



Omgevingsplan “Hoefweg-Zuid 2016”

Nota inspraak en overleg

Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0164-VONT
17 oktober 2017
T17.08819

Inhoudsopgave

Blz.

1. Inspraak
2. Overleg

2
2

1. INSPRAAK

1.1. Inleiding

Het voorontwerp van het bestemmingsplan (omgevingsplan) 'Hoefweg-Zuid 2016' inclusief planMER heeft in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening zes weken ter inzage gelegen. Conform het bepaalde in deze verordening is ter afronding het voorliggende eindverslag opgesteld. Het eindverslag bevat een overzicht van de gevolgde inspraakprocedure (paragraaf 1.2), een weergave van de inspraakreacties, die tijdens de procedure naar voren zijn gebracht en een gemeentelijke beoordeling van deze reacties. Daarbij wordt met redenen omkleed aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het (voorontwerp)bestemmingsplan wordt overgegaan (paragraaf 1.3). Tot slot volgt een samenvattende eindconclusie (paragraaf 1.4) van de inspraak.

1.2. Procedure

In het Gemeenteblad van 1 mei 2017 is bekend gemaakt dat met ingang van 2 mei 2017 het voorontwerpbestemmingsplan "Hoefweg-Zuid 2016" zes weken voor inspraak ter visie ligt tot en met 12 juni 2017. Het voorontwerp was digitaal in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl en via de gemeentelijke planviewer. Gedurende de inspraaktermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan te geven.

1.3. Behandeling inspraakreacties

Er zijn geen inspraakreacties ontvangen.

1.4. Eindconclusie inspraak

Er zijn als gevolg van de inspraak geen wijzigingen in het bestemmingsplan nodig.

2. OVERLEG

2.1. Inleiding

Overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is gelegenheid tot overleg geboden met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan. Hiervoor zijn de volgende instanties per mail en de provincie Zuid-Holland per E-formulier benaderd met het verzoek uiterlijk 12 juni 2017 te reageren:

- DCMR Milieudienst Rijnmond,
- Dunea
- N.V. Nederlandse Gasunie,
- VWS Pipeline Control,
- Rijkswaterstaat,
- OCAP
- TenneT,
- Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond,
- Gemeente Zuidplas,
- Gemeente Zoetermeer,
- Gemeente Pijnacker-Nootdorp,
- Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

Hieronder vindt u een weergave van de overlegreacties en een gemeentelijke reactie op deze overlegreacties, waarbij gemotiveerd wordt aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan (§ 2.2) en een eindconclusie van het overleg (§ 2.3).

2.2. Overlegreacties en gemeentelijke reactie en conclusie per overlegreactie

De volgende overlegreacties zijn ontvangen:

1. I17.21158 Regio Midden-Holland
2. I17.31530 Tennet
3. I17.31531 Rijkswaterstaat
4. I17.19292 Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
5. I17.17060 Dunea
6. I17.31534 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
7. I17.31533 Gemeente Zoetermeer
8. I17.22877 Gemeente Pijnacker-Nootdorp
9. I17.21404 Gemeente Zuidplas
10. I17.23397 Provincie Zuid-Holland

De vooroverlegreacties zijn binnen de termijn verzonden en ontvangen. De reacties zijn hieronder (ambtshalve) samengevat en voorzien van een gemeentelijke beoordeling en conclusie.

1. Regio Midden-Holland

Samenvatting

Ten aanzien van de hoofdfuncties kantoorruimte en bedrijfsruimte heeft de regio bedenkingen. Door de regio worden de volgende opmerkingen gemaakt:

Kantoorruimte

1. Het voorontwerp-bestemmingsplan Hoefweg-Zuid voorziet in zelfstandige kantoren. Dit betreft een kwantitatieve toevoeging (nog niet eerder opgenomen in bestemmingsplan). De provincie Zuid-Holland kent veel leegstaande kantoorruimte. Hoewel de structurele leegstand zich lijkt te stabiliseren sinds 2015, blijft de omvang van die leegstand nog steeds aanzienlijk. Op aandringen van de provincie Zuid-Holland is de plancapaciteit voor kantoren in de regio Midden-Holland dan ook flink gereduceerd. Daarnaast wordt op verschillende locaties gewerkt aan transformatie van leegstaande kantoren, onder andere in de centrumgemeente Gouda. Bij het louter toevoegen van nieuwe kantoorruimte zonder daarbij nadere specificatie van reductie heeft reclamant bedenkingen. In de ladderonderbouwing wordt een kantoorbehoefte van 9,5 ha (*opmerking gemeente: bedoeld wordt 0,95 ha*) over een periode van 20 jaar geraamd. Reclamant zet vraagtekens bij de zin van het maken van een prognose van de kantoorbehoefte voor zo'n periode. De raming is op zo'n lange termijn erg onzeker en onvoldoende basis om nu nieuwe kantoorlocaties in de markt te zetten.
2. In het voorontwerp-bestemmingsplan wordt gesproken over de ontwikkeling van een flexibel mixed-use programma van circa 40 hectare bedrijventerrein en/of 40 hectare grootschalige leisure en ondersteunende functies, waaronder kantoorruimte. Reclamant vraagt zich af hoe deze mogelijkheid zich verhoudt tot hetgeen vermeld staat in de Agenda Kantoren 2015-2025 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH): 'De gebiedsontwikkeling is onderscheidend van andere gebiedsontwikkelingen door de combinatie van (grootschalige) leisure, onderwijs, voorzieningen, kantoren en business-park/bedrijventerrein' (pag. 20).

3. In het bestemmingsplan wordt meer mogelijk gemaakt dan de onderbouwde 9,5 hectare (*opmerking gemeente: bedoeld wordt 0,95 ha*) aan kantooroppervlakte. Dit getal vinden we ook terug in artikel 5 (Gemengd). Daarnaast worden in artikel 4 (Bedrijventerrein) ook kantoren mogelijk gemaakt, zowel kleinschalig (tot 1000 m²) als grootschalig als het een lokaal verzorgingsgebied heeft. In totaal wordt hiermee teveel kantooroppervlakte mogelijk gemaakt.

Bedrijfsruimte

4. Stec groep geeft aan dat het bij de functie 'bedrijven' niet gaat om een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Immers het huidige bestemmingsplan voorziet al in een ruimtelijke ontwikkeling als regulier bedrijventerrein gericht op glastuinbouw. In kwantitatieve zin is er dan wel geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, in kwalitatieve zin vindt er wel degelijk een wijziging plaats. Een wijziging die o.a. logistiek mogelijk maakt. Juist de timing van het mogelijk maken van deze functie leidt tot bedenkingen gelet op de actuele aandacht vanuit de provincie en diverse gemeenten gelegen aan de A12-zone (vanuit Midden-Holland o.a. de gemeenten: Zuidplas, Waddinxveen, Bodegraven-Reeuwijk en Gouda) voor de mogelijkheden tot het ontwikkelen van een logistiek cluster langs de A12.
5. Buck Consultants International (BCI) heeft in opdracht van de provincie Zuid-Holland in 2016 onderzoek gedaan naar de bedrijventerreinen 'A12-zone'. In april 2016 is het rapport 'Bedrijventerreinen A12-zone- Van overprogrammering naar regionale strategie' verschenen en besproken met betrokken gemeenten. Daarin is als marktregio voor logistiek, na afstemming tussen de betrokken gemeenten, vooral gekeken naar een straal van 20 kilometer binnen de A12-zone. Met als gevolg een kerngebied voor de studie bestaande uit de gemeenten: Zoetermeer, Lansingerland, Zuidplas, Waddinxveen en Gouda. Stec Groep is bekend met deze studie aangezien zij voor de hantering van de marktregio voor logistieke partijen voor Hoefweg-Zuid hieraan refereert (pag. 7). Opvallend is dat er door het in procedure brengen van het voorontwerp bestemmingsplan Hoefweg-Zuid vooruitgelopen wordt op een aanzet tot mogelijke programmeringsafspraken in de A12-zone. Hiertoe wordt geadviseerd in de eerder genoemde studie. De studie benoemt dat er zowel sprake is van een kwantitatieve als een kwalitatieve mismatch op het gebied van grootschalige logistiek (al in termen van harde plannen). Afspraken over regionale fasering van de programmering dienen daarom voorafgegaan te worden door een discussie over waar het zwaartepunt moet worden gelegd ter versterking van de logistieke as A12: zorgvuldige planologie of het benutten van (alle) marktkansen. Het in procedure brengen van het voorontwerpbestemmingsplan Hoefweg-Zuid zonder verdere aandacht voor de aanbevelingen in het rapport van BCI zet de verhoudingen tussen de provincie, regio's en verschillende gemeenten in deze corridor voorafgaand aan een mogelijke samenwerking (onnodig) extra op scherp.
6. Op pagina 15 van de plantoelichting schrijft Stec Groep: "De beoogde grootschalige bedrijvigheid (met name logistiek) past binnen het concept en op de locatie van Hoefweg-Zuid. Het programma van eisen van deze grootschalige ruimtevrager sluit goed aan bij de unieke eigenschappen van Hoefweg-Zuid." In het rapport van BCI wordt geconcludeerd dat juist op kwalitatieve eigenschappen er geen onderscheidend vermogen is van de in de studie betrokken locaties. Bedenkingen zijn er bij de bewering dat Hoefweg-Zuid beschikt over unieke eigenschappen waardoor het voorziet in een kwalitatieve behoefte die elders in de marktregio zou ontbreken.
7. Uit de stukken blijkt niet dat er sprake is van een fasering van het terrein. De gekozen planhorizon tot 2036 lijkt een manier te zijn om de ladderonderbouw te kunnen motiveren. De motivering vanuit ruimtelijke overwegingen ontbreekt waarom op dit moment het plan in procedure moet worden gebracht. Er is immers in Lansingerland en in de regio geschikt aanbod voorhanden.

Beoordeling

Kantoorruimte

1. De ambitie voor Hoefweg-Zuid is de ontwikkeling van een hoogwaardige knooppuntlocatie met een mix van diverse functies gericht op vrije tijd, ontmoeten en werken. Naast bedrijven (bedrijfsruimte) en grootschalige leisure is er ook ruimte voor toevoeging van kantoorruimte, passend bij een de ambitie om een gemengd vervoersknooppunt te ontwikkelen. Dit nieuwe mixed-use concept moet een kwalitatieve toevoeging zijn voor de regio. Het zal hier vooral gaan om eindgebruikers op de kantorenmarkt die voorkeur hebben voor een locatie met uitstekende bereikbaarheid én een mix van functies. Daarnaast zullen ook kantoorgebruikers die ondersteunend zijn aan de overige hoofdfuncties zich vanuit bedrijfseconomisch perspectief bijvoorkeur op Hoefweg-Zuid vestigen.

Er is bewust gekozen om de hoeveelheid nieuwe zelfstandige kantoorruimte beperkt te houden, met een maximum van 9.500 m² bvo voor de komende twintig jaar, ook gezien de toekomstverwachtingen en bestaande leegstand op de kantorenmarkt. De bovengrens is gekozen om onaanvaardbare effecten (zoals structurele leegstand elders) te voorkomen. Ook in een kantorenmarkt die kwantitatief over voldoende meters beschikt, kan er ruimte bestaan voor kwalitatieve toevoeging. Dit is ook in lijn met de meest recente publicatie van het PBL/CPB waarbij toekomstscenario's voor de kantorenmarkt worden geschetst. Daarin wordt geconcludeerd dat er weliswaar kwantitatief voldoende kantoorruimte beschikbaar is in Zuid-Holland (en Nederland als geheel), maar toch ruimte moet zijn voor kwalitatieve nieuwbouw op de juiste locaties.

In de Ladder toets van Stec Groep is voor kantoorruimte een afgewogen berekening van de behoefte opgesteld, zonder de maxima op te zoeken en door uitgebreid rekening te houden met bestaand aanbod (leegstand) in de regio (zonder onderscheid te maken in incourant/courant aanbod bijvoorbeeld). Dit blijkt onder meer uit:

- de behoefteraming voor kantoorruimte die voor Hoefweg-Zuid is opgesteld. Er is uitgegaan van een negatieve uitbreidingsvraag de komende twintig jaar. De verwachting daarbij is dat het aantal kantoorbanen afneemt en de kantoorquotiënt (het aantal m² per werkzame persoon) daalt. Met deze uitgangspunten wordt voorkomen dat op voorhand uitgegaan wordt van een te optimistisch scenario. De jaarlijkse vervanging van kantoorruimte is berekend op 2,1% van de totale voorraad in gebruik. Dit is een heel gangbaar en realistisch vervangingspercentage, zo bleek ook uit bijvoorbeeld grootschalig kantorenonderzoek in de provincie Utrecht.
- de prognose die ter controle (circa 80.000 m² vvo per jaar in Haaglanden) is vergeleken met de jaarlijkse opname. Hieruit blijkt dat de opname in de laatste vijf jaar (incl. laagconjunctuur als gevolg van de economische crisis) gemiddeld zo'n 100.000 m² vovo bedroeg. Daarmee concluderen we dat de toekomstige prognose voor Hoefweg-Zuid zelfs voorzichtig lijkt.
- de vraag naar kantoorruimte (kwantitatief en kwalitatief) geconfronteerd is met het totale planaanbod én het bestaande aanbod (exclusief een gewenste frictieleegstand van 5%). Hierbij is geen onderscheid gemaakt in courant en incourant aanbod. Ook hieruit volgt, zowel kwantitatief als kwalitatief, dat er een regionale behoefte is aan nieuwe kantoorruimte op Hoefweg-Zuid.

De Ladder toets bevestigt onze conclusie dat er een actuele (regionale) behoefte is aan deze nieuwe stedelijke ontwikkeling (met een beperkte toevoeging van kantoorruimte

- op Hoefweg-Zuid) en er geen onaanvaardbare effecten elders (bijvoorbeeld onaanvaardbare (structurele) leegstand in Midden-Holland) ontstaan.
2. Om te komen tot de ontwikkeling van een hoogwaardig vervoersknooppunt wordt gekozen voor een organische ontwikkelstrategie. Primair wordt ingezet op de realisatie van een aantal grootschalige leisurevoorzieningen in de nabijheid van de vervoersknoop. Afhankelijk van de marktvraag kan deze ontwikkeling sneller of langzamer gaan. Bij een snelle ontwikkeling zal een groter deel van Hoefweg-Zuid worden ingevuld als knooppunt voor grootschalige leisure en vrije tijd. Dan ontstaat ook meer draagvlak voor ondersteunende functies zoals horeca, dienstverlening, detailhandel en andere publieksgerichte functies. Mocht de ontwikkeling van grootschalige leisure langzamer gaan of niet geheel van de grond komt, dan zal een groter deel van Hoefweg-Zuid als bedrijventerrein beschikbaar zijn.
Een cruciaal uitgangspunt voor de planvorming is flexibiliteit (mede daarom is ook gekozen voor een (voorontwerp) omgevingsplan met een doorlooptijd van 20 jaar). Omdat op voorhand niet duidelijk is welke activiteiten zich uiteindelijk precies zullen vestigen, dient flexibiliteit in het bestemmingsplan opgenomen te worden.
 3. De planregeling zal worden aangepast zodat ook kleinschalige zelfstandige kantoren tot 1.000 m² worden meegerekend in het totaal toegestane oppervlakte aan zelfstandige kantoren (9.500 m²).

Bedrijfsruimte

4. Uit staande jurisprudentie volgt dat het ontwikkelen van bedrijventerrein op Hoefweg-Zuid feitelijk geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is. In de Ladder toets van Stec Groep zijn de treden van de Ladder wel afgelopen. Hieruit volgt dat er een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte bestaan aan bedrijventerrein op de locatie Hoefweg-Zuid in de komende twintig jaar. (In de toelichting van het omgevingsplan Hoefweg-Zuid 2016 (pp. 13-14) wordt dit ook beschreven: “Op basis van het vigerende bestemmingsplan ‘Bedrijventerrein Hoefweg-Zuid’ is binnen het plangebied ruimte voor de ontwikkeling van 57 hectare agro-gelieerde bedrijvigheid. Het bestemmingsplan ‘Hoefweg-Noord’ (ten noorden van de A12) maakt nog eens 3,7 hectare reguliere bedrijvigheid (in categorie 3.1) mogelijk. Uitgangspunt voor dit omgevingsplan is het continueren van de bestaande rechten, met dien verstande dat het agro-gelieerde karakter komt te vervallen. Dat betekent dat er naast agro-gelieerde bedrijvigheid tevens ruimte wordt geboden aan reguliere bedrijven. De ladder toets is verplicht voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Uit artikel 3.1.6 lid 2 Bro volgt dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling omdat het plan niet voorziet in nieuw ruimtebeslag en geen sprake is van een substantiële functiewijziging. Overigens is in het onderzoek van Stec wel onderzocht wat de behoefte is aan bedrijventerreinen.
5. Het rapport van Buck Consultants International, in opdracht van de provincie Zuid-Holland, betreft niet het meest recente marktonderzoek. Binnen de A12 zone wordt onderzocht of het economisch potentieel beter benut kan worden. De gebiedsontwikkeling Hoefweg Zuid/Bleizo zien wij niet als conflicterend. Aangezien het OV knooppunt reeds in aanbouw is, kan niet langer worden gewacht met het mogelijk maken van de gewenste ontwikkelingen bij Hoefweg Zuid/Bleizo. Deze ontwikkelingen zijn immers mede noodzakelijk opdat de vervoerswaarde van het OV knooppunt optimaal kan worden benut. Uit de Ladder toets van Stec Groep volgt dat er aan bedrijventerrein op Hoefweg-Zuid zowel kwantitatief als kwalitatief behoefte is in de komende twintig jaar. Daarbij zijn ook (min of meer) vergelijkbare bedrijventerreinen (met specifieke kwaliteiten) in de confrontatie van vraag en (plan)aanbod meegenomen.
6. In de Ladder toets van Stec Groep worden de kwalitatieve vraag en eigenschappen van Hoefweg-Zuid omschreven: “Door circa 40 hectare bedrijventerrein op Hoefweg-Zuid mogelijk te maken (incl. grote kavels), in combinatie met een goede ontsluiting, ligt

een groot deel van de focus naar verwachting op dit grootschalige logistieke marktsegment (kavels > 3 hectare). De beoogde grootschalige bedrijvigheid (met name logistiek) past goed binnen het concept en op de locatie Hoefweg-Zuid. Het programma van eisen van deze grootschalige ruimtevragers (voornamelijk logistieke bedrijfsruimte) sluit goed aan bij de eigenschappen van Hoefweg-Zuid:

- De locatie is zeer goed ontsloten via zowel weg als openbaar vervoer
- De locatie is ruim opgezet
- Het plangebied ligt buiten een druk stadscentrum, maar ligt wel centraal binnen een grote stedelijke agglomeratie
- Er is een ruim parkeeraanbod

Uit de Ladder toets van Stec Groep volgt dat er aan bedrijventerrein op Hoefweg-Zuid zowel kwantitatief als kwalitatief behoefte is.

7. Zie antwoord onder 5.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot wijziging van de plantoelichting en regels.

2. Tennet

Samenvatting

TenneT verzoekt de ontbrekende gedeelten van de belemmerde stroken van de ondergrondse verbindingen op de verbeelding aan te geven. Voorts wordt verzocht enkele aanpassingen in artikel 11 van de planregels door te voeren.

Beoordeling

Het voorontwerpbestemmingsplan zal conform het verzoek van Tennet worden aangepast.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot wijziging van de verbeelding en de regels.

3. Rijkswaterstaat

Samenvatting

Door Rijkswaterstaat worden de volgende opmerkingen gemaakt:

1. In enkele delen van het plangebied is sprake van geluidbelastingen die hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde op grond van de Wet geluidhinder. Rijkswaterstaat wordt graag van de verdere uitwerking van het plan op de hoogte gehouden.
2. In het plan wordt aangegeven dat door het verkeer beter te sturen het verkeer meer richting de aansluiting A12/N209 geleid zal worden, die het verkeer beter moet kunnen afwikkelen. Onduidelijk in het plan is hoe dit daadwerkelijk wordt bewerkstelligd, zodat het verkeer ook daadwerkelijk gebruik maakt van de N209/A12. Rijkswaterstaat verzoekt de gemeente in het plan aan te geven hoe de gemeente ervoor zorg draagt dat het verkeer inderdaad gebruik gaat maken van de aansluiting A12/N209.
3. Rijkswaterstaat verzoekt om de volgende beleidsregels te verwerken in het omgevingsplan: 'Beleidsregel voor het plaatsen van windturbines op, in of over rijkswaterstaatswerken' en 'Nota Beoordeling van objecten langs autowegen en autosnelwegen'.

Beoordeling

1. De verdere uitwerking van de ontwikkelingen zal niet plaatsvinden in het kader van het bestemmingsplan. Zodra sprake is van concrete bouwplannen zal Rijkswaterstaat worden geïnformeerd. Overigens maakt het plan geen geluidsgevoelige functies bij recht mogelijk.

2. In het kader van het verkeersonderzoek zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd, waarbij het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen in Hoefweg-Zuid gedurende de spitsperiode wordt gestuurd naar de oostzijde richting de N209, waardoor geen verkeer naar de westzijde via de N470 wordt gestuurd (optimalisatievariant). Uit de verkeerskundige beoordeling van deze situatie blijkt dat er sprake is van een acceptabele verkeerssituatie op de kruispunten op de aansluiting A12/N209 en A12/N470. Deze resultaten zijn opgenomen in het verkeersonderzoek en het MER. Het sturen van verkeer kan gebeuren door heldere bewegwijzering. Naast de heldere bewegwijzering zal monitoring van de verkeersbewegingen op de kruispunten en wegvakken aan zowel de west- als de oostzijde van het plangebied plaatsvinden. Uit deze monitoring zal volgen of er sprake is van overbelasting gedurende de spitsperiode. Indien uit de monitoring naar voren komt dat toch sprake is van verkeersoverlast, kunnen extra maatregelen zoals tijdelijke afsluiting van de Laan van Mathenesse in westelijke richting. Tot slot, door opname van een spelregel in het omgevingsplan (artikel 17 van de planregels) wordt een goede bereikbaarheid als gevolg van nieuwe initiatieven in het plangebied van Hoefweg-Zuid gewaarborgd.
3. Windturbines worden niet mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot wijziging van het verkeersonderzoek, de plantoelichting en regels.

4. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Samenvatting

De Veiligheidsregio geeft de volgende adviezen:

1. Ontwikkelingen van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de 1% letaliteitcontour (60 meter vanuit het hart van de Rijksweg A12 en de N209) zodanig te construeren dat bij een toxische wolk de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen verbeterd worden.
2. Ontwikkelingen van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de 1% letaliteitcontour (40 meter vanuit het hart van de leiding) van de NPM (CO₂) leiding zodanig te construeren dat bij het vrijkomen van CO₂ de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen verbeterd worden.
3. Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen.

Beoordeling

De adviezen van de Veiligheidsregio zullen in het voorontwerpbestemmingsplan worden verwerkt.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot wijziging van de plantoelichting.

5. Dunea

Samenvatting

Dunea verzoekt de watertransportleidingen met bijbehorende leidingstroken op de juiste wijze op de verbeelding op te nemen en de daarbij behorende voorwaarden op te nemen in de regels.

Beoordeling

Het voorontwerpbestemmingsplan zal conform het verzoek van Dunea worden aangepast.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot wijziging van de verbeelding en de regels.

6. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Samenvatting

Het Hoogheemraadschap heeft geen bezwaar tegen de vaststelling van het plan.

Beoordeling

De vooroverlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

7. Gemeente Zoetermeer

Samenvatting

De gemeente heeft geen bezwaar tegen de vaststelling van het plan.

Beoordeling

De vooroverlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

8. Gemeente Pijnacker-Nootdorp

Samenvatting

1. Kwantitatieve behoefte

In het voorontwerpbestemmingsplan wordt de bestemming voor agrologistieke bedrijvigheid omgezet naar een algemene bedrijvenbestemming. Deze omzetting wordt gebaseerd op de behoefte die door Stec is onderzocht. In dit onderzoek wordt voor de regio's van de MRDH, Midden-Holland en Holland-Rijnland een behoefte aan bedrijfsterrein genoemd van 594 tot 675 ha terwijl het harde aanbod aan bedrijfsterrein op 519 ha uitkomt. Op basis hiervan wordt gesteld dat er een maximale behoefte aan bedrijfsterrein is van ± 156 ha. In het afgelopen half jaar heeft Stec voor de provincie eerder een onderzoek uitgevoerd waarin een overschot aan bedrijfsterreinen tot 2035 (± 40 ha) in de MRDH-regio is geconstateerd. Voor de regio's Midden-Holland en Holland-Rijnland komt Stec in het provinciale onderzoek tot de conclusie dat er geen aanvullende behoefte is. De onderzoeken komen dus tot afwijkende conclusies. Gevraagd wordt dit te verduidelijken.

2. Detailhandel

Binnen de bestemming Gemengd - Stedelijk vervoersknooppunt voor vrije tijd en ontmoeting zijn stationsgerelateerde voorzieningen toegestaan waarmee onder meer detailhandel voor de reiziger mogelijk is. Binnen deze bestemming is ook ondergeschikte detailhandel bij de grootschalige leisure toegestaan. Voor beide detailhandelsvormen is in het voorontwerpbestemmingsplan geen cijfermatige onderbouwing aangeleverd waaruit de behoefte blijkt en wat hiervan de ruimtelijke effecten zijn. Ook is er geen beperking in omvang van deze detailhandel opgenomen. Tot slot wordt aangegeven dat in de toekomst ook de uitplaatsing van het Woonhart naar Bleizo niet uitgesloten is.

Beoordeling

1. Kwantitatieve behoefte

De ambitie voor Hoefweg-Zuid is de ontwikkeling van een hoogwaardige knooppuntlocatie met een mix van diverse functies gericht op vrije tijd, ontmoeten en werken. Verbreding van de bedrijfsbestemming van agro naar regulierbedrijventerrein sluit aan bij het de ontwikkeling rond de knoop. Bovendien heeft de sub bestemming argo gelieerd vanaf 1999 niet geleid tot uitgifte van een kavel.

Uit de Ladder toets van Stec volgt dat er op Hoefweg-Zuid zowel kwantitatief als kwalitatief behoefte is aan regulier bedrijventerrein in de komende twintig jaar. Uit eerdere analyse van Stec blijkt dan ook dat specifiek voor de logistiek / grootschalige ruimtevragers/bedrijfsruimtegebruikers een concrete behoefte te verwachten is in de komende twintig jaar binnen Zuid-Holland. Uit recente ramingen van Stec voor de provincie Zuid-Holland blijkt onder andere dat de vraag naar logistiek rondom belangrijke vervoersassen groot is. Tegelijkertijd concludeert Stec dat het bestaande aanbod rondom de belangrijke vervoersassen kwalitatief en kwantitatief niet (volledig) kan voorzien in de verwachte vraag. Het beoogde planaanbod op Hoefweg-Zuid voorziet, met het mogelijk maken van (grootschalige) bedrijfskavels, in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

De Ladder toets van Stec voor Hoefweg-Zuid verschilt ten opzichte van de ramingen voor de bestuurlijke regio's: de Laddertoets is gebaseerd op een specifieke marktregio/reikwijdte. De Ladder toets neemt vraag en het aanbod binnen deze marktregio/reikwijdte mee in de confrontatie om de behoefte te bepalen.



Figuur: Gehanteerde reikwijdte/regio in Ladder toets

De marktregio/reikwijdte is een straal van circa 20 kilometer. Dit betekent ook dat niet de volledige vraag en het volledige (plan)aanbod voor de bestuurlijke regio wordt meegerekend, maar enkel het deel dat binnen de reikwijdte van Hoefweg-Zuid valt.

Op basis van trends, ontwikkeling en de daaraan gekoppelde kwalitatieve behoefte is er binnen de reikwijdte van Hoefweg-Zuid meer vraag dan (plan)aanbod te verwachten. Bovendien wordt in de Ladder toets, op basis van eerdere analyses van Stec Groep, geconcludeerd dat een groot deel van het aanbod kwalitatief niet voldoet aan de vraag (kavels van onvoldoende omvang of planologische beperkingen). Hoefweg-Zuid voorziet daarmee in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

2. Detailhandel

In de Ladder toets van Stec is opgenomen dat scherp moet worden ingekaderd dat het hier puur gaat om een ondersteunende functie aan grootschalige leisure: De detailhandelsfunctie

dient een relatie te hebben met de functie grootschalige leisure en is integraal onderdeel van het totaalconcept.

Een specifieke behoefteraming voor ondersteunende detailhandel is, zonder dat nu al duidelijk is wat de precieze hoofdfunctie is, feitelijk nog niet in te schatten. Er van uitgaande dat grootschalige leisure (met een ondergrens van minimaal 10.000 m² bvo om onaanvaardbare effecten elders te voorkomen) voldoende traffic (bezoekers) genereert, schatten we in dat er dan ook marktruimte zal zijn voor ondersteunende detailhandel.

Ook in trede 2 van de Ladder toets van Stec wordt ingegaan op de ondersteunende/aanvullende functies: De aanvullende functies zijn in het bestemmingsplan omschreven als ondersteunend aan de hoofdfuncties. Om ondersteunend aan deze functies te kunnen zijn, zullen deze functies ook functioneel aan moeten sluiten bij de hoofdfunctie. We concluderen dat het vestigen van een ondersteunende functie in bestaand stedelijk gebied - ergens anders dan op de locatie Hoefweg-Zuid - niet mogelijk is.

Met betrekking tot het Woonhart wordt in de toelichting slechts het provinciaal beleid geciteerd waar in staat dat uitplaatsing naar een deel van Prisma niet is uitgesloten. De tekst heeft derhalve geen betrekking op Hoefweg-Zuid en zal worden geschrapt.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot wijziging van de plantoelichting.

9. Gemeente Zuidplas

Samenvatting

De gemeente geeft aan zich aan te sluiten bij de overlegreactie van de Regio Midden-Holland.

Beoordeling

Verwezen wordt naar de beantwoording van de overlegreactie van de Regio Midden-Holland.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot wijziging van de plantoelichting en de regels.

10. Provincie Zuid-Holland

Samenvatting

A12 Corridor

De gemeente wordt naar aanleiding van de bestuurlijke afspraken verzocht nader te motiveren in hoeverre dit plan past binnen de gezamenlijke visie ontwikkeling op de A12 corridor.

Bedrijventerrein oppervlakte

De in het plan vermelde oppervlaktegegevens van het terrein zijn onduidelijk. Op basis van een globale inmeting komt de provincie tot de volgende oppervlakten binnen het plangebied:

Bedrijventerrein	Hoefweg oost	Tennet 8 ha
Gemengd	Hoefweg oost	ca. 27 ha
Bedrijventerrein	Hoefweg west	ca. 40 ha incl. gezoneerd max hc=2
Gemengd	Hoefweg noord	ca. 6 ha

Bedrijventerrein bestemming

Het bestemmingsplan voorziet in een flexibele regeling die meerdere functies mogelijk maakt. In hoeverre deze flexibele functiemix er toe gaat leiden dat de bedrijfsbestemming met categorie 4.2 transformeert naar een andere bestemming, is niet duidelijk. Zeker nu het bestemmingsplan ook ambities op leisure heeft, lijkt het niet geheel uitgesloten dat daarmee een HMC bestemming onder druk komt te staan (of andersom). Immers, bedrijventerreinen met categorie 4 en hoger verdragen zich niet goed met functiemenging, zeker niet met gevoelige functies. In hoeverre leisure daar onder valt is de vraag. Verzocht wordt dit nader te motiveren.

Verder kan in onderhavig plan bijna het gehele gemengd-bestemde en echte bedrijventerreingebied voor reguliere bedrijven, waaronder logistiek, tot en met hindercategorie 4.2 worden uitgegeven. Voor het gemengde gebied voor bedrijven tot en met 4.2 is een maximum b.v.o. van 170.000 m² opgenomen (artikel 5.4.1 onder a). Er is niet aangegeven welk terreindeel dat betreft. Wat verder opvalt is dat in de bijlage in het verkeersonderzoek van Antea Group bij de functies ten behoeve van de verkeersgeneratie van motorvoertuigen niet wordt gesproken over grootschalige logistiek, alleen over gemengd bedrijventerrein.

Railterminal

Het is niet duidelijk in hoeverre voor een eventuele railterminal op het nabijgelegen Greenparc met bijbehorend raccordement, ruimte gereserveerd wordt op Hoefweg Zuid/Bleizo.

Energyhub

De provincie ziet graag dat in het bestemmingsplan de mogelijkheid wordt geboden voor een energyhub, waar op dit moment onderzoek naar wordt gedaan.

Kantoren

Het bestemmingsplan staat ook zelfstandige kleinschalige kantoren toe. Echter zonder dat daar een maximum aan is verbonden. De provincie verzoekt om de regeling zo aan te passen dat zelfstandige kleinschalige kantoren worden meegerekend in de in het bestemmingsplan opgenomen maxima.

De wijzigingsbevoegdheid in artikel 5.5 geeft Burgemeester en wethouders de mogelijkheid het maximale oppervlakte aan kantooruimte te verruimen tot een bruto-oppervlak van maximaal 50.000 m². De verwijzing in dat artikel dat deze oppervlakte vanuit het provinciaal beleid gereserveerd is, is niet terecht. De Kantorenontwikkeling was door de beide gemeenten geëntameerd. Zoetermeer zou een evenredig areaal bestaande (plan)meters onttrekken. Bij de vaststelling van de VRM in 2015 heeft de provincie de kantorenontwikkeling niet tegen willen houden, maar het wel aan de initiatiefnemers overgelaten. De provincie is dus niet de initiatiefnemer van de reservering. Verzocht wordt de regels van het plan hierop aan te passen.

Detailhandel

In het bestemmingsplan wordt ondergeschikte detailhandel en bedrijfsgebonden detailhandel op het bedrijventerrein en binnen het gemengde gebied mogelijk gemaakt. Op zich sluit deze detailhandelsmogelijkheid aan bij de uitzonderingsmogelijkheid zoals opgenomen in artikel 2.1.4 lid 3 van de verordening. Ook maakt het plan het via een wijzigingsbevoegdheid (artikel 5.5) mogelijk om onder voorwaarden zelfstandige detailhandel toe te voegen. Gezien de lange looptijd van het plan en het experimentele karakter ervan is het begrijpelijk dat de gemeente een bepaalde mate van flexibiliteit in het plan wil mogelijk maken. Het plan voorziet nu in nieuwe detailhandel zonder dat daarvan op voorhand de aanvaardbaarheid en behoefte is aangetoond. Dit kan niet worden opgelost door nadere voorwaarden in de planregels. Verzocht wordt dit nader te onderbouwen dan wel de regels op dit punt aan te scherpen.

Windenergie

In de toelichting van het plan wordt aangegeven dat voor de locatie Prisma/Hoefweg-Zuid nog nader onderzoek nodig is naar inpassing van windturbines in de omgeving en dat hiervoor een separate planologische procedure zal worden gevolgd. Op zich is dit juist en de provincie ziet in dat er een spanning bestaat tussen de opgave voor windenergie in dit gebied en de ontwikkelingen op Hoefweg-Zuid. Gezien de in procedure zijnde actualisering van ons beleid op het onderwerp windenergie vraagt de provincie nader te motiveren hoe met dit plan rekening wordt gehouden met de verwachte aanduiding als locatie voor windenergie en het feit dat windenergie in 2020 gerealiseerd moet worden.

Verkeersonderzoek

Wat opvalt in het verkeersonderzoek is dat in de bijlage bij de functies ten behoeve van de verkeersgeneratie van motorvoertuigen niet wordt gesproken over grootschalige logistiek, alleen over gemengd bedrijventerrein.

Verkeersafwikkeling

Ten behoeve van de beoogde ontwikkelingen op Hoefweg-Zuid heeft de gemeente uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de verkeersaspecten (Bijlage 7 bij het omgevingsplan: Verkeersonderzoek Omgevingsplan Hoefweg-Zuid 2016, Antea Group, projectnr.: 403968, d.d. 2 maart 2016). Inspreker heeft hier kennis van genomen. Mede op basis van dit rapport spreekt inspreker zijn zorg uit over de toenemende verkeersdruk bij de aansluitingen op de N209 en de N470 als gevolg van de mogelijkheden in het plan. Inspreker vraagt zich af waarom er in de verkeersstudie niet gekeken is naar infra-maatregelen op de N470/A12.

Model shift

Ook de model shift zal naar verwachting van de provincie weinig effect opleveren.

Rapport

De provincie maakt nog enkele specifieke opmerkingen op het verkeersonderzoek. Deze worden in de bijlage bij deze nota samengevat.

Beoordeling

A12 Corridor

De gebiedsontwikkeling Hoefweg Zuid/Bleizo moet worden beschouwd als bouwsteen voor de A12 zone. De ontwikkeling is niet conflicterend met de besluitvorming binnen de A12. Zowel ambtelijk als bestuurlijk vindt geregeld afstemming plaats. Aangezien het OV knooppunt reeds in aanbouw is, kan niet langer worden gewacht met het mogelijk maken van de gewenste ontwikkelingen bij Hoefweg Zuid/Bleizo. Deze ontwikkelingen zijn immers mede noodzakelijk opdat de vervoerswaarde van het OV knooppunt optimaal kan worden benut.

Bedrijventerrein oppervlakte

De maten zoals de provincie die noemt kloppen niet. Het betreft bruto oppervlaktes betreft. Exacte inmeting op basis van de verbeelding wijst het volgende uit:

Tennet	6,6 ha
Oost bedrijf	23,3 ha
West gemengd	33,8 ha
Noord gemengd	3,7 ha

Deze oppervlaktes zijn ook gehanteerd bij het opstellen van het verkeersonderzoek.

Bedrijventerrein bestemming

In het omgevingsplan is er voor gekozen om in het gebied zo veel mogelijk een mix van functies toe te staan. Een belangrijk argument hiervoor is de vervoerswaarde van het OV knooppunt. Door de perfecte aansluiting op het OV netwerk is het gebied rond de knoop bij uitstek geschikt voor publieksaantrekkende functies zoals leisure. Ten oosten van het HSL-tracé blijft de mogelijkheid bestaan voor de nieuwvestiging van zware bedrijvigheid. Daar is geen sprake van belemmeringen vanuit de leisure. Bedrijven in categorie 4.2 kunnen gevestigd worden binnen het gehele gebied met de bestemming Bedrijventerrein en Gemengd - Stedelijk vervoersknooppunt voor vrije tijd en ontmoeting, behalve daar waar dit middels aanduidingen is beperkt.

Railterminal

De railterminal is een initiatief waarvan de haalbaarheid wordt onderzocht. Het is derhalve prematuur om hiervoor nu reeds ruimte te reserveren. Bovendien omvat een eventuele railterminal meerdere bestemmingsplannen, waaronder Klappolder. Het bestemmingsplan Hoefweg-Zuid 2016 voorziet dan ook niet in de mogelijkheid van een railterminal. Om de toekomstige ontwikkeling mogelijk te maken zal een separaat bestemmingsplan in procedure worden gebracht.

Energyhub

Het bestemmingsplan is flexibel van opzet en kent een ruime bestemmingsregeling waarbinnen energievoorzieningen al mogelijk zijn. Zoals de provincie zelf aangeeft worden de mogelijkheden van een energyhub op dit moment onderzocht. Er is dus nog geen sprake van een concrete wens waarmee in het bestemmingsplan specifiek rekening kan worden gehouden.

Kantoren

De planregeling zal worden aangepast zodat ook kleinschalige zelfstandige kantoren tot 1.000 m² worden meegerekend in het totaal toegestane oppervlakte aan zelfstandige kantoren (9.500 m²).

De wijzigingsbevoegdheid in artikel 5.5 zal worden gewijzigd. Aan de bevoegdheid om het maximale oppervlakte aan kantoorruimte te verruimen tot een bruto-oppervlak van maximaal 50.000m² zal de voorwaarde worden verbonden dat de ladder voor duurzame verstedelijking moet worden doorlopen.

Detailhandel

De in het omgevingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor het mogelijk maken van zelfstandige detailhandel zal worden geschrapt. Met ondergeschikte detailhandel wordt bedoeld op bijvoorbeeld de verkoop van schaatsen bij een ijsbaan of zwembroeken bij een zwembad. Dit betekent dus dat slechts in beperkte mate detailhandel wordt beoogd.

Windenergie

In de huidige Verordening Ruimte en Mobiliteit (VRM) is de locatie Hoefweg-Zuid nog niet aangewezen als plek waar windturbines mogen komen. Met de herziening van de VRM eind 2017 wordt het gebied waar windenergie mag komen flink uitgebreid naar het gebied Hoefweg-Zuid, Hoefweg-Noord en een deel van de Overbuurtschepolder. Regelgeving en technische belemmeringen beperken de feitelijke ruimte voor de realisatie van windenergie en vragen om gedetailleerd onderzoek, dat pas uitgevoerd kan worden als er een concreet initiatief ligt waarbij het type turbine en exacte locatie bekend zijn (in verband met de aanwezigheid van: leidingen van nationaal belang, (spoor-)wegen en gevoelige bestemmingen in en rond het plangebied). Zodra er door ontwikkelaars van windenergie concrete initiatieven worden ingediend, is de gemeente voornemens om ten behoeve van de realisatie van windenergie op deze locaties te zorgen voor de daarvoor benodigde besluitvorming. Om

de toekomstige ontwikkeling mogelijk te maken, zullen separate ruimtelijke procedures gevolgd worden.

Verkeer

Het plangebied omvat in hoofdzaak de gronden van het te ontwikkelen bedrijventerrein Hoefweg-Zuid. Ter plaatse vigeert thans een bestemmingsplan dat voorziet in (agro-gelieerde) bedrijvigheid. Deze bestemming wordt in het voorliggende omgevingsplan gecontinueerd - in die zin is het plan conserverend - en uitgebreid met de mogelijkheid om ook andere (niet agro-gelieerde) bedrijvigheid, kantoren en leisure te realiseren. Dit betreft een nieuwe ontwikkeling ten opzichte van voorgaande plannen (zie paragraaf 3.1 van de toelichting van het bestemmingsplan). Het bedrijventerrein is dus gericht op een gemengd bedrijventerrein. In het verkeersonderzoek is ook uitgegaan van een gemengd bedrijventerrein.

Verkeersafwikkeling

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat het plan past op het wegennet, mits het autoverkeer gedurende avondspitsperiode via de oostzijde van het plangebied wordt ontsloten. Via heldere bewegwijzering wordt het verkeer hiertoe gestimuleerd gebruik te maken van aansluiting A12/N209. Infra-maatregelen op de N470/A12 zijn daarom niet nodig als gevolg van dit plan. Daarnaast zal monitoring van de verkeersbewegingen op de kruispunten en wegvakken aan zowel de west- als de oostzijde van het plangebied plaatsvinden om zo te meten of er sprake is van overbelasting gedurende de spitsperiode. Indien uit de monitoring naar voren komt dat toch sprake is van verkeersoverlast, kunnen extra maatregelen zoals tijdelijke afsluiting van de Laan van Mathenesse in westelijke richting bij evenementen worden uitgevoerd. Indien blijkt dat dit niet afdoende is, dan wordt onderzocht of infra-maatregelen nodig zijn, zoals een andere vormgeving van de kruispunten op de N470. Tot slot, door opname van een beleidsregel in het omgevingsplan wordt een goede bereikbaarheid als gevolg van nieuwe initiatieven in het plangebied gewaarborgd.

Model shift

Door het stimuleren van de mobiliteitsshift (minder autoverkeer en meer OV en fiets) kan het aandeel autoverkeer afnemen. Naast het in het verkeersonderzoek genoemde voorbeeld van een goede snelle fietsverbinding van en naar Bleizo vanuit Zoetermeer, kan met name de ligging van Bleizo nabij het (toekomstige) openbaar vervoersknooppunt Bleizo deze mobiliteitsshift stimuleren. Dit wordt ook gemonitord.

Rapport

De specifieke opmerkingen op het verkeersonderzoek worden in de bijlage bij deze nota van een beantwoording voorzien.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot wijziging van de toelichting en de regels.

2.3 Eindconclusie overleg

De overlegreacties geven aanleiding tot aanpassingen van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan op de volgende punten:

1. de belemmerde stroken van de ondergrondse energieverbindingen worden op de verbeelding aangegeven.
2. Artikel 11 van de planregels wordt op ondergeschikte punten aangepast.
3. Het verkeersonderzoek wordt aangepast en in artikel 17 van de planregels wordt een spelregel betreffende de bereikbaarheid opgenomen.
4. De adviezen van de Veiligheidsregio worden in de plantoelichting verwerkt.
5. De watertransportleidingen met bijbehorende leidingstroken worden op de juiste wijze op de verbeelding opgenomen en de daarbij behorende voorwaarden worden opgenomen in de regels.
6. De tekst betreffende het Woonhart wordt uit de plantoelichting geschrapt.
7. De planregeling zal worden aangepast zodat ook kleinschalige zelfstandige kantoren tot 1.000 m² worden meegerekend in het totaal toegestane oppervlakte aan zelfstandige kantoren (9.500 m²).
8. De wijzigingsbevoegdheid in artikel 5.5 van de planregels wordt gewijzigd.
9. De in de planregels opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor het mogelijk maken van zelfstandige detailhandel wordt geschrapt.

Bijlage: specifieke vragen en opmerkingen bij het verkeersonderzoek van Antea Group.

Reactie:

Er wordt bij de berekeningen uitgegaan van planjaar 2027 terwijl uitgangspunt zou moeten zijn 15 jaar na openstelling.

Antwoord:

De ontwikkeling van het gebied Hoefweg-Zuid betreft een ontwikkeling waarvan het naar verwachting circa 20 jaar duurt, voordat deze volledig is gerealiseerd. Voor de bepaling van de milieueffecten is in het MER en het verkeersonderzoek 'worst case' uitgegaan van invulling van het gehele terrein in een planperiode van 10 jaar. Dit betekent dat als referentiejaar het jaar 2027 is gehanteerd. Daarnaast is in het MER een doorkijk gegeven naar de effecten van het plan in 2037. Door monitoring van de verkeersbewegingen wordt beoordeeld of sprake is van overbelasting van het verkeersnetwerk. Verder, door opname van een beleidsregel in het omgevingsplan wordt een goede bereikbaarheid als gevolg van nieuwe initiatieven in het plangebied van Hoefweg-Zuid gewaarborgd.

Reactie:

Zitten nieuwe ontwikkelingen zoals het distributiecentrum aan de noordzijde A12 in Prisma in de modelcijfers en hoe zit dat met vervoersknooppunt Bleizo?

Antwoord:

In het verkeersonderzoek is met behulp van het Regionaal Verkeersmodel Haaglanden (versie 1.1) onderzocht wat de invloed op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en verkeersveiligheid is als gevolg van de ingebruikname van Bleizo. De basis in het onderzoek is het verkeersmodel Haaglanden dat ten behoeve van de Vervoersknoop Bleizo is aangepast. De ingebruikname van vervoersknooppunt Bleizo is dus meegenomen in het verkeersmodel (zie paragraaf 2.2.1 van het verkeersonderzoek).

Reactie:

Pag 6/7 Er worden bij de generatiecijfers geen uitspraken gedaan over percentage vrachtverkeer. Dit is wel bepalend voor de latere analyses van wegvak- en kruispuntbelastingen.

Antwoord:

In het onderzoek is rekening gehouden met een verdeling in auto- en vrachtverkeer. De verdeling auto- en vrachtverkeer is overgenomen uit een vergelijkbare verkeersmodelzone met bedrijvigheid ten noorden van de A12 aan de Bleiswijkseweg. Deze modelzone heeft een vrachtpercentage van 23%. Dit is gelijk aan de verhouding in de CROW kentallen.

Reactie:

Pag 12: Onduidelijk is of hier de normen van onze Dienst Beheer Infrastructuur zijn toegepast (90% verzadiging bij een cyclustijd van 120 sec).

Antwoord:

Voor het onderzoek is de norm 90% verzadigingsgraad en een maximale cyclustijd van 120 seconden aangehouden.

Reactie:

Pag. 15: Onduidelijk is of hier sprake is van 2-uurs avondspits. Juist in de spits in het van belang dat de aantallen per richting worden weergegeven (relevant bij onevenwichtigheid).

Antwoord:

De beoordeling is uitgevoerd op de 2-uurs avondspits.

Reactie:

Pag. 24: Opmerkelijk is de stijging van de cyclustijd op kruispunt 3 (van 94 sec -> meer dan 120 sec). Doordat bij cyclustijd niet aangegeven wordt wat de cyclustijd exact wordt (bij tijden > 120 s) kan niet ingeschat worden wat de ernst ervan is.

Antwoord:

De cyclustijd op kruispunt 3 van 94 seconden in de referentiesituatie neemt toe naar 205 seconden in de plansituatie (bij volledige ontwikkeling van Hoefweg-Zuid). Deze toename leidt tot een overbelasting van het kruispunt in de spitsperiode. De cyclustijd op kruispunt 3 neemt in de situatie, waarbij het verkeer wordt gestuurd naar de oostzijde via de N209 (optimalisatievariant), toe met 2 seconden van 94 naar 96 seconden. Hierdoor is sprake van een acceptabele situatie. De cyclustijden van de kruispunten van de optimalisatievariant zijn nader weergegeven in het verkeersonderzoeken en het MER.

Reactie:

Pag 24. Door de nieuwe locatie wordt de aansluiting N470 - A12 echt problematisch. De N470 is in de Netwerkanalyse van de provincie gedefinieerd als bovenregionale weg. Hij vormt daarmee de belangrijkste ontsluiting van het Oostland. Hier wordt bij de optimalisatievariant op teruggekomen.

Antwoord:

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat als gevolg van het plan Hoefweg-Zuid en zonder sturing van het verkeer, de kruispunten 3 en 4 aan de westzijde (N470) in de spitsperiode overbelast zijn. Uitgaande van sturing van het verkeer naar de oostzijde (optimalisatievariant), blijkt dat de meest kritische kruispunten (kruispunt 3 en 4: N470/A12) niet worden belast door het verkeer van en naar Hoefweg-Zuid. De cyclustijden van de kruispunten van de optimalisatievariant zijn nader weergegeven in het verkeersonderzoek en het MER..

Reactie:

Pag. 29. Waarom zijn hier geen vergelijkbare analyses gedaan als bij de planvariant?

Antwoord:

Zie vorig punt, deze analyses zijn uitgevoerd en opgenomen in het verkeersonderzoek en het MER.