

PLAN & PROJECT

Afweging mogelijkheden Ontsluiting Beresteijn



Colofon

Titel: Afweging mogelijkheden ontsluiting Beresteijn
Opdrachtgever: Amvest

Auteur(s): R.A.J.M. Broekman
Versie: [Status]
Kenmerk: Berv/2014/RBaoo/01-C3
Datum: juli 2014

Plan en Project bv

a: Bredaseweg 108a – sectie 11
4902 NS Oosterhout
t: +31 16 24 24 047
e: info@planenproject.nl
i: www.planenproject.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Doel van dit document	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Drie ontsluitingsvarianten.....	6
2.1	Drie varianten: Leidseweg, Mozartlaan, Beethovenlaan	6
2.2	Verkeerskundige beoordeling van de drie varianten	9
3	Ruimtelijke beoordeling van de varianten.....	10
3.1	Cultuurhistorie en landschap	10
3.2	Stedenbouwkundige en architectonische beoordeling	13
3.3	Beoordeling op milieu- en natuuraspecten	14
3.4	Planologische beoordeling	16
4	Conclusies	18
4.1	Conclusies ruimtelijke afweging.....	18
4.2	Conclusie ruimtelijke en verkeerskundige afweging.....	19
Bijlage 1.	Rapport Goudappel Coffeng: Verkeerskundig onderzoek ontsluiting Beresteijn	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Leidseweg 191, in het noordoosten van Voorschoten, ligt de historische buitenplaats Beresteijn. Deze buitenplaats was een onderdeel van buitenplaats Vredenhoef en is in 1833 zelfstandig geworden. Sindsdien heeft Beresteijn meerdere functies gehad. Zo is de buitenplaats gebruikt als particulier bewoonde buitenplaats, HBO / kostschool (Instituut Wullings), klooster en seminarie voor de paters Kapucijnen en als seminarie, jongenskostschool en klooster/rustoord voor de paters Montfortanen. Sinds 2001 wordt de buitenplaats niet meer permanent gebruikt.



figuur 1. Buitenplaats Beresteijn

In 2009 heeft Amvest de buitenplaats gekocht. Amvest is van plan om de buitenplaats een duurzame, toekomstbestendige functie te geven door het monumentale herenhuis op te knappen en te verbouwen, de omliggende bebouwing te vervangen door drie nieuwe woongebouwen en de omliggende tuinen en bossen te herstellen.

In het ruimtelijk concept is de realisatie van ca. 60 appartementen, ca. 25 woningen in een zorgvilla en bijbehorende functies voorzien. Hierbij wordt het hoofdgebouw deels gesloopt en herbouwd (waarbij het voorste deel, dat monument is, blijft staan). Achter het te verbouwen hoofdgebouw worden de huidige opstallen gesloopt en drie appartementencomplexen gerealiseerd, waarvan een specifiek op zorg is gericht. Tussen de vier gebouwen komt een verhoogd binnenplein met daaronder een halfverdiepte parkeergarage. Zodoende vindt het parkeren niet in het zicht plaats.

1.2 Doel van dit document

In het ruimtelijke concept voor de ontwikkeling is een ontsluiting opgenomen die uitkomt op de Mozartlaan. Tijdens de behandeling in de gemeenteraad van het verzoek om een ontheffing van de Verordening ruimte bij de provincie aan te vragen inzake het ontsluitingsvoorstel zijn onder andere vanuit omwonenden twijfels geuit over de verkeersveiligheid van een ontsluiting op de Mo-

zartlaan. Daarom is de aanvraag aangehouden en is afgesproken dat er eerst overleg met de omwonenden plaatsvindt en een verkeersonderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden voor de ontsluiting van het plangebied.

Het verkeerskundige bureau Goudappel Coffeng heeft in opdracht van Amvest onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een goede en toekomstbestendige ontsluiting (zie Bijlage 1). In dit onderzoek heeft Goudappel Coffeng drie mogelijkheden voor de ontsluiting benoemd en beoordeeld op verkeerskundige aspecten. Deze verkeerskundige aspecten hebben vooral betrekking op de manier waarop een ontsluitingsweg / toegangsweg van Beresteijn in de toekomst wordt aangesloten op de omliggende wegen.

In het verkeersonderzoek is dus gekeken naar de effecten van de mogelijke opties op het terrein van de buitenplaats zelf; de argumenten die hierin een rol hebben betrekking op ruimtelijke aspecten (in de breedste zin van het woord) en de ruimtelijke inpasbaarheid van de mogelijke ontsluitingen binnen het plangebied. In dit rapport zijn deze ruimtelijke aspecten voor de verschillende ontsluitingsmogelijkheden in beeld gebracht. Op basis hiervan zijn deze mogelijkheden beoordeeld op ruimtelijke impact op de buitenplaats. Daarnaast zijn de integrale conclusies (afweging op verkeer en afweging op ruimtelijke aspecten) in dit rapport weergegeven.

1.3 Leeswijzer

Door Goudappel Coffeng zijn er drie mogelijke varianten voor een ontsluiting bedacht: op de Leidseweg, op de Mozartlaan en op de Beethovenlaan. In hoofdstuk 2 is kort omschreven hoe deze opties er uit zien. Tevens is hierbij aangegeven hoe deze opties zullen liggen binnen het terrein van Beresteijn en hoe deze verkeerskundig zijn beoordeeld¹. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een ruimtelijke beoordeling van de drie varianten opgenomen. De ruimtelijke beoordeling is onderverdeeld in een cultuurhistorische en landschappelijke beoordeling, een stedenbouwkundige en architectonische beoordeling, een beoordeling op milieu- en natuuraspecten en een planologische beoordeling. In hoofdstuk 4 zijn de conclusies van de ruimtelijke beoordeling weergegeven. Ook de integrale beoordeling, vanuit het verkeerskundig onderzoek en vanuit deze ruimtelijke beoordeling, is in dit hoofdstuk opgenomen.

¹ Er is nog geen overleg geweest met hulpdiensten over de ontsluiting van en op het terrein. Mogelijk kunnen eisen van de hulpdiensten in de toekomst leiden tot een aanpassing van het ontwerp.

2 Drie ontsluitingsvarianten

2.1 Drie varianten: Leidseweg, Mozartlaan, Beethovenlaan

De huidige ontsluiting van Beresteijn ligt aan de Leidseweg. Vanaf het terrein van Beresteijn is in de toekomst een ontsluiting naar verschillende kanten mogelijk. Het gaat dan om de ontsluiting voor autoverkeer. De aansluiting van het complex voor fietsers zal in ieder geval via de huidige aansluiting op de Leidseweg kunnen blijven. Mocht er een ontsluiting elders komen, dan kunnen fietsers daar ook gebruik van kunnen maken. Het gaat voor de auto-ontsluitingen om mogelijke aansluiting op 1) de Leidseweg, 2) de Mozartlaan of 3) de Beethovenlaan. In de onderstaande figuur zijn de drie mogelijke opties weergegeven.



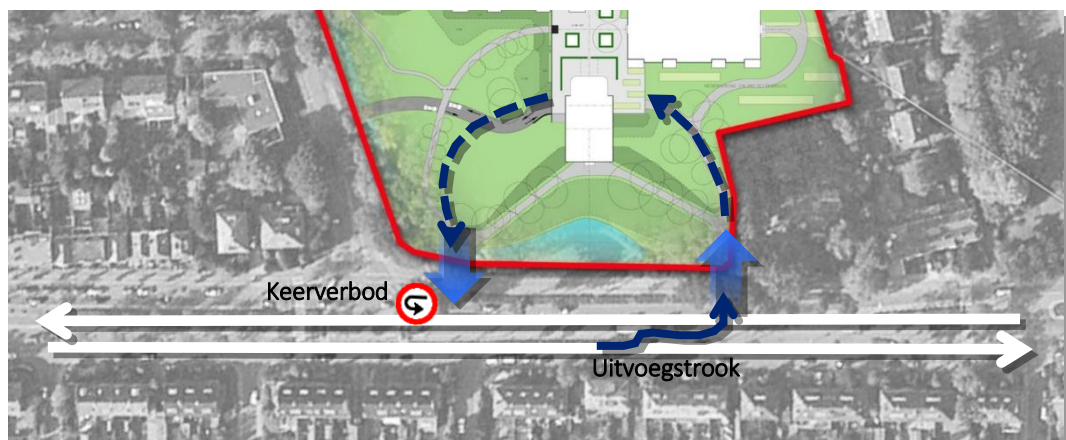
figuur 2. Concept en drie opties voor ontsluiting: op de Leidseweg, op de Mozartlaan en op de Beethovenlaan.

Aan de vierde zijde ligt weliswaar de Benvenutolaan, maar die is vanwege de aanwezigheid van bebouwing en het krappe profiel van de weg niet geschikt voor een ontsluiting en daarom niet verder onderzocht. Voor deze drie zijden is door Goudappel Coffeng onderzocht wat verkeerskundig de beste plaats zou zijn om een aansluiting van Beresteijn op de weg te maken. Er is hierbij bewust gekeken naar deze drie 'zuivere' opties, er is dus geen onderzoek gedaan naar combinaties

(bijvoorbeeld Leidseweg en Mozartlaan). Dit is enerzijds gedaan om de beoordeling zo zuiver mogelijk te houden. Anderzijds kan vanuit de beoordeling van de 'zuivere' opties ook worden afgeleid of een combinatie haalbaar is. Voor een verdere toelichting hierop wordt verwezen naar het rapport van Goudappel Coffeng (zie Bijlage 1).

Optie 1: Leidseweg

In de huidige situatie liggen er twee aansluitingen op de Leidseweg: de nu in gebruik zijnde toegangspoort rechts van het hoofdgebouw en de oorspronkelijk (nu niet in gebruik zijnde) toegang links van het hoofdgebouw. Goudappel Coffeng heeft onderzocht welke inrit/uitrit constructie verkeerskundig het meest gewenst is vanuit de optie Leidseweg en komt tot een voorkeur voor: inrit rechts van het hoofdgebouw, uitrit links van het hoofdgebouw. Het is in deze optie mogelijk om een uitvoegstrook te maken op de Leidseweg, waarmee verkeer vanuit Voorschoten de middenberm op de Leidseweg kan passeren. Verkeer vanuit Beresteijn richting Leiden moet in deze optie keren op de rotonde Mozartlaan – Beethovenlaan of verderop (rotonde Leidseweg – Koningin Julianalaan). In de onderstaande figuur is deze optie weergegeven.



figuur 3. Voorkeursoplossing voor de ontsluiting op de Leidseweg

Vanuit deze inrit en uitrit zal er op het terrein een weg aangelegd moeten worden naar de half-verdiepte parkeergarage, die achter het hoofdgebouw ligt. In figuur 3 is dit aangegeven met de gestreepte pijlen.

De inrit en uitrit omdraaien (links in, rechts uit) is niet mogelijk, omdat er bij de linker toegangspoort op de Leidseweg geen ruimte is om een uitvoegstrook te maken. Bovendien kan het uitgaande verkeer dan nog steeds niet direct richting Leiden (dit past niet in het wegprofiel Leidseweg). Deze optie is daarom niet verder onderzocht (zie ook Bijlage 1).

Een gecombineerde inrit en uitrit is in principe alleen mogelijk bij de rechter toegangspoort. Er ontstaat dan wel het risico dat uitgaand verkeer de uitvoegstrook gaat gebruiken om de Leidseweg op te draaien, dit levert risico's voor ongevallen. Bovendien moet de weg op het terrein in dit geval breder worden dan nu het geval is, de toegangspoort zal dan gesloopt moeten worden en diverse grote bomen moeten gekapt worden. Daarom is ook deze optie niet verder onderzocht.

Optie 2: Mozartlaan

In het ruimtelijke concept (zie figuur 2 op pagina 6) is uitgegaan van een aansluiting op de Mozartlaan, halverwege tussen de Leidseweg en de Palestrinalaan. Het is ook goed mogelijk om een aansluiting te maken op de kruising Palestrinalaan; verkeerskundig is er geen verschil tussen deze twee varianten. In figuur 4 zijn de twee varianten weergegeven. In iedere variant wordt de aansluiting gebruikt als inrit en als uitrit (dus in 2 richtingen).



figuur 4. Twee mogelijke oplossingen voor de ontsluiting op de Mozartlaan.

Optie 3: Beethovenlaan

De derde optie die is onderzocht, is een ontsluiting op de Beethovenlaan. Verkeerskundig is een aansluiting op de Beethovenlaan goed mogelijk ten westen van de bushalte. Een aansluiting dicht bij de rotonde is niet goed in te passen, omdat hier een grondwal op het terrein ligt. Om de aansluiting verkeersveilig in te richten, wordt het fietspad langs de Beethovenlaan ter plekke van de aansluiting iets verlegd. In figuur 5 is deze optie weergegeven.



figuur 5. Voorkeursoplossing voor de ontsluiting op de Beethovenlaan.

Deze ontsluitingsmogelijkheid zit 'achter op het terrein'. Dit betekent, dat er vanuit de bebouwing en de parkeergarage een weg over het terrein aangelegd moet worden richting de Beethovenlaan. Deze weg moet in 2 richtingen gebruikt kunnen worden. De breedte van deze weg is daarom 5,5 m. Alternatieve optie is, dat er twee eenrichtingswegen worden aangelegd (1x heen, 1x terug). Deze wegen hebben een breedte nodig van ca. 3,5 m. In het verkeerskundig onderzoek is niet onderzocht waar de weg exact op het terrein moet komen te liggen. Dit zal mede afhangen van de impact: op welke wijze kan deze weg zo aangelegd worden, dat een efficiënte verbinding wordt gemaakt maar met minimale gevolgen voor het landschap en (cultuurhistorische en ecologische) waarden. Verderop in deze notitie wordt hier op ingegaan.

Langzaam verkeer

In de verkeerskundige analyse is geconcludeerd dat langzaam verkeer (fietzers en voetgangers) de huidige ingang aan de Leidseweg altijd goed kunnen gebruiken; ook als voor autoverkeer wordt gekozen voor optie 2 of 3. Als een toegangsweg wordt gemaakt aan de Mozartlaan of Beethovenlaan, dan is het voor langzaam verkeer ook mogelijk om deze weg te gebruiken, naast de ingang aan de Leidseweg.

2.2 Verkeerskundige beoordeling van de drie varianten

De drie varianten voor de toekomstige ontsluiting zijn door Goudappel Coffeng beoordeeld op verkeerskundige aspecten: afwikkeling van het verkeer, veiligheid, bereikbaarheid, vindbaarheid en de positie van fietsers en voetgangers. In de onderstaande tabel en navolgend zijn de conclusies uit het verkeersonderzoek weergegeven (zie ook Bijlage 1).

Criterium	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Verkeersafwikkeling	+	+	+
Verkeersveiligheid	-	+	+
Positie fiets en voetganger	0/-	0/+	0
Bereikbaarheid	0/-	+	+
Vindbaarheid	+	0	-

tabel 1. Overzicht verkeerskundige beoordeling varianten door Goudappel Coffeng.

- De verkeersafwikkeling van alle varianten is goed. Het effect van het verkeer van en naar Beresteijn op de verkeersafwikkeling op de kruisingen is klein;
- Ontsluiting op de Mozartlaan en de Beethovenlaan bieden een verkeersveilige toegang;
- Rechtstreekse ontsluiting op de Leidseweg is onveilig. De Leidseweg is veel drukker dan Mozartlaan en Beethovenlaan. Het uitgaande verkeer kan niet linksaf richting Leiden rijden, zodat automobilisten mogelijk op ongewenste of ongeschikte plaatsen gaan keren. Automobilisten kunnen het fietspad blokkeren (uitrijdend verkeer);
- De toegang is van alle kanten goed te bereiken als hij aan de Mozartlaan of aan de Beethovenlaan ligt. Een uitgang aan de Leidseweg vergt omrijden en omkeren richting Leiden. Dat wordt als een verkeerskundig mindere oplossing beoordeeld;
- Een toegang aan de Leidseweg is het best vindbaar. De toegang aan de Mozartlaan ligt een beetje terzijde, maar nog wel op een logische plaats. De toegang aan de Beethovenlaan ligt aan de 'verkeerde kant' van het complex en is daardoor moeilijk vindbaar. De bebouwing is niet te zien;
- Voetgangers en fietsers behouden altijd een toegang aan de Leidseweg. Een extra toegang voor hen elders is een pre.

Goudappel Coffeng concludeert dat de toegang aan de Mozartlaan verkeerskundig gezien de beste optie is. Een toegang aan de Beethovenlaan voldoet ook goed. Een toegang aan de Leidseweg wordt afgeraden vanwege de verkeersveiligheid en de onlogische route naar Leiden.

3 Ruimtelijke beoordeling van de varianten

Voor de drie varianten voor ontsluiting, die in hoofdstuk 2 zijn beschreven, is inzichtelijk gemaakt welke impact zij hebben op het terrein van de buitenplaats. Deze impact (neutraal, positief of negatief) heeft met name een ruimtelijke achtergrond, omdat de drie varianten verkeerskundig goed inpasbaar zijn op het terrein zelf. De verkeerskundige effecten van aansluiten op de omliggende wegen zijn in het rapport van Goudappel Coffeng opgenomen. De ruimtelijke impact van een ontsluiting is beoordeeld in vier thema's:

- Cultuurhistorische en landschappelijke waarden. De buitenplaats heeft veel onderdelen die zowel afzonderlijk als in combinatie met elkaar cultuurhistorisch waardevol zijn. Het is daarom belangrijk om te beoordelen of de ontsluitingsvarianten impact hebben hierop. Ook de landschappelijke inpassing is hierbij belangrijk: wordt bijvoorbeeld landschappelijk waardevol gebied aangetast met een ontsluitingsweg? Of kan een weg misschien het landschap versterken?
- Stedenbouwkundig en (landschaps)architectonisch. Er is een stedenbouwkundig concept ontwikkeld voor de toekomstige buitenplaats. Dit plan gaat uit van een bepaalde ruimtelijke opzet van bebouwing en buitenruimte. Past een ontsluitingsvariant hier goed binnen?
- Milieuaspecten. Heeft de keuze voor een bepaalde ontsluitingsvariant gevolgen voor het milieu? Het gaat hier vooral op de gevolgen voor ecologische waarden en voor archeologie.
- Planologie. De ruimtelijke kwaliteit van de buitenplaats (en omgeving) is vastgelegd in verschillende beleidsdocumenten, zoals het bestemmingsplan, maar ook het provinciale ruimtelijke beleid. Zijn de ontsluitingsvarianten mogelijk binnen dit bestaande beleid?

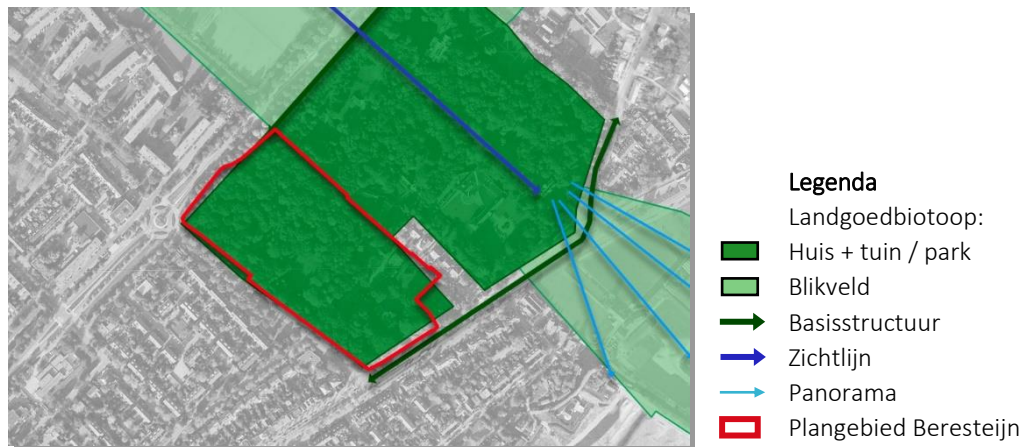
Navolgend is voor deze vier thema's aangegeven hoe de drie ontsluitingsvarianten (Leidseweg, Mozartlaan, Beethovenlaan) scoren.

3.1 Cultuurhistorie en landschap

Belangrijk uitgangspunt in de herontwikkeling van de buitenplaats Beresteijn is het behoud en het versterken van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden in het gebied. Een toegangsweg kan hier forse invloed op hebben, doordat waardevolle deelgebieden, elementen of structuren vernietigd of doorsneden kunnen worden door een weg. In het algemeen geldt hier: hoe groter / langer de weg die wordt aangelegd, hoe negatiever de gevolgen voor cultuurhistorie en landschap.

Effecten op cultuurhistorische waarden

De gehele buitenplaats Beresteijn is, vanwege haar historie en de huidige gaafheid op delen van de buitenplaats en de verschillende onderdelen (zie figuur 7), als cultuurhistorische waardevol te beschouwen. Om deze reden is Beresteijn, samen met de buitenplaats Berbice, door de provincie aangewezen als landgoedbiotoop. De landgoedbiotoop is planologisch beschermd via de Verordening ruimte (zie paragraaf 3.4), met als doel om de (cultuurhistorische en landschappelijke) waarden te behouden. Beeldkwaliteit speelt hierin een belangrijke rol. Tevens is het voorterrein en de voorgevel aangewezen als gemeentelijk monument, samen met de heuvel met folly naast de Beethovenlaan, zodat deze cultuurhistorie zo goed mogelijk wordt behouden.



figuur 6. Cultuurhistorische waarden in de landgoedbiotoop.

De optie Leidseweg gebruikt de bestaande toegangspoorten van de buitenplaats. De route van het verkeer op het terrein is ongeveer gelijk aan de historische routes van verkeer op de buitenplaats. Dit betekent, dat de bestaande cultuurhistorische structuren worden gevolgd. De maatvoering van de wegen voor het in- en uitrijden verkeer is echter breder dan de huidige toegangspaden. Er zullen daarom enkele (historisch waardevolle) bomen gekapt moeten worden. Bovendien is er een groot risico op schade aan de bomen door het verkeer. Het effect van deze optie op de cultuurhistorie is daarom licht negatief (0/-).

In de optie Mozartlaan wordt er een nieuwe weg aangelegd, die niet de cultuurhistorische lijnen in het gebied volgt. Er wordt dus een nieuwe route gemaakt, die er in het verleden niet was. De nieuwe route loopt echter niet door cultuurhistorische waardevolle elementen, dus er is geen sprake van het vernielen of verminderen van deze kwaliteiten. De weg is goed inpasbaar en er worden geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aangetast. Deze optie scoort daarom licht positief (0/+).

De route naar de Beethovenlaan loopt dwars over het terrein en loopt, afhankelijk van de exacte ligging, door meerdere cultuurhistorische waardevolle onderdelen van het park. Gezien de functie en benodigde breedte van de weg, is het niet mogelijk om de weg goed in te passen in het park en de landgoedbiotoop. Er is hier dus sprake van doorsnijding en vernieling van waardevolle cultuurhistorie. Deze optie scoort daarom zeer negatief (--) op cultuurhistorie.

Beoordeling	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Cultuurhistorie	0/-	0/+	--

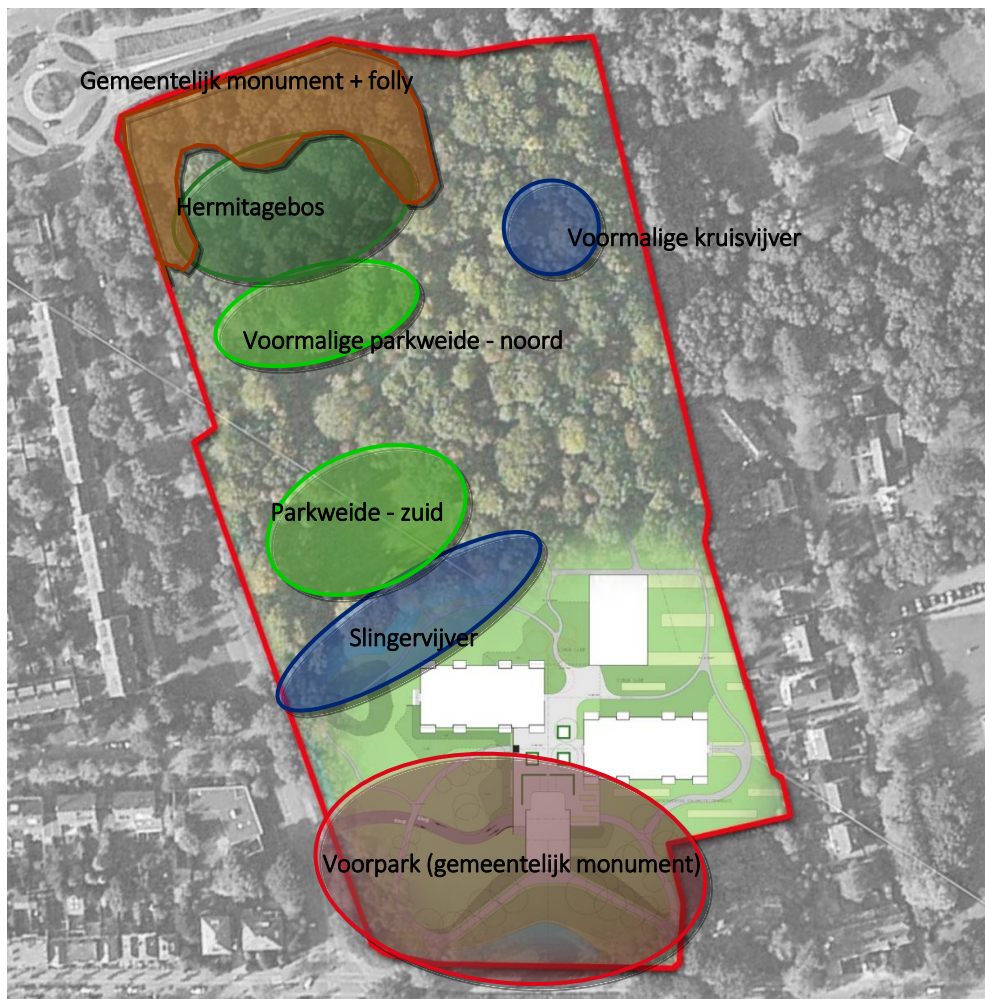
tabel 2. Beoordeling drie opties op gevolgen voor cultuurhistorie.

Beoordeling op landschappelijke waarden

Ook is de landschappelijke inpassing van een ontsluitingsoptie belangrijk: is het mogelijk om de toegangsweg(en) goed in te passen in het landschap? Het gaat dan vooral om de landschappelijk waardevolle elementen op de buitenplaats en de wijze waarop een ontsluitingsoptie gevolgen heeft voor deze landschappelijke elementen. In figuur 7 zijn de onderdelen aangegeven, die in een onderzoek naar de landschappelijke en tuinhistorische waarden op de buitenplaats naar voren zijn gekomen als waardevol. Het gaat hier vooral om de volgende onderdelen:

- Het voorterrein, ongeveer tot aan het bestaande hoofdgebouw. Dit terreindeel is een gemeentelijk monument en wordt stedenbouwkundig en landschappelijk beoordeeld als zeer waardevol.
- De slingervijver achter de gebouwen is een landschapselement dat typerend is voor de eind 18^e eeuw en is grotendeels nog bewaard gebleven. De vijver wordt als zeer waardevol gezien.

- Aansluitend aan de slingervijver ligt een parkweide (zuid), deze is als waardevol beoordeeld. Dit geldt ook voor de noordelijke (voormalige) parkweide.
- In de noordwesthoek van de buitenplaats ligt een zogenoemde 'folly', een handgemaakte grot. Hieromheen is een heuvel aangelegd. Dit is een van de oudste onderdelen van Beresteijn. Dit deel van het gebied is dan ook gemeentelijk monument en zeer waardevol.
- Tussen de 'armen' van de heuvel ligt het Hermitagebos. Door de ouderdom en de nog steeds aanwezige 18^e en 19^e eeuwse aanlegstructuur, dat zeer zeldzaam is in Nederland, is dit bos als zeer waardevol beoordeeld.
- Rechts op het terrein ligt een voormalige Kruisvijver. Deze vijver is begin 18^e een aangelegd, samen met zichtassen op deze vijver en een padenstructuur. De vijver zelf is rond 1930 echter gedempt. De voormalige kruisvijver en het omliggende bos zijn beoordeeld als waardevol.



figuur 7. Landschappelijk – historisch waardevolle elementen op Buitenplaats Beresteijn.

Met de optie Leidseweg wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande wegen en ingangen. Bovendien wordt de huidige toegangspoort gehandhaafd en versterkt (want actief gebruikt). De landschappelijke effecten op het voorpark (als monument) zijn beperkt, en de andere waardevolle landschappelijke elementen worden niet aangetast in deze optie. Er moet echter wel een nieuwe weg rondom de gebouwen worden aangelegd voor vrachtauto's en hulpdiensten, dit is negatief. De optie Leidseweg wordt al met al vanuit landschappelijk oogpunt als licht negatief beoordeeld (0/-).

De optie Mozartlaan raakt minder landschappelijke elementen: alleen in het voorpark is er sprake van een landschappelijke wijziging. Er wordt een nieuwe weg aangelegd, maar die is goed inpas-

baar in het voorpark, waardoor er geen aantasting is van de landschappelijk waardevolle elementen. Deze optie is daarom neutraal beoordeeld (0).

Als de ontsluiting op de Beethovenlaan komt te liggen, dan moet er door het bos heen een nieuwe weg aangelegd worden. Deze weg moet voldoende breed zijn om te gebruiken in beide richtingen (ca. 5,5 m) of moeten twee eenrichtingswegen worden aangelegd. De huidige paden in het bos zijn historische waardevolle paden en zijn te smal om te gebruiken als ontsluitingsweg (zowel voor eenrichtingsweg als voor tweerichtingsweg). Dit betekent, dat de ontsluitingsweg richting Beethovenlaan dwars door de landschappelijke waardevolle elementen moet worden aangelegd. Een route door de kruisvijver en het omliggende bos leidt tot de minste effecten, maar leidt al tot negatieve effecten op de landschappelijke waarden en doorsnijding van landschappelijke structuren. De landschappelijke beoordeling is daarom zeer negatief (--).

Beoordeling	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Landschap	0/-	0	--

tabel 3. Beoordeling drie opties op landschappelijk vlak.

3.2 Stedenbouwkundige en architectonische beoordeling

De uiteindelijk te kiezen voorkeursvariant voor de ontsluiting moet goed inpasbaar zijn in het stedenbouwkundige concept voor de ontwikkeling. Het concept bestaat globaal uit het handhaven en versterken van het monumentale pand en het nieuw realiseren van drie gebouwen achter dit pand, rondom een verhoogd binnenplein. Onder dit binnenplein wordt de parkeergarage gerealiseerd. In figuur 2 (pagina 6) is het stedenbouwkundige concept weergegeven. Tevens is het belangrijk om te beoordelen of de ontsluitingsopties leiden tot een mogelijke architectonische wijziging in de toekomstige gebouwen of de parkeergarage.

De optie ontsluiting Leidseweg maakt gebruik van de bestaande (en voormalige) ingangen van de buitenplaats. Vanaf deze ingangen wordt een weg gelegd richting het binnenplein en de daaronder gelegen halfverdiepte parkeergarage, die achter het hoofdgebouw ligt. Doordat de ingang en de uitgang aan verschillende zijden van het gebouw ligt, is het beperkt nodig om bomen te kappen, want de toegangswegen volgen deels de bestaande wegen binnen het terrein. In deze optie is de parkeergarage goed bereikbaar en blijft het stedenbouwkundige concept gehandhaafd. Wel zal nader bekeken moeten worden of de parkeergarage in deze optie goed in te delen is; de interne structuur van de parkeergarage zal hiervoor aangepast moeten worden.

Er ontstaat in deze optie wel een probleem voor middelzwaar en zwaar verkeer (bestelbusjes en vrachtwagens) en voor hulpdiensten (met name brandweer). De beoogde parkeergarage heeft namelijk een doorrijhoogte van 2,1 m. Voor vrachtauto's en hulpdiensten moet dit minimaal 4,2 m zijn. Dit zou betekenen dat de parkeergarage ruim 2 m dieper moet worden aangelegd en dat de hellingbanen (ingang en uitgang) veel langer worden. In verband met de grondwaterstand is het echter niet mogelijk om de parkeergarage dieper aan te leggen. De alternatieve optie is dan om de parkeergarage boven maaiveld hoger te maken. Architectonisch is dit moeilijk inpasbaar omdat een deel van het plafond / binnenplein dan hoger komt te liggen en er daardoor geen aansluiting kan komen tussen het oude herenhuis en het binnenplein. Voor (middel)zwaar verkeer en voor de hulpdiensten zou een aparte route over het terrein aangelegd moeten worden, om alle gebouwen heen. Dit levert een substantiële wijziging op het stedenbouwkundig concept. In stedenbouwkundig opzicht scoort de optie Leidseweg daarom negatief (-).

De optie Mozartlaan is goed stedenbouwkundig inpasbaar; een ontsluiting op de Mozartlaan maakt onderdeel uit van het stedenbouwkundige concept. De optie Mozartlaan wordt daarom ook als positief beoordeeld (+) vanuit stedenbouwkundig oogpunt: er wordt een nieuwe weg aangelegd, maar dit gebeurt in de kortst mogelijke route over het terrein.

Stedenbouwkundig is een ontsluiting op de Beethovenlaan niet gewenst, want de ingang van de buitenplaats komt dan aan de ruimtelijke 'achterzijde' van het plan te liggen. Dit betekent dat het plan aangepast moet worden. De optie Beethovenlaan wordt daarom in stedenbouwkundig opzicht als negatief beoordeeld (-).

In de onderstaande tabel is de beoordeling van de drie opties vanuit stedenbouwkundig en architectonisch oogpunt samengevat.

Beoordeling	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Stedenbouwkundig	-	+	-

tabel 4. Beoordeling drie opties op stedenbouwkundig en landschappelijk vlak.

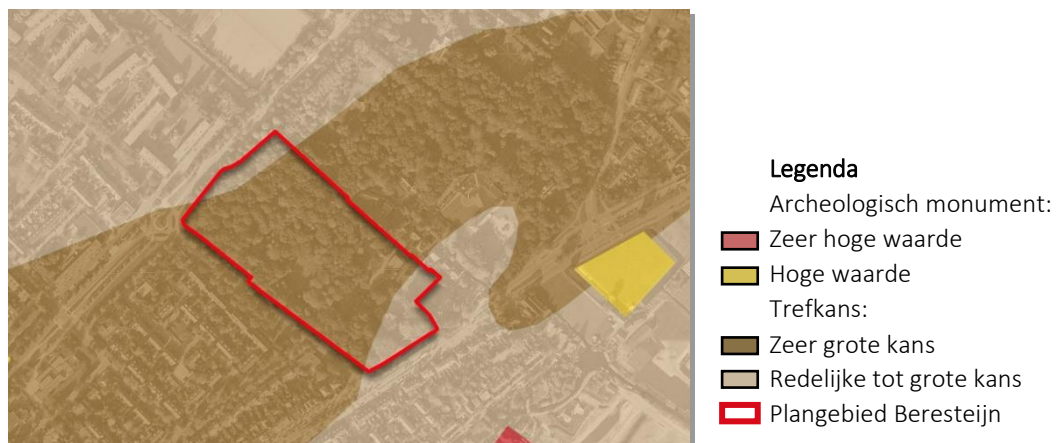
3.3 Beoordeling op milieu- en natuuraspecten

De drie ontsluitingsvarianten kunnen mogelijk ook gevolgen hebben voor milieuaspecten. Vooral voor de aspecten archeologie en ecologie. Binnen overige milieuaspecten, zoals bodem, water, geluidsoverlast², luchtkwaliteit, externe veiligheid of lichthinder zijn de drie ontsluitingsvarianten onderling niet onderscheidend en zijn de mogelijke milieueffecten verwaarloosbaar. Met andere woorden: voor deze milieuaspecten geldt, dat:

- De ontsluitingsvarianten geen of slechts zeer beperkte effecten hebben;
- De effecten, voor zover deze er zijn, dusdanig klein zijn, dat er nergens sprake kan zijn van een overschrijding van wettelijke normen;
- De verschillen in effecten, als de varianten onderling worden vergeleken, zo klein zijn dat het niet mogelijk is om verschillen tussen de drie ontsluitingsvarianten aan te geven.

Archeologie

De gehele buitenplaats Beresteijn is archeologisch waardevol gebied. Dit komt doordat de oude standwal, waar ook Voorschoten op ligt, al lange tijd bewoond is. In de directe regio zijn daarom ook archeologische vondsten uit het Neolithicum (bronstijd) tot aan de Middeleeuwen aangetroffen. Beresteijn ligt binnen deze zone. Om de mogelijke archeologische waarden te beschermen, is in het huidige bestemmingsplan dan ook een archeologische dubbelbestemming opgenomen: deze dubbelbestemming verbiedt ingrepen in de grond, tenzij voorafgaand archeologisch onderzoek plaatsvindt. De archeologische waarde is aangegeven in zowel de gemeentelijke archeologische beleidskaart als in de provinciale archeologische beleidskaart (zie figuur 8).



figuur 8. Uitsnede uit de provinciale archeologische waardenkaart.

² Er is wel sprake van relatief meer geluidsoverlast voor de natuur in de optie Beethovenlaan, doordat in deze optie een weg (of twee wegen) dwars door het park loopt. Dit is echter meegenomen in de ecologische beoordeling.

De aanduiding als archeologisch waardevol gebied betekent niet, dat er per definitie archeologische waarden of vondsten in de grond aanwezig zijn. Het geeft aan, dat er een hoge verwachting (hoge trefkans) is, dus dat de kans groot is archeologisch waardevolle structuren en objecten in de ondergrond aan te treffen.

Op het moment dat er ingrepen in de bodem gedaan worden, bijvoorbeeld graafwerkzaamheden om de ondergrond voor een ontsluitingsweg te maken, is het mogelijk dat archeologische waarden verstoord worden (indien ze aanwezig zijn). De kans dat dit gebeurt, is 'achterop' het terrein hoger dan aan de voorzijde. Dit komt doordat er aan de voorzijde in de loop der tijd meerdere gebouwen zijn gebouwd (en afgebroken), waardoor de ondergrond aan de voorzijde vermoedelijk al 'geroerd' is (er is al gegraven). Als er gegraven is, dan is de kans groot dat archeologische resten al zijn opgegraven of zijn vernield. Uit het bovenstaande kunnen we twee conclusies trekken:

- Als er een weg wordt aangelegd, dan is er een kans dat archeologische resten kunnen worden aangetast. Hiervoor geldt: hoe meer weg op Beresteijn wordt aangelegd, hoe groter de kans dat dit gebeurt;
- De kans dat archeologische resten worden aangetast is achterop het terrein groter dan voor op het terrein.

De opties Leidseweg en Mozartlaan betreffen beiden een nieuwe beperkte wegenstructuur, die voor op het terrein wordt aangelegd. In de optie Beethovenlaan wordt een veel langere wegenstructuur aangelegd, die over het achterterrein gaat. De kans dat archeologische waarden verstoord worden, is daarom negatief (-) in de optie Beethovenlaan en licht negatief (0/-) in de opties Leidseweg en Mozartlaan.

Beoordeling	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Archeologie	0/-	0/-	-

tabel 5. Beoordeling drie opties op mogelijke archeologische gevolgen.

Ecologie

Tot slot is ecologie een belangrijk milieuaspect in de beoordeling. Ecologie gaat over het beschermen van flora en fauna (planten en dieren) en over het beschermen van natuurgebieden. Ten aanzien van de flora en fauna is bekend dat de buitenplaats gebruikt wordt door vleermuizen (leefgebied met kolonie en voedselgebied). Ook vogels, enkele amfibiesoorten (kikker, pad, salamander) en kleine zoogdieren (zoals egels en muizen) komen voor. Voor de flora en fauna is het van belang dat zo weinig mogelijk groengebied verdwijnt. Dit is het geval in de opties Leidseweg en Mozartlaan: deze opties hebben een zo kort mogelijke route vanaf de weg naar de parkeergarage (score 0/-). De optie Beethovenlaan leidt tot een lange weg dwars door het gebied. Verkeer hierop zal vooral de aanwezige dieren verstoren door geluidsoverlast en door het risico op aanrijden van dieren, daarom wordt deze optie negatief (-) beoordeeld.

De gehele buitenplaats is door de provincie aangewezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS). De ecologische hoofdstructuur is in de jaren '90 landelijk ingevoerd om een landelijk netwerk van natuurgebieden te realiseren, die ervoor moet zorgen dat de natuur in Nederland verbetert. In de ecologische hoofdstructuur mogen stedelijke ontwikkelingen (nieuwe bebouwing, nieuwe wegen) niet worden aangelegd, tenzij zeker is gesteld dat dit niet ten koste gaat van de kwaliteit van de natuur.

Voor de drie ontsluitingsvarianten betekent dit: hoe meer weg wordt aangelegd, hoe slechter voor de EHS. Daarom scoort de optie Beethovenlaan op dit aspect negatief (-) en beide andere opties licht negatief (0/-).

Beoordeling	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Flora & fauna	0/-	0/-	-

Natuurgebied	0/-	0/-	-
--------------	-----	-----	---

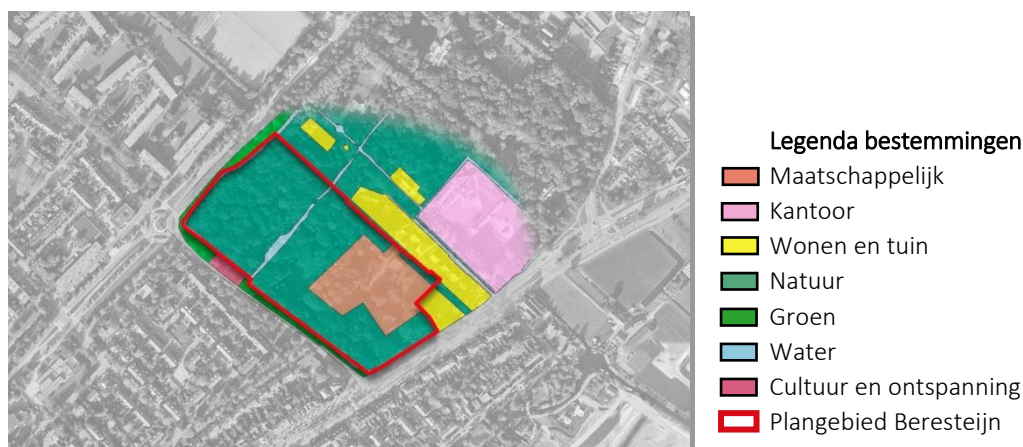
tabel 6. Beoordeling op ecologie: flora & fauna en natuurgebied (EHS).

3.4 Planologische beoordeling

Het behouden en ontwikkelen van ruimte is in Nederland vastgelegd in diverse ruimtelijke beleidsdocumenten: het planologische beleid. Van al deze planologische beleidsstukken is het bestemmingsplan het centrale stuk, waarin staat welke ontwikkelingen al dan niet mogen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan is tevens de samenvatting van andere beleidsdocumenten. Het is daarom belangrijk om te onderzoeken of de drie ontsluitingsvarianten planologisch inpasbaar zijn in het bestemmingsplan. Daarnaast is gekeken naar andere relevante beleidsdocumenten. Met name de nieuwe Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) van de provincie Zuid-Holland is hierin van belang.

Bestemmingsplan Landgoederen en Sportvelden

Het bestemmingsplan dat nu geldt voor buitenplaats Beresteijn is het bestemmingsplan Landgoederen en Sportvelden, vastgesteld door de gemeenteraad op 22 november 2012. In dit bestemmingsplan heeft de buitenplaats een bestemming Maatschappelijk en vooral een Natuurbestemming. In figuur 9 zijn de bestemmingen weergegeven. Voor de toekomstige situatie zal de natuurbestemming op onderdelen wijzigen en mogelijk worden vergroot doordat het huidige asfalt rondom de gebouwen wordt verwijderd. De bestemming Maatschappelijk zal vermoedelijk wijzigen naar Wonen.



figuur 9. Uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan: bestemmingen op Beresteijn.

Bij alle drie de opties moet de ontsluitingsweg (deels) worden aangelegd door de Natuurbestemming. In de regels van het bestemmingsplan is voor deze bestemming aangegeven dat er paden voor langzaam verkeer mogen zijn, maar geen wegen voor autoverkeer. Dit betekent, dat alle drie de opties niet mogelijk zijn binnen het nu vigerende bestemmingsplan: er zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld. Er zal in het nieuwe bestemmingsplan gemotiveerd moeten worden waarom gekozen is voor een ontsluitingsvariant, hierbij komen te zijner tijd de inhoudelijke argumenten uit paragraaf 3.2 en 3.3 aan bod. Omdat alle drie de opties niet mogelijk zijn in het huidige bestemmingsplan, scoren de opties negatief (-).

Beoordeling	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Inpasbaarheid in bestemmingsplan	-	-	-

tabel 7. Beoordeling drie opties op inpasbaarheid in het huidige bestemmingsplan.

Visie ruimte en mobiliteit

Naast het bestemmingsplan zijn er diverse beleidsdocumenten op landelijk, provinciaal en lokaal niveau, waarin is beschreven hoe Rijk, provincie en gemeente aankijken tegen ruimtelijke ontwikkelingen. De belangrijkste hierin is de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) van de provincie en de bijbehorende Verordening ruimte, omdat de ruimtelijke visie hierin samen komt. Op 6 mei jongstleden hebben Gedeputeerde Staten het ontwerp van de VRM vastgesteld, naar verwachting wordt deze op 9 juli 2014 definitief vastgesteld door Provinciale Staten.

In de VRM geeft de provincie aan dat zij waardevolle landgoederen, die zijn aangeduid als 'landgoedbiotoop' (zie figuur 6) wil beschermen en versterken. Uitgangspunt hierin is het 'nee, tenzij' principe: nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn niet mogelijk, tenzij ze gericht zijn op verbetering en versterking van het landgoed. Het initiatief voor Beresteijn sluit hierop aan: het ruimtelijk concept is gericht op het zo veel mogelijk behouden en versterken van de historische buitenplaats, door er een toekomstbestendige functie aan te geven.

In principe zijn de drie ontsluitingsvarianten allemaal mogelijk binnen dit ruimtelijke beleid van de provincie. Een goede ontsluiting van het gebied is nodig om de toekomstbestendige functie te realiseren, dus draagt bij aan het behoud van de buitenplaats. De opties Leidseweg en Mozartlaan scoren daarom positief op inpasbaarheid in de VRM. De optie Beethovenlaan zorgt voor relatief meer aantasting van de belangrijke cultuurhistorische en ecologische waarden in het gebied dan de andere twee opties (zie paragraaf 3.2 en 3.3), dus scoort daarom neutraal (0).

Beoordeling	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Inpasbaarheid in VRM	+	+	0

tabel 8. Beoordeling drie opties op inpasbaarheid in het VRM.

4 Conclusies

4.1 Conclusies ruimtelijke afweging

In deze rapportage zijn de drie ontsluitingsvarianten voor buitenplaats Beresteijn onderzocht. Het gaat hier om een ontsluiting op de Leidseweg, op de Mozartlaan en op de Beethovenlaan. In het rapport van Goudappel Coffeng zijn de verkeerskundige aspecten voor deze drie varianten in beeld gebracht. De ruimtelijke beoordeling van de drie opties is in deze rapportage gemaakt. In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van deze beoordeling.

Beoordeling	Leidseweg	Mozartlaan	Beethovenlaan
Cultuurhistorische en landschappelijke beoordeling			
Cultuurhistorie	0/-	0/+	--
Landschappelijk	0/-	0	--
Stedenbouwkundige beoordeling:			
Stedenbouwkundig	-	+	-
Beoordeling op milieu- en natuuraspecten:			
Archeologie	0/-	0/-	-
Ecologie: Flora & fauna	0/-	0/-	-
Ecologie: Natuurgebied	0/-	0/-	-
Planologische beoordeling:			
Inpasbaarheid in bestemmingsplan	-	-	-
Inpasbaarheid in VRM	+	+	0

tabel 9. Overzicht ruimtelijke beoordeling van de drie varianten.

De conclusies uit de ruimtelijke beoordeling zijn als volgt:

- De optie Mozartlaan heeft geen negatieve effecten op de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van Beresteijn. De optie Leidseweg scoort hierop licht negatief, doordat enkele waardevolle bomen gekapt moeten worden en er een weg rondom de gebouwen moet worden aangelegd voor vrachtverkeer. De optie Beethovenlaan doorsnijdt de cultuurhistorische en landschappelijke waardevolle structuren van het gebied en wordt daarom negatief beoordeeld.
- De optie Leidseweg is stedenbouwkundig niet goed inpasbaar. Deze optie sluit aan bij het stedenbouwkundig concept, maar voor vrachtverkeer en voor hulpdiensten moet een aparte route gemaakt worden (deze kunnen niet in de parkeergarage). De optie Mozartlaan is stedenbouwkundig goed inpasbaar. De optie Beethovenlaan is dit niet.
- Alle varianten hebben negatieve gevolgen voor de milieuaspecten. Een ontsluiting op de Beethovenlaan is echter (veel) negatiever dan een ontsluiting op de Leidseweg of de Mozartlaan. Dit komt vooral, doordat de optie Beethovenlaan een lange weg betreft, die dwars door de buitenplaats heen loopt.
- De drie opties zijn niet mogelijk in het huidige bestemmingsplan. Er zal dus een planologische procedure doorlopen moeten worden, om een ontsluiting mogelijk te maken.
- Alle drie de opties dragen bij aan een toekomstbestendig ruimtelijk concept voor Beresteijn en dragen daarmee bij aan de doelstellingen uit de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit.

Uit deze ruimtelijke beoordeling blijkt, dat een ontsluiting van het plangebied op de Beethovenlaan niet gewenst is. Een ontsluiting op de Leidseweg is ruimtelijk wel goed mogelijk, evenals een

ontsluiting op de Mozartlaan. Vanuit ruimtelijk oogpunt is er een lichte voorkeur voor een ontsluiting op de Mozartlaan.

4.2 Conclusie ruimtelijke en verkeerskundige afweging

Uit de verkeerskundige beoordeling door Goudappel Coffeng blijkt, dat het verkeer van en naar Beresteijn via de drie ontsluitingsopties (de Leidseweg, de Mozartlaan en de Beethovenlaan) goed is af te wikkelen. Echter, vanuit verkeersveiligheid en inpasbaarheid heeft de optie Leidseweg niet de voorkeur. Vanuit vindbaarheid is de optie Beethovenlaan niet logisch. Verkeerskundig is er een voorkeur voor de Mozartlaan.

Uit de ruimtelijke afweging blijkt, dat de ontsluiting op de Beethovenlaan negatieve gevolgen heeft voor cultuurhistorie, landschap en milieu. Vanuit ruimtelijk opzicht is deze optie daarom niet gewenst. De andere opties (Leidseweg en Mozartlaan) zijn ruimtelijk redelijk tot goed inpasbaar, waarbij een ontsluiting op de Mozartlaan ruimtelijk de minste negatieve gevolgen heeft en het best inpasbaar is.

De voorkeursoplossing voor de ontsluiting van Beresteijn is een ontsluiting op de Mozartlaan.

Bijlage 1. Rapport Goudappel Coffeng: Verkeerskundig onderzoek
ontsluiting Beresteijn