

Ruimtelijke onderbouwing  
Horecavoorziening Zuidwijk  
Gemeente Alphen aan den Rijn

stedenbouw  
ruimtelijke +  
+ ordening  
management

stedenbouw +  
ruimtelijke  
+ ordening  
ontwikkelingsmanagement

stedenbouw  
+ ruimtelijke +  
+ ordening  
ontwikkelingsmanagement

stedenbouw +  
ruimtelijke  
+ ordening  
ontwikkelingsmanagement



*Planstatus:* concept  
*Plan identificatie:* NL.IMRO.0484.xxxxxxxxxxxxxxxxxx-xxxx  
*Datum:* 13 oktober 2014  
*Contactpersoon Buro SRO:* Buro SRO  
*Kenmerk Buro SRO:* SR140072  
*Opdrachtgever:* Gemeente Boskoop

Buro SRO  
't Goylaan 11  
3525 AA Utrecht  
030-2679198  
www.buro-sro.nl

BTW nummer: NL8187.16.071.B01  
KvK nummer: 30232281  
Rabobank rekeningnummer: 1421.54.024 t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

## Inhoudsopgave

1 Inleiding .....	5
1.1 Aanleiding .....	5
1.2 Ligging plangebied.....	5
1.3 Leeswijzer .....	6
2 Het initiatief .....	7
3 Beleidskader.....	9
3.1 Rijksbeleid .....	9
3.2 Provinciaal beleid .....	11
3.3 Gemeentelijk beleid .....	13
4 Haalbaarheid .....	16
4.1 Milieu .....	16
4.2 Water .....	23
4.3 Verkeer & Parkeren.....	26
4.4 Ecologie.....	27
4.5 Archeologie .....	28
5 Economische uitvoerbaarheid.....	30
Voetnoten.....	31



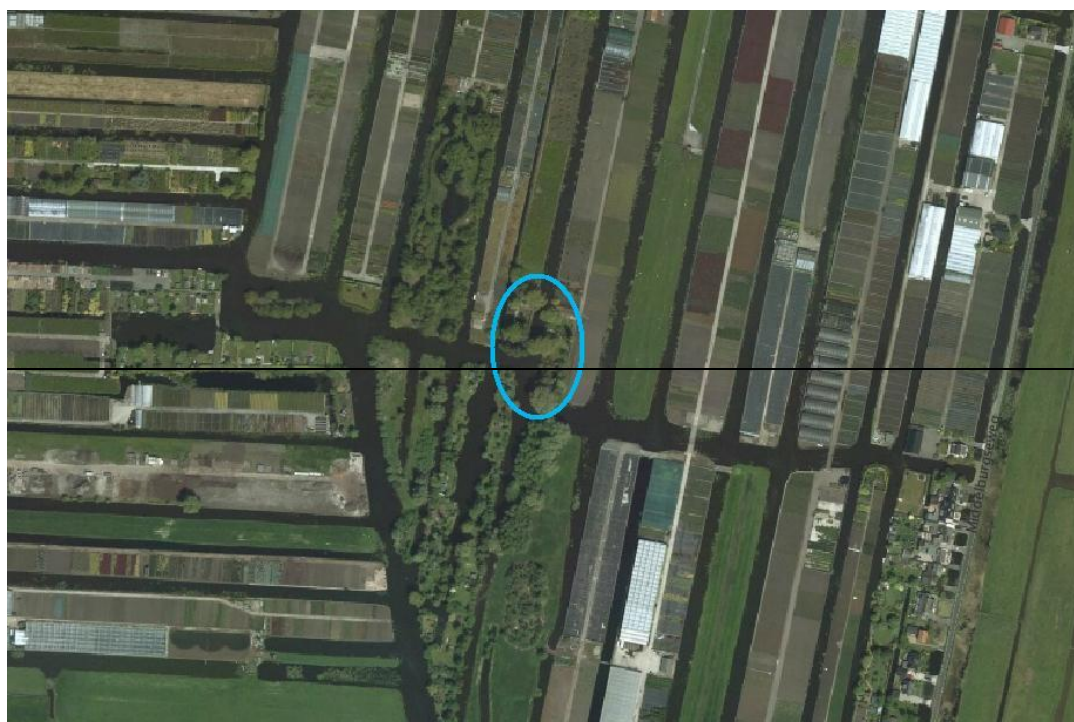
# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Alphen aan den Rijn is momenteel bezig met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het buitengebied van Boskoop. Het voorontwerp van dit bestemmingsplan heeft van 19 december 2013 t/m 12 februari 2014 ter inzage gelegen. In het voorontwerpbestemmingsplan zijn in het Lansinggebied twee bescheiden bouwvlakken opgenomen, één voor een botenloods en één voor een horecagelegenheid/recreatief punt. De ruimtelijke onderbouwing hiervoor ontbreekt echter nog. Om de ontwikkeling van de botenloods en de horecagelegenheid/recreatief punt uiteindelijk in het bestemmingsplan vast te kunnen stellen dient een dergelijke onderbouwing wel opgesteld te worden. Derhalve is voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

## 1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van voorliggende ruimtelijke onderbouwing bestaat uit een locatie in het buitengebied van Boskoop, gemeente Alphen aan den Rijn. Het plangebied ligt aan de nieuwe Oostelijke Rondweg Boskoop, op circa 1 kilometer ten zuidoosten van de kern Boskoop. De volgende afbeelding toont globaal de begrenzing van het plangebied.



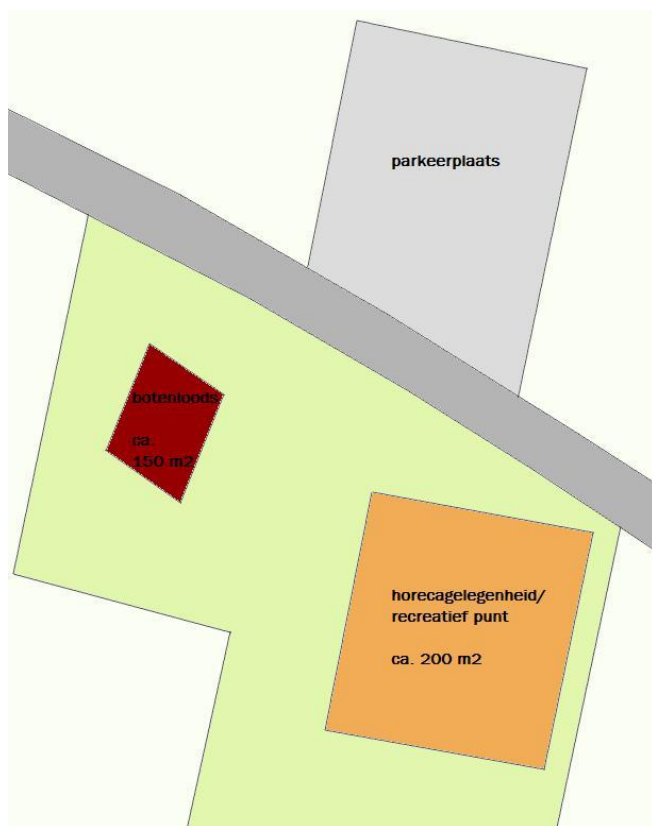
*Ligging plangebied*

## 1.3 Leeswijzer

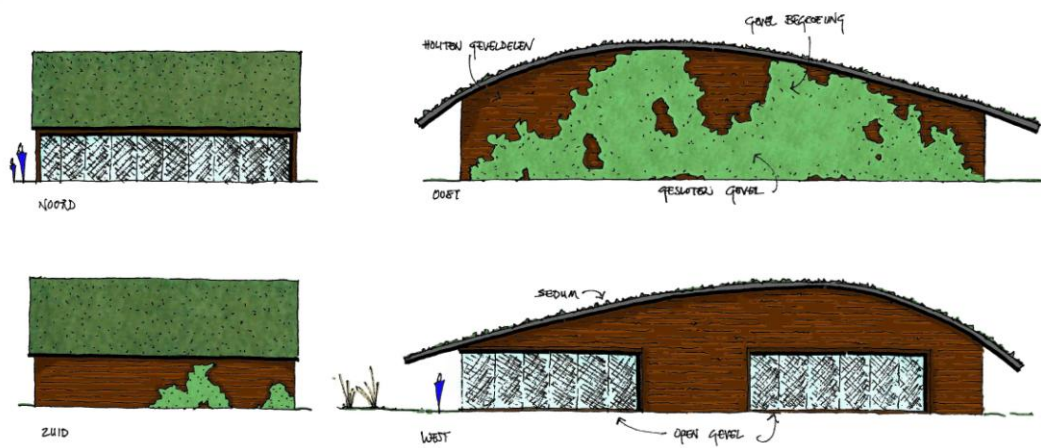
Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het initiatief beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante beleid opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt het project inhoudelijk op haalbaarheid getoetst aan de hand van het geldende beleid en (milieu)wetgeving. Tot slot bevat hoofdstuk 5 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

## 2 Het initiatief

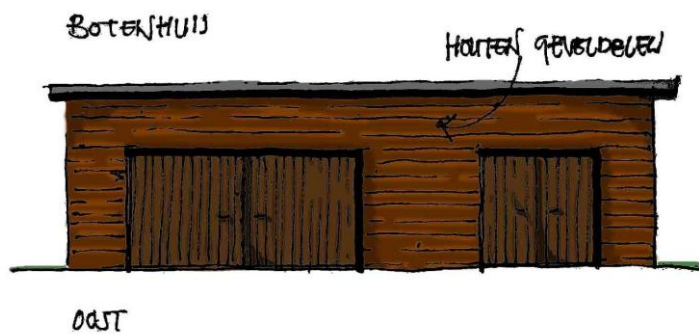
Het plangebied ligt in het gebied de Lansing. Dit gebied wordt in de Landschapsvisie Zuidwijk aangewezen als landschaps- en natuurontwikkelingsgebied. Daarnaast wordt aangegeven dat in het ontwikkelingsgebied de Lansing ruimte is voor beperkt recreatief medegebruik. Het voornemen is om hieraan invulling te geven door de realisatie van een botenloods en een horecagelegenheid/recreatief punt aan de zuidzijde van de nieuwe Oostelijke Rondweg Boskoop. Ten noorden van deze weg zal, onder andere ten behoeve van de ontwikkeling, door de gemeente een parkeerplaats aangelegd worden. De volgende afbeeldingen tonen de toekomstige situatie van het gebied en schetsen van de horecagelegenheid/recreatief punt en de botenloods.



Toekomstige situatie



Schets horecagelegenheid/recreatief punt



Schets botenloods



## 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De Structuurvisie vervangt een groot aantal verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zoals de Nota Ruimte (2006), Structuurvisie Randstad 2040 en de Structuurvisie voor de snelwgomgeving (2008). Door onder andere nieuwe politieke accenten, veranderende economische omstandigheden, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen zijn de vigerende beleidsdocumenten gedateerd.

De visie heeft als doel dat Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. Daarbij gaat de visie uit van het 'decentraal, tenzij..' principe. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingskracht van provincies en gemeenten overstijgt;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;
- een onderwerp provincie- of landsoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

#### *Nederland concurrerend*

Nederland heeft een goede ruimtelijke economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een uitstekende internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's en optimale (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

#### *Nederland bereikbaar*

De groei van mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd. De ambitie is dat gebruikers beschikken over optimale ketenmobiliteit via multimodale knooppunten en door goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

#### *Nederland leefbaar en veilig*

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zo veel mogelijk benut. Waterveiligheid en beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling. Nederland behoudt haar unieke cultuurhistorische waarden en heeft een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt. Het aandeel duurzame energiebronnen zal moeten toenemen.

Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent voor alle ruimtelijke plannen:

1. eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
2. vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt;
3. mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

### **Planspecifiek**

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de ontwikkeling van een botenloods en een horecagelegenheid/recreatief punt in het buitengebied van Boskoop. Uit onder andere het gemeentelijk beleid (zie [toelichting paragraaf 3.3](#)) blijkt dat er vraag is naar een dergelijke kleinschalige ontwikkeling. Bestaande bebouwing om deze ontwikkeling in te realiseren is echter niet aanwezig. Wel is getracht de nieuwe bebouwing zo optimaal mogelijk in de omgeving in te passen. Daarnaast zorgt de ligging direct aan de nieuwe Oostelijke Rondweg Boskoop ervoor dat het plangebied goed bereikbaar is.

### **3.1.2 Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)**

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken.

In het Barro worden een aantal projecten die van Rijksbelang zijn met name genoemd en exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen zullen moeten voldoen. Het nationale belang dat het stellen van regels voor deze onderwerpen rechtvaardigt, is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro worden, na de 1e aanvulling die op 1 oktober 2012 in werking is getreden, de volgende 15 onderwerpen beschreven: Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Rijkswaarwegen, Hoofdwegen en landelijke spoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte), Veiligheid rond rijkswaarwegen, Verstedelijking in het IJsselmeer, Toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

### **Planspecifiek**

Het plan valt niet binnen één van de projecten aangewezen in het Barro. Daarnaast is het plan dusdanig klein van schaal dat het niet van nationaal belang is. Vanuit het Barro zijn er dan ook geen specifieke randvoorwaarden voor dit plan.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Provinciale Structuurvisie

De provincie Zuid-Holland heeft voor haar ruimtelijke visie de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte en de Verordening Ruimte 2014 vastgesteld. De Visie Ruimte en Mobiliteit bevat het strategische beleid. Het ruimtelijk-relevante, operationele beleid is opgenomen in het Programma Ruimte. De verplichtingen voor ruimtelijke plannen van de provincie of lagere overheden zijn opgenomen in de Verordening Ruimte.

#### 3.2.1.1 Visie ruimte en mobiliteit

Provinciale Staten van provincie Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) vastgesteld. Met het vaststellen van de VRM is de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie uit 2010, incl. onderliggende herzieningen, komen te vervallen.

In de VRM signaleert de provincie de structurele veranderingen in samenleving, economie en milieu. De voorspelbaarheid van nieuwe ontwikkelingen vermindert, demografische ontwikkelingen verschillen en de regionale economie internationaliseert en is kwetsbaar voor externe schokken. Tegelijkertijd gaan technologische innovaties snel en kunnen oplossingen in beeld brengen die nu nog onhaalbaar lijken. Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen. De economische, technologische en demografische ontwikkelingen werken door in de wijze waarop mensen en bedrijven de ruimte en het mobiliteitsnetwerk gebruiken. De provincie wil aansluiten op de bestaande en toekomstige dynamiek door, waar mogelijk, flexibiliteit in regelgeving te bieden. De Visie Ruimte en Mobiliteit is opgesteld vanuit de gedachte dat regels en kaders van de overheid nodig blijven, maar niet nodeloos mogen knellen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De gewenste ontwikkeling is verwoord in vier rode draden:

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

Vanuit het besef dat stad en land één leefomgeving vormen met elkaar aanvullende kwaliteiten, kent deze Visie Ruimte en Mobiliteit een indeling in functionele hoofdstukken. Het hoofdstuk 'Mobiliteit en bebouwde ruimte' geeft uitwerking aan de eerste en tweede rode draad. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit (derde rode draad) komt hoofdzakelijk tot uiting in het hoofdstuk 'Kwaliteit van landschap, groen en erfgoed' en het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving hoofdzakelijk bij 'Water, bodem en energie'.

#### Planspecifiek

Het plangebied ligt op de Visiekaart Ruimte en Mobiliteit in het veenlandschap. In het veenlandschap zet de provincie in op behoud en versterking van het waterrijke en open karakter. Daarnaast is behoud van de kenmerkende afwisseling van veenweidelandschap, rivieren, boezems, plassen en droogmakerijen van groot belang. De veenlandschappen combineren een agrarische economie met cultuurhistorische en ecologische waarden. Deze combinatie maakt de landschappen ook aantrekkelijk als recreatief en toeristisch gebied. Belangrijke opgaven in het veengebied zijn de aanpak van bodemdaling, behoud van de karakteristieken van het veenweidelandschap, herstructurering van de greenport Boskoop, verbetering van de waterkwaliteit en instandhouding en ontwikkeling van de bijzondere natuurwaarden. Met de beoogde ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de gewenste versterking van het gebied met recreatie en toerisme.

### **3.2.1.2 Programma Ruimte**

Tegelijk met de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland ook het Programma Ruimte vastgesteld. Dit Programma kent, net als de Visie Ruimte en Mobiliteit, de status van structuurvisie. Gezamenlijk beschrijven ze het integrale ruimtelijk beleid. De vier rode draden die beschreven zijn in de Visie Ruimte en Mobiliteit en die richting geven aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie, komen ook terug in het Programma Ruimte.

Het programma biedt zoveel mogelijk de ruimte om kansen, vernieuwende ideeën en plannen uit de samenleving, gezamenlijk door te vertalen naar concrete handelingsperspectieven. Door bijvoorbeeld het proces van gebiedsgerichte verkenningen, kennisontwikkeling, strategisch onderzoek en beleidsinformatie op onderdelen meer in samenwerking met partners in de regio te organiseren, schept de provincie belangrijke voorwaarden voor het (laten) ontstaan van nieuwe vitale coalities van partijen en initiatieven uit de samenleving aan de voorkant van ontwikkelingen gefaciliteerd worden. De verschillende activiteiten zijn inzichtelijk gemaakt in de Actieagenda ruimte.

Het Programma Ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiemix om deze doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan 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 deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

#### **Planspecifiek**

Voorliggend planvoornemen maakt geen onderdeel uit van één van de in het Programma Ruimte beschreven projecten. Daarnaast zijn er ook geen andere raakvlakken met het gestelde in het Programma Ruimte. Vanuit het Programma Ruimte zijn er dan ook geen specifieke randvoorwaarden voor dit plan.

### **3.2.2 Verordening Ruimte**

Tegelijk met de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland ook de Verordening Ruimte 2014 vastgesteld. In de verordening stelt de provincie regels aan ruimtelijke ontwikkelingen. De Verordening Ruimte draagt bij aan het realiseren van het provinciaal ruimtelijke beleid zoals dat benoemd is in de VRM. De verordening omvat in aanvulling op de Visie Ruimte en Mobiliteit toetsbare criteria waaraan planvorming moet voldoen.

#### **Planspecifiek**

Volgens artikel 2.2.1 lid 2 kan een bestemmingsplan voor gronden buiten bestaand stads- en dorpsgebied, voorzover niet gelegen in een gebied met beschermingscategorie 1 een nieuwe kleinschalige gebiedsvreemde ontwikkeling mogelijk maken onder voorwaarde dat:

- a. de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd of blijft per saldo ten minste gelijk, door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in het landschap of door het leveren van een maatschappelijke tegenprestatie;
- b. de ontwikkeling past binnen de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte;
- c. de toelichting bij het bestemmingsplan bevat hierover een verantwoording, vervat in een beeldkwaliteitsparagraaf.

Wanneer het initiatief getoetst wordt aan deze criteria kan gesteld worden dat de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd. Deze verbetering volgt eruit dat met de nieuwe ontwikkeling een extra impuls gegeven wordt aan de beleefbaarheid van het achterliggende natuurgebied de Lansing. Het recreatieve punt is een prima vertrekpunt om het achterliggende gebied met een kano verder te verkennen.

De ontwikkeling sluit aan op het Programma ruimte. In paragraaf 3.2.1.2 is dit nader gemotiveerd. De ontwikkeling sluit aan op het Programma ruimte. In paragraaf 3.2.1.2 is dit nader gemotiveerd. Voor wat betreft de beeldkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 4.6.

## 3.3 Gemeentelijk beleid

### 3.3.1 Structuurplan 2015

Het structuurplan Boskoop biedt het ruimtelijk toetsings- en ontwikkelingskader voor Boskoop tot 2015. Het structuurplan is gebaseerd op de 'Toekomstvisie Boskoop 2015' met de tien wensen van de bevolking en het bedrijfsleven van Boskoop en de gekozen ontwikkelingsrichting: ondernemend in het groen en vernieuwend in wonen. Het structuurplan bevat gewenste ontwikkelingen in Boskoop voor de komende jaren, opgesteld naar de vrijheden zoals geboden door de kaders van het bestaande beleid.

In het structuurplan zijn vier speerpunten benoemt, te weten:

- Versterk de boomteelt;
- Bouw vernieuwend voor de lokale vraag;
- Koester de karakteristieken van Boskoop;
- Benut de strategische ligging.

Het structuurplan is, zoals gezegd, gebaseerd op de tien wensen van de bevolking. Eén van deze tien wensen is de wens de 'groene' recreatie en toerisme verder te ontwikkelen.

#### **Planspecifiek**

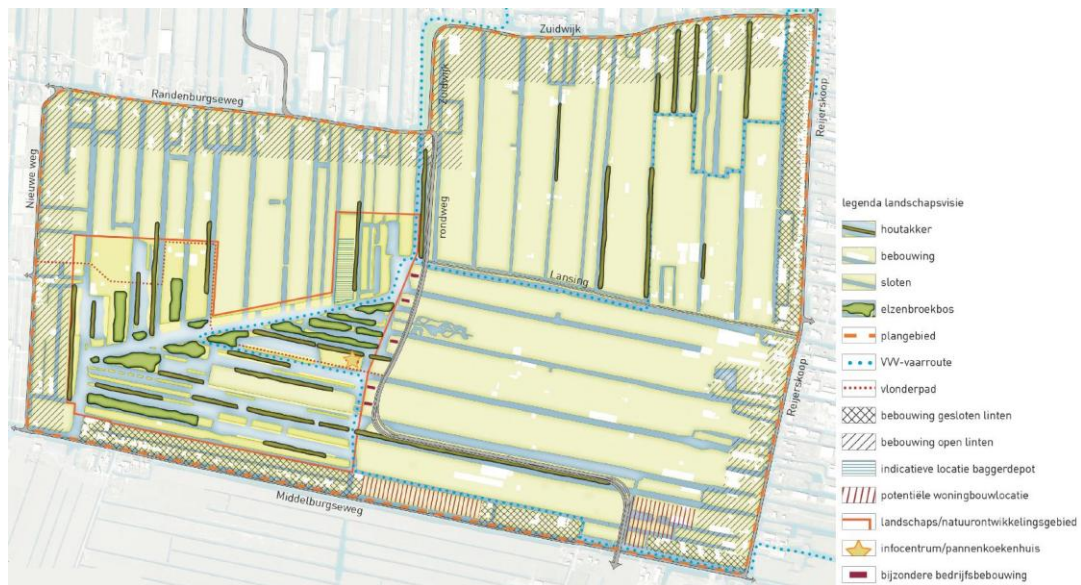
Het structuurplan is, zoals gezegd, gebaseerd op de tien wensen van de bevolking. Eén van deze tien wensen is de wens de 'groene' recreatie en toerisme verder te ontwikkelen. De beoogde ontwikkeling sluit aan op deze wens. Het plan draagt bij aan de recreatie en toerisme in het plangebied. Het kan een solitaire functie vervullen en dienen als een tussenstop voor de passerende recreant in het buitengebied van Boskoop.

### 3.3.2 Landschapsvisie Zuidwijk

In januari 2012 is de Landschapsvisie Zuidwijk vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Boskoop. De Landschapsvisie Zuidwijk is onderdeel van het proces om Zuidwijk naar een succesvol geherstructureerd sterk, duurzaam, leefbaar en beleefbaar sierteeltgebied te brengen. Deze zogenaamde Pilot Doorzaam Zuidwijk moet een voorbeeldproject worden voor de noodzakelijke herstructurering van de voor Boskoop zo belangrijke boomkwekerijsector. In de landschapsvisie worden de stappen van de pilot van beleid tot de uiteindelijke visie getoond.

#### Planspecifiek

De volgende afbeelding toont de visiekaart van de landschapsvisie.



Visiekaart landschapsvisie

De regio van het plangebied is op de visiekaart aangewezen als een locatie voor een infocentrum/pannenkoekenhuis. Daarnaast wordt in de visie aangegeven dat in het gebied ruimte is voor beperkt recreatief medegebruik. Het voornemen om een botenloods en een horecagelegenheid/recreatief punt te realiseren is passend binnen deze visie en derhalve in overeenstemming met de Landschapsvisie Zuidwijk.

### 3.3.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan 'Buitengebied'. Dit bestemmingsplan is op 30 juni 2011 vastgesteld door de raad van de gemeente Boskoop. De volgende afbeelding toont een fragment van de verbeelding van dit bestemmingsplan.



*Fragment verbeelding geldend bestemmingsplan*

Het plangebied heeft in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Agrarisch'. Binnen deze bestemming is de realisatie van de horecagelegenheid niet mogelijk. De gemeente Alphen aan den Rijn is momenteel echter bezig met het opstellen van een nieuw (actualisatie)bestemmingsplan voor het buitengebied van Boskoop. De voorgenomen ontwikkeling wordt in dit nieuwe bestemmingsplan meegenomen. Het is hiervoor echter wel noodzakelijk dat er een ruimtelijke onderbouwing opgesteld wordt.

## 4 Haalbaarheid

### 4.1 Milieu

#### 4.1.1 Bodem

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Middels dit onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het projectgebied bij elkaar passen.

#### Planspecifiek

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is historisch vooronderzoek uitgevoerd, zie bijlage [\[1\]](#). Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie niet verdacht is; er zijn geen bodembedreigende activiteiten (geweest) die aanleiding geven tot de uitvoering van een bodemonderzoek. De locatie is geschikt voor de voorgenomen ontwikkeling.

#### 4.1.2 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m<sup>3</sup>) een 'betekend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de Regeling 'niet in betekende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.



#### *Besluit gevoelige bestemmingen*

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM10 of NO2 dreigt/plaatsvindt.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

- scholen;
- kinderdagverblijven;
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden. Ten eerste of de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat. Ten tweede moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.

#### **Planspecifiek**

Horeca wordt in het Besluit gevoelige bestemmingen niet gezien als een gevoelige bestemming. Daarnaast kan de realisatie van de horecavoorziening, gezien de beperkte omvang, aangemerkt worden als een project van 'niet in betekenende mate bijdragen'. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor, op grond van artikel 4 van de Regeling NIBM niet noodzakelijk. Het project heeft 'niet in betekenende mate' invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse.

### 4.1.3 Geluid

De mate waarin het geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh):

- woningen;
- geluidsgevoelige terreinen (terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen dan categorale en academische ziekenhuizen, verpleeghuizen, woonwagendplaatsen);
- andere geluidsgevoelige gebouwen, waaronder onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen dan ziekenhuizen en verpleeghuizen die zijn aangegeven in artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder (Bgh):
  - verzorgingstehuizen;
  - psychiatrische inrichtingen;
  - medisch centra;
  - poliklinieken;
  - medische kleuterdagverblijven.

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

#### Planspecifiek

Het plan voorziet niet in de realisatie van een geluidsgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder. Daarnaast zal het initiatief niet in die mate geluid voortbrengen dat hiervoor een nader onderzoek noodzakelijk is (zie [toelichting paragraaf 4.1.4](#)). Een akoestisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het initiatief.

#### **4.1.4 Bedrijven en milieuzonering**

Het aspect bedrijven en milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieuocontour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986 de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In deze publicatie is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;
- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

#### **Planspecifiek**

Het plan voorziet in de realisatie van een milieubelastende functie. De voorgenomen activiteiten (een botenloods en een horecagelegenheid/recreatief punt) vallen volgens de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de VNG in milieucategorie 1. Dit houdt in dat een afstand van 10 meter aangehouden dient te worden tot milieugevoelige functies. De afstand tussen het plangebied en de dichtstbijzijnde milieugevoelige functie (woning) is circa 250 meter. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de gestelde eisen vanuit de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'. De ontwikkeling is daarmee passend in de omgeving. Daarnaast is er geen sprake van de realisatie van een milieugevoelige functie. De omgeving laat de ontwikkeling toe.

#### 4.1.5 Externe Veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

##### *Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar*

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven, en grote kantoorgebouwen (>1500 m<sup>2</sup>). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

##### *Plaatsgebonden risico en groepsrisico*

Het plaatsgebonden risico (voorheen individueel risico) wordt uitgedrukt in een contour van 10<sup>-6</sup> als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10<sup>-6</sup> contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10<sup>-5</sup> contour.

Bij groepsrisico is niet een contour bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Bij groepsrisico wordt gewerkt met een oriëntatiewaarde en niet met een grenswaarde. Hoe meer mensen dicht op de bron zijn bij een bepaalde calamiteit, hoe groter het effect. Hierbij is de 1% letaliteit belangrijk. Zolang deze oriëntatiewaarde niet overschreden wordt is er geen specifieke motivatie noodzakelijk (let wel: er is dus wel een risico!). Indien de 1% letaliteit wel overschreden wordt dient in de ruimtelijke planvorming dit risicoaspect bewust geaccepteerd te worden met daarbij de motivatie waarom dat acceptabel gevonden wordt. Via inrichtingsmaatregelen (op basis van de gebruiksvergunning en de bouwverordening) en rampenplannen e.a. kan het effect bij een calamiteit beperkt worden.

##### Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

### Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen zijn er verschillende ontwikkelingen gaande. Zo is er een nieuw Besluit externe veiligheid buisleidingen en wordt er gewerkt aan een Structuurvisie buisleidingen. Deze Structuurvisie wordt de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen uit 1985 en bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

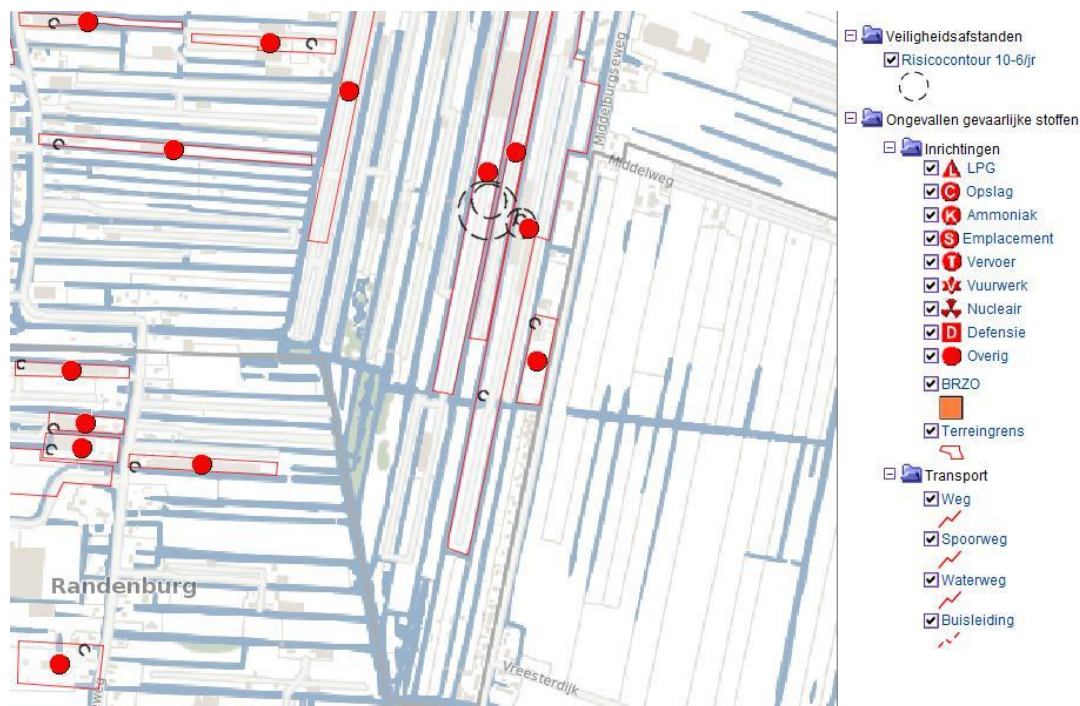
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het PR in acht te nemen en het GR te verantwoorden. Het Bevb vervangt hiermee de circulaire Zonering langs hogedruk aardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen (1991).

### Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen staat beschreven in de Nota en circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg). De geactualiseerde circulaire is de voorloper van het Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev), dat in 2012 in werking treedt. Ondanks dat het Btev nog niet in werking is getreden is het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, verstandig hier al rekening mee te houden. In het Btev staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Volgens het Btev mag op grond van een ruimtelijke besluit geen kwetsbaar object in de veiligheidszone worden gebouwd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten mogen alleen in uitzonderlijke gevallen in de veiligheidszone worden toegestaan. Ten opzichte van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is een verantwoording van het groepsrisico niet meer verplicht als het aannemelijk is dat het groepsrisico ver beneden de oriëntatiewaarde blijft of nauwelijks toeneemt.

### **Planspecifiek**

Voor de beoordeling of in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen en/of transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig zijn is de risicokaart geraadpleegd. De volgende afbeelding toont een fragment van deze kaart.



Fragment risicokaart externe veiligheid

#### Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

De risicokaart laat zien dat er in de omgeving van het plangebied verschillende bedrijven aanwezig zijn waar gevaarlijke stoffen opgeslagen worden. Het gaat hier uitsluitend om tuinders met een bovengrondse propaantank. Rondom deze tanken geldt een risicocontour (plaatsgebonden risico) i.v.m. ontploffingsgevaar. Geen van deze contouren ligt over het plangebied. Andere risicovolle inrichtingen zijn daarnaast ook niet aanwezig.

#### Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Nabij het plangebied ligt het tracé van de nieuwe Oostelijke Rondweg Boskoop. Deze weg zal onder andere gebruikt worden voor het bevoorraden van de verschillende propaantanks in het gebied. Uitgaande van het aantal propaantanks in Boskoop-Oost (en Reeuwijk) en de vulfrequentie, is de verwachting dat over de nieuwe rondweg maximaal 200 transporten propaan per jaar zullen plaatsvinden.

#### Plaatsgebonden risico

Volgens vuistregels zal een PR 10-6 contour pas optreden bij transport van brandbare gassen (propaan) bij hoeveelheden meer dan 2.300 per jaar (buiten de bebouwde kom, op een 80 km/weg). Aangezien deze aantallen niet worden gehaald zal er dus geen PR 10-6 contour optreden.

#### Groepsrisico

Tot een afstand van 200 meter vanaf de weg moet rekening worden gehouden met het scenario van een explosie van een tankwagen met brandbaar gas (propaan). Omdat het plangebied op minder dan 200 meter van de nieuwe weg ligt zal in moeten worden gegaan op het groepsrisico. In het kader van het bestemmingsplan voor de nieuwe Rondweg nabij het plangebied (BP Oostelijke Rondweg Boskoop, module 4) is reeds aandacht besteed aan het groepsrisico. In het milieukundig advies behorende bij dit bestemmingsplan wordt de vuistregels gegeven dat bij een bevolkingsdichtheid van 40 personen per hectare een overschrijding van het groepsrisico optreedt bij meer dan 1.000 transporten buiten de bebouwde kom (80 km/h).

In het plangebied en de omgeving van het plangebied is momenteel nagenoeg geen bebouwing aanwezig. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal het aantal personen dat in het gebied aanwezig is dus enigszins toenemen. Gezien het lage aantal transporten propaan per jaar (maximaal 200 transporten) en de beperkte toename van de bevolkingsdichtheid zal er geen overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico optreden.

## 4.2 Water

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d.) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.

### 4.2.1 Generiek beleid

Op Rijksniveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

#### Waterbeleid voor de 21e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw' (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes(drietrapstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

- vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

#### Waterwet

Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de Waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In deze integrale watervergunning zijn zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) opgegaan in één aparte watervergunning.

#### Nationaal Waterplan

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het kabinet. Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

## 4.2.2 Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland

### Waterbeheerplan Hoogheemraadschap van Rijnland

Op 9 december 2009 is het nieuwe waterbeheerplan (WBP) van het hoogheemraadschap van Rijnland vastgesteld. Voor de planperiode 2010-2015 is dit WBP van toepassing. In het plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor deze planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn:

1. veiligheid tegen overstromingen;
2. voldoende water;
3. gezond water.

Wat betreft veiligheid is het cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én 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 Rijnland 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 zeespiegelstijging. Het WBP sorteert voor op deze ontwikkelingen.

### Keur en Beleidsregels

Per 22 december 2009 is een nieuwe Keur in werking getreden, alsmede nieuwe Beleidsregels die in 2011 geactualiseerd zijn. Een nieuwe Keur is nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De 'Keur en Beleidsregels' maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken);
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels (voluit: Beleidsregels en Algemene Regels Inrichting Watersysteem 2011 Keur), die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

### Beleidsregel 2 Beschermingszone - oppervlaktewateren

Gelet op de ligging van onderhavig plangebied nabij een watergang dient rekening te worden gehouden met de beschermingszone. Beleidsregel 2 stelt regels ten aanzien van het bebouwen en beplanten in of nabij de beschermingszone. De beleidsregel geldt zowel voor primaire watergangen als overige watergangen. Op grond van de Keur (artikel 3.1.1-1b en 3.1.1-1c) is het zonder vergunning van het bestuur namelijk niet toegestaan in, op of onder en/of boven waterstaatswerken en hun beschermingszone:

- werken of opgaande (hout) beplanting aan te brengen of te hebben, dan wel aanwezige (hout)beplanting te verwijderen;
- vaste stoffen, voorwerpen te brengen, te hebben of te houden op andere dan daarvoor kennelijk bestemde plaatsen.



In de legger van de Keur is van alle oppervlaktewateren de beschermingszone gedefinieerd. In onderhavig geval is er sprake van een boezemwater. Hiervoor is een beschermingszone van 2 meter aan beide zijde van het water opgenomen. Om het onderhoud en de inspectie vanaf de kant te kunnen uitvoeren, moet de beschermingszone vrij zijn van bebouwing en beplanting. Afwijken van de regels is toegestaan indien:

- het betreffende oppervlaktewater varend kan worden onderhouden;
- de wijziging van de wijze van onderhoud geen negatieve gevolgen heeft voor de (ecologische) waterkwaliteit (conform algemene zorgplicht, Flora- en faunawet);
- de onderhoudsverplichtingen van de overige onderhoudsplichtigen niet worden verzaamd.

#### **4.2.3 Watertoets**

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. In de waterparagraaf worden de watertoets en de uitkomsten van een eventueel overleg opgenomen.

##### **Planspecifiek**

###### Watercompensatie

De regels en voorwaarden van het beleid voor watercompensatie zijn afgeleid uit de Keur (artikel 3.1.4). Een toename aan verharding van meer dan 500 m<sup>2</sup> dient volgens de regels van het hoogheemraadschap in de vorm van nieuw open water te worden gecompenseerd (15% van de toename aan verharding). Een toename aan verharding zorgt er namelijk voor dat het regenwater sneller op het oppervlaktewater zal afstromen. Het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat er geen verslechtering van de huidige situatie mag optreden.

In de huidige situatie is het plangebied volledig onverhard. Initiatiefnemer wil in dit gebied een botenloods van 150 m<sup>2</sup> en een horecagelegenheid/recreatief punt van 200 m<sup>2</sup> realiseren. Rondom de bebouwing zal tevens enige vorm van oppervlakteverharding aanwezig zijn. De totale toename aan verharding als gevolg van deze ontwikkeling zal echter niet meer zijn dan 500 m<sup>2</sup>.

Daarnaast zal de gemeente een nieuwe parkeerplaats aanleggen. Deze parkeerplaats heeft een oppervlakte van maximaal circa 1.000 m<sup>2</sup>. Afhankelijk van de daadwerkelijke oppervlakte van de parkeerplaats, en daarmee de toename aan verharding, zal 15% van het verhard oppervlak gecompenseerd worden in de vorm van nieuw open water.

## 4.3 Verkeer & Parkeren

Onderdeel van een goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuwe project op de verkeersstructuur en het parkeren in en rondom het plangebied.

### **Planspecifiek**

#### *Verkeer*

De horecagelegenheid zal direct op de nieuwe Oostelijke Rondweg Boskoop ontsloten worden. Deze weg heeft voldoende capaciteit om de (geringe) toename van het aantal verkeersbewegingen aan te kunnen. Verkeerstechnisch worden er dan ook geen problemen verwacht.

#### *Parkeren*

Met betrekking tot het parkeren worden in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW geen normen gegeven voor het parkeren ten behoeve van een restaurant in het buitengebied. Dit houdt echter niet in dat er geen parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden.

In het plangebied wordt een horecagelegenheid gerealiseerd van circa 250 m<sup>2</sup>. Ten noorden van de horecagelegenheid, aan de overzijde van de nieuwe Oostelijke Rondweg Boskoop, wordt een parkeerplaats met 25 parkeerplaatsen voor de horecagelegenheid aangelegd. Met de aanleg van deze parkeerplaats zal er voldoende parkeergelegenheid zijn ten behoeve van de horecagelegenheid.

## 4.4 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied. Wat betreft soortenbescherming is de Flora- en Faunawet van toepassing. Hier wordt onder andere de bescherming van plant- en diersoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Indien hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd.

### **Gebiedsbescherming**

De Natuurbeschermingswet richt zich op de bescherming van gebieden. In de Natuurbeschermingswet zijn de volgende gronden aangewezen en beschermd:

- Natura 2000-gebieden (Habitat- en Vogelrichtlijngebieden);
- beschermde Natuurmonumenten;
- wetlands.

Naast deze drie soorten gebieden is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in het kader van de gebiedsbescherming van belang. De EHS is een samenhangend netwerk van belangrijke natuurgebieden in Nederland en omvat bestaande natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden en ecologische verbindingzones. De EHS draagt bij aan het bereiken van de hoofddoelstelling van het Nederlandse natuurbeleid, namelijk: 'Natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving'. Hiertoe zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- vergroten: het areaal natuur uitbreiden en zorgen voor grotere aaneengesloten gebieden;
- verbinden: natuurgebieden zoveel mogelijk met elkaar verbinden;
- verbeteren: de omgeving zo beïnvloeden dat in natuurgebieden een zo hoog mogelijke natuurkwaliteit haalbaar is.

### **Soortenbescherming**

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van de in het wild voorkomende inheemse planten en dieren: de soortenbescherming. De wet richt zich vooral op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. In de wet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde dier- en plantensoorten. Naast een aantal in de wet (en daarop gebaseerde besluiten) vermelde specifieke mogelijkheden om ontheffing te verlenen van in de wet genoemde verboden, geeft de wet een algemene ontheffingsbevoegdheid aan de minister van LNV (artikel 75, lid 3). Bekeken moet worden in hoeverre ruimtelijke plannen negatieve gevolgen hebben op beschermde dier- en plantensoorten en of er compenserende of mitigerende maatregelen genomen moeten worden.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menig soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

### **Planspecifiek**

De gehele planontwikkeling is kleinschalig in opzet en gelegen aan de nieuwe ontsluitingsweg. De gevolgen voor flora- en fauna zijn reeds in de besluitvorming omtrent module 4 inzichtelijk gemaakt. In het verlengde hiervan zijn mitigerende maatregelen voorgesteld. De voorgenomen recreatieve ontwikkeling heeft gezien de omvang van de ingreep, ook gezien in relatie tot de Rondweg, beperkte gevolgen. Daarmee bestaat er geen aanleiding tot een hernieuwd onderzoek. Voorgaande laat onverlet dat ten tijde van de aanleg de reguliere zorgplicht van kracht is en gelden eenzelfde aanbevelingen zoals deze ook gedaan zijn in het kader van de Rondweg Module 4.

## 4.5 Archeologie

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Deze bescherming is in Nederland wettelijk verankerd in de Monumentenwet. Op basis van deze wet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken. Dat melden dient terstond te gebeuren. In het kader van een goede ruimtelijke ordening in relatie tot de Monumentenwet kan vooronderzoek naar mogelijke waarden nodig zijn zodat waar nodig die waarden veiliggesteld kunnen worden en/of het initiatief aangepast kan worden.

### Planspecifiek

De volgende afbeelding toont een fragment van de archeologische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland.



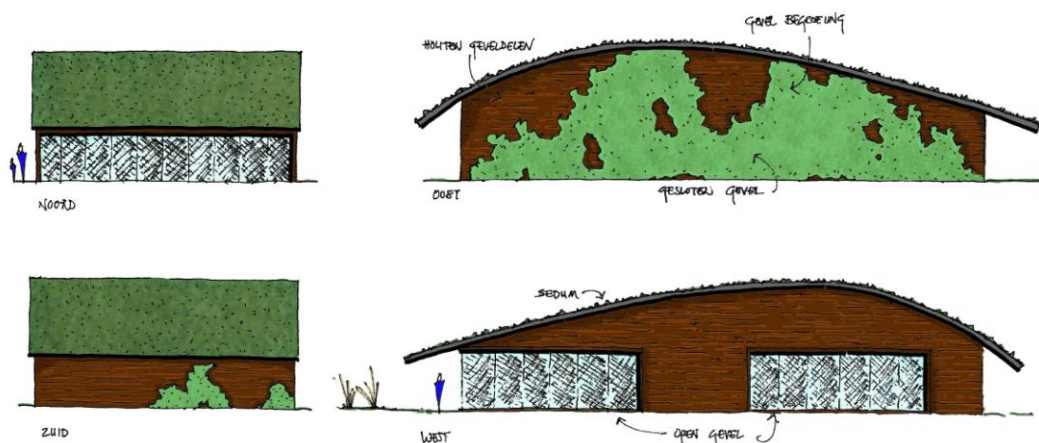
*Fragment archeologische waardenkaart*

Het plangebied ligt in een gebied met een kleine kans op archeologische sporen. Voor dergelijke gebieden is een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 4.6 Beeldkwaliteit

Conform de Verordening ruimte kan een nieuwe gebiedsvreemde ontwikkeling worden toegestaan indien het plan vergezeld gaat van een beeldkwaliteiparagraaf. Voor de beoogde ontwikkeling is van belang dat de nieuw op te richten bebouwing zich goed voegt in het landschap. Daarnaast zal ook de parkeervoorziening zo ingericht moeten worden dat deze een stedelijke uitstraling ontbeert. In het planconcept is hier rekening meegehouden.

De bebouwing sluit zowel in materiaal keuze, houten geveldelen en een sedum dak, aan bij het gebied. Door het dak een ronde vorm te geven wordt daarmee het gebouw 'verzacht' en krijgt het een gebiedsvriendelijke uitstraling. Deze vriendelijkheid wordt versterkt door de openheid van de gevels aan de noord en westzijde. Op deze wijze doet het gebouw in zijn verschijningsvorm transparant aan. De houten gevelbekleding is een verwijzing naar de houten tuinloodsen welke in het gebied van oorsprong aanwezig waren. Het parkeerterrein wordt, middels een open bestrating, voorzien van een goede uitstraling.



## 5 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van 'afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

### **Planspecifiek**

Het project wordt op initiatief van de initiatiefnemer(s) gerealiseerd. De economische uitvoerbaarheid van het initiatief is gewaarborgd door middel van de gemeentelijke legesverordening en een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemer(s). De bijkomende realisatie- en procedurekosten zullen voor rekening van de initiatiefnemer(s) zijn. De gemeentelijke plankosten zijn voldoende gedekt.

## Voetnoten

[1](#) Historisch vooronderzoek Reijerskoop - achter 309 te Boskoop, Hoste Milieutechniek BV, Projectcode: 13237SCB, 10 oktober 2013