhoudingsdoelstellingen voor de aanwezige voor stikstof gevoelige habitattypen of soorten die gebruik maken van een voor stikstof gevoelig leefgebied;
- of wordt de kritische depositiewaarde van de aanwezige voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden niet overschreden.

Er zijn dan ook bij activiteiten die op die gebieden stikstofdepositie veroorzaken in de praktijk geen problemen met de verlening van vergunningen als gevolg van de stikstofproblematiek, als er al een vergunning nodig is.

Het programma is van belang voor initiatiefnemers van activiteiten met mogelijk negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie, zoals agrariërs, industriële bedrijven en overheden die ruimtelijke en infrastructurele projecten (doen) uitvoeren. Zij kunnen bij de ecologische onderbouwing van hun aanvraag van een vergunning op grond van de wet of een ander toestemmingsbesluit, voor de stikstofaspecten van die activiteit gebruik maken van dit programma en de bijbehorende documenten. Wanneer aan hun activiteit ontwikkelingsruimte wordt toegedeeld op basis van dit programma, is verzekerd dat de stikstofdepositie die het gevolg is van die activiteit de natuurlijke kenmerken van de desbetreffende Natura 2000-gebieden niet zal aantasten en niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de habitattypen en leefgebieden van soorten. De initiatiefnemer hoeft hiervoor zelf geen aanvullende onderbouwing aan te leveren. Dit vermindert de administratieve lasten, begunstigt het verloop van de procedure van vergunningverlening en versterkt de robuustheid van de verleende vergunningen.

6.5.5.3 Relevante Natura 2000-gebieden

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan ligt zelf niet binnen een gebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied of in de directe omgeving daarvan. Op enige afstand van het plangebied liggen wel enkele Natura 2000-gebieden met voor stikstofdepositie gevoelige habitats, waarop het PAS van toepassing is, te weten:

- De Wilck (op circa 6,5 km. vanaf het plangebied);
- Coepelduynen (op circa 12,5 km. vanaf het plangebied);
- Meijndel & Berkheide (op circa 8,0 km. vanaf het plangebied);
- Westduinpark & Wapendal (12,5 km. vanaf het plangebied).

Uit de verschillende onderzoeken, die ten behoeve van het voorliggende plan zijn uitgevoerd, blijkt dat geen sprake is van een significante toename van de aard en omvang van de activiteiten als gevolg waarvan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kan optreden. Daarnaast is de afstand tussen het plangebied en de dichtbijgelegen Natura 2000-gebieden zodanig groot, dat significante effecten op het gebied van stikstofdepositie op deze Natura 2000-gebieden alleen al daarom in feite reeds op voorhand kan worden uitgesloten. Een nader onderbouwende berekening door middel van bijvoorbeeld de landelijke rekentool AERIUS (www.aerius.nl) kan daarom achterwege blijven.

6.5.6 Conclusie

Het aspect 'Flora & Fauna' vormt geen belemmering voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan resp. voor de verwezenlijking van de met dit plan mogelijk gemaakte ingrepen en ontwikkelingen.

6.6 Externe Veiligheid

6.6.1 Inleiding

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijk stoffen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet men ten aanzien van het aspect externe veiligheid rekening

houden met verplichte afstandsnormen tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de risicobronnen volgens onderstaande wetten:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen 2004 (Bevi), staatsblad 2004 nr. 250
- Besluit externe veiligheid buisleidingen 2011 (Bevb), staatsblad 2010 nr. 636
- Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Crnvg) voor transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of het water, oktober 2013
- Het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen van 1 april 2015.

Voor het beoordelen van het aspect externe veiligheid voor dit plangebied is tevens rekening gehouden met:

- Beleid Externe Veiligheid van het (voormalige) Stadsgewest Haaglanden uit november 2012;
- Vigerend provinciaal beleid inzake externe veiligheid.

6.6.2 Inventarisatie risicobronnen

Ten behoeve van de inschatting van potentiële risico's voor de ontwikkeling wat betreft de veiligheid, zijn de relevante risicobronnen geïnventariseerd ter plaatse van het plangebied, alsmede de directe omgeving.

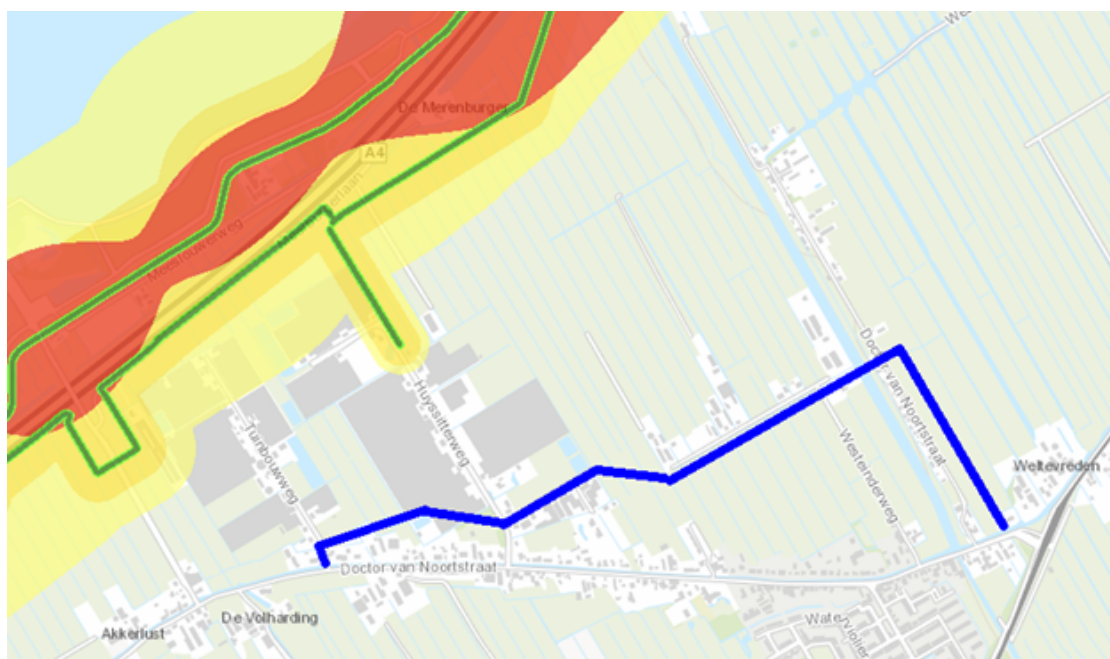
Risicovolle objecten zijn o.a.:

- ondergrondse buisleidingen met transport van aardgas of andere stoffen;
- transport van gevaarlijke stoffen over o.a. rijkswegen (de A4 en de A12) en spoorbanen;
- transport van gevaarlijke stoffen over water (de Vliet);
- bedrijven vallend onder de Wet Milieubeheer met grootschalige opslag van chemische stoffen;
- grootschalige opslag van chemische stoffen (PGS15);
- LPG-tankstations.

Voor de inventarisatie van de risicobronnen is gebruik gemaakt van de digitale risicokaart (GeoWeb) van stadsgewest Haaglanden, de landelijk risicokaart op de site www.risicokaart.nl en het gemeentelijk databestand met milieuvergunningen.

6.6.3 Ondergrondse aardgasleiding

Binnen en in de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen ondergrondse hogedruk (>20 bar) aardgasleiding. De dichtstbijzijnde aardgastransportleiding bevindt zich ten noorden van de Huijssitterweg op een afstand van ca. 390 van de grens van het plangebied. De ligging van de gasleiding met risico-contouren (bron: geoweb.nl) zijn in onderstaande afbeelding weergegeven.



Figuur 6.14 ligging aardgasleidingen met bijbehorende risicocontour

Legenda:

- Blauwe lijn : plangebied
- Groene lijn : ondergrondse aardgas transportleiding, nummer: W-514-17 (40 bar)
- Donker geel vlak : afstand met 100% kans op overlijden bij een breuk van een leiding met ontbranding
- Licht geel vlak : afstand tot een overlijdensrisico van 1% bij een breuk van de leiding met ontbranding
- Rood vlak : PR-contour

Aangezien het plangebied zich buiten het invloedsgebied van de hogedrukgasleiding bevindt en ter plaatse van het plangebied geen woningen worden gerealiseerd is het aspect Externe Veiligheid geen belemmerende factor voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

6.6.4 Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via de weg, water en spoor heeft het rijk normen vastgesteld in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Op basis van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen kunnen gemeenten een routing van gevaarlijke stoffen opstellen. Door de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg is in het verleden geen route gevaarlijke stoffen vastgesteld.

Binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg is alleen rijksweg A4 en A12 (Utrechtsebaan) aangewezen als routing (conform het zogenaamde basisnet). Aangezien het aandachtgebied rondom een autoweg ca. 200 meter bedraagt, is de invloed van deze risicobronnen te verwaarlozen voor dit plangebied.



Figuur 6.15: Routing gevaarlijke stoffen en risicocontouren

Legenda:

- groene lijn as van rijksweg A4
- bruin 80 meter zone inzake EV-verantwoording bij Ruimtelijke plannen
- lichtgroen 200 meter zone waarbij in Bestemmingsplannen rekening mee moet worden gehouden
- groen 355 meter zone betreffende het invloedsgebied van een calamiteit met LPG-transport

6.6.5 Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

Over de spoorbaan Den Haag – Leiden vindt in principe geen transport van gevaarlijke afvalstoffen plaats. Het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor is voor onderhavig plangebied daarom geen relevante (belemmerende) factor.

6.6.6 Transport gevaarlijke stoffen over de Vliet

Over de Vliet, gelegen ten zuiden en buiten het plangebied vindt incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De Vliet is echter niet aangeduid als vaarweg waarmee specifiek rekening gehouden moet worden op het gebied van externe veiligheid.

6.6.7 Risicovolle bedrijven / inrichtingen

Ter plaatse van en in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Er zijn ook geen inrichtingen aanwezig met opslag van consumentenvuurwerk. Vuurwerkopslag kleiner dan 10.000 kg valt trouwens niet onder het Besluit Externe Veiligheid maar onder de Wet Milieubeheer.

6.6.8 Verantwoording Groepsrisico

Aangezien het plangebied zich niet in het invloedgebied van een ondergrondse aardgastransportleiding bevindt of van een rijksweg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is een GR verantwoording niet nodig.

6.6.9 Conclusie

Het aspect 'externe veiligheid' vormt geen belemmering voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan resp. voor de verwezenlijking van de met dit plan mogelijk gemaakte ingrepen en ontwikkelingen.

6.7 Kabels en leidingen

Zoals al is geconstateerd in paragraaf 6.6 zijn in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan geen hoofdgasttransportleidingen of andere planologisch relevante (dat wil zeggen: in het bestemmingsplan te beschermen) kabels en/of leidingen aanwezig. De ingekomen vooroverlegreacties van de beheerders van dergelijke ondergrondse infrastructuur, die worden beschreven in paragraaf 9.3.3.3, bevestigen dit. Het aspect 'kabels en leidingen' vormt dus geen belemmering voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

6.8 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

6.8.1 Inleiding

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij het nemen van ruimtelijke - en infrastructurele besluiten. Door middel van de m.e.r. krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming over het 'moederbesluit' plaatsvindt, bijvoorbeeld een bestemmingsplan- of omgevingsvergunningprocedure.

In het Besluit m.e.r. is geregeld welke plannen, besluiten en activiteiten m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn en bij welke omvang en omstandigheden dat het geval is (de zogenoemde 'drempelwaarden'). Indien de voorgenomen ingreep onder de drempelwaarden van het Besluit blijft, dan wel dient gemotiveerd te worden of er al dan niet sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor die beoordeling kan gebruik gemaakt worden van een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Voor bijvoorbeeld de aanleg van een autosnelweg of autoweg is het maken van een milieueffectrapportage verplicht (categorie C1.1 van de Bijlage C van het Besluit m.e.r.). Een wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg is m.e.r.-beoordelingsplichtig, indien het een weg betreft met een tracélengte van 5 kilometer of meer (categorie D1.1 van de Bijlage D

van het Besluit m.e.r.). Het Besluit m.e.r. kent echter geen categorie voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen die niet voldoen aan de omschrijving van de wegen als bedoeld in de categorieën C1.2, C1.3, D1.1 of D1.2. Voor de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg geldt daarom geen drempelwaarde op grond van het Besluit m.e.r.

Met ingang van 1 april 2011 hebben de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. een indicatieve status. In de Europese richtlijn 2011/92/EU wordt in categorie II.10e "de aanleg van wegen" aangewezen als activiteit waarvoor beoordeeld moet worden of een milieueffectrapportage dient te worden gemaakt. Daaruit volgt dat, ook wanneer een wegenproject onder de drempelwaarden blijft of er überhaupt geen drempelwaarden van toepassing zijn, er in elk geval een toetsing moet worden gedaan of er nadelige gevolgen te verwachten zijn voor het milieu. Zijn deze belangrijke nadelige milieugevolgen niet uit te sluiten, dan is er alsnog sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Omdat er op grond van de Nederlandse wetgeving geen directe verplichtingen gelden, kan deze beoordeling vormvrij worden uitgevoerd. Deze paragraaf 6.8 betreft de vormvrije m.e.r.-beoordeling op grond waarvan het bevoegd gezag inzicht krijgt in mogelijke milieueffecten van de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg bij Stompwijk.

Deze beoordeling is opgesteld conform de in bijlage III bij de EEG-richtlijn 85/337/EEG (gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG en richtlijn 2003/35/EG) genoemde criteria, te weten:

1. De kenmerken van het project
2. De plaats van het project
3. De kenmerken van het potentiële effect

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. (-beoordeling) noodzakelijk
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

6.8.2 Bij de m.e.r.-beoordeling gebruikte documenten

Bij het opstellen van deze m.e.r.-beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende rapportages / documenten:

- Variantenstudie Stompwijkseweg - Doctor van Noortstraat (GoudappelCoffeng, 30 juni 2014)
- Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (GoudappelCoffeng, 5 oktober 2016)
- Quick scan MKBA reconstructie Stompwijkseweg/Doctor van Noortstraat en Verbindingsweg (Decisio, 15 juli 2014)
- Eco-effectscan Stompwijk Verbindingsweg fase 1 en 2 te Stompwijk (Aqua-Terra Nova, 24 juli 2015)
- Verbindingsweg Stompwijk - Archeologisch bureauonderzoek (Transect, 11 januari 2016)
- Verbindingsweg Stompwijk - Inventariserend veldonderzoek (karterende fase) (Transect, 14 juni 2016)

6.8.3 Beschrijving van de te verwachten milieugevolgen

6.8.3.1 Kenmerken van het project

ALGEMEEN

Bij de 'kenmerken van het project' wordt, indien relevant, gekeken naar de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten (de effecten daarvan), het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, ongevalrisico's met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

Het project behelst de aanleg van een nieuwe rondweg ('de Verbindingsweg') om de dorpskern van Stompwijk heen. Het grootste gedeelte van het wegtracé is geprojecteerd op gronden die nu als (met name agrarisch) grasland in gebruik zijn. Ter hoogte van de Huyssitterweg wordt het tracé samengevoegd met de loop van de bestaande weg. Ter plaatse van de Tuinbouwweg / Doctor van Noortstraat en de Doctor van Noortstraat / Oosteinde wordt de nieuwe Verbindingsweg aangesloten op de bestaande wegvakken. Onderdeel van het plan vormt tevens

de aanleg van een aantal nieuwe parkeervoorzieningen.

Ten behoeve van de aanleg van de weg wordt ten opzichte van de bestaande situatie in totaal circa 9.700 m² aan nieuw verhard oppervlak toegevoegd.

INPASSING, VERONTREINIGING EN HINDER

De hinder als gevolg van de nieuwe Verbindingsweg zal naar verwachting primair bestaan uit de effecten (geluid, luchtkwaliteit en verstoring) die gerelateerd zijn aan de verkeersstromen die gebruik zullen gaan maken van de nieuwe weg.

Geluid

Het geluidsonderzoek naar wegverkeerslawaaï, dat ten behoeve van het bestemmingsplan is uitgevoerd, toont aan dat de geluidsbelasting in de plansituatie op een beperkt aantal locaties, wanneer geen maatregelen worden getroffen, zal toenemen met 1 tot maximaal 3 dB. Dit is een merkbaar effect, waarbij bovendien voor een aantal woningen sprake is van een overschrijding van de maximale voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De gemeente heeft ervoor gekozen om op de nieuw aan te leggen weg en het aan te passen wegdeel van een Tuinbouwweg een asfalttype te realiseren met een geluidsreducerend effect van ten minste 2 dB ten opzichte van conventioneel asfalt. Door middel van deze maatregel wordt voor bijna alle situaties, met uitzondering van één woning, een situatie tot stand gebracht waarbij de toename van de geluidsbelasting grotendeels wordt gecompenseerd en waarbij niet langer sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Voor één woning, op het perceel Doctor van Noortstraat 1B, is het niet mogelijk maatregelen te treffen die voldoende effect sorteren en/of als doelmatig gezien kunnen worden. Voor deze woning zal een hogere grenswaarde van 52 dB moeten worden vastgesteld. De procedure tot vaststelling van deze hogere waarde zal parallel aan de bestemmingsplanprocedure worden gevoerd.

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het aspect 'geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaaï' op grond van vigerende wet- en regelgeving afdoende is geborgd.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in en rond het plangebied en de effecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg daarop zijn onderzocht. Zowel in de bestaande situatie als na verwezenlijking van het plan is in geen geval sprake van normoverschrijdingen. Het plan draagt verder ook niet in betekenende mate bij aan de (eventuele verslechtering van) de luchtkwaliteit. Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt daarmee geen belemmering voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg en dus ook niet voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Externe veiligheid

Het plangebied van het bestemmingsplan "Stompwijk – Verbindingsweg" ligt niet binnen het invloedsgebied van een hogedruk aardgasleiding. Daarnaast is geen sprake van routes (zowel over de weg, over het spoor als over het water) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die voor het plangebied een relevant effect op de externe veiligheid hebben. Ten slotte zijn zowel in als in de nabijheid van het plangebied geen risicovolle bedrijven en/of inrichtingen aanwezig die voor het aspect externe veiligheid relevant zouden kunnen zijn.

Gelet op het voorgaande is een nadere verantwoording van het Groepsrisico niet nodig. De conclusie is gerechtvaardigd dat het plan met betrekking tot het aspect 'externe veiligheid' niet op belemmeringen stuit.

Tijdelijke hinder door uitvoering werkzaamheden

Het is denkbaar dat tijdens de uitvoering van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg sprake zou kunnen zijn van tijdelijke hinder als gevolg van werkverkeer en werkzaamheden. Hoewel dit aspect geen belemmeringen oplevert voor de verwezenlijking van de Verbindingsweg resp. de vaststelling van het bestemmingsplan is het beperken van de hinder tot een minimum een aandachtspunt.

CUMULATIE MET ANDERE PROJECTEN

Binnen of in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen relevante andere projecten voorzien of in uitvoering, zodat geen sprake is van cumulatie van effecten van het voorliggende project en andere projecten.

CONCLUSIE

De conclusie op grond van bovenstaande toetsing is dat de activiteit geen belangrijke nadelige milieugevolgen heeft.

6.8.3.2 Plaats van het project

ALGEMEEN

Beoordeeld is of uitvoering van het bestemmingsplan “Stompwijk – Verbindingsweg” in het buitengebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg nadelige gevolgen heeft voor:

- Het bestaande grondgebruik
- De relatieve rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen
- De kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen, en
- Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

NATUURWAARDEN

De aanleg van de nieuwe Verbindingsweg vindt plaats in het landelijk gebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg, ten noorden van de dorpskern van Stompwijk. Bij een dergelijke ingreep moet rekening gehouden worden met eventueel in het gebied aanwezige natuurwaarden. Op grond van ecologisch onderzoek kan de aanwezigheid van beschermde soorten in en om het plangebied niet worden uitgesloten. Gelet op de aard en omvang van de werkzaamheden, de beschikbaarheid van alternatieven, etc. kunnen significante negatieve effecten op de flora en fauna worden uitgesloten mits er volgens een goedgekeurde gedragscode wordt gewerkt.

ARCHEOLOGIE

In het kader van de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg heeft archeologisch onderzoek plaatsgevonden in de vorm van (1) een Archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek) en (2) een inventariserend veldonderzoek, verkennende en karterende fase. Uit dit onderzoek blijkt dat delen van het plangebied vanwege eerdere verstoringen e.d. geen hoge verwachting voor wat betreft archeologie meer hebben, maar dat voor een relatief beperkt deel van het plangebied wel sprake is van een hoge archeologische verwachting.

Voor het gehele plangebied geldt een archeologische verwachting. Door middel van een tweetal dubbelbestemmingen worden de archeologische verwachtingen in het bestemmingsplan opgenomen. Het deelgebied met een hoge verwachtingswaarde wordt door middel van nader onderzoek (proefsleuven) verder in beeld gebracht.

BODEM

In het plangebied zijn bij verschillende in het verleden uitgevoerde onderzoeken enkele plaatselijke verontreinigingen aangetroffen. Gelet op de aard van de beoogde ingreep en aangezien er omtrent de aard, omvang en eventuele saneringsnoodzaak van deze verontreinigingen voldoende inzicht is, vormen deze verontreinigingen geen belemmeringen voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg. Uiteraard moet bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de bedoelde plaatselijke verontreinigingen en conform de wettelijke vereisten hiervoor gehandeld worden.

Voorts is onderzoek gedaan naar de mogelijke aanwezigheid van (niet gesprongen) uit de Tweede Wereldoorlog. Ook uit dit onderzoek zijn geen belemmeringen voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg naar voren gekomen.

CONCLUSIE

De conclusie op grond van bovenstaande toetsing is dat de activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het bestaande grondgebruik, de rijkdom en het regeneratievermogen van de

natuurlijke hulpbronnen en het opnamevermogen van het natuurlijke milieu.

6.8.3.3 Kenmerken van het potentiële effect

ALGEMEEN

Inzicht in onderstaande kenmerken is van belang om te kunnen bepalen of in samenhang met de criteria onder 2.1 en 2.2 effecten al dan niet uitgesloten kunnen worden:

- Het bereik van het effect (geografische zone en omvang van het aantal getroffen bewoners)
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect
- De orde van grootte en de complexiteit van het effect
- De waarschijnlijkheid van het effect
- De duur van het effect
- De frequentie het effect, en
- De omkeerbaarheid van het effect

Het feitelijke gebruik van de gronden in, maar ook direct grenzend aan het plangebied wijzigt. Immers, waar nu nog sprake is van graslanden met een agrarische dan wel ecologische functie, wordt een nieuw wegvak aangelegd. De beoogde ingrepen zijn getoetst op hun milieugevolgen en aan de daarvoor gestelde wettelijke normen. Op basis van de verschillende uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de milieugevolgen beperkt en op sommige vlakken zelfs positief zijn. Op alle fronten blijven de milieugevolgen binnen de wettelijke normen. Daarom kan worden vastgesteld dat de diverse sectorale wetten en (beleids)regels voldoende waarborg bieden om onevenredige nadelige effecten voor het milieu te voorkomen.

Van een grensoverschrijdend, complex en/of onomkeerbaar negatief effect als gevolg van de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg is geen sprake.

CONCLUSIE

De conclusie op grond van bovenstaande toetsing is dat de activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft.

6.8.4 Conclusie

Ten gevolge van de verwezenlijking van het voorliggende bestemmingsplan verandert de lokale milieusituatie. Door middel van de verschillende uitgevoerde onderzoeken is aangetoond dat deze veranderingen voor het overgrote deel, bijvoorbeeld op de aspecte ecologie, bodem, luchtkwaliteit, e.d. passen binnen de hiervoor gestelde wettelijke kaders. Waar sprake is van het niet geheel voldoen aan de wettelijke kaders, zoals ten aanzien van één woning het aspect geluid, bieden diezelfde wettelijke kaders adequate mogelijkheden voor het treffen van afdoende en realistische maatregelen om alsnog aan de gestelde normen te kunnen voldoen.

De diverse sectorale wetten en (beleids)regels bieden voldoende waarborgen om eventuele nadelige gevolgen voor het milieu zowel in de tijdelijke situatie (werkzaamheden in het kader van de aanleg van de weg) als in de definitieve gebruiksfase te voorkomen.

Eén en ander rechtvaardigt de conclusie dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" niet te verwachten zijn. Op grond hiervan bestaat er geen aanleiding een m.e.r.-beoordeling als bedoeld in artikel 7.16 en verder van de Wet milieubeheer uit te voeren.

Hoofdstuk 7 Cultureel erfgoed

7.1 Archeologisch erfgoed

7.1.1 Algemeen

7.1.1.1 Zorgplicht

De archeologische zorgplicht wordt door de gemeente via het bestemmingsplan en vergunningverlening uitgevoerd. Als bevoegd gezag kan de gemeente initiatiefnemers verplichten een omgevingsvergunning aan te vragen, indien zij werkzaamheden willen gaan uitvoeren die de bodem verstoren. De aanvrager van de omgevingsvergunning dient bij de aanvraag een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het te verstoren terrein, naar het oordeel van het bevoegd gezag, in voldoende mate is vastgesteld. Hiernaast dient in het rapport inzichtelijk te worden gemaakt of de geplande bodemingrepen consequenties hebben voor het bodemarchief in het plangebied. Als de uitslag van het onderzoek is dat een belangrijke vindplaats zal worden verstoord, kan de gemeente verlangen dat het plan moet worden aangepast. Als dit niet mogelijk is neemt de gemeente een besluit: de omgevingsvergunning kan worden geweigerd, of er worden aan de vergunning nadere voorwaarden gesteld, zoals het treffen van maatregelen om de archeologische resten in de bodem te behouden, of de verplichting tot het verrichten van archeologisch onderzoek.

7.1.1.2 Uitvoering

De uitvoering van de archeologische zorgplicht is gebaseerd op de driehoek overheid (gemeente), initiatiefnemer ('veroorzaker') en archeologisch uitvoerder. De gemeente is bevoegd gezag, regisseert het archeologische onderzoeksproces, stelt eisen, toetst en besluit; de initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het (laten) uitvoeren van het benodigde onderzoek en de kosten daarvan; de uitvoerder is een door het rijk erkend archeologisch bedrijf of organisatie die het onderzoek conform de eisen uitvoert. Conform het wettelijke veroorzakersprincipe is de initiatiefnemer/ vergunningaanvrager verantwoordelijk voor de kosten: dit geldt voor alle fasen van vooronderzoek, maar ook (wanneer het besluit tot opgraving of archeologische begeleiding is genomen) voor de kosten van een archeologische begeleiding of opgraving, inclusief de uitwerking en rapportage daarvan. Om te voldoen aan deze nieuwe 'vraag naar archeologie' is een archeologische markt in het leven geroepen: sinds 2001 zijn er in Nederland vele archeologische bedrijven (uitvoerend en adviserend) actief. Initiatiefnemers mogen hieruit zelf een keuze maken, mits de archeologische partij erkend is. Om de kwaliteit van onderzoek in dit geliberaliseerde bestel te borgen, zijn namelijk alle onderdelen van het archeologische proces, de producten en actoren beschreven in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) en houdt de Erfgoedinspectie toezicht. Bedrijven moeten zich laten erkennen en certificeren voordat zij archeologisch onderzoek mogen verrichten.

7.1.1.3 Uitgangspunten archeologische monumentenzorg

Het belangrijkste doel van de nieuwe wet is de bescherming van het bodemarchief door het reguleren van bodemverstorende activiteiten.

- Uitgangspunt is de aanwezigheid of te verwachten archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem (in situ) te behouden of te ontzien. Alleen als in situ behoud niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud ex situ, d.w.z. behoud van informatie door het verrichten van een opgraving en het opslaan van gegevens en vondsten.
- De verantwoordelijkheid voor het archeologische erfgoed ligt bij de gemeenten, die - binnen de kaders van de wetgeving - dienen te beschikken over een gemeentelijke beleidsnota archeologie en een beleidskaart archeologie. Gemeenten zijn verplicht om bij nieuwe bestemmingsplannen rekening houden met archeologie en kunnen archeologische randvoorwaarden opleggen aan omgevingsvergunningen. Het is ook mogelijk dat een vergunning in het belang van de archeologische monumentenzorg niet wordt verleend.
- De initiatiefnemer van de bodemverstorende activiteit moet het door de gemeente verplicht

gestelde archeologische onderzoek en de eventuele inpassing van archeologische waarden in de planontwikkeling en -uitvoering zelf regelen en ook zelf betalen (principe 'de verstoorder betaalt').

- Elk archeologisch veldonderzoek dient te worden uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) door een bedrijf met een opgravingsvergunning.

De wet regelt dus de te volgen procedures en de financiering van archeologisch (voor)onderzoek en ook het eigendom en beheer van archeologische vondsten. Gelet op de bedoelingen van Malta en de consequenties van de nieuwe wet voor provincies, verschuift de beleidsinzet nog nadrukkelijker van toetsing op archeologische aspecten bij ruimtelijke plannen achteraf naar inbedding van deze aspecten vooraf, van alleen regels handhaven naar meedenken en van behoud van archeologische waarden sec naar behoud en benutting van deze waarden.

7.1.1.4 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en de Archeologische Monumenten Zorg cyclus

De Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) is een door de archeologische beroepsgroep gedragen document dat eisen stelt aan de uitvoering en uitvoerders van archeologische werkzaamheden. Het gebruik van de KNA is verankerd in het Nederlandse archeologiebestel door middel van het Besluit archeologische Monumentenzorg (BAMZ), (zie ook art. 24, lid 1 van de BAMZ).

Archeologisch onderzoek wordt in de regel gefaseerd uitgevoerd. Dit wordt de Archeologische MonumentenZorg (AMZ) cyclus genoemd. De AMZ-cyclus bestaat uit de volgende stappen:

A. Inventariserend onderzoek

- Een inventariserend onderzoek begint met een bureauonderzoek, eventueel aangevuld met enkele controleboringen. Doel hiervan is het opstellen van een gespecificeerde verwachting van het plangebied. Als uit dit onderzoek blijkt dat op de betreffende locatie geen waardevolle archeologische resten aanwezig zijn of verwacht worden, hoeft geen vervolgonderzoek te worden uitgevoerd.
- Als uit het bureauonderzoek blijkt dat er wel waardevolle archeologische resten aanwezig (kunnen) zijn, of als het bureauonderzoek geen uitsluitel geeft over mogelijk aanwezige archeologische resten, zal een inventariserend veldonderzoek moeten plaatsvinden. Meestal gebeurt dit in de vorm van een proefsleuvenonderzoek. In uitzonderingsgevallen (zie KNA) zijn archeologische begeleidingen toegestaan. Het inventariserende veldonderzoek heeft tot doel vast te stellen of er archeologische waarden aanwezig zijn en wat de kenmerken hiervan zijn (aard, datering, enz.). Vervolgens vindt een waardering plaats van de aangetroffen resten conform de criteria van de KNA en wordt aan het bevoegd gezag een advies uitgebracht over de te nemen vervolgstappen.

B. Besluit

Op basis van de resultaten van het (waarderend) inventariserend onderzoek neemt het bevoegd gezag, de gemeente Leidschendam-Voorburg, een besluit over de te nemen vervolgstappen: behoud van de archeologische resten in de bodem, aanvullend onderzoek, vrijgave of een combinatie van dezen.

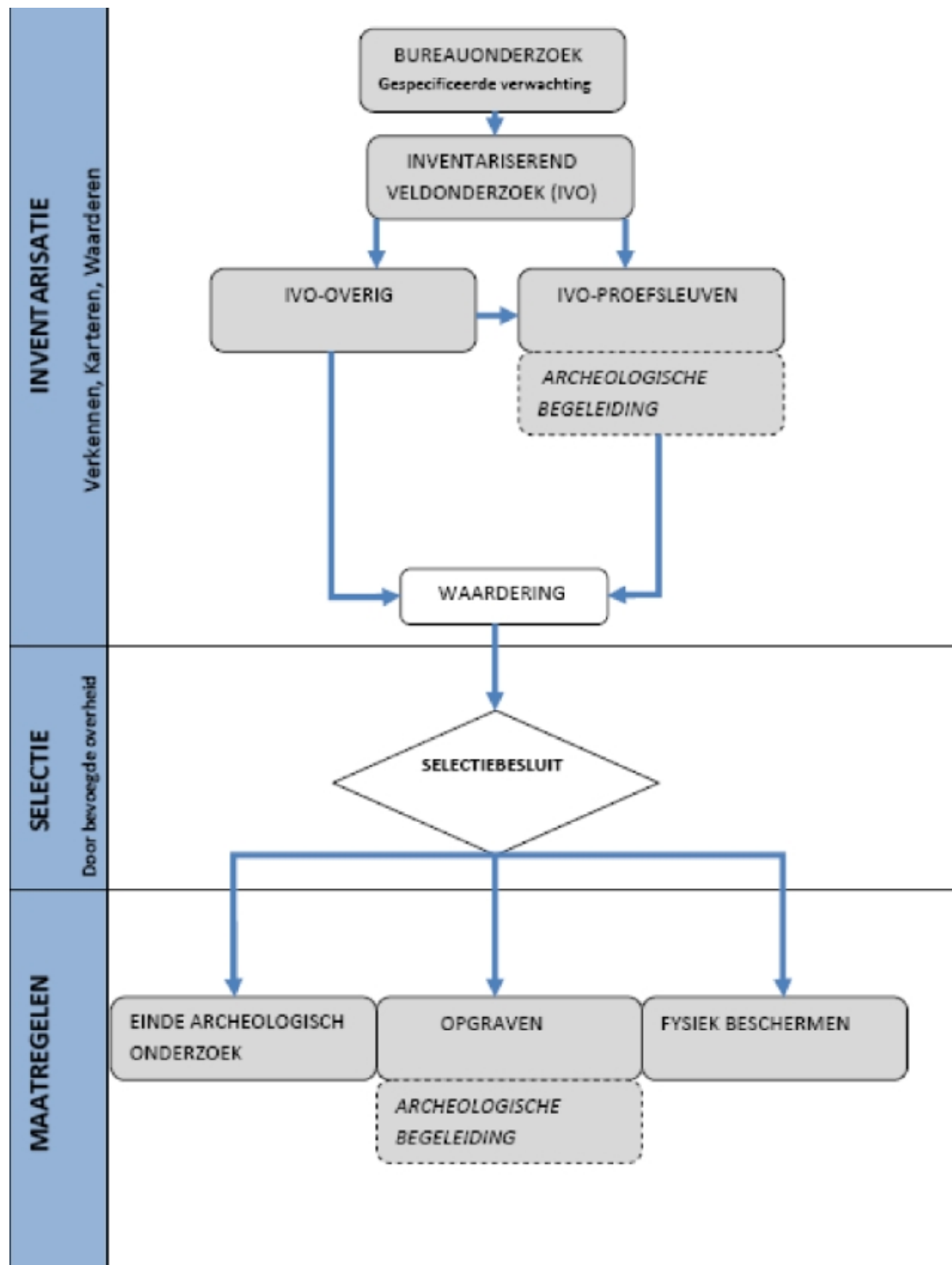
C. Vervolgstappen

- Indien het bevoegd gezag besluit dat de archeologische resten zo waardevol zijn dat zij in de bodem bewaard moeten blijven, kan dit betekenen dat bijvoorbeeld een vergunning voor een bouwactiviteit niet of onder voorwaarden wordt verstrekt, of dat planaanpassing moet plaatsvinden.
- Als er wel waardevolle archeologische resten aanwezig zijn, maar deze niet in aanmerking komen voor behoud, zal aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden. Dit zal meestal betekenen dat er een opgraving wordt uitgevoerd. In uitzonderingsgevallen wordt een archeologische begeleiding toegestaan.
- Bij afwezigheid van archeologische resten of indien aanwezige archeologische resten niet worden bedreigd door de voorgenomen werkzaamheden, wordt de betreffende locatie vrijgegeven.

De AMZ-cyclus is afgerond als de rapporten van alle uitgevoerde onderzoeken door het bevoegd

gezag zijn goedgekeurd en eventuele beschermende maatregelen zijn genomen.

In onderstaand schema is de AMZ-cyclus in hoofdlijnen weergegeven:



Figuur 7.1: de KNA-processen in relatie tot het AMZ-proces

7.1.1.5 Kosten Archeologische MonumentenZorg

De kosten van alle onderzoeken en maatregelen die plaats dienen te vinden volgens de AMZ-cyclus komen rechtstreeks voor rekening van de initiatiefnemer van een bodemverstorende activiteit. Als al deze stappen doorlopen zijn en de rapportages van de archeologische onderzoeken zijn goedgekeurd door het bevoegd gezag heeft de initiatiefnemer aan zijn verplichtingen voldaan en is het archeologische onderzoek in principe afgerond. Indien er bij uitvoering van de werkzaamheden vervolgens alsnog onverwachts archeologische vondsten worden gedaan, is de initiatiefnemer conform art. 53 van de Monumentenwet verplicht deze te melden bij het bevoegd gezag en gelegenheid te geven tot archeologisch onderzoek.

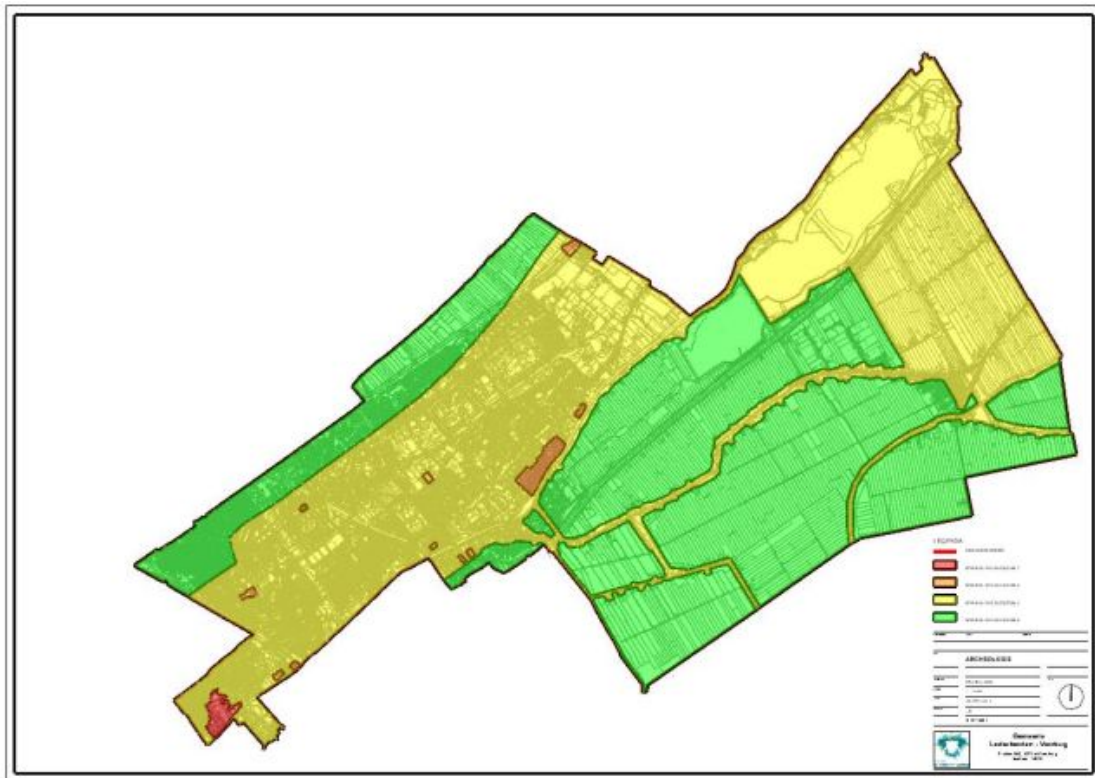
7.1.1.6 Archeologie Afweging

Het bevoegd gezag dient tussen de archeologische en andere maatschappelijke belangen een verantwoorde afweging te maken. De gemeente kan aangeven welke archeologische vindplaatsen dienen te worden behouden door inpassing en welke door middel van opgravingen. Inpassing kan bijvoorbeeld plaatsvinden door aanpassing van het stedenbouwkundig plan of het ontwerp. Wanneer dat niet mogelijk blijkt moet de aanwezige archeologie veilig worden gesteld door middel van opgravingen. Daarnaast kan de gemeente ook, beargumenteerd, aangeven welke er mogen worden opgegeven. Besluiten dienen te berusten op een deugdelijke motivering (artikel 3:46 Awb). De overheid die heeft bepaald dat er onderzoek moet plaatsvinden (of niet) is verder verplicht inzicht te geven in de achterliggende argumenten en de wijze waarop eventueel tegengestelde belangen tegen elkaar zijn afgewogen (artikelen 3:2 en 3:4 Awb).

7.1.1.7 Beleidsregels bij de archeologische beleidskaart

In 2014 heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg haar archeologiebeleid herijkt, en de 'Nota archeologie: herijking 2013' opgesteld.

In dit archeologiebeleid zijn vier verschillende archeologische 'waardingsgebieden' aangegeven: Waarde-Archeologie 1 tot en met 4. Voor elk van de 'waardingsgebieden', geldt een verschillend regime, afhankelijk van de archeologische waarde of archeologische verwachting. De verschillen waardingsgebieden hebben verschillende vrijstellingsgrenzen. Voor bodem ingrepen groter dan de aangegeven vrijstelling (oppervlakten en diepte) dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.



Figuur 7.2: archeologische beleidskaart

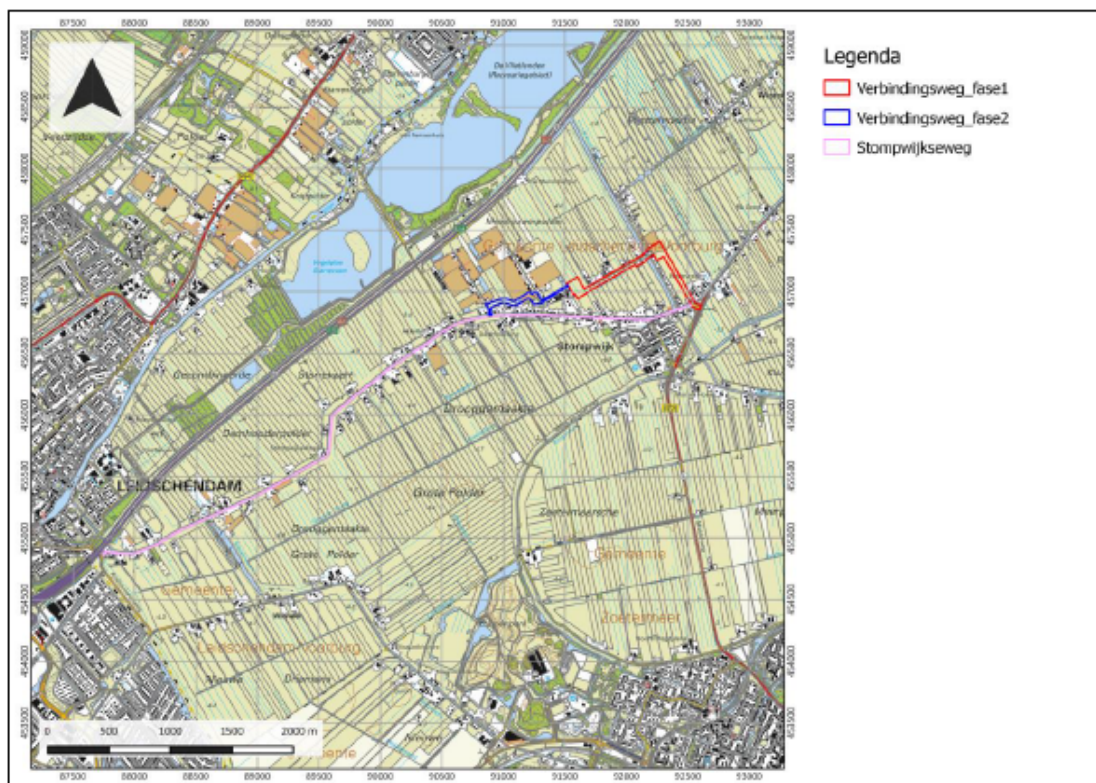
De vier waarderingsgebieden zijn:

Waarde-Archeologie 1	Archeologisch rijksmonument
Waarde-Archeologie 2	Gebieden met een hoge of zeer hoge archeologische waarde
Waarde-Archeologie 3	Gebieden met een hoge archeologische waarde of verwachting
Waarde-Archeologie 4	Gebieden met een lage archeologische waarde

7.1.2 Archeologisch onderzoek bestemmingsplan "Stompwijk-Verbindingsweg"

7.1.2.1 Inleiding

Aanleiding voor het voorliggende bestemmingsplan is de beoogde aanleg van een nieuwe Verbindingsweg nabij de kern van Stompwijk. De ligging van het plangebied is (globaal) weergegeven in figuur 7.3. Het gebied waar specifiek ingrepen zijn voorzien is eveneens in de figuur aangeduid.



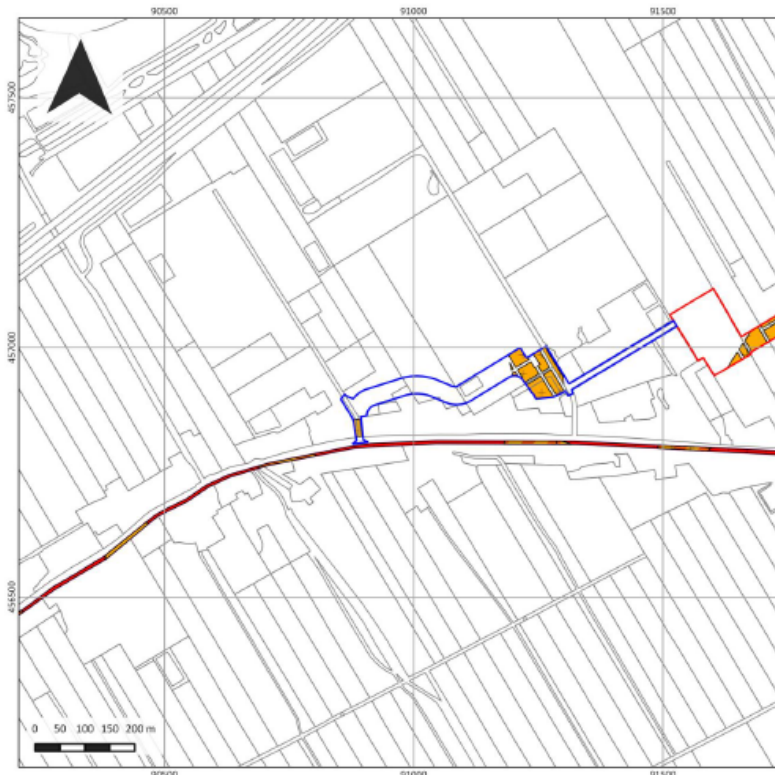
Figuur 7.3: Ligging plangebied / locatie beoogde ingrepen

Voor de ten behoeve van de aanleg van de Verbindingsweg voorgenomen bodemingrepen dient, in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan dat deze ingrepen juridisch-planologisch mogelijk maakt, een archeologische waardestelling plaats te vinden. Deze waardestelling gebeurt door het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan zijn de volgende archeologische onderzoeken uitgevoerd:

- Nales, T., 2016: Archeologisch bureauonderzoek Verbindingsweg Stompwijk, Gemeente Leidschendam-Voorburg, Transect-rapport 821, Utrecht (Bijlage 11)
- Nales, T., 2016: Inventariserend Veldonderzoek (karterende fase) Stompwijk Verbindingsweg, Gemeente Leidschendam-Voorburg, Transect-rapport 953, Utrecht (Bijlage 12)

7.1.2.2 Archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek)

Uit het archeologisch bureauonderzoek blijkt dat voor delen van het plangebied een middelhoge tot lage archeologische verwachting geldt op het aantreffen van (nederzittings)resten uit de periode Mesolithicum-Neolithicum, IJzertijd-Late Middeleeuwen en/of Late Middeleeuwen-Nieuwe tijd (zie figuur 7.4 en figuur 7.5). Deze verwachting is gebaseerd op de landschappelijke ligging van gebiedsdelen op een veenrestdijk waarop en waarlangs gewoond is en de aanwezigheid van natuurlijk ontwaterd veen en mogelijk bewoonbare oever- of getijdeafzettingen in de ondergrond van het gebied.



Verwachtingskaart

Project:
15100035

Toponiem:
Verbindingsweg Stompwijk

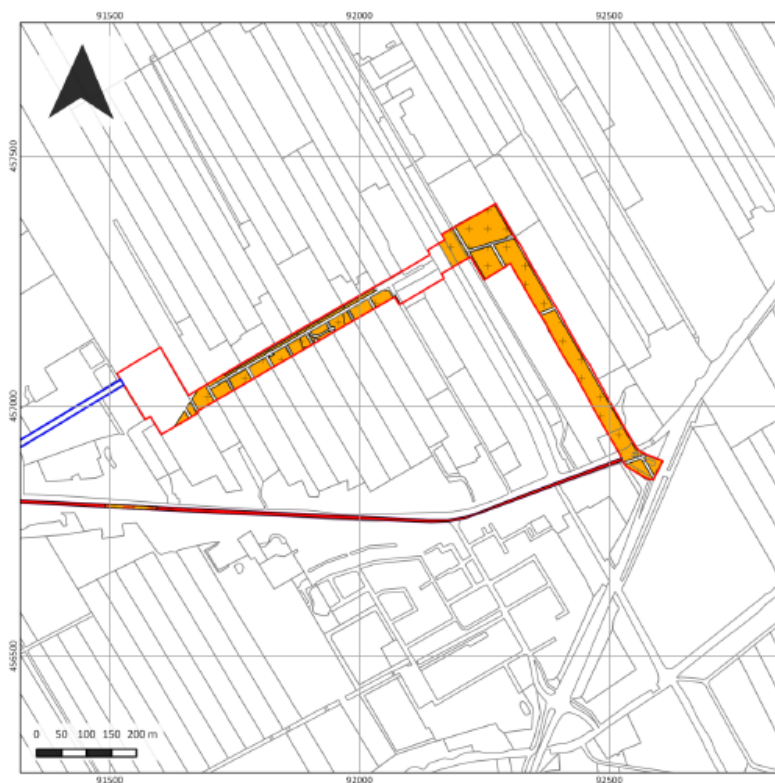
Plaats:
Stompwijk

Legenda

- Verbindingsweg_fase1
- Verbindingsweg_fase2
- deelgebied Stompwijkseweg
- hoge verwachting (LME/NT)
- middelhoge/hoge verwachting
- middelhoge verwachting (MESO-NEO, IJZ-VME)



Figuur 7.4: Archeologische verwachtingenkaart Verbindingsweg Fase 2



Verwachtingskaart

Project:
15100035

Toponiem:
Verbindingsweg Stompwijk

Plaats:
Stompwijk

Legenda

- Verbindingsweg_fase1
- Verbindingsweg_fase2
- deelgebied Stompwijkseweg
- hoge verwachting (LME/NT)
- middelhoge/hoge verwachting
- middelhoge verwachting (MESO-NEO, IJZ-VME)



Figuur 7.5: Archeologische verwachtingenkaart Verbindingsweg Fase 1

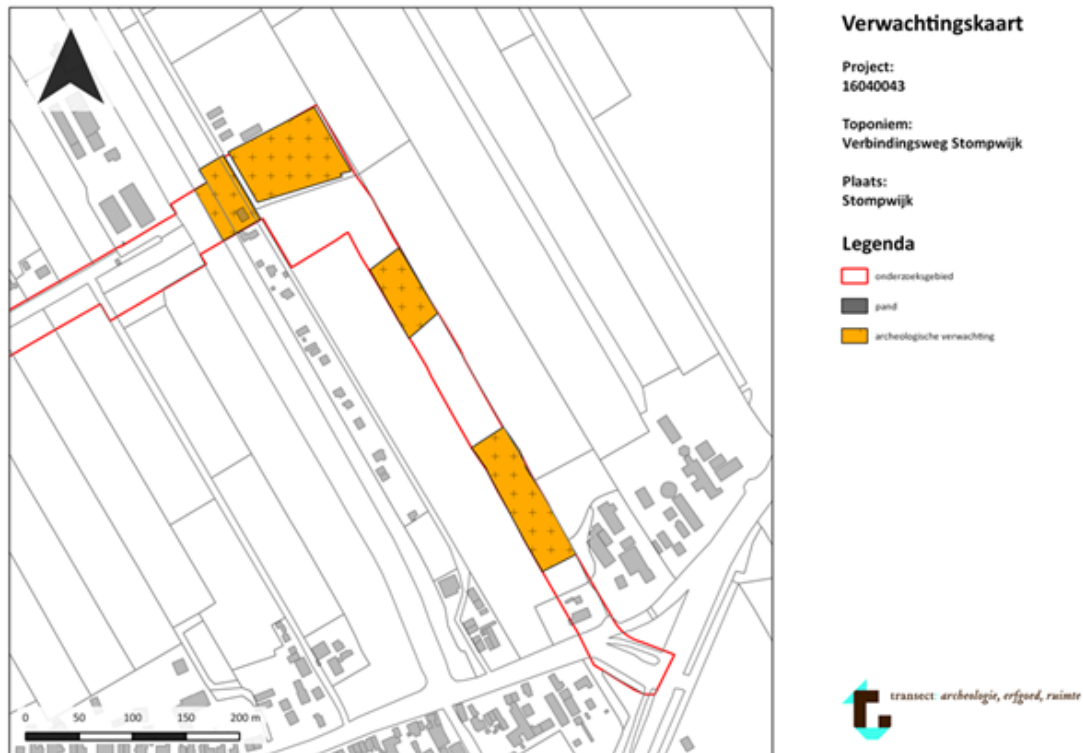
7.1.2.3 Inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende en karterende fase

Als vervolgstap op het bureauonderzoek is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd in de vorm van een Inventariserend Veldonderzoek (IVO), verkennende en karterende fase. Ten opzichte van het eerdere bureauonderzoek is het onderzoeksgebied van het IVO verder afgebakend aan de hand van de resultaten uit dat bureauonderzoek. Het onderzoeksgebied is in onderstaande afbeelding weergegeven:



Figuur 7.6: Onderzoeksgebied inventariserend veldonderzoek (in rode arcering)

Uit het veldonderzoek blijkt dat op een aantal plekken in het onderzoeksgebied sprake is van een hoge archeologische verwachting op archeologische resten uit de IJzertijd-Romeinse tijd. Op deze plekken zijn namelijk bodemkundige en archeologische aanwijzingen gevonden die mogelijk op de aanwezigheid van een nederzetting kunnen duiden. Deze gebieden zijn weergegeven in figuur 7.7.



Figuur 7.7: Gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde

Zowel deze delen van het onderzoeksgebied, als de gebieden waar als gevolg van het ontbreken van betredingstoestemming geen veldonderzoek kon worden verricht, behouden hun hoge archeologische verwachting.

7.1.3 Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'

In het voorliggende bestemmingsplan zijn op basis van de resultaten van het archeologisch onderzoek regels opgenomen ter bescherming van in het gebied aanwezige of te verwachten waarden. Op de van dit bestemmingsplan deel uitmakende verbeelding zijn de betreffende gronden aangewezen voor de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 3' en 'Waarde - Archeologie 4'. Voor werkzaamheden in deze plandelen, die de bodem en mogelijk daarin aanwezige archeologische waarden verstoren, is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden en werken, geen gebouwen zijnde ('aanlegvergunning') vereist zoals bepaald in de regels behorende bij de desbetreffende dubbelbestemmingen. Daarmee is voorzien in een adequate juridisch-planologische bescherming van het in het plangebied aanwezige of te verwachten archeologisch erfgoed.

7.1.3.1 Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3'

De hoge verwachting leidt er toe dat in de betreffende delen van het plangebied vanaf een diepte van 70 cm. -Mv rekening gehouden moet worden met de aanwezigheid van archeologische resten. Deze gebiedsdelen worden in het bestemmingsplan aangeduid met de (dubbel)bestemming 'Waarde - Archeologie 3'.

In het kader van een vergunningverlening betekent dit dan een aanvullende onderzoeksinspanning benodigd is om deze verwachting te toetsen (het vaststelling of en in hoeverre in het plangebied sprake is van een behoudenswaardige vindplaats (IVO, waarderende fase). Dit onderzoek kan het beste plaatsvinden met behulp van proefsleuven (IVO-P). Na afloop kan een deel of het gehele plangebied afgewaardeerd worden, wanneer nauwelijks of geen sprake zou zijn van een waardevolle vindplaats.

Ook kan voor de overige delen van het gebied worden bepaald of aanvullend onderzoek nodig is en zo ja, in welke vorm. Voor een proefsleuvenonderzoek dient evenals voor ander gravend

onderzoek de werkwijze te worden vastgelegd in een Programma van Eisen (PvE), dat door de gemeente Leidschendam-Voorburg dient te worden beoordeeld en goedgekeurd alvorens de onderzoekswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

Het noordelijk deel van het plangebied, waar ten tijde van het veldonderzoek geen toestemming was voor de uitvoering van het veldonderzoek, kan in aanvulling van het reeds uitgevoerde veldonderzoek alsnog onderzocht worden middels verkennende c.q. karterende boringen.

7.1.3.2 Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 4'

De gronden, waaraan op grond van het uitgevoerde onderzoek geen hoge verwachtingswaarde hoeft te worden toegekend, zijn in het voorliggende plan voorzien van de minder ingrijpende dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 4'.

7.1.4 Conclusie

Op grond van de ten behoeve van het plan uitgevoerde onderzoeken en de beoordeling daarvan is de conclusie gerechtvaardigd dat het aspect 'archeologie', of beter: de vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening vereiste bescherming van archeologische waarden, mede gelet op de dubbelbestemmingen als instrument voor het borgen van deze vereiste bescherming, geen belemmering vormt voor het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan.

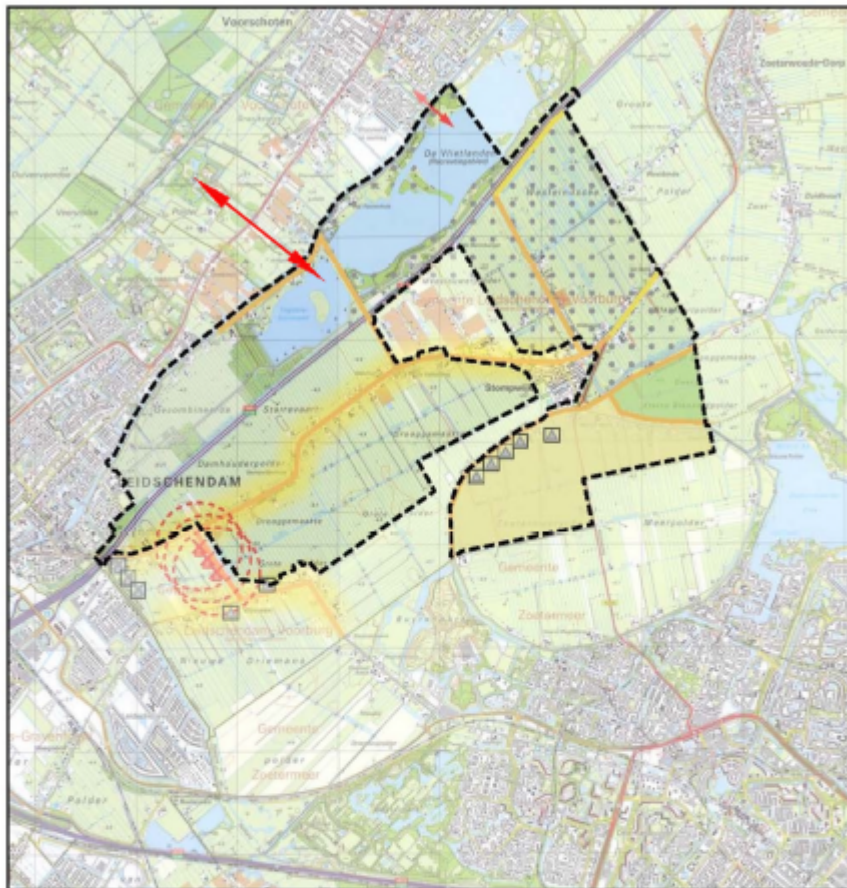
7.2 Cultuurhistorisch erfgoed

7.2.1 Landschapsstructuur

Opvallend aan het landschap, waarvan het plangebied deel uitmaakt, is dat het relatief open gebied is, ingeklemd tussen de stedelijke bebouwing van Zoetermeer, Leidschendam-Voorburg, Voorschoten en Zoeterwoude. Het grondgebruik bestaat voornamelijk uit weidegronden. Noordwestelijk van Stompwijk ligt een glastuinbouwconcentratiegebied.

In de directe omgeving van het plangebied is Stompwijk de enige kern. De overige bebouwing is als halfopen lintbebouwing gesitueerd langs de wegen. De Stompwijkseweg en het Wilsveen zijn in de omgeving van het plangebied de belangrijkste linten met lintbebouwing van vóór 1850. Beide linten zijn binnen de cultuurhistorische hoofdstructuur aangeduid als nederzettingenlandschap van redelijk hoge waarde. Deze linten maken geen deel uit van het plangebied, zij het dat de Stompwijkseweg wel in de directe nabijheid van het plangebied ligt.

Kenmerkend voor de voormalige veenontginningen zijn de lange smalle percelen omgeven door sloten. Van de polders in het buitengebied is de Zoetermeerse Meerpolder aangewezen als polder met een redelijk hoge historisch landschappelijke waarde en de Droogemaakte Geer en Kleine Blankaardpolder als polder met een hoge historisch landschappelijke waarde.



legenda

- • • • • lage kans op archeologische sporen
- historisch-landschappelijk vlak met hoge waarde
- historisch-landschappelijk vlak met redelijk hoge waarde
- historisch-landschappelijke lijn met zeer hoge waarde
- historisch-landschappelijke lijn met hoge waarde
- historisch-landschappelijke lijn met redelijk hoge waarde
- relatie nederzetting-landschap met redelijk hoge waarde
- molen met biotoop (straal 400 m) met zeer hoge waarde
- verdwene bebouwing (postmiddeleeuws)
- verdwene molens
- zichts - waarde zeer hoog



Figuur 7.8: Cultuurhistorische elementen in (de omgeving) van het plangebied

7.2.2 Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

Binnen het plangebied bevinden zich geen objecten die zijn aangewezen als rijks- of gemeentelijk monument. Het plangebied is ook niet gelegen binnen de begrenzing van een door de minister als (rijks)beschermd stads- of dorpsgezicht aangewezen gebied. Voor het aanleggen van de nieuwe Verbindingsweg is daarom vanuit het oogpunt van cultuurhistorie geen vergunning op grond van de Monumentenwet 1988 vereist.

Voor het overige zijn de relevante cultuurhistorische aspecten reeds aan de orde gekomen in paragraaf 4.3, nu zij een integraal element vormen van de ruimtelijke kwaliteit die het voorliggende plan zo goed mogelijk beoogt te borgen.

7.2.3 Ontwikkelingen en cultuurhistorie

De voor het voorliggende plan relevante cultuurhistorische waarden hebben vooral betrekking op de ontstaansgeschiedenis, herkenbaarheid en gaafheid van het landschap en de objecten daarin. Met name de overblijfselen van de veenontginningen (openheid, strokenverkavelingen, lintbebouwing, beweiding als grondgebruik) en droogmakerijen (hooggelegen vaarten, gemalen, molens) zijn in cultuurhistorisch (en landschappelijk) opzicht van belang. Deze kenmerken zijn behoudenswaardig.

Het gemeentelijk beleid met betrekking tot cultuurhistorische waarden is er op gericht dat deze waarden, ook in geval van ruimtelijke ontwikkelingen en ingrepen, behouden en waar mogelijk versterkt (of hersteld) worden. Aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen in het geding komen door nieuwe ontwikkelingen. Zo kan bijvoorbeeld een toename van de bebouwing (verstening) de openheid aantasten en de lintbebouwing doen verdichten. Ook kan bij een onzorgvuldige locatiekeuze voor nieuwbouw het stelsel van zichtlijnen naar de polders aangetast worden of de windvang van molens bedreigd worden. Naast een toename van bebouwing kan ook een gewijzigd grondgebruik, zoals bijvoorbeeld de introductie van maïsteelt of bosbouw, de openheid van het landschap aantasten. De wijze van bouwen en inrichten van erven in vormgeving en materiaalgebruik heeft grote invloed op het beoogde behoud, versterking en herstel. Dat zelfde geldt voor de inrichting van de openbare ruimte met infrastructurele voorzieningen en kunstwerken.

Door middel van het opnemen in dit plan van waarborgen voor het behoud van de ruimtelijke kwaliteit (zie ook: paragraaf 4.3) kan worden voorkomen dat de beoogde aanleg en inpassing van de nieuwe Verbindingsweg leidt tot de hiervoor beschreven negatieve effecten.

7.2.4 Conclusie

Op grond van de ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg uitgevoerde beoordeling van cultuurhistorische achtergronden en waarden is de conclusie gerechtvaardigd dat het aspect 'cultuurhistorie', of beter: de vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening vereiste bescherming van cultuurhistorische waarden, geen belemmering vormt voor het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 8 Juridische vormgeving

8.1 Systematiek van het bestemmingsplan

8.1.1 Algemeen

Het bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" is een ontwikkelingsgericht plan, dat bedoeld is om een specifieke ruimtelijke ontwikkeling in juridisch-planologisch opzicht mogelijk te maken. De juridische vormgeving van het voorliggende bestemmingsplan is zodanig dat de voorziene aanleg van de Verbindingsweg wordt gefaciliteerd. Het bestemmingsplan fungeert als toetsingskader voor aanvragen om omgevingsvergunning en legt tevens bindend de randvoorwaarden vast voor het gebruik van de in het plan begrepen gronden en bebouwing. Daarnaast fungeert het plan, indien in voorkomende gevallen noodzakelijk, als titel voor het overgaan tot onteigening van gronden die nodig zijn voor het verwezenlijken van het plan en waaromtrent met de eigenaar van die gronden niet langs minnelijke weg overeenstemming is bereikt over verwerving.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de juridisch-technische opbouw van het bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg". Het hoofdstuk is te beschouwen als een leeswijzer voor de regels en de verbeelding. Deze eerste paragraaf geeft de vorm van het bestemmingsplan weer. De twee volgende paragrafen gaan meer gedetailleerd in op de verschillende bestemmingen en overige regelingen zoals die zijn vastgelegd in de regels en op de verbeelding van dit plan.

De regels en de verbeelding vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Deze plantoelichting heeft geen zelfstandige juridisch bindende status, maar fungeert als ruimtelijke onderbouwing van de in het plan vastgelegde keuzes ten aanzien van het gebruik en het bebouwen van gronden. Daarnaast vervult de toelichting een belangrijke functie bij het toepassen en/of uitleggen van de regels en de verbeelding. Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding met nummer NL.IMRO.1916.stwverbinding-ON01 zijn alle noodzakelijke dan wel op grond van het Bro verplichte gegevens ingetekend.

Op het renvoi (verklaring van de bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding) is te zien dat onderscheid wordt gemaakt tussen bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Alle gronden in het plangebied zijn van een passende bestemming voorzien die op de verbeelding zichtbaar wordt gemaakt door middel van een kleur, al dan niet in combinatie met letters en/of cijfers om de bestemming aan te duiden.

Elke bestemming op de verbeelding is gekoppeld aan de bestemmingsartikel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien hoe de gronden mogen worden gebruikt en al dan niet bebouwd. Daarbij wordt ook weer terug verwezen naar de aanduidingen op de verbeelding. De verbeelding en de regels zijn opgesteld in ingericht met inachtneming van de verschillende wettelijk voorgeschreven standaarden, zoals de 'Regeling standaarden ruimtelijke ordening', de SVBP2012, IMRO2012, etc.

8.1.2 De regels van het bestemmingsplan

De regels van het bestemmingsplan zijn onderverdeeld in:

- inleidende regels
- bestemmingsregels
- algemene regels
- overgangs- en slotregels

8.1.3 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Om misverstanden over de toepassing en interpretatie van het bestemmingsplan te voorkomen zijn in de begripsbepalingen (Artikel 1) de verschillende in het plan voorkomende begrippen nader omschreven, ook om de eenduidigheid bij het gebruik van het plan te bevorderen.

Bij de wijze van meten (Artikel 2) is beschreven hoe voor de toepassing van dit bestemmingsplan bepaalde maten gemeten moeten worden.

8.1.4 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

8.1.4.1 Algemeen

Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de in het plan begrepen gronden zijn toegekend. Niet iedere functie leent zich voor een eigen bestemming. Of dit zo is, hangt af van de ruimtelijke relevantie, of wel van de mate waarin de betrokken functie invloed heeft op zijn omgeving of daaraan eisen stelt. Behalve om functies gaat het bij bestemmingen altijd om concreet ruimtegebruik of om fysiek aanwezige ruimtelijke objecten. Een bestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak. Bestemmingen in de vorm van een lijn of een punt komen niet voor.

8.1.4.2 Hoofdgroepen van bestemmingen

Ten behoeve van de eenduidigheid in de naamgeving en digitale verbeelding van bestemmingen maakt van de SVBP2012 een bindende lijst deel uit met in totaal 23 hoofdgroepen van bestemmingen. Alleen deze hoofdgroepen van bestemmingen mogen in een bestemmingsplan worden gebruikt.

Van iedere specifieke bestemming, voorlopige bestemming en uit te werken bestemming wordt vastgelegd onder welke hoofdgroep deze valt. In de digitale verbeelding van het plan krijgen alle geometrisch bepaalde vlakken waar de bestemmingen, voorlopige bestemmingen en uit te werken bestemmingen betrekking op hebben, de kleur van de hoofdgroep waar de betreffende bestemming onder valt.

Iedere bestemming heeft een naam. Voor de naam van een bestemming zijn op grond van de SVBP2012 vier varianten mogelijk:

1. de naam van de hoofdgroep hanteren, bijvoorbeeld: "Agrarisch";
2. de specifieke bestemmingsbenaming gebruiken, bijvoorbeeld: "Agrarisch - Akkerbouw";
3. de bestemming splitsen, bijvoorbeeld: "Agrarisch - 1";
4. bestemming onder de hoofdgroep Overig.

8.1.4.3 Opbouw van de bestemmingsregels

De regels, behorende bij de verschillende in het plan voorkomende bestemmingen, zijn opgebouwd volgens een bepaald vast stramien dat is voorgeschreven in de SVBP2012. Elk bestemmingsartikel is opgebouwd volgens de onderstaande indeling:

1. bestemmingsomschrijving
2. bouwregels
3. nadere eisen
4. afwijken van de bouwregels
5. specifieke gebruiksregels
6. afwijken van de gebruiksregels
7. omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden ('aanlegvergunning')

één en ander uiteraard indien en voor zover voor dit specifieke bestemmingsplan van toepassing.

8.1.4.4 In dit plan voorkomende bestemmingen

8.1.4.4.1 Enkelbestemmingen

In het voorliggende bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" komen de volgende enkelbestemmingen voor:

Artikel 3 Bedrijf

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van de aanpassing van het bedrijfsperceel van een bestaand loonwerkbedrijf aan de Westeinderweg 6 - 8.

Artikel 4 Bedrijf - Gemaal

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van een bestaand gemaal ter plaatse van de Westeinderweg.

Artikel 6 Groen

Deze bestemming omvat de direct aan de verkeersbestemming ten behoeve van het nieuwe wegtracé grenzende gronden, die bestemd zijn voor de groenstructuur binnen het plangebied, inclusief kleinschalige groen- en waterelementen, paden, bermen, etc.

Artikel 7 Groen - 1

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van gronden met een primaire groenfunctie die niet direct aan de verkeersbestemming ten behoeve van het nieuwe wegtracé grenzen en waarvoor door middel van een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming Tuin de mogelijkheid open gelaten wordt deze toe te voegen aan de aangrenzende woonkavels.

Artikel 8 Tuin

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van de onbebouwd te laten tuinen / erven bij percelen met een woonbestemming.

Artikel 9 Verkeer

Deze bestemming is toegekend aan gronden waarvan het gebruik en de inrichting primair gericht is op de verkeersfunctie, waardoor deze gronden met name bedoeld zijn voor het afwikkelen van doorgaand verkeer. Het beoogde tracé van de nieuwe Verbindingsweg is voorzien van deze bestemming.

Artikel 10 Verkeer - Verblijfsgebied

De niet tot de hoofdverkeersstructuur behorende wegen en parallelle verkeersvoorzieningen binnen het plangebied zijn bestemd voor 'Verkeer - Verblijfsgebied. Deze gronden zijn meer gericht op de verblijfs- dan op de verkeersfunctie, ze zijn niet (primair) bedoeld voor doorgaand verkeer maar hebben veel meer een ontsluitende functie resp. een functie voor langzaam verkeer.

Artikel 11 Water

De hoofdwatgangen en overige planologisch relevante waterpartijen binnen het plangebied hebben de bestemming 'Water' gekregen. Deze waterpartijen hebben binnen het waterstelsel specifieke functies zoals ten behoeve van de waterberging, waterkering, etc. en/of hebben een kwalitatief-ruimtelijke functie waardoor het juridisch-planologisch beschermen van deze waterpartijen noodzakelijk is.

Artikel 12 Wonen

Binnen het plangebied bevindt zich één woonlocatie, die is ontstaan ten gevolge van het afsplitsen van een tweetal voormalige bedrijfswoningen die onderdeel vormden van een glastuinbouwbedrijf dat voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg heeft moeten wijken.

Artikel 13 Wonen - 4

Deze bestemming heeft betrekking op een bestaand woonperceel en is opgenomen om de redenen die zijn beschreven in paragraaf 8.2.2.

8.1.4.4.2 Dubbelbestemmingen

Naast de onder 8.1.4.4.1 beschreven enkelbestemmingen kent het bestemmingsplan een aantal dubbelbestemmingen, die vooral zijn bedoeld om specifieke waarden en/of belangen te beschermen. In het voorliggende plan komen de volgende dubbelbestemmingen voor:

Artikel 14 Waarde - Archeologie 3

Volgens de archeologische beleids- en verwachtingenkaarten van de gemeente Leidschendam-Voorburg komt in het gehele plangebied een archeologische verwachtingswaarde

voor. De voorkomende verwachtingswaarde (waarderingsgebied type 3) is door middel van deze dubbelbestemming beschermd.

Artikel 15 Waarde - Archeologie 4

Volgens de archeologische beleids- en verwachtingenkaarten van de gemeente Leidschendam-Voorburg komt in het gehele plangebied een archeologische verwachtingswaarde voor. De voorkomende verwachtingswaarde (waardingsgebied type 4) is door middel van deze dubbelbestemming beschermd.

Artikel 16 Waterstaat - Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn bedoeld om de aldaar gelegen waterkering te beschermen. Op het gebied is de keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland van toepassing. Bij eventuele ingrepen die van invloed (kunnen) zijn op de waterkering is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden en werken, geen gebouwen zijnde, ('aanlegvergunning') en/of een vergunning op grond van de Waterwet nodig.

8.1.5 Hoofdstuk 3: Algemene regels

De algemene regels bevatten een aantal aanvullende bepalingen van algemene aard, zoals:

- Artikel 17 Anti-dubbeltelregel
- Artikel 18 Algemene bouwregels
- Artikel 19 Algemene gebruiksregels
- Artikel 20 Algemene afwijkingsregels
- Artikel 21 Algemene wijzigingsregels
- Artikel 22 Overige regels met daarin de bepalingen ten aanzien van aanlegvergunningen

8.1.6 Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

In Artikel 23 zijn de wettelijk verplichte bepalingen ten aanzien van het overgangsrecht voor gebruik en bouwwerken opgenomen. Artikel 24, ten slotte, bevat de slotregel waarin wordt aangegeven hoe het voorliggende plan kan worden aangehaald.

8.2 Maatwerkbestemmingen voor specifieke situaties

In het voorliggende bestemmingsplan is voor een aantal gronden in het plangebied gebruik gemaakt van op de daar aan de orde zijnde specifieke problematiek inspelende maatwerkbestemmingen. De voor deze gronden gekozen bestemmingsmethodiek houdt over het algemeen verband met de verwerving van percelen ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg en de gevolgen die dit met zich mee brengt voor resterende percelen van de betrokken eigenaren. Hierna wordt kort ingegaan op de betreffende percelen en de daarvoor gekozen bestemmingsmethodiek.

8.2.1 Westeinderweg 6-8

Op de percelen Westeinderweg 6 en 8 zijn een agrarisch bedrijf en een agrarisch loonbedrijf gevestigd. Beide bedrijven zijn in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2011" positief bestemd. Voor het ter hoogte van deze percelen aanleggen van het talud van de nieuwe Verbindingsweg worden door de gemeente gronden verworven, die in de huidige situatie worden gebruikt voor het stallen van voertuigen en werktuigen van het agrarisch loonbedrijf. In de beoogde plansituatie raakt het agrarisch loonbedrijf deze stallingsmogelijkheid (met een omvang van circa 1.000 m²) kwijt, wat naar verwachting van invloed zal zijn op de bedrijfsvoering van het bedrijf.

In overleg met de eigenaar van de percelen is in het voorliggende plan binnen de bestaande kadastrale begrenzing de bedrijfsbestemming ten behoeve van het agrarisch loonbedrijf uitgebreid met circa 1.000 m², terwijl de omvang van het bestemmingsvlak voor agrarisch bedrijf met een zelfde oppervlakte is ingekrompen. Daarmee wordt het verlies aan stallingsruimte van het agrarisch loonbedrijf planologisch gecompenseerd.

De wijze van bestemmen is zodanig dat een deel van de bestaande bebouwing op het perceel weliswaar een bedrijfs- in plaats van een agrarische bestemming krijgt, maar dat per saldo de omvang van de bebouwde oppervlakte op de percelen Westeinderweg 6 en 8 niet toe kan

nemen ten opzichte van de bestaande bouwmogelijkheden.

Om onnodige complexiteit in het hier voorliggende bestemmingsplan te voorkomen is alleen het agrarisch loonbedrijf hier opgenomen. Voor het agrarisch bedrijf blijft het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2011" van toepassing.

8.2.2 Doctor van Noortstraat 3

Het perceel Dr. van Noortstraat 3 is in het vigerende bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2011" voorzien van een burgerwoonbestemming. Een gedeelte van de bestaande bijgebouwen en overige bouwwerken op het perceel is daarbij positief bestemd. Een gedeelte van de erfbebouwing is echter onder het overgangsrecht gebracht omdat de gemeente geen medewerking wenste te verlenen aan het positief bestemmen van een hoeveelheid erfbebouwing die niet in overeenstemming is met het terzake geldende gemeentelijk beleid.

Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg dient een niet onaanzienlijk gedeelte van het woonperceel door de gemeente te worden verworven. De eigenaar heeft verzocht om compensatie voor het verlies van een deel van zijn gronden in de vorm van het toekennen van een positieve bestemming voor een groter deel van de op het perceel aanwezige erfbebouwing dan eerder het geval was. De overgangsrechtelijke status van deze bebouwing wordt daarmee beëindigd.

Gelet op het grote maatschappelijke belang dat bij de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg speelt, acht de gemeente het wenselijk (mede ter voorkoming van vertraging in zowel de planologische procedure als voor wat betreft de verwerving van benodigde gronden) aan dit verzoek tegemoet te komen. Het perceel Dr. van Noortstraat 3 is daarom opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. De woonbestemming uit het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2011" is inhoudelijk overgenomen door middel van de specifieke bestemming 'Wonen - 4' met dien verstande dat de maximale omvang van bijbehorende bijgebouwen (inclusief kassen) binnen de woonbestemming hier is bepaald op 225 m², tegen maximaal (regulier) 50 m² dan wel (met toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid) 150 m² in het eerdere bestemmingsplan. Daarmee wordt de feitelijk bestaande, maar eerder onder het overgangsrecht gebrachte erfbebouwing op het perceel alsnog van een positieve bestemming voorzien.

Verder is in het plan bij recht de mogelijkheid voor een verdere verruiming van de oppervlakte aan bijgebouwen tot 275 m² opgenomen, op voorwaarde dat een in 1986 verleende maar nooit uitgevoerde bouwvergunning voor de bouw van een kas op dit perceel (al dan niet op verzoek van de vergunninghouder) wordt ingetrokken en deze intrekking onherroepelijk is geworden.

8.2.3 Huyssitterweg 14-16

Op de percelen Huyssitterweg 14-16 is in de bestaande situatie een glastuinbouwbedrijf gevestigd.

Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg dient een groot deel van het kassenperceel door de gemeente te worden verworven. Het bestaande glasareaal wordt door het beoogde tracé van de Verbindingsweg doorsneden. De resterende gronden bieden onvoldoende ruimte om nog tot een rendabele agrarische bedrijfsvoering te komen.

In overleg met de eigenaar van de gronden worden daarom de voormalige bedrijfswoningen bij het kassenbedrijf in het voorliggende bestemmingsplan van een burgerwoonbestemming voorzien, met de daarbij volgens de gemeentelijke standaard-bestemmingsmethodiek behorende bouw- en gebruiksmogelijkheden. Een deel van de gronden die thans nog deel uitmaken van het agrarisch bedrijfsperceel zal in de toekomst gaan fungeren als erf bij de woningen. Deze gronden worden deels van een woonbestemming, deels van een tuinbestemming voorzien. De bebouwde oppervlakte van de woningen wordt gemaximeerd op de bestaande omvang, de bouwmogelijkheden voor erfbebouwing zijn in overeenstemming met het gemeentelijk beleid daaromtrent.

De aanwezige kassen zullen voor de aanleg van de Verbindingsweg gesloopt moeten worden. De bedrijfsvoering van het glastuinbouwbedrijf zal daardoor uiteraard permanent beëindigd (moeten) worden.

8.3 Toepassing en handhaving van het bestemmingsplan

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling daarvan in een bestemmingsplan heeft geen zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan geen handhaving plaatsvindt. Daarom is het belangrijk om reeds ten tijde van het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de voorgeschreven regels. De wettelijke basis hiervoor is gelegd in artikel 125 van de Gemeentewet, in samenhang met de afdelingen 5.3 en 5.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Vier factoren zijn van wezenlijk belang voor een goed handhavingsbeleid:

1. *Voldoende kenbaarheid van het plan*
Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. Het bestemmingsplan is immers aan eenieder kenbaar gemaakt zodat wordt aangenomen dat belanghebbenden in het plangebied op de hoogte (kunnen) zijn van de regels.
2. *Voldoende draagvlak voor beleid en regeling in het plan*
De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund wordt door de gebruikers van het plangebied. Uiteraard kan niet iedereen zich vinden in elk onderdeel van het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter wel wenselijk.
3. *Realistische en inzichtelijke regeling*
Een juridische regeling dient realistisch en inzichtelijk te zijn; dat wil zeggen niet onnodig beperkend of inflexibel. Bovendien moeten de bepalingen goed controleerbaar zijn. De regels moeten derhalve niet meer regelen dan noodzakelijk is.
4. *Actief handhavingsbeleid*
Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de regels worden overtreden. Indien dit wordt nagelaten, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid.

De afdeling die belast is met handhaving heeft jaarlijkse handhavingsplannen en een handhavingsprogramma voor meerdere jaren. Daarin zijn prioriteiten gesteld ten aanzien van de te handhaven zaken. In het algemeen geldt op grond van vaststaande jurisprudentie een beginselplicht tot handhaving. Dat neemt natuurlijk niet weg dat per geval moet worden onderzocht of handhaving (nog) mogelijk of proportioneel is. Een uitzondering is bijvoorbeeld concreet zicht op legalisatie van de overtreding. Bij handhaving van de regels wordt onder meer aandacht besteed aan de normen met betrekking tot brandveiligheid en constructieve veiligheid, monumentenstatus, toezicht op de naleving en uitvoering van omgevingsvergunningen en de handhaving op milieu-overtredingen.

Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid

9.1 Inleiding

Een bestemmingsplan moet uitvoerbaar zijn: voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet onderzocht worden wat het realiteitsgehalte is van de ontwikkelingen die met dat plan planologisch-juridisch mogelijk worden gemaakt. Is aannemelijk te achten dat gedurende de levensduur van het betreffende plan (10 jaar) de in dat plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen daadwerkelijk (kunnen) worden gerealiseerd? Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de financiële - resp. economische uitvoerbaarheid.

9.1.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het onderzoeken van de maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft betrekking op de vraag of de bestemmingen en de daaraan verbonden regels belangen dienen die in de samenleving als zodanig worden erkend en of aldus het plan maatschappelijk 'opneembaar' is. Het is niet eenvoudig om de maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan te meten. Indicatoren daarvoor verschillen per plan, per tijdvak, per plaats, etc. Aspecten als het maatschappelijk draagvlak voor een plan of juist het ontbreken daarvan, de mate van verzet tegen dat plan en de maatschappelijke bereidheid daarvoor ook juridische instrumenten in te zetten kunnen de maatschappelijke (on)uitvoerbaarheid inzichtelijk maken.

Onderdeel van de beoordeling van de maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan vormt ook het (voor)overleg met andere overheden, diverse instanties, belangenorganisaties, instellingen e.d.

In paragraaf 9.3 wordt verslag gedaan van de beoordeling van de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het voorliggende plan.

9.1.2 Financieel-economische uitvoerbaarheid

Het vereiste van economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan dwingt tot economische planvorming: bij de ontwikkeling van het ruimtelijk plan dienen voortdurend de lasten die zijn verbonden aan het realiseren van de doelstellingen van het plan te worden afgezet tegen de baten daarvan.

Bij de economische verantwoording in de plantoelichting zal vooral aandacht moeten worden besteed aan de cijfermatige verklaring van de bij de planontwikkeling gemaakte keuzes. Daarbij moeten ook de feitelijk te verwachten exploitatiekosten worden beschouwd in relatie tot de materiële en immateriële 'nuttigheid' van de met het desbetreffende bestemmingsplan mogelijk gemaakte voorzieningen.

Van de verantwoording van de uitkomsten van het verplichte onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan zal meestal een verantwoording van de berekeningen over de grondexploitatie deel uitmaken, maar dat is daarvan slechts één aspect. De verantwoordingsplicht gaat niet zover dat in het (openbare) bestemmingsplan gedetailleerde cijfers moeten worden opgenomen over bijvoorbeeld vertrouwelijke bedrijfsinformatie, kostenramingen voor aanbestedingen of vertrouwelijke informatie over de financiële positie van particuliere participanten. In de jurisprudentie is geaccepteerd dat in het bestemmingsplan kan worden volstaan met het opnemen van de op basis van deze gegevens getrokken conclusies.

9.1.3 Grondexploitiewet

9.1.3.1 Kaderstelling

Artikel 6.12 van de Wro bepaalt, dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop de verwezenlijking van een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro wordt op grond van artikel 6.2.1 van het Bro aangewezen een bouwplan voor:

- a. de bouw van één of meer woningen;
- b. de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-voeroppervlakte of met één of meer woningen;
- d. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor kantoor- of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-voeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-voeroppervlakte.

Met deze dwingende wettelijke regeling heeft de wetgever beoogd een transparante en rechtvaardige regeling vast te leggen op basis waarvan door de gemeente gemaakte grondexploitatiekosten op de particuliere grondeigenaren binnen het te exploiteren gebied kunnen worden verhaald.

9.1.3.2 Bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg"

Het voorliggende bestemmingsplan maakt infrastructurele ontwikkelingen mogelijk in de vorm van het aanleggen van de nieuwe Verbindingsweg bij Stompwijk met de daarbij behorende gebouwde en ongebouwde voorzieningen.

Het voorliggende bestemmingsplan beoogt derhalve een juridisch-planologische regeling vast te leggen die geen betrekking heeft op een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Het vaststellen van een exploitatieplan is daarom in dit geval niet noodzakelijk en kan dus achterwege blijven.

9.2 Financieel-economische uitvoerbaarheid

9.2.1 Inleiding

Het voornemen tot de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg bij Stompwijk is onderdeel van het project 'Bereikbaar Stompwijk' van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Met zijn besluit van 11 november 2014 (nr.: 1220363) heeft de raad ingestemd met de voorgestelde variant 4H voor de weginfrastructuur van Stompwijk, inhoudende de reconstructie van de Stompwijkseweg, een herinrichting van de Doctor van Noortstraat en de aanleg van een nieuwe Verbindingsweg. De raad heeft daarbij tevens de financiële randvoorwaarden, waarbinnen deze maatregelen kunnen worden uitgevoerd, globaal bepaald.

9.2.2 Beoordeling van de economische uitvoerbaarheid

De kosten, die gemoeid zijn met de verwezenlijking van de Verbindingsweg bij Stompwijk, bestaan uit bouwkosten, vastgoedkosten, VAT-kosten (voorbereiding, administratie en toezicht) en onvoorziene kosten. De bouwkosten bestaan uit onder meer de daadwerkelijke bouw- en engineeringkosten, de eventuele bijkomende kosten zoals die voor de aanleg en verplaatsing van kabels en leidingen plus eventuele leges. De vastgoedkosten omvatten verwervingskosten, kosten voor tijdelijk beheer, bouwrijp maken, tijdelijke voorzieningen, planschade en nadeelcompensatie.

De verwezenlijking van het voorliggende bestemmingplan geschiedt voor rekening en risico van de gemeente Leidschendam-Voorburg.

In zijn vergadering van 1 juli 2015 heeft de gemeenteraad ingestemd (besluitnr.: 1356393) met de voorgestelde definitieve scope van het project Bereikbaar Stompwijk en het daartoe beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet. Door middel van een vastgestelde begrotingswijziging, behorend bij dit raadsbesluit, heeft de raad de voor het project benodigde middelen beschikbaar gesteld.

Voor de dekking van de met het project gemoeide kosten zijn middels het hiervoor bedoelde raadsbesluit de volgende middelen beschikbaar gesteld:

1	Reserve met inkomensfunctie (stand 31-12-2014)	€ 19.6 mln
2	Reserve Verbindingsweg (stand 31-12-2014)	€ 6.4 mln
3	Groei reserve Stompwijkseweg door jaarlijkse toevoeging van € 0.7 mln.: 2015 t/m 2018 (4x € 0.7 mln)	€ 2.8 mln
4	Diverse bijdragen en opbrengsten	€ 1.4 mln
	TOTAAL	€ 30.2 mln

De voor dekking van de kosten van het project beschikbaar gestelde middelen zijn toereikend voor alle kosten die de gemeente zal maken ten behoeve van de uitvoering van het voorliggende plan. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de met het plan mogelijk gemaakte ruimtelijke ontwikkeling financieel-economisch uitvoerbaar is.

9.2.3 Planschade

Bestemmingsplannen en andere planologische besluiten kunnen schade veroorzaken. Op directe wijze kan een eigenaar of gebruiker schade leiden wanneer een bestemmingsplan de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van zijn gronden en opstallen ten opzichte van het eerder geldende planologisch regime beperkt. Van indirecte schade is sprake wanneer een bestemmingsplan ongunstige ontwikkelingen in de nabije omgeving van gronden en opstallen van een eigenaar of anderszins gerechtigde mogelijk maakt, waardoor bijvoorbeeld sprake is van verminderd woongenot.

Artikel 6.1 Wro bepaalt dat burgemeester en wethouders onder voorwaarden gehouden zijn deze schades als gevolg van planologische besluiten (planschade) aan de gedupeerden te vergoeden. In beginsel komt vergoeding van planschade als gevolg van een bestemmingsplan en de daarin mogelijk gemaakte ontwikkelingen dus ten laste van de gemeente.

Het voorliggende plan voorziet in de aanleg van nieuwe infrastructuur, waarbij de gemeente Leidschendam-Voorburg als risicodragend opdrachtgever fungeert. Het door middel van een planschadeverhaalsovereenkomst doorleggen van het planschaderisico naar derden is daarom hier niet aan de orde.

Het beoordelen van het eventuele planschaderisico en de financiële dekking van de gevolgen daarvan maakt onderdeel uit van de -op grond artikel 3.1.6 Bro verplichte- onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Wanneer als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan planschade voor derden ontstaat die door de gemeente vergoed dient te worden en die niet kan worden verhaald op derden, dan kan de economische uitvoerbaarheid van het plan niet zonder nadere gemeentelijke dekking van het planschaderisico worden aangetoond. De gemeente Leidschendam-Voorburg is gehouden de eventuele kosten voor de vergoeding van planschade voor haar rekening te nemen en heeft derhalve voorzien in financiële middelen ter dekking van dergelijke kosten, die onderdeel vormen van de vastgoedkosten bedoeld onder 9.2.2.

Daarmee is ook ten aanzien van het aspect 'planschade' de financieel-economische uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan voldoende gewaarborgd.

9.2.4 Conclusie

Op grond van de hiervoor beschreven analyse kan worden geconcludeerd dat voldoende inzicht is gegeven in de financieel-economische kaders en dekking van het voorliggende bestemmingsplan en dat de financieel-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op afdoende wijze aannemelijk is gemaakt.

9.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.3.1 Inleiding en kader

Het opstellen van een bestemmingsplan dient zorgvuldig te gebeuren. In dat kader blijft het van belang dat er vooroverleg met betrokken instanties, burgers en maatschappelijke organisaties plaatsvindt, zodat in een vroeg stadium knelpunten, belangen en verbeterpunten kunnen worden gesignaleerd. De verplichting tot het voeren van vooroverleg vloeit voort uit de artikelen 3.1.1 en 3.1.6 sub e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in samenhang met het in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gecodificeerde zorgvuldigheidsbeginsel. Op grond hiervan is de gemeente verplicht bij de voorbereiding van een bestemmingsplan de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen.

9.3.2 Verantwoordingsplicht Bro

Het Bro verplicht er toe om in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze, waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van een bestemmingsplan zijn betrokken.

In de eerste plaats is voorafgaand aan de start van de formele bestemmingsplanprocedure de kennisgeving als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro gedaan, waarbij kenbaar is gemaakt dat op dat moment nog geen stukken ter inzage werden gelegd, dat nog geen gelegenheid werd geboden om zienswijzen naar voren te brengen omtrent het voornemen tot herziening van het bestemmingsplan en dat geen onafhankelijke instanties in de gelegenheid werden gesteld advies uit te brengen over dat voornemen.

Daarnaast is het ontwerp van het plan ter inzage gelegd waarbij aan een ieder de gelegenheid is geboden met betrekking tot dat ontwerp zienswijzen kenbaar te maken aan de gemeenteraad. Zie voor de zienswijzenprocedure verder paragraaf 9.3.4.

9.3.3 Vooroverleg 3.1.1 Bro

Een aantal instanties, maatschappelijke organisaties, nutsbedrijven en dergelijke is op grond van het bepaalde in artikel 3.1.1 Bro gevraagd om aan te geven welke specifieke, door deze overlegpartners behartigde, belangen in het voorliggende bestemmingsplan verankerd zouden moeten worden, rekening houdend met de specifieke ruimtelijke kenmerken, aanwezige waarden, etc. van het plangebied. Daarbij is ook nadrukkelijk aan de betreffende overlegpartners verzocht de reactie te motiveren en tevens te beschrijven op welke wijze dat specifieke belang in het bestemmingsplan verwerkt zou moeten worden.

9.3.3.1 Vooroverleg Provincie Zuid-Holland

E-formulier:

De provincie Zuid-Holland gaat voor wat betreft haar rol in de ruimtelijke ordening uit van het principe 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet' en hanteert daarbij een open en transparante bestuursstijl, gericht op samenwerking en vertrouwen.

Door middel van een door de provincie beschikbaar gesteld elektronisch formulier ('e-formulier') kunnen gemeenten ruimtelijke plannen ter beoordeling aan de provincie aanbieden. Door het beantwoorden van de vragen in dit formulier wordt inzicht gegeven in de vraag of een ruimtelijk plan mogelijk in strijd is met het provinciaal beleid en daarom door de provincie bekeken moet worden.

Voor het voorliggende plan leidt het invullen van het provinciale e-formulier tot de conclusie dat (1) het plan mogelijk strijdig is met provinciale belangen en (2) daarom ter beoordeling dient te worden opgestuurd naar de provincie Zuid-Holland.

Planbeoordeling:

Zoals hiervoor opgemerkt is het ontwerp van het plan ter beoordeling aangeboden aan de provincie Zuid-Holland. Dit heeft niet geresulteerd in een nadere formele overlegreactie van de

zijde van gedeputeerde staten. Daarom mag worden aangenomen dat het plan niet strijdig is met provinciale belangen.

9.3.3.2 *Aangeschreven instanties*

1. Alliander N.V.;
2. Vereniging Archeologische Werkgroep Leidschendam-Voorburg;
3. Dunea;
4. Platform Duurzaam Leidschendam-Voorburg;
5. Eneco Energie;
6. E.On Benelux;
7. Gemeente Leiden;
8. Gemeente Voorschoten;
9. Gemeente Zoetermeer;
10. Gemeente Zoeterwoude;
11. Hoogheemraadschap van Rijnland;
12. Joulz B.V.;
13. LTO Noord, Afdeling Rijn- en Vlietlanden;
14. MKB Leidschendam-Voorburg;
15. Nederlandse Aardolie Maatschappij;
16. N.V. Nederlandse Gasunie;
17. Nuon Energy;
18. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
19. Rijkswaterstaat;
20. Stedin;
21. Stichting Het Zuid-Hollands Landschap;
22. TenneT Regio West;
23. UPC;
24. Veiligheidsregio Haaglanden;
25. Veolia Transport;
26. Ziggo.

9.3.3.3 *Ontvangen overlegreacties*

2. Vereniging Archeologische Werkgroep Leidschendam-Voorburg

Inhoud overlegreactie Vereniging Archeologische Werkgroep Leidschendam-Voorburg

De Werkgroep geeft in haar reactie aan dat het grootste deel van het plangebied in het gemeentelijke archeologiebeleid is aangemerkt als zone met lage verwachtingswaarde. Dat deel van het plangebied ligt buiten de aandachtssfeer van de Werkgroep. Een gedeelte aan de oostzijde van het plangebied valt binnen een gebied met hoge verwachtingswaarde. Binnen dat plandeel zal, zo meent de Werkgroep, vooronderzoek moeten plaatsvinden naar archeologische overblijfselen in de bodem. De resultaten van dat onderzoek zullen onderdeel moeten zijn van de planstukken.

De Werkgroep geeft verder aan het planproces te zullen blijven volgen en van verdere mogelijkheden van inspraak gebruik te zullen maken.

Reactie Gemeente Leidschendam-Voorburg op overlegreactie Archeologische Werkgroep

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de eventuele archeologische waarden (overblijfselen) die in het plangebied aanwezig zijn. Van de uitkomsten van dat onderzoek wordt in deze plantoelichting, in paragraaf 7.1.2, verslag gedaan. Dit onderzoek leidt tot de conclusie dat het aspect 'archeologie' geen belemmering vormt voor de vaststelling van het voorliggende plan resp. de daarmee mogelijk gemaakte ingrepen.

Door middel van passende archeologische dubbelbestemmingen (opgenomen in Artikel 14 Waarde - Archeologie 3 en Artikel 15 Waarde - Archeologie 4) wordt voorts voorzien in een adequate bescherming van de archeologische waarden die in het plangebied zijn aangetroffen.

Aan de suggesties, die de Werkgroep in haar overlegreactie naar voren brengt, is daarmee naar

ons oordeel volledig tegemoet gekomen. De verdere betrokkenheid van de Werkgroep bij het plan(proces) verwelkomen wij uiteraard.

3. Dunea

Inhoud overlegreactie Dunea

Dunea geeft in haar overlegreactie aan dat zij geen belangen heeft in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Verdere beantwoording van de overlegreactie of verwerking daarvan in de planstukken kan daarom achterwege blijven.

6. E.On

Inhoud overlegreactie E.On (thans Uniper Benelux N.V.)

Uniper Benelux N.V. (voorheen: E.On) geeft in haar overlegreactie aan dat zij geen belangen heeft in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Verdere beantwoording van de overlegreactie of verwerking daarvan in de planstukken kan daarom achterwege blijven.

10. Gemeente Zoeterwoude

Inhoud overlegreactie

Het college van Zoeterwoude geeft in haar overlegreactie aan dat zij geen opmerkingen hebben ten aanzien van het plan. Verdere beantwoording van de overlegreactie of verwerking daarvan in de planstukken kan daarom achterwege blijven.

12. Joulz

Inhoud overlegreactie Joulz

Joulz geeft in haar overlegreactie aan dat zij slechts fungeert als aannemer bij het aanleggen en beheren van leidinginfrastructuur, maar niet zelfstandig als leidingbeheerder opereert. Daaruit volgt dat zij geen belangen heeft in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Verdere beantwoording van de overlegreactie of verwerking daarvan in de planstukken kan daarom achterwege blijven.

13. LTO Noord

Inhoud overlegreactie LTO Noord

LTO geeft in haar overlegreactie in de eerste plaats aan dat de informatie, die in het vooroverlegverzoek is verstrekt, summier is en daardoor onduidelijkheid geeft. Met name het ontbreken van een gedetailleerde weergave van het exacte wegtracé met alle relevante ontwerpdetails roept vragen op, aldus LTO.

Vanuit de agrarische sector beschouwd acht LTO het van belang dat de afwikkeling van het landbouwverkeer op een veilige, efficiënte en voor de omgeving acceptabele wijze kan plaatsvinden. LTO pleit daarom voor een Verbindingsweg die toegankelijk is voor gecombineerd verkeer waarbij kwetsbare weggebruikers gescheiden worden van het landbouwverkeer. Daarnaast pleit LTO tegen maatregelen, zoals drempels, versmallingen, e.d., die belemmerend werken voor het landbouwverkeer. Ten slotte vraagt LTO aandacht voor een goede en veilige bereikbaarheid van agrarische percelen.

Reactie gemeente Leidschendam-Voorburg op overlegreactie LTO Noord

Door middel van de mogelijkheid tot het geven van een vooroverlegreactie in het bestemmingsplanproces worden mede-overheden, instanties, belangengroeperingen, e.d. in de gelegenheid gesteld op voorhand belangen onder de aandacht van de gemeente te brengen, waarvan zij menen dat die in het desbetreffende bestemmingsplan een plaats dienen te krijgen. De vooroverlegprocedure, die zijn grondslag vindt in artikel 3.1.1 van het Bro, is niet bedoeld om de overlegpartners de gelegenheid te bieden alle ontwerptechnische details van een ontwikkeling, die met een bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, te beoordelen en van commentaar te voorzien. Het bestemmingsplan legt geen gedetailleerde technische - en vormgevingsdetails vast maar voorziet slechts in een juridisch-planologische ruimtereservering

die voldoende is om ruimte te bieden aan een aantal qua ontwerp, techniek en vormgeving verschillende varianten.

Ook waar het gaat om aspecten als de verkeerstechnische inrichting van de weg, waaronder de eventuele aanleg van snelheidsremmende maatregelen, beperkingen voor doelgroepen, etc. is het bestemmingsplan niet het instrument dat de op dit gebied te maken keuzes vastlegt. Dat zal gebeuren door middel van (a) de voor de aanleg van de weg te verlenen vergunningen en (b) voor gebruik en inrichting van de weg te nemen verkeersbesluiten, die geen onderdeel uitmaken van de bestemmingsplanprocedure.

Ook na verwezenlijking van de nieuwe Verbindingsweg blijft een goede en veilige bereikbaarheid van aan het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan grenzende agrarische percelen gewaarborgd. De aanleg van de Verbindingsweg moet immers niet tot onevenredige belemmeringen voor de agrarische bedrijfsvoering leiden. Wel zal in de nieuwe situatie ten aanzien van de ontsluiting van agrarische percelen aan de Westeinderweg komen te gelden dat per twee direct aan elkaar grenzende percelen maximaal één aansluiting op de Verbindingsweg toegestaan. Dit komt zowel de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling als de ruimtelijke - resp. beeldkwaliteit ten goede.

15. Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. (NAM)

Inhoud overlegreactie NAM

De NAM geeft in haar overlegreactie aan dat zij geen belangen heeft in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Verdere beantwoording van de overlegreactie of verwerking daarvan in de planstukken kan daarom achterwege blijven.

25. Veiligheidsregio Haaglanden (VRH)

Inhoud overlegreactie VRH

De VRH geeft in haar overlegreactie aan dat sprake is van een tweetal te onderscheiden voor haar relevante belangen, te weten (1) fysieke veiligheid en (2) externe veiligheid.

Ten aanzien van de fysieke veiligheid voor de huidige en toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied dient de bereikbaarheid en de bestrijdbaarheid van incidenten voor de hulpdiensten in de planvorming te worden betrokken.

Ten aanzien van de externe veiligheid dient bij het opstellen van het bestemmingsplan te worden gekeken naar de gevaarsaspecten van de aanwezigheid van risicobronnen met gevaarlijke stoffen die invloed uitoefenen op het plangebied. De VRH neemt aan dat van een toename van het groepsrisico geen sprake zal zijn. Verder concludeert de VRH dat het plaatsgebonden risico geen belemmering zal vormen voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt om in het bestemmingsplan de analyse van het plangebied met betrekking tot het aspect externe veiligheid op te nemen.

Reactie gemeente Leidschendam-Voorburg op overlegreactie VRH

Het aspect 'fysieke veiligheid' kan in een bestemmingsplan slechts in beperkte mate een plaats krijgen. Immers, een bestemmingsplan kan slechts *toelaten* dat bepaalde, voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van incidenten relevante, voorzieningen e.d. worden gerealiseerd maar kan de daadwerkelijke realisatie daarvan niet *afdwingen*. De beoordeling of en in hoeverre een locatie voldoet aan daaraan te stellen eisen op bijvoorbeeld het gebied van wegbreedte, aanwezigheid en beschikbaarheid van bluswater, opstelplaatsen voor voertuigen van hulpdiensten, etc. zal als regel pas concreet kunnen plaats vinden in de uitvoerende fase, bij het verlenen van vereiste vergunningen. In elk geval menen wij dat met het voorliggende bestemmingsplan, voor zover mogelijk, in juridisch-planologische zin voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in een adequate mate van bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van incidenten voor de hulpdiensten.

De betekenis van het aspect 'externe veiligheid' voor het voorliggende bestemmingsplan is onderzocht. Van de resultaten daarvan wordt verslag gedaan in paragraaf 6.6 van deze toelichting. De uitkomsten van deze beoordeling bevestigen de verwachting van de VRH, dat het

aspect externe veiligheid geen belemmering zal opleveren voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

Wij onderschrijven de door de VRH in haar overlegreactie naar voren gebrachte belangen c.q. aandachtspunten en constateren dat deze onderwerpen, voor zover mogelijk, in het bestemmingsplan reeds een passende plaats hebben gekregen resp. reeds in de afweging van betrokken belangen zijn meegenomen. Daaruit volgt dat verdere verwerking van de overlegreactie van de VRH in de planstukken achterwege kan blijven.

27. Ziggo

Inhoud overlegreactie Ziggo

Ziggo is reeds betrokken bij de Stompwijkseweg / Doctor van Noortstraat, één van de andere onderdelen van het project 'Bereikbaar Stompwijk'. Ziggo heeft geen bezwaren tegen de herziening van het bestemmingsplan ten behoeve van de nieuwe Verbindingsweg. Verdere beantwoording van de overlegreactie of verwerking daarvan in de planstukken kan daarom achterwege blijven.

9.3.4 Inspraak / Zienswijzen

9.3.4.1 Inspraak

Het bestemmingsplan is, in overeenstemming met het bepaalde in de "Inspraakverordening gemeente Leidschendam-Voorburg 2006", niet onderworpen aan inspraak. Door het zoals voorgeschreven in artikel 3.8 Wro volgen van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt een ieder immers al voldoende in de gelegenheid gesteld actief betrokken te worden bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. Het daaraan voorafgaand toepassen van een inspraakprocedure voegt daar niets extra's aan toe en is in feite dubbelop.

9.3.4.2 Zienswijzenprocedure

De formele procedure voor de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan door de gemeenteraad begint met het voor een ieder ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 Wro resp. Afdeling 3.4 van de Awb wordt het ontwerpbestemmingsplan voor een periode van zes weken zowel elektronisch als fysiek ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan (naar keuze schriftelijk of mondeling) naar voren brengen bij de gemeenteraad.

Het ontwerpbestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" heeft ter inzage gelegen van vrijdag 19 augustus 2016 tot en met donderdag 29 september 2016. Gedurende deze periode zijn bij de gemeenteraad 18 zienswijzen, waarvan 17 unieke zienswijzen, ingediend over het ontwerpbestemmingsplan.

De met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" naar voren gebrachte zienswijzen zijn samengevat in een afzonderlijke, tesamen met dit bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgestelde, zienswijzennota / nota van wijzigingen. Alle ten opzichte van het ontwerp voor het plan doorgevoerde wijzigingen, zowel naar aanleiding van zienswijzen als ambtshalve, zijn eveneens in deze zienswijzennota / nota van wijzigingen beschreven en gemotiveerd.