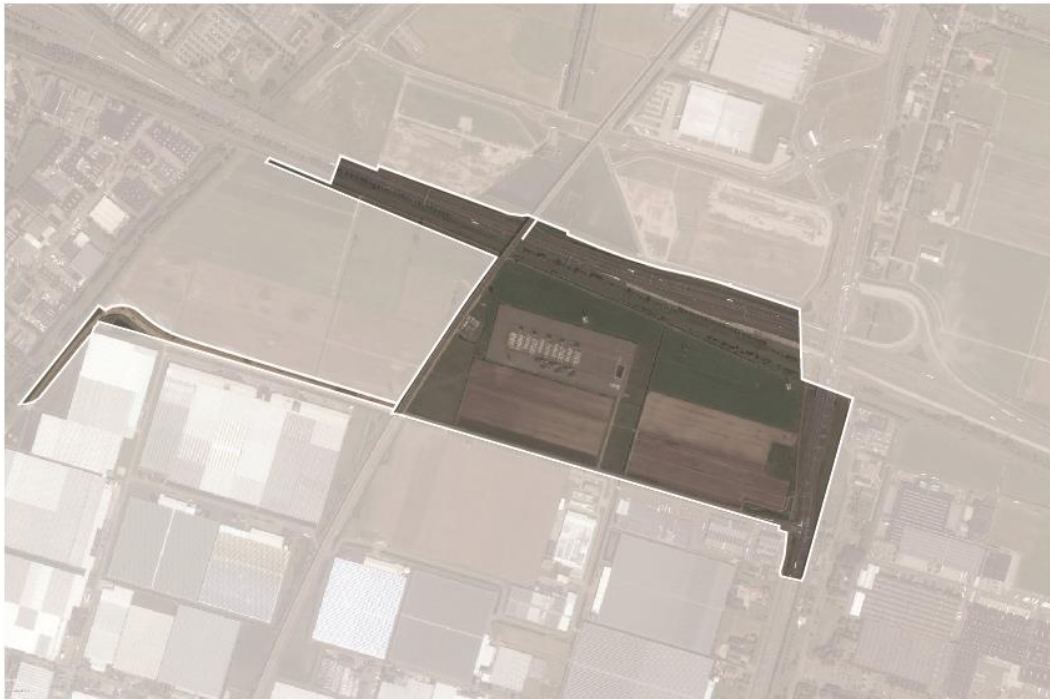


Gemeente Lansingerland

Omgevingsplan "Hoefweg-Zuid 2016 (Oost)"



31 mei 2018

Vastgesteld

Gemeente Lansingerland

Omgevingsplan "Hoefweg-Zuid 2016 (Oost)"

Vastgesteld

Inhoud:

- TOELICHTING
- PLANREGELS
- VERBEELDING

Plannummer: NL.IMRO.1621.BP0164-VAST

Datum: 31 mei 2018

Werknummer: 704.305.00

In opdracht van

Gemeenschappelijke Regeling Bleizo

KuiperCompagnons
Rotterdam

Gemeente Lansingerland
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Procedureoverzicht			
	Datum	Document	Opmerkingen
Concept	november 2016	1 ^e concept	
	10 februari 2017	2 ^e concept	
Voorontwerp	26 april 2017		
Ontwerp	17 oktober 2017		
Vaststelling	31 mei 2018		

Projectleider GR Bleizo:

Nanne Zwiep

Projectleider gemeente:

Henk Koornneef

Projectleider KuiperCompagnons:

Rogier Begheyn

Inhoudsopgave van de toelichting

Inhoudsopgave van de toelichting	4
1. Inleiding	1
1.1. Bij het plan behorende stukken	1
1.2. Aanleiding en doel van het plan	1
1.3. Ligging en begrenzing plangebied	1
1.4. Voorgaande bestemmingsplannen	2
1.5. Leeswijzer	4
2 Milieueffectrapportage	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Alternatieven en varianten	5
2.3 Effecten	6
3. Planbeschrijving	12
3.1. Inleiding en uitgangspunt	12
3.2. Bestaande situatie	12
3.3 Ontwikkelingen	14
3.4. Juridische aspecten	15
3.4.1 Inleiding	15
3.4.2 Regels	15
3.4.4. Geometrische plaatsbepaling / verbeelding	19
4 Beleidskader	21
4.1. Rijksbeleid	21
4.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)	21
4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	21
4.1.3. Besluit ruimtelijke ordening (2012)	22
4.1.4. Beoordeling van Objecten langs Auto(snel)wegen (2011)	22
4.2 Provinciaal beleid	22
4.2.1. Provinciale Structuurvisie	22
4.2.2. Verordening Ruimte	23
4.2.3. Programma Ruimte	24
4.3. Intergemeentelijk beleid	25
4.3.1. Stedenbaan	25
4.3.2. Rapport 'Ontwikkeling Bleizo; van plan naar strategie'	26
4.3.3. Convenant Realisatie Windenergie Stadsregio Rotterdam (2012)	26
4.4. Gemeentelijk beleid	26
4.4.1. Structuurvisie Lansingerland (2010)	26
4.4.2. Lansingerland beweegt, visiedocument verkeer en vervoer 2009 - 2020	27
4.4.3. Economische visie 2011-2016	28
4.4.4. Nota parkeren Lansingerland en Nota parkeernormen	28
4.4.5. Welstandsnota	29
4.4.6. Nota Cultuurhistorie Plus	29
4.4.7. Ruimtelijk economische visie "Horeca in Lansingerland"	30

5. Natuur	31
5.1. Kader	31
5.1.1 Soorten	31
5.1.2 Natura 2000	32
5.2 Onderzoek en conclusie	32
6. Water	35
6.1. Kader	35
6.1.1. Europees en rijksbeleid	35
6.1.2. Provinciaal beleid	36
6.1.3. Beleid waterbeheerder	36
6.1.4. Gemeentelijk beleid	37
6.2. Onderzoek	38
6.3. Conclusie	43
7. Archeologie en cultuurhistorie	45
7.1. Archeologie	45
7.1.2. Onderzoek en conclusie	45
7.2. Cultuurhistorie	46
8. Milieu	49
8.1. Algemeen	49
8.2. Bodemkwaliteit	49
8.2.1 Kader	49
8.2.2 Onderzoek en conclusie	49
8.3. Akoestische aspecten	50
8.3.1 Kader	50
8.3.2 Onderzoek en conclusie	51
8.4 Luchtkwaliteit	52
8.4.1 Kader	52
8.4.2 Onderzoek en conclusie	52
8.5. Milieuzonering	53
8.5.1 Kader	53
8.5.2 Onderzoek en conclusie	53
8.6. Externe veiligheid	53
8.6.1. Kader	53
8.6.2 Onderzoek en conclusie	55
8.7. Overige belemmeringen	58
8.8. Duurzaamheid	61
8.8.1. Kader	61
8.9 Mobiliteit	62
9 Uitvoerbaarheid	65
9.1 Economische uitvoerbaarheid	65
9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	65
9.3 Handhavingsaspecten	65

10. Procedure	67
10.1 Voorbereidingsfase	67
10.2 Ontwerpfase	67
10.3 Vaststellingsfase	68

Separate bijlagen bij de toelichting

- Bijlage 1:** Milieueffectrapport Gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid, Antea Group, projectnr.: 403968, d.d. 30 maart 2018
- Bijlage 2:** Natuurtoets Gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid, Antea Group, projectnr.: 403968, d.d. 27 maart 2018
- Bijlage 3:** Stikstofdepositieonderzoek Omgevingsplan Hoefweg-Zuid (2016) Oost, Antea Group, projectnr.: 403968, d.d. 28 maart 2018
- Bijlage 4:** Rapport betreffende een historisch onderzoek projectlocatie Bleizo (Hoefweg – Zuid 2016) te Bleiswijk, IDDS, kenmerk: 1509H579/GGE/rap1, d.d. 23 juni 2016
- Bijlage 5:** Deelonderzoek wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai Omgevingsplan 'Hoefweg-Zuid 2016', KuiperCompagnons, kenmerk: 704.305.00, d.d. 13 oktober 2017
- Bijlage 6:** Deelonderzoek luchtkwaliteit Omgevingsplan 'Hoefweg-Zuid 2016', KuiperCompagnons, kenmerk: 704.305.00, d.d. 13 oktober 2017
- Bijlage 7:** Notitie Hoefweg-Zuid – Bedrijven en milieuzonering, KuiperCompagnons, werknummer 704.305.00, d.d. 20 maart 2018
- Bijlage 8:** Verkeersonderzoek Gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid, Antea Group, projectnr.: 403968, d.d. 27 maart 2018
- Bijlage 9:** Toets ladder voor duurzame verstedelijking Hoefweg-Zuid, Stec Groep, d.d. 25 april 2017
- Bijlage 10:** QRA Hoefweg Zuid te Bleiswijk, Arcadis, d.d. 7 februari 2017
- Bijlage 11:** Notitie trefkansen leidingen MER Hoefweg Zuid, Antea Group, projectnr. 403968, d.d. 8 februari 2017
- Bijlage 12:** Nota inspraak en overleg, gemeente Lansingerland, d.d. 17 oktober 2017
- Bijlage 13:** Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, gemeente Lansingerland, d.d. 31 mei 2018

1. Inleiding

1.1. Bij het plan behorende stukken

Het omgevingsplan “Hoefweg-Zuid 2016 (Oost)” bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden is – net zoals in een bestemmingsplan - geometrisch bepaald¹ door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan.

1.2. Aanleiding en doel van het plan

Voorliggend omgevingsplan van de gemeente Lansingerland biedt een juridisch-planologische regeling voor het te ontwikkelen bedrijventerrein Hoefweg-Zuid, inclusief de aangrenzende infrastructuur. De gemeente Lansingerland heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid een aanvraag ingediend voor de experimentstatus in het kader van de Crisis- en herstelwet (Chw). Het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (14^e tranche) is op 12 oktober 2016 in werking getreden, waarna op 28 oktober 2016 de status als experiment is verkregen. Deze status maakt het mogelijk om voor het gebied een zogeheten 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte' ofwel een omgevingsplan vast te stellen. Zo'n bestemmingsplan met verbrede reikwijdte (of omgevingsplan) kan, vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet, al gebruik maken van de nieuwe mogelijkheden die de Omgevingswet zal bieden. Belangrijke mogelijkheden zijn de toepassing van een planperiode van 20 jaar in plaats van 10 jaar en het faseren van de onderzoekslasten.

Een omgevingsplan past beter bij de organische ontwikkelingsrichting van Hoefweg-Zuid en de meer faciliterende rol van de gemeente. Het voorliggende omgevingsplan voorziet dan ook in een functionele verruiming ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan, teneinde meer flexibiliteit te creëren. De ambitie voor Hoefweg-Zuid is de ontwikkeling van een gebied waar ruimte is voor diverse functies (bedrijven, leisure, kantoren, maatschappelijke functies, evenementen, e.a.). Flexibiliteit is dan ook een cruciaal uitgangspunt voor de planvorming. Met name omdat op voorhand niet duidelijk is welke activiteiten zich in het gebied kunnen en willen vestigen.

Tot slot wordt met het voorliggende omgevingsplan voldaan aan de actualiseringsplicht uit de Wet ruimtelijke ordening, die gemeenten verplicht bestemmingsplannen ouder dan 10 jaar te actualiseren.

1.3. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt ten noorden van de kern Bleiswijk, in het noordoostelijke deel van de gemeente Lansingerland, ten noorden van de kassen in de Overbuurtsepolder (onderdeel van het glastuinbouwgebied Westland-Oostland). Het plangebied ligt tegen de gemeentegrens met Zoetermeer aan. Ten westen van het plangebied zijn - in Zoetermeer - de bedrijventerreinen Lansinghage en Brinkhage gelegen, met ten noorden daarvan het Sportpark Burgemeester van Tuyl. Ten noorden van het plangebied (in Lansingerland) is het bedrijventerrein Prisma gelegen. Ten oosten van het plangebied (in Lansingerland) is het veilingterrein van Flora Holland gelegen.

¹ Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.

Het plangebied wordt begrensd door:

- Aan de noordzijde: de A12;
- Aan de oostzijde: de N209 (de Hoefweg);
- Aan de zuidzijde: de Verlengde Laan van Mathenesse en de N209;
- Aan de westzijde: de HSL, danwel de gemeentegrens met Zoetermeer.

De globale begrenzing van het plangebied is in de afbeelding 1.1 weergegeven. De plangrens is afgestemd op de plangrens van het bestemmingsplan voor de Vervoersknoop. De westelijke strook met de verkeersfunctie die aan de zuidzijde van Hoefweg-Zuid is meegenomen in het voorliggende plangebied, komt voort uit de aansluiting van de Verlengde Laan van Mathenesse, die de N209 en N470 met elkaar verbindt. De oostelijke strook met de verkeersfunctie die is meegenomen in dit plangebied, komt voort uit het gegeven dat voor dit deel van de N209 nog geen actueel bestemmingsplan geldt. Dit plandeel lift dus mee in het voorliggende plan.



Afbeelding 1.1: globale ligging van het plangebied

1.4. Voorgaande bestemmingsplannen

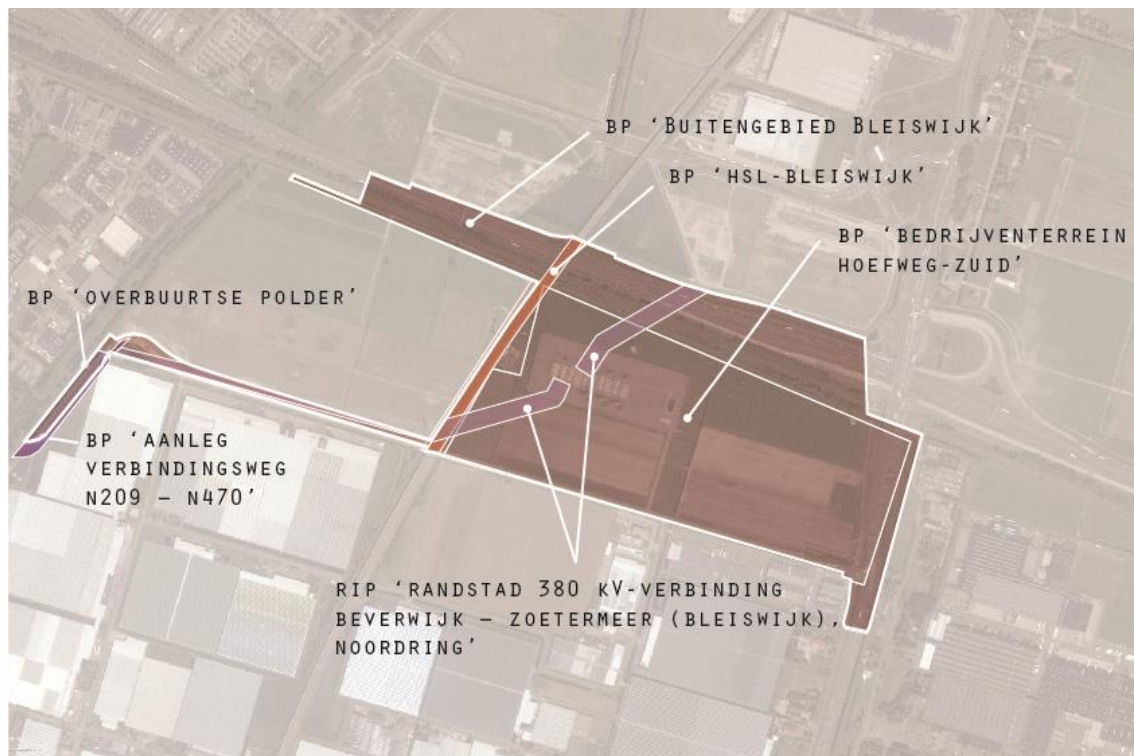
Met dit voorliggende omgevingsplan worden de hierna genoemde plannen (geheel of gedeeltelijk) vervangen, in volgorde van vaststelling:

Plan	Vastgesteld
Bestemmingsplan "Buitengebied Bleiswijk"	11-05-1970
Bestemmingsplan "Bedrijventerrein Hoefweg-Zuid"	11-03-1999
Bestemmingsplan "HSL-Bleiswijk"	11-05-1999
Bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg (N209)"	09-11-2004
Bestemmingsplan "Overbuurtse polder"	23-11-2006

Vrijstelling artikel 19.1 WRO "Hoogspanningstation Hoefweg-Zuid"	2008
Inpassingsplan "Randstad 380 kV-verbinding Wateringen – Zoetermeer (de Zuidring)"	28-08-2009
Projectbesluit "Drie windtrackmasten aan de zuidzijde van de A12"	17-02-2010
Inpassingsplan "Randstad 380 kV-verbinding Beverwijk - Zoetermeer (Bleiswijk), Noordring"	03-09-2012
Bestemmingsplan "Hoefweg-Noord (Prisma)"	18-07-2013

Het voorgaande plan "Bedrijventerrein Hoefweg-Zuid" uit 1999 bevatte reeds een bedrijfsbestemming voor Hoefweg-Zuid, maar die zag voornamelijk op agro-gerelateerde bedrijvigheid. In het voorliggende plan wordt deze bedrijfsbestemming verruimd voor de percelen ten oosten van de HSL, waardoor ook andere bedrijvigheid zich op dit deel van Hoefweg-Zuid kan vestigen. Deze verruiming naar andere bedrijvigheid was ook al voorzien in het bestemmingsplan "Hoefweg-Zuid (Bleizo)", dat is vastgesteld op 18 juli 2013. Dit bestemmingsplan is echter bij uitspraak d.d. 24 december 2014 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd, omdat ten onrechte geen plan-MER was gemaakt. In het voorliggende plan wordt deze verruiming opnieuw gefaciliteerd.

Afbeelding 1.2. geeft een overzicht weer van de voorgaande plannen ter plaatse van het plangebied. Met dit omgevingsplan wordt het bestemmingsplan 'Aanleg verbindingsweg N209 – N470' geheel vervangen. De overige bestemmingsplannen en het inpassingsplan worden slechts gedeeltelijk vervangen.



Afbeelding 1.2: voorgaande plannen ter plaatse van het plangebied

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er een beschrijving van de beoogde ontwikkeling gegeven en er wordt ingegaan op de bestaande situatie. Ook wordt de wijze van bestemmen nader toegelicht. Vervolgens wordt de beoogde ontwikkeling in hoofdstuk 3 getoetst aan het beleid van het Rijk, provincie en de gemeente Lansingerland. In de hoofdstukken 4, 5 en 6 wordt achtereenvolgens ingegaan op de aspecten 'Natuur en landschap', 'Water' en 'Archeologie en cultuurhistorie'. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op diverse sectorale milieuaspecten. Tot slot wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. In hoofdstuk 9 wordt de procedure beschreven.

2 Milieueffectrapportage

2.1 Inleiding

Voor de gebiedsontwikkeling van Hoefweg-Zuid is in 2017 / begin 2018 een milieueffectrapportage (MER)² opgesteld, bedoeld om de milieueffecten in beeld te brengen om zo keuzes in de besluitvorming van een goede milieuafweging te voorzien. In het MER is nog uitgegaan van een volledige gebiedsontwikkeling, bestaande uit ruimte voor bedrijvigheid ten oosten van de HSL en een mix van functies, zoals bedrijven, kantoren, leisure, maatschappelijke functies en andere stedelijke voorzieningen, ten westen van de HSL. Ook werd nog uitgegaan van de mogelijke realisatie van gevoelige objecten (scholen, gezondheidscentra en ook hotels).

Het MER is gepubliceerd op 24 oktober 2017 samen met het ontwerp omgevingsplan Hoefweg-Zuid 2016. De Commissie m.e.r. heeft een toetsingsadvies uitgebracht op 10 januari 2018. De Commissie is van oordeel dat in het MER goed toegankelijk en leesbaar is, maar geeft vervolgens aan dat voor de besluitvorming over twee onderdelen nog essentiële informatie ontbreekt:

- de consequenties van het flexibel plan voor de ontwikkeling van verschillende functies. Welke mogelijkheden van sturing zijn er binnen het plan om de ambities te realiseren?
- de ontbrekende milieu-informatie bij de onderwerpen landschap, duurzaamheid, natuur, geluid, lucht, externe veiligheid en geur.

Deze ontbrekende informatie is verwerkt in het MER. Dit rapport is als bijlage 1 bij de toelichting opgenomen. Volledigheidshalve worden in het vervolg van dit hoofdstuk de onderzochte alternatieven en varianten, de effecten en het voorkeursalternatief voor de gehele gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid beknopt beschreven. Deze resultaten van de m.e.r.-procedure betreffen dus milieueffecten van een grotere gebiedsontwikkeling, dan nu in het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt.

In de verdere toelichting van het omgevingsplan zijn de effecten van alleen de bedrijventerreinontwikkeling in het plangebied van het omgevingsplan (ten oosten van de HSL) weergegeven.

2.2 Alternatieven en varianten

In een MER is het verplicht alle 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' te onderzoeken op milieueffecten. Met alternatieven wordt bedoeld op grote verschillen in de wijze waarop de voorgenomen activiteiten gerealiseerd kunnen worden.

De milieueffecten van de gebiedsontwikkeling worden voor het grootste deel bepaald door de extra verkeersgeneratie. Het milieueffectrapport dient daarom een goede analyse van de verkeersaantrekkende werking te bevatten. Op basis van deze analyse worden de verkeers-, geluids- en luchtkwaliteits- en stikstofeffecten inzichtelijk gemaakt in het MER. Tevens worden de milieueffecten van de overige milieuaspecten onderzocht in het MER.

Daarnaast bepaalt de invulling van het gebied met verschillende functies, die enerzijds milieubelastend (zoals bedrijven) en anderzijds milieugevoelig (zoals scholen, gezondheidscentra en hotels) kunnen zijn de verschiefften. Een analyse van de benodigde afstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is daarom tevens van belang. In het MER komen drie verschillende alternatieven aan de orde, met als basis het planscenario en twee varianten op het planscenario. De volgende drie varianten worden onderscheiden:

² Milieueffectrapport 'Gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid 2016', Antea Group, projectnr.: 403968, d.d. 30 maart 2018

In de toelichting van het omgevingsplan zijn de effecten van alleen de bedrijventerrein-ontwikkeling in het plangebied van het omgevingsplan (ten oosten van de HSL) weergegeven. Binnen het plangebied worden alleen de volgende hoofdfuncties mogelijk gemaakt:

- bedrijvigheid, cat. 2 (Tennetstation) en maximaal cat. 4.2 (in totaal 23,3 ha bruto)
- zelfstandig kleinschalige kantoren
- verkeersfuncties
- groen- en watervoorzieningen

In het omgevingsplan zijn andere functies, waaronder leisurevoorzieningen, maatschappelijke functies en gevoelige objecten, niet toegestaan.

Alternatief 1: Planscenario

In de gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid wordt uitgegaan van een functiemix van bedrijvigheid, kantoren, maatschappelijke functies, leisure en sport, horeca en evenementen. Gezien de mogelijke variaties in het programma is de meest voor de hand liggende keuze voor de te onderzoeken alternatieven om als eerste een planscenario met een maximale invulling van het gebied te bepalen.

Alternatief 2: Variant verkeer

Dit alternatief is ontwikkeld op basis van een iteratief proces in relatie tot het verkeersonderzoek. Uit het iteratieve proces is naar voren gekomen dat het maximale programma voor de volledige gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid beter past op het wegennet, wanneer al het verkeer ten zuiden van de A12 naar de oostzijde wordt ontsloten. Deze variant bevat hetzelfde maximale programma als het planscenario, maar andere verkeersafwikkelingseffecten.

Alternatief 3: Variant milieu

De milieueffecten van de gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid variëren daarnaast met name door de locatie van de nieuwe milieugevoelige objecten binnen het plangebied (scholen, gezondheidscentra en ook hotels) ten opzichte van de locatie van milieubelastende activiteiten (bedrijvigheid).

2.3 Effecten

De effectenbeoordeling van de voorgenomen ontwikkeling voor het planscenario in 2027 is als volgt samen te vatten:

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Referentie	Plan scenario
Verkeer	Verkeersstructuur en –afwikkeling	Effecten op verkeersstructuur	0	0
		Effecten op verkeersafwikkeling	0 / -	-
	Openbaar vervoer	Effecten op gebruik van openbaar vervoer	+	++
	Langzaam verkeer	Effecten op gebruik langzaam verkeer	0	+
	Verkeersveiligheid	Wijziging in de verkeersveiligheid	0	0
	Parkeren	Effecten op mogelijkheden voor parkeren	0	0
Geluid	Industrielawaai	Effecten van industrielawaai op woningen	0	0/-
	Wegverkeerslawaai	Effecten van wegverkeerslawaai op woningen	0	0

	Cumulatieve geluidbelasting	Effecten van cumul. belasting op woningen	0	0
Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide (NO ₂)	Effecten op concentraties stikstofdioxide (NO ₂)	0	0
	Fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	Effecten op concentraties fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	0	0
Externe veiligheid		Omvang plaatsgebonden risico	0	0
		Omvang groepsrisico	0	0 / -
Gezondheid	Gezondheid	Veranderingen in gezondheidskwaliteit geluid	0	0
		Veranderingen in gezondheidskwaliteit lucht	0	0
	Blootstelling aan magneetvelden	Blootstelling aan magneetvelden van hoogspanningslijnen en transformatorstation	0	0
Bedrijven en milieuzonering	Bedrijven en milieuzonering	Effecten van bedrijvigheid op woon- en leefklimaat van gevoelige objecten	0	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Cultuurhistorie	Effecten op historisch geograf./bouwkundige waarden	0	0
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden	0	-
	Landschap	Effecten op landschapstypen en –structuren	0	0 / +
		Effecten op ruimtelijk-visuele kwaliteit	0	0
Bodem en water	Bodem	Effecten op de bodemopbouw	0	0
		Effecten op maaiveldhoogte en grondverzet	0	0
		Effecten op bodemkwaliteit	0	0
	Water	Effecten op oppervlaktewater	0	0
		Effecten op grondwater	0	0
		Effecten op waterkwaliteit	0	0
		Effecten op waterveiligheid	0	0
Natuur	Natura 2000	Kans op significant negatieve effecten op Natura 2000	0	0
	Natuur Netwerk Nederland	Kans op effecten op Natuurnetwerk Nederland	0	0
	Beschermde soorten	Kans op aantasting leefgebieden beschermde soorten	0	0 / -
Duurzaamheid	Zorgvuldig ruimtegebruik	Meervoudig, intensief ruimtegebruik en flexibiliteit	0	+
	Energie-opwekking en gebruik	Toepassing van duurzame energiebronnen	0	0 / +
		Duurzaam energiegebruik	0	0
	Openbare ruimte en nutsfuncties	Duurzame inrichting openbare ruimte en nutsfuncties	0	0 / +
Hinder tijdens aanleg	Trillingen	Effecten op trillingen	0	0 / -
	Licht	Effecten op duisternis	0	0
	Kabels en leidingen	Effecten op kabels en leidingen	0	0

Tabel 0: Effectenbeoordeling planscenario

Uit de effectenbeoordeling van het planscenario blijkt dat de gebiedsontwikkeling tot zowel positieve als negatieve effecten leidt. Het extra verkeer als gevolg van de gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid heeft negatieve effecten op de verkeersafwikkeling. Reeds in de referentiesituatie is sprake van verkeersafwikkelingsproblemen aan de westzijde van het plangebied via de N470. Maatregelen zijn nodig om deze verkeersknelpunten reeds in de referentiesituatie op te lossen. Het planscenario heeft (zeer) positieve effecten op het gebruik van het openbaar vervoer en langzaam verkeer vanwege de nabije ligging van het OV-knooppunt Lansingerland-Zoetermeer.

De effecten van het planscenario op geluid voor wegverkeerslawaai zijn dermate beperkt dat deze neutraal zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. In het plangebied zijn geen woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. Alleen voor wat betreft industrielawaai is sprake van een geluidstoename. Deze toename valt weg bij de gecumuleerde geluidbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting is reeds hoog in het studiegebied, maar wijzigt voor omwonenden in zeer beperkte mate als gevolg van de ontwikkeling Hoefweg-Zuid. De concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen als gevolg van het planscenario eveneens niet of nauwelijks toe.

De effecten van het planscenario op externe veiligheid zijn beperkt. Geen van de risicobronnen heeft een PR 10^{-6} contour die over toekomstige (beperkt) kwetsbare objecten komt te vallen. Het plaatsgebonden risico is daarom neutraal beoordeeld. Het groepsrisico van de A12 neemt licht toe. Het alternatief planscenario scoort daarom licht negatief voor het groepsrisico.

De effecten van het planscenario op gezondheid zijn beperkt vanwege de afwezigheid van woningen in het gebied, en zijn daarom neutraal (0) beoordeeld.

De gebiedsontwikkeling leidt tot licht positieve effecten op het landschap. De hoogteaccenten, bestaande uit moderne stedelijke voorzieningen, langs de A12 kunnen de ruimtelijke kwaliteit van het gebied versterken.

De effecten op bodem en water zijn alle neutraal beoordeeld. De effecten op natuur zijn eveneens beperkt. Als gevolg van de aanwezigheid van broedvogels in het plangebied zal de gebiedsontwikkeling leiden tot enige tijdelijke verstoring. Met de uitvoering van mitigerende maatregelen worden de effecten voorkomen of beperkt.

De gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid heeft positieve effecten op en kansen voor zorgvuldig ruimtegebruik en de toepassing van duurzame energie-opwekking. Ook de openbare ruimte wordt duurzaam ingericht met een groenzone, dit effect is licht positief beoordeeld.

De hinder tijdens de aanleg is vanwege mogelijke trillingen licht negatief beoordeeld. Omwonenden bevinden zich niet in het plangebied.

Planscenario: variant Verkeer

De effectenbeoordeling van de voorgenomen ontwikkeling voor het planscenario met de variant verkeer in 2027 is als volgt samen te vatten:

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Referentie	Plan scenario	Variant verkeer
Verkeer	Verkeersstructuur en -afwikkeling	Effecten op verkeersstructuur	0	0	0 / +
		Effecten op verkeersafwikkeling	0	-	-
	Openbaar vervoer	Effecten op gebruik van openbaar vervoer	0	++	++
	Langzaam verkeer	Effecten op gebruik langzaam verkeer	0	+	+
	Verkeersveiligheid	Wijziging in de verkeersveiligheid	0	0	0

	Parkeren	Effecten op mogelijkheden voor parkeren	0	0	0
Geluid	Industrielawaai	Effecten van Industrielawaai op woningen	0	-	-
	Wegverkeerslawaai	Effecten van wegverkeerslawaai op woningen	0	0	0
	Cumulatieve geluidbelasting	Effecten van cumulatieve geluidbelasting op woningen	0	0	0
Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide (NO ₂)	Effecten op concentraties stikstofdioxide (NO ₂)	0	0 / -	0 / -
	Fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	Effecten op concentraties fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	0	0	0
Gezondheid	Gezondheid	Veranderingen in gezondheidswaarde geluid	0	0	0
		Veranderingen in gezondheidswaarde lucht	0	0	0
	Blootstelling aan magneetvelden	Blootstelling aan magneetvelden van hoogspanningslijnen en transformatorstation	0	0	0

Tabel 2.2: Integrale effectenbeoordeling planscenario: variant Verkeer

Uit de effectenbeoordeling van de variant verkeer komt naar voren dat de verschilleffecten tussen het planscenario en de variant verkeer (met sturing) beperkt zijn. Het planscenario past op het wegennet, mits het autoverkeer conform de variant verkeer via de oostzijde van het plangebied wordt ontsloten. Aandachtspunt blijven de kruispunten en wegvakken aan de westzijde van het plangebied, waar reeds in de referentiesituatie sprake is van overbelasting gedurende de spitsperiode. Sturing van het verkeer richting het oosten via de N209 en monitoring van deze kruispunten en wegvakken aan zowel de west- als oostzijde wordt aanbevolen om de belasting in de avondspitsperiode te kunnen beoordelen.

De verschilleffecten tussen het planscenario en de variant verkeer van de verkeersgerelateerde aspecten geluid, lucht en gezondheid zijn niet of nauwelijks waarneembaar. Deze effecten van variant verkeer zijn allen gelijk beoordeeld aan het planscenario.

Planscenario: variant Milieu

De effectenbeoordeling van de voorgenomen ontwikkeling voor het planscenario met de variant verkeer in 2027 is als volgt samen te vatten:

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Referentie	Plan scenario	Variant milieu
Geluid	Industrielawaai	Effecten van Industrielawaai op geluidgevoelige objecten	0	-	-
	Wegverkeerslawaai	Effecten van wegverkeerslawaai op geluidgevoelige objecten	0	0	- -
	Cumulatieve geluidbelasting	Effecten van cumulatieve geluidbelasting op geluidgevoelige objecten	0	0	- -

Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide (NO ₂)	Effecten op concentraties stikstofdioxide (NO ₂)	0	0 / -	-
	Fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	Effecten op concentraties fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	0	0	0 / -
Externe veiligheid	Externe veiligheidsrisico's	Omvang plaatsgebonden risico	0	0	0
		Omvang groepsrisico	0	0/-	0/-
Gezondheid	Gezondheid	Veranderingen in gezondheidswaliteit geluid	0	0	-
		Veranderingen in gezondheidswaliteit lucht	0	0	0 / -
		Blootstelling aan magneetvelden van hoogspanningslijnen en transformatorstation	0	0	
Bedrijven en milieu-zone-ring	Bedrijven en milieu-zonering	Effecten van bedrijvigheid op woon- en leefklimaat van gevoelige objecten	0	0	0

Tabel 2.3: Integrale effectenbeoordeling planscenario: variant Milieu

Uit de effectenbeoordeling van de variant milieu komt naar voren dat het wegverkeerslawaaï op de nieuwe milieugevoelige objecten tot zeer negatieve effecten leidt. Dit vanwege de hoge geluidbelasting als gevolg van de A12 en de spoorlijnen. Mitigerende maatregelen zijn nodig om een acceptabel geluidklimaat te realiseren, zoals een dove gevel aan de nieuwe milieugevoelige functies aan de noordzijde en mogelijk ook aan de oost- en westzijde (afhankelijk van de afstand van de functie tot de HSL).

Gezien de relevante toename van NO₂, overigens wel ver onder de grenswaarden, zijn de effecten van de variant milieu op NO₂ negatief beoordeeld. Gezien de lichte toename van PM₁₀ en PM_{2,5} maar eveneens ver onder de grenswaarden zijn de effecten van de variant milieu op PM₁₀ en PM_{2,5} licht negatief beoordeeld.

Verder blijkt uit de effectenstudie dat nieuwe gevoelige objecten naast bedrijfsfuncties mogelijk zijn, indien de richtafstanden van de VNG-zonering worden gehanteerd. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij realisatie van een nieuwe gevoelige functie naast een bedrijfsfunctie met categorie 4.2 een richtafstand van 200 meter geldt.

Indien milieugevoelige bestemmingen (zoals scholen, hotels en een gezondheidscentrum) worden gerealiseerd in het gebied Hoefweg-Zuid, worden de planologische mogelijkheden voor bedrijfsfuncties in een deel van het gebied wel sterk beperkt.

3. Planbeschrijving

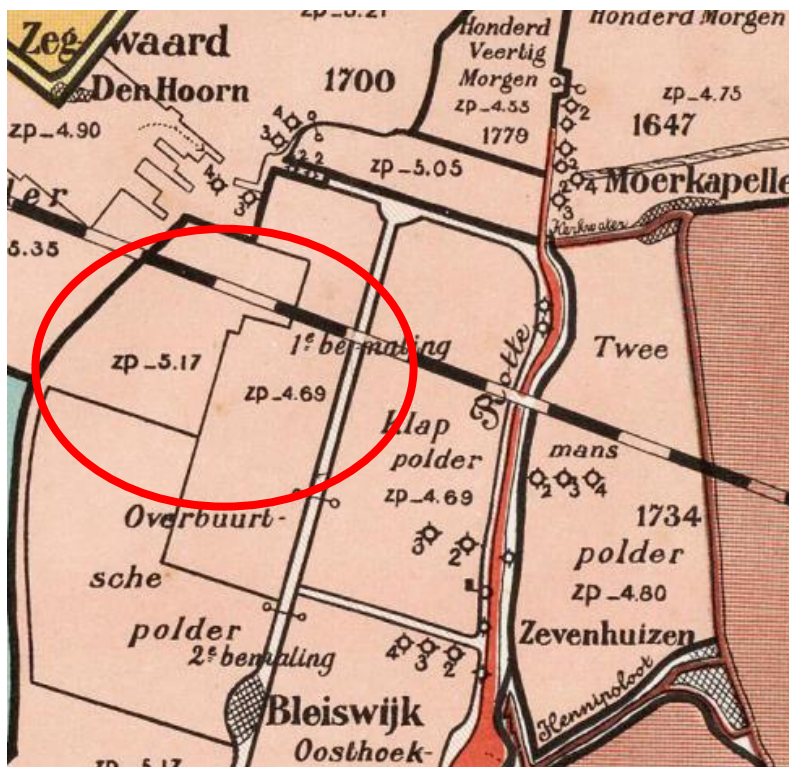
3.1. Inleiding en uitgangspunt

Het plangebied omvat in hoofdzaak de gronden van het te ontwikkelen bedrijventerrein Hoefweg-Zuid, voorzover gelegen ten oosten van de HSL. 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 te realiseren. Dit betreft een nieuwe ontwikkeling ten opzichte van voorgaande plannen.

3.2. Bestaande situatie

Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied is gelegen in een veengebied waar in de 15^e eeuw de eerste ontginningen hebben plaatsgevonden. De ontginningen van de Hollandse veengebieden startten rond 1100. De groei van de steden rondom Bleiswijk na de Middeleeuwen heeft ervoor gezorgd dat er bij Bleiswijk veen werd afgegraven om turf van te maken. Deze turf werd via de Rotte naar Rotterdam vervoerd. De eerste nederzettingen in de regio stammen uit de 15^e eeuw. Halverwege de 17^e eeuw was de gehele regio – door het afgraven van het veen – veranderd in een groot plassengebied en startte men met de eerste droogmakerijen.



Afbeelding 3.1.: globale ligging plangebied op de polderkaart van W.H. Hoekwater uit 1901

De nieuwe polders werden bemalen via een systeem van boezemkanalen die in een ring om de nieuwe polder lagen. Via sloten en tochten werd het water uit de polder afgevoerd naar een boezemkanaal dat voor de verdere afvoer van het polderwater zorgde). Deze ontstaansgeschiedenis

valt in de huidige ruimtelijke structuur van het gebied nog steeds af te lezen. De N209 / Hoefweg, welke ten oosten van het plangebied loopt, is feitelijk het oude noord-zuid lopende en verhoogd liggende veenlint, dat lange tijd de enige bebouwingsas in het gebied vormde. De verkaveling van het gebied is vrij grootschalig van aard. Het gebied heeft vanaf die tijd een agrarische functie gehad.

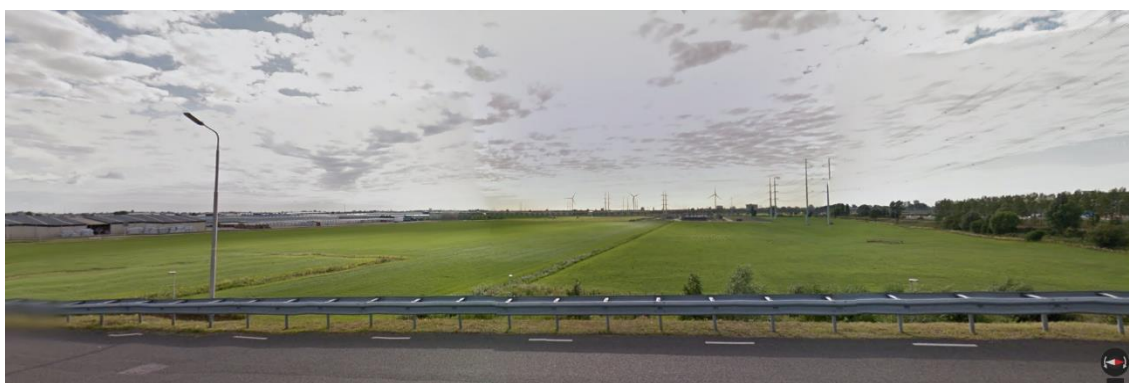
In 1870 werd de spoorlijn geopend die thans in het plangebied ligt. Het betreft het traject Gouda – Den Haag, als zijtak van de in 1855 geopende spoorlijn Utrecht – Rotterdam. Het deel van de A12 tussen Den Haag en Utrecht (verkeersplein Oudenrijn) is in de jaren 1933 – 1940 aangelegd en is daarmee de oudste autosnelweg van Nederland. De Hogesnelheidslijn Schiphol – Antwerpen is tussen 2000 en 2006 aangelegd.

Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat het voorliggende plangebied hoofdzakelijk uit landbouwgronden c.q. grasland. Het gebied is thans grotendeels onbebouwd en ligt ingeklemd tussen de Rijksweg A12, het kassengebied Oostland, de HSL en de N209. Bovendien wordt het plangebied doorsneden door drie bovengrondse 380kV-verbindingen. De afbeeldingen 3.2. en 3.3. geven een impressie van het plangebied in de huidige situatie.



Afbeelding 3.2.: het plangebied gezien vanaf de A12 (in zuidelijke richting). In de verte zijn de kassen van de Overbuurtsepolder zichtbaar. Links op de foto is het HSL-traject (ter plaatse verhoogd gelegen) zichtbaar (Bron: Google Streetview).



Afbeelding 3.3.: het plangebied gezien vanaf de N209 (in westelijke richting). Centraal in het gebied is het Elektriciteitsstation Bleiswijk zichtbaar. Rechts lopen de spoorlijn en de A12 (Bron: Google Streetview).

In het voorliggende plangebied is geen bebouwing aanwezig, behoudens het Elektriciteitsstation Bleiswijk. Het elektriciteitsstation kan gezien worden als de eerste vestiging op bedrijventpark Hoefweg-Zuid en toont aan dat de ontwikkeling van het bedrijventpark reeds gestart is. Het elektriciteitsstation is gebouwd in 2009 en vormt een belangrijke schakel in de nieuwe hoogspanningsverbinding dwars door de Randstad: het project "Randstad 380 kV". Ten noorden van het station ligt de 'noordring' van het project (Bleiswijk – Beverwijk) en ten zuiden van het station de 'zuidring' (Wateringen – Bleiswijk). Het station is bereikbaar vanaf de Verlengde Laan van Mathe- nesse.

In het gebied zijn verder diverse watergangen aanwezig, waaronder bermsloten langs de A12 en kavelscheidende sloten tussen de verschillende landbouwpercelen (strokenverkaveling).

3.3 Ontwikkelingen

Algemeen

In het plangebied wordt een deelgebied van het project Hoefweg-Zuid ontwikkeld. Hoefweg-Zuid is een gezamenlijke ontwikkeling van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland, in samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Het project Hoefweg-Zuid bestaat uit de ontwikkeling van de Vervoersknoop en de ontwikkeling van het gebied Hoefweg-Zuid. De Vervoersknoop is geregeld in een separaat bestemmingsplan, het voorliggende omgevingsplan regelt de ontwikkeling van het gebied Hoefweg-Zuid voorzover dit is gelegen ten oosten van de HSL. Voor het gebied ten westen van de HSL wordt momenteel een verkenning uitgevoerd naar de mogelijke programmatische invulling. Tezijnertijd zal voor dit gebied een bestemmingsplan worden vastgesteld.

De identiteit van Hoefweg-Zuid

Hoefweg-Zuid staat voor twee uitdagingen: het ontwikkelen van een regionaal en multimodaal vervoersknooppunt, alsmede de omgeving waarin het knooppunt tot bloei moet komen. Op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland, langs de rijksweg A12 en de spoorlijn Den Haag - Utrecht, levert Hoefweg-Zuid middels de Vervoersknoop (buiten het plangebied gelegen) een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van de Randstad. P+R-faciliteiten zorgen voor een snelle overstap van fiets en auto naar trein, Randstadrail en de bus. Bovendien verbindt Hoefweg-Zuid bestaande woon- en werklocaties met elkaar en met (bestaande en nieuwe) centra van werk-, recreatie- en vrijetijdsvoorzieningen.

Het beoogde programma

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.

Het voorgenoemde programma is gebaseerd op een rapport van de Stec Groep³, waarin de behoefte aan reguliere bedrijvigheid is aangetoond. Dit rapport is als bijlage 9 bij de toelichting opgenomen.

³ Toets ladder voor duurzame verstedelijking Hoefweg-Zuid, Stec Groep, d.d. 25 april 2017

Toekomstige ontwikkelingen

Mogelijk worden er in de toekomst windturbines en een railterminal op bedrijventerrein Hoefweg-Zuid gerealiseerd. De railterminal kan worden voorzien van een afslag op het hoofdrailnetwerk bij Klappolder en een oprit bij Hoefweg-Zuid. Aan de railterminal wordt tevens een overslagpunt gekoppeld. De ontwikkeling van de voorgenoemde voorzieningen is momenteel nog onzeker en derhalve niet mogelijk gemaakt in het voorliggende omgevingsplan. Op het moment dat de betreffende ontwikkelingen voldoende concreet zijn, zal een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen.

3.4. Juridische aspecten

3.4.1 Inleiding

Omdat de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, is het voorliggende omgevingsplan in juridische zin aan te merken als een 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Zo'n bestemmingsplan kan, vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet, al gebruik maken van de nieuwe mogelijkheden die de Omgevingswet zal bieden. In deze nieuwe wet zal het bestemmingsplan worden vervangen door het omgevingsplan.

Het voorliggende omgevingsplan heeft de vorm van een 'globaal eindplan'. Dit betekent dat in het plan directe bestemmingen zijn opgenomen, op grond waarvan een rechtstreekse bouwtitel geldt. De bestemmingen hoeven dus niet eerst nog uitgewerkt of gewijzigd te worden. De belangrijkste bestemming "Bedrijventerrein" is globaal van aard. Dat betekent dat het grootste deel van het plangebied is bestemd als "Bedrijventerrein", zonder dat daaraan een concrete verkaveling of indeling ten grondslag ligt. Daarmee heeft het voorliggende plan een zeer flexibel karakter, dat inspeelt op de behoefte vanuit de markt.

Voorliggend omgevingsplan is opgesteld conform de gemeentelijke Modelplanregels, versie 3.5, met inachtneming van de bepalingen die zijn opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en het coderingssysteem Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO2012). In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de regels en verbeelding van voorliggend plan zijn opgebouwd.

3.4.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1);
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2);
- Algemene regels (hoofdstuk 3);
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4).

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk zijn diverse begrippen verklaard die worden gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Hieronder wordt kort ingegaan op de verschillende bestemmingen.

Bedrijf - Nutsvoorziening

Het bestaande Elektricitetsstation Bleiswijk is voorzien van de bestemming “Bedrijf - Nutsvoorziening”. Hierin wordt de bestaande situatie van een toereikende bestemming voorzien. Ter plaatse van deze bestemming zijn de gronden bestemd voor een hoogspanningsstation en de daarbij behorende dan wel ondergeschikte voorzieningen. Bouwen is uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak, waarbij de hoogte niet meer mag bedragen dan 30 meter. Voor de hoogspanningsmasten is een maximale hoogte bepaald van 60 meter.

Bedrijventerrein

Het gebied ten oosten van de HSL is voorzien van de bestemming “Bedrijventerrein”. Ter plaatse van deze bestemming zijn de gronden bestemd voor bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 4.2, behoudens ter plaatse van de aanduidingen ‘bedrijf tot en met categorie 3.2’ en ‘bedrijf tot en met categorie 4.1’. Aldaar zijn uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 respectievelijk 4.1 toegestaan. De gronden met de bestemming ‘Bedrijventerrein’ zijn tevens bestemd voor bedrijfsgebonden ondersteunende detailhandel (met uitzondering van voedings- en genotsmiddelen), kassen voor onderzoeks- en educatiedoeleinden, biovergistingsinstallaties, kleinschalige zelfstandige kantoren en bedrijfsgebonden kantoren.

In de bestemmingsomschrijving is tevens bepaald dat de oppervlakte van een bedrijfsperceel niet meer dan 100.000 m² bedraagt, met dien verstande dat er tot 1 januari 2022 geen grote bedrijfskavels tussen de 15.000 m² en 100.000 m² uitgegeven mogen worden.

Bouwen is uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak, waarbij de hoogte niet meer mag bedragen dan 30 meter. In uitzondering op het voorgaande zijn hoogteaccenten tot maximaal 60 meter toegestaan, behoudens ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding uitgesloten – hoogteaccenten’. In aanvulling daarop is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het vergroten van de grondoppervlakte van een bestaand bedrijfsgebouw en/of de footprint van een hoogteaccent met ten hoogste 10%.

In de specifieke gebruiksregels zijn beperkingen gesteld aan de oppervlakten van de verschillende toegestane functies, waaronder bedrijfsgebonden detailhandel, bedrijfsgebonden kantoren en zelfstandige kantoren. Een en ander is afgestemd op de provinciale Verordening Ruimte. Ook is een specifieke gebruiksregel opgenomen om te borgen dat eventuele geuremissie van toekomstige bedrijven in het plangebied geen nadelige invloed zal hebben op de invulling van het gebied ten westen van de HSL. Deze invulling is nu nog onduidelijk.

Groen – Parkeren

De gronden ten noorden van het Elektricitetsstation Bleiswijk – parallel aan de A12 – zijn voorzien van de bestemming “Groen – Parkeren”. Deze gronden zijn bestemd voor groen- en parkeervoorzieningen, alsmede de daarbij behorende dan wel ondergeschikte voorzieningen. Binnen de bestemming is de bouw van een reclamemast tot 30 meter toegestaan.

Verkeer – Railverkeer

De HSL en de spoorlijn Den Haag – Utrecht zijn voorzien van de bestemming “Verkeer – Railverkeer”, waarmee de bestaande situatie van een passende bestemming is voorzien. De gronden zijn bestemd voor een raillijn met bijbehorende sporen, bovenleiding, wissels en overige constructies, haltevoorzieningen zoals wachtruimtes voor passagiers en een voorzieningengebouw.

In de bouwregels is bepaald dat gebouwen ten behoeve van het railverkeer en bijbehorende haltevoorzieningen uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd mogen worden. De bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 15 meter.

Verkeer – Wegverkeer

In het plan zijn alleen wegen met een hoofdfunctie aanwezig: de rijksweg A12, de N209 / Hoefweg en de Verlengde Laan van Mathenesse. Deze wegen zijn voorzien van de bestemming “Verkeer – Wegverkeer”. Binnen deze bestemming zijn parkeervoorzieningen mogelijk. De bouw mogelijkheden binnen deze bestemming zijn beperkt.

Leiding – Brandstof

Voor de aanwezige brandstofleiding is de dubbelbestemming “Leiding – Brandstof” opgenomen. Het betreft een DPO-leiding P31. Deze dubbelbestemming waarborgt een ongestoorde ligging van de leiding en daarmee tevens de externe veiligheid. In de regels is een differentiatie opgenomen naar leidingsoort, de overige leidingen worden hieronder besproken. Bouwwerken en het uitvoeren van werken binnen deze bestemming mogen slechts worden opgericht/uitgevoerd, indien de belangen van de gasleiding dat toelaten. De leidingbeheerder wordt om advies gevraagd. Daarnaast dienen deze in overstemming te zijn met de onderliggende reguliere bestemming(en).

Leiding – Hoogspanning

Ter bescherming van een ondergrondse hoogspanningsverbinding is een dubbelbestemming “Leiding – Hoogspanning” opgenomen. Ter plaatse zijn de gronden bestemd voor de aanleg, het herstel en de instandhouding van een ondergrondse hoogspanningsverbinding. Op de gronden met deze dubbelbestemming en mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de hoogspanningsverbinding worden gebouwd. Daarnaast mogen slechts bouwwerken worden opgericht indien de belangen van de leiding niet onevenredig worden aangetast. Om dit goed te kunnen beoordelen dient, bij de beoordeling van bouwaanvragen, advies te worden ingewonnen bij de beheerder van de hoogspanningsverbinding.

Leiding – Hoogspanningsverbinding

Ter bescherming van de 380 kV hoogspanningsverbinding is een dubbelbestemming “Leiding – Hoogspanningsverbinding” opgenomen. Ter plaatse van deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de hoogspanningsverbinding worden gebouwd. Bouwen overeenkomstig de onderliggende bestemming mag pas na een afwijkingsprocedure, waarbij de beheerder van de hoogspanningsverbinding om advies gevraagd wordt. Ook is een vergunningplicht voor werken en werkzaamheden opgenomen.

Leiding – Riool

Voor de aanwezige hoofdtransport rioolpersleidingen is de dubbelbestemming “Leiding – Riool” opgenomen. Deze dubbelbestemming regelt de beschermingsstrook die is gelegen ter plaatse van in het plangebied voorkomende hoofdpersrioleringen. Bouwen overeenkomstig de onderliggende bestemming mag pas na afwijkingsprocedure, waarbij de leidingbeheerder om advies gevraagd wordt. Ook is een vergunningplicht voor werken en werkzaamheden opgenomen.

Leiding – Water

Voor de aanwezige waterleiding is de dubbelbestemming “Leiding – Water” opgenomen. Deze dubbelbestemming regelt de beschermingsstrook die is gelegen ter plaatse van in het plangebied voorkomende waterleidingen. Bouwen overeenkomstig de onderliggende bestemming mag pas na een afwijkingsprocedure, waarbij de leidingbeheerder om advies gevraagd wordt. Ook is een vergunningplicht voor werken en werkzaamheden opgenomen.

Waarde – Archeologie 3

Voor de archeologische verwachting is in het plangebied de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 3” opgenomen voor zone III. Voor deze gronden bedraagt de maximale verstoring 100 m² en 30 cm diep.

Op basis van de Erfgoedwet moeten gronden met een archeologische verwachtingswaarde een planologische bescherming hebben. Dit gebeurt door het bouwen afhankelijk te stellen van een door burgemeester en wethouders te verlenen omgevingsvergunning en het opnemen van een stelsel dat ziet op het verkrijgen van een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Voordat een omgevingsvergunning wordt verleend, zullen de consequenties voor de archeologische waarden in kaart moeten worden gebracht, eventueel door voorafgaand archeologisch onderzoek. Bij de regeling is voorzien in een advies door een terzake deskundige. Indien uit nader onderzoek blijkt dat er sprake is van te beschermen archeologische waarden, kunnen voorwaarden worden gesteld aan de ontwikkelingen. Archeologische waarden worden bij voorkeur in situ bewaard. Indien blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel deze waarden door middel van onderzoek (bijvoorbeeld een opgraving) veilig gesteld kunnen worden, kan de dubbelbestemming worden geschrapt na toepassing van een daartoe opgenomen wijzigingsbevoegdheid.

Waterstaat – Waterkering

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de gronden die een waterkerende functie hebben. Voor de bestemming is sprake van een zogenoemde dubbelbestemming waarbij de waterkerende functie primair is gesteld ten opzichte van de andere aangegeven bestemmingen. Het betreft de waterkeringen parallel aan de N209/Hoefweg.

Op deze gronden is tevens de Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland van toepassing. Ontwikkelingen binnen de bestemming zijn slechts toelaatbaar, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de waterkering. Het oprichten van bouwwerken ten behoeve van de secundaire bestemmingen is afhankelijk gesteld van een door burgemeester en wethouders te verlenen omgevingsvergunning voor afwijken. Alvorens bij omgevingsvergunning een afwijking te verlenen wordt ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten advies ingewonnen bij het Hoogheemraadschap.

Naast de bepalingen van het omgevingsplan zal, op grond van de keurbepalingen, bij het oprichten van bebouwing dan wel het uitvoeren van een aantal werken en/of werkzaamheden tevens een watervergunning van het Hoogheemraadschap nodig zijn.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen dat voor alle bestemmingen kan gelden. Het gaat onder meer een regeling ten aanzien van de overschrijding van bouwgrenzen door ondergeschikte bouwonderdelen, alsmede een regeling met betrekking tot de geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Ook is in dit artikel de regeling voor de bouw van hoogteaccenten opgenomen.

Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat algemene gebruiksregels voor het gebruik van (onbebouwde) gronden en bouwwerken, het ophogen en afgraven van gronden en de breedte van in- en uitritten. Daarnaast is een voorwaardelijke bepaling betreffende het parkeren opgenomen. Indien op grond van één van de in het voorliggende plan opgenomen bestemmingen wordt gebouwd, dient voorzien te worden in voldoende parkeer gelegenheid. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid. Thans is het gemeentelijk parkeerbeleid vastgelegd in de Nota parkeren Lansingerland. Indien de parkeernota in de toekomst herzien wordt, dient getoetst te worden aan het laatste gemeentelijke parkeerbeleid. Voor de functies die niet zijn benoemd in het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid, worden de meest recente parkeerkencijfers van het CROW toegepast.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de specifieke afwijkingsregels uit de bestemmingen in hoofdstuk 2 van de regels. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, dat met een 'reguliere omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan' kan worden toegestaan. Het gaat bijvoorbeeld om een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van bouwwerken voor het openbaar nut in het openbare gebied.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het gaat daarbij om enkele algemene wijzigingsbevoegdheden, onder meer voor het oprichten van bouwwerken voor openbaar nut en het wijzigen van bestemmingsvlakken, bouwvlakken, maten en afmetingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het omgevingsplan worden aangehaald.

3.4.4. Geometrische plaatsbepaling / verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een GBKN-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de

exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

De gegevens zijn digitaal raadpleegbaar. Via de digitale portal waarop het plan wordt gepubliceerd kan, door te klikken op een bepaalde locatie, de bijbehorende bestemmingsregeling worden opgeroepen. De analoge versie van het plan bestaat uit één kaartblad (A0-formaat).

4 Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) gaat uit van ontwikkelingen die op lange termijn (2040) tot bepaalde doelen zullen leiden die voor een beter ontwikkeld Nederland zullen zorgen. Verder streeft het Rijk op de middellange termijn (2028) naar een concurrerend, bereikbaar leefbaar en veilig Nederland.

In de provincie Zuid-Holland wil men in het nationaal belang meerdere gebieden ontwikkelen en verbeteren. Dit zijn met name de grotere belangrijke economische gebieden, zoals de stad/Mainport Rotterdam en de Greenports Westland/Oostland, Boskoop en Duin- en Bollenstreek. Het plangebied is geen onderdeel van de Greenport Westland/Oostland, maar grenst daar wel direct aan.

De hoofddoelen uit de SVIR zijn vertaald naar onderstaande nationale belangen. Deze zijn – direct of indirect – ook opgenomen in het Barro, waarmee zij juridisch doorwerken in bestemmingsplannen. De volgende belangen zijn relevant voor Hoefweg-Zuid:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. In dit kader blijft het Rijk gebiedsgerichte afspraken maken met de stedelijke regio's over de programmering van verstedelijking (woningbouw), zowel kwantitatief als kwalitatief.
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor duurzame energievoorziening en de energietransitie.
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond.
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen.
7. Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
9. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro bevat inhoudelijke regels van de Rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen met ruimtelijke onderbouwing moeten voldoen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart) en Erfgoed (Unesco).

Doorwerking in het plangebied

Het Barro is niet van invloed op dit omgevingsplan en stelt geen specifieke regels voor het plangebied.

4.1.3. Besluit ruimtelijke ordening (2012)

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten conform artikel 3.1.6. sub 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Ruimtelijke besluiten moeten aandacht besteden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Korthedshalve wordt hierbij verwezen naar het rapport van de Stec Groep⁴, waarin de behoefte is aangetoond. Dit rapport is als bijlage 9 bij de toelichting opgenomen.

4.1.4. Beoordeling van Objecten langs Auto(snel)wegen (2011)

Het bestemmingsplangebied is gelegen direct aan de rijksweg A12. De planregeling maakt tevens de plaatsing van reclame-masten en dergelijke mogelijk. Deze objecten mogen geen hinder of gevaar voor de weggebruiker met zich mee brengen, daarom hanteert Rijkswaterstaat het beleidskader 'Beoordeling van Objecten langs Auto(snel)wegen'. Bij de uitvoering van het bestemmingsplan dient hiermee rekening te worden gehouden.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1. Provinciale Structuurvisie

De kern van de Provinciale Structuurvisie, "Visie op Zuid-Holland" is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

De visie ruimte en mobiliteit bestaat uit verschillende delen: de Visie ruimte en mobiliteit, het Programma ruimte en de Verordening ruimte 2014. De visie geeft niet een eindbeeld waar naar toe moet worden gewerkt, maar geeft de gewenste ontwikkelingen aan binnen de provincie. Dit probeert men te doen door middel van vier rode draden die de richting aan moeten geven voor de gewenste ontwikkeling:

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

⁴ Toets ladder voor duurzame verstedelijking Hoefweg-Zuid, Stec Groep, d.d. 25 april 2017

Hieronder wordt ingegaan op specifieke onderdelen uit het provinciale beleid, die voor Hoefweg-Zuid relevant zijn.

4.2.2. Verordening Ruimte

Ter plaatse van het plangebied gelden de volgende relevante artikelen uit de provinciale Verordening Ruimte: 2.1.1. (Ladder voor duurzame verstedelijking), 2.1.2. (kantoren), 2.1.3. (bedrijven), 2.1.4. (detailhandel) en 2.2.1. (ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ontwikkelingen). Aan artikel 2.1.1., dat de Ladder voor duurzame verstedelijking voorschrijft, wordt in het rapport van Stec groep getoetst, dit rapport is als bijlage 9 bij de toelichting opgenomen. Aan de overige artikelen wordt hieronder getoetst.

Artikel 2.1.2. Kantoren

Hoefweg-Zuid is niet aangeduid als concentratielocatie voor kantoren (met of zonder treinhalte) op kaart 1 van de VR. In beginsel mogen in Hoefweg-Zuid dan ook geen nieuwe kantoren worden bestemd (behalve kleinschalige zelfstandige kantoren tot een b.v.o. van 1.000 m² per vestiging, kantoren met een lokaal verzorgingsgebied en bedrijfsgebonden kantoren tot een b.v.o. van maximaal 50% van het b.v.o. van het betreffende bedrijf). Meer hierover volgt in paragraaf 4.2.3 en 4.3.3.

Artikel 2.1.3. Bedrijven

Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein, moet zo hoog mogelijke bedrijfscategorieën mogelijk maken. Het voorliggende plan voorziet hierin en staat bedrijven tot en met milieucategorie 4.2 toe, behoudens ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1'. Ter plaatse van deze aanduiding zijn uitsluitend bedrijven tot en met categorie 4.1 toegestaan.

Artikel 2.1.4. Detailhandel

Hoefweg-Zuid is niet aangeduid als bedrijventerrein met PDV-locatie op kaart 2 'detailhandel' van de VR. Een bestemmingsplan mag alleen nieuwe detailhandel bestemmen binnen of direct aansluitend aan bestaande winkelcentra in de centra van steden, dorpen en wijken; binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk of binnen een nieuwe, goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie als gevolg van herallocatie. Bij Hoefweg-Zuid is geen van de drie situaties het geval. In lid 3 is aangegeven dat buiten de centra alleen de volgende categorieën van detailhandel zijn toegestaan: detailhandel in volumineuze artikelen (auto's, boten, caravans, motoren, scooters, zwembaden, buitenspeelapparatuur, fitnessapparatuur, piano's, surfplanken, tenten, grove bouwmaterialen, landbouwwerktuigen en brand- en explosiegevaarlijke goederen), kleinschalige detailhandel, ondergeschikte detailhandel, afhaalpunten, tuincentra en bouwmarkten – beide met een omvang van minimaal 1.000 m² b.v.o. Alleen deze detailhandel is in Hoefweg-Zuid dan ook toegestaan. Bij tuincentra en bouwmarkten groter dan 1.000 m² b.v.o. moet daarbij ook een onderbouwing worden geleverd waarin wordt aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en er geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Hierbij moet ook advies worden gevraagd aan de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland.

Artikel 2.2.1. Ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ontwikkelingen

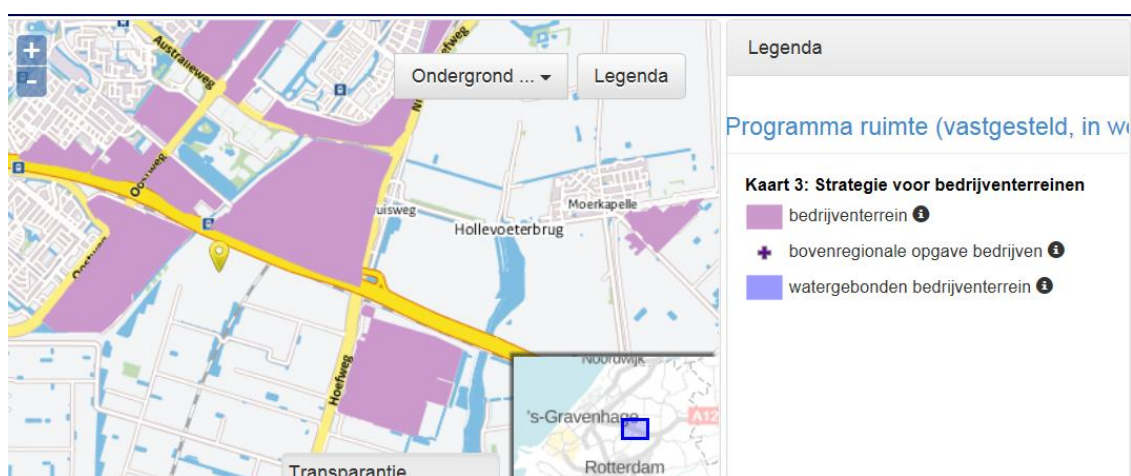
Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen alleen worden bestemd als deze ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied, en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (lid

1a). Als dit niet past, moet worden onderbouwd dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo tenminste gelijk blijft (lid 1b) ofwel als is geborgd dat de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd (lid 1c). Een beeldkwaliteitsparagraaf in het bestemmingsplan (in dit geval omgevingsplan) dient e.e.a. inzichtelijk te maken.

4.2.3. Programma Ruimte

Strategie voor bedrijventerreinen

Kaart 3 van het Programma Ruimte geeft aan waar in de huidige situatie bedrijventerreinen zijn gelegen. Hoefweg-Zuid is op deze kaart nog niet aangegeven (zie afbeelding 4.1). Omdat Hoefweg-Zuid in de toekomstige situatie wel wordt opgenomen in deze kaart, is het beleid voor bedrijventerreinen wel relevant.



Afbeelding 4.1.: uitsnede kaart 3 Programma Ruimte: 'Strategie voor bedrijventerreinen'

De provincie benoemt voor de bedrijventerreinen het volgende doel: “van kwantitatief programmeren naar kwalitatief programmeren”. De provincie streeft naar een concurrerend vestigingsklimaat. Daarvoor dienen bedrijven voldoende passende ruimte tot hun beschikking te hebben om te kunnen ondernemen. Door afnemende vraag naar ruimte is het aanbod tot 2030 over het algemeen voldoende, maar tegelijkertijd voldoet het bestaande aanbod niet altijd aan de gewenste kwaliteit. Voor de provincie wordt het de opgave om ruimte te geven aan lokale en regionale initiatieven, die bijdragen aan de gewenste kwaliteit.

Het Programma Ruimte geeft aan dat in de Stadsregio Rotterdam, waartoe Hoefweg-Zuid behoort, (nog altijd) een tekort bestaat aan hectares bedrijventerrein. De subregio's Drechtsteden en Midden-Holland Noord moeten opvang bieden voor de behoefte binnen de Stadsregio Rotterdam. Bestemmingsplannen voor locaties binnen deze subregio's – waaronder Hoefweg-Zuid – moeten dus worden doorgezet volgens het Programma Ruimte.

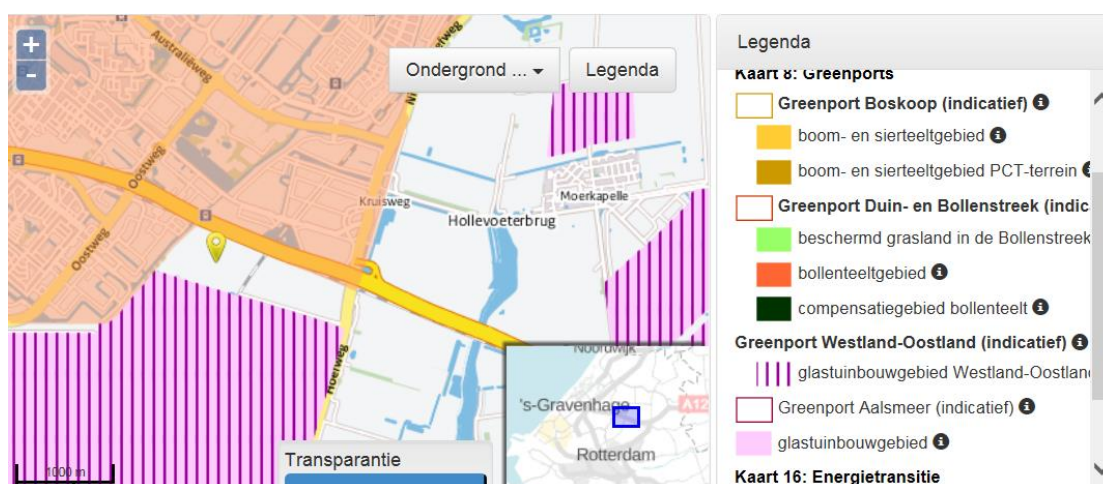
Momenteel voldoet het bestaande aanbod niet aan de juiste kwaliteit ('kwalitatieve mismatch'). De zeer diverse economische structuur van Zuid-Holland vraagt om een gedifferentieerd en kwaliteitsrijk aanbod van bedrijventerreinen. Momenteel wordt in de cijferoverzichten echter nog uitgegaan van een kwantitatieve benadering van de vraag. De provincie verkent de mogelijkheden om de actuele behoefte per sector naar kwaliteitseisen in beeld te brengen.

Specifiek voor Hoefweg-Zuid – destijds nog Bleizo genaamd - vermeldt het Programma Ruimte het volgende (paragraaf 2.2.2.):

“Nu duidelijk is dat er geen factory outlet center wordt gerealiseerd, is het van belang Bleizo op een andere manier te ontwikkelen. In 2018 zal station Bleizo gerealiseerd worden. Het is voor de provincie bespreekbaar om Bleizo programmatisch over te hevelen van de Stadsregio Rotterdam naar Stadsgewest Haaglanden. Bleizo kan daarna worden toegevoegd als kantorenlocatie.

Greenport Westland-Oostland

Kaart 8 van het Programma Ruimte laat zien dat Hoefweg-Zuid geen onderdeel uitmaakt van de Greenport Westland-Oostland (zie afbeelding 4.3). Het beleid ten aanzien van de Greenport is daarmee niet van toepassing op het voorliggende plangebied.



Afbeelding 4.2.: uitsnede kaart 8 Programma Ruimte: 'Greenports'

4.3. Intergemeentelijk beleid

4.3.1. Stedenbaan

Stedenbaan is een integraal concept voor ruimtelijke ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de Zuidelijke Randstad. De partners in Stedenbaan werken in de Zuidelijke Randstad aan een toekomst waarin zoveel mogelijk mensen wonen, werken en recreëren rond goed bereikbare multimodale HOV-knooppunten. Tussen 2010 en 2020 is binnenstedelijk bouwen hierbij het speerpunt. De kwaliteit van stations en HOV-knopen en hun omgeving wordt verbeterd, ketenmobiliteit gestimuleerd en de aansluiting met het overige HOV-netwerk geïntensiveerd.

Daarnaast geven de partners in Stedenbaan een krachtige impuls aan de ontwikkeling van een HOV-netwerk in de Zuidelijke Randstad. Dit doen zij in samenwerking met het Rijk en in afstemming met belanghebbenden zoals gemeenten, vervoermaatschappijen, maatschappelijke organisaties, infrastructuurbeheerders en andere marktpartijen zoals projectontwikkelaars, beleggingsmaatschappijen en woningbouwcorporaties.

Onderdeel van het stedenbaan concept is de ontwikkeling van het vervoersknooppunt Lansingerland - Zoetermeer, direct grenzend aan het voorliggende plangebied. In deze vervoersknoop komen de trein, RandstadRail, bus, auto en fiets bij elkaar. De ontwikkeling van dit vervoersknooppunt biedt volop kansen om de ambities van het stedenbaan concept te realiseren.

4.3.2. Rapport 'Ontwikkeling Bleizo; van plan naar strategie'

De ontwikkeling van Hoefweg-Zuid verloopt – mede vanwege de economische crisis - moeizaam. Om die reden zijn in het rapport 'Ontwikkeling Bleizo; van plan naar strategie' scenario's uitgewerkt voor de toekomstige ontwikkeling van Hoefweg-Zuid. Het rapport beschrijft wat de scenario's inhouden, wat de gevolgen ervan zijn en hoe die zich tot elkaar verhouden. Mede op basis daarvan stelt het rapport een aangepaste ontwikkelstrategie voor.

Voor de nieuwe ontwikkelstrategie is gekeken naar de uitkomsten van de scenariostudie, naar de mogelijkheden voor realisatie van het ov-knooppunt, het flexibel in kunnen spelen op kansen in de markt, behoedzaamheid wat betreft de financiën en het eventueel toelaten van tijdelijke functies. Voor Hoefweg-Zuid resulteert dit in de keuze voor een ontwikkelstrategie die past bij het scenario 'Masterplan zonder FOC'. Deze keuze is niet alleen gebaseerd op de maatschappelijke betekenis, het financieel resultaat en de risico's maar ook op de wens om meer ruimte te kunnen bieden aan initiatieven vanuit de markt. Daarbij wordt ingespeeld op de onderscheidende gebiedskenmerken zoals de ligging in de Randstad, de uitstekende bereikbaarheid en de ruimte voor grootschalige initiatieven. Deze ontwikkelstrategie houdt vast aan de ambities uit het Masterplan. Er is sprake van consistentie in beleid, en van aansluiting bij het beleid van andere overheden.

De aangepaste ontwikkelstrategie voor Hoefweg-Zuid ziet onder meer toe op:

- Het continueren van de ontwikkeling volgens het scenario 'Masterplan zonder FOC', vasthouden aan een hoog ambitieniveau en het streven naar realisatie van het ov-knooppunt.
- De unieke gebiedskenmerken van Hoefweg-Zuid dienen als uitgangspunt voor een ontwikkelstrategie met meer flexibiliteit en marktgerichtheid.
- het aantrekken of toelaten van tijdelijke functies, gezien de lange looptijd van de totale ontwikkeling.

4.3.3. Convenant Realisatie Windenergie Stadsregio Rotterdam (2012)

In het regionale convenant zijn Prisma en Hoefweg-Zuid genoemd als potentiële windenergielocaties. Partijen spannen zich in om windturbines te realiseren binnen de aangegeven locaties. Er is voor de locatie Prisma/Hoefweg-Zuid nog nader onderzoek nodig naar inpassing in de omgeving. Dit onderzoek wordt de komende periode uitgevoerd. Indien geconcludeerd wordt dat Hoefweg-Zuid een geschikte locatie is dan zal hiervoor een separate planologische procedure worden gevolgd.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. Structuurvisie Lansingerland (2010)

Met de structuurvisie geeft de gemeente Lansingerland de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot 2025 en een doorkijk naar de lange termijn. De ambitie voor de gemeente Lansingerland is:

1. aantrekkelijk suburbaan wonen;
2. leefbaar, zorgzaam en met eigen identiteit;

3. ontspannen groene en recreatieve gemeente;
4. een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verder ontwikkelen van de greenport.

Duurzaamheid en een goede ontsluitingsstructuur zijn daarbij randvoorwaarden. Het voorliggende plangebied is op de Structuurvisiekaart (afbeelding 4.6) aangegeven als 'ontwikkeling Bleizo met bedrijven, kantoren en Greenportfuncties'. Het voorliggende omgevingsplan voorziet in de ontwikkeling van het gebied, aansluitend op de ambities uit de gemeentelijke structuurvisie.



Afbeelding 4.6.: uitsnede kaart Structuurvisie Lansingerland

4.4.2. Lansingerland beweegt, visiedocument verkeer en vervoer 2009 - 2020

Het mobiliteitsplan 'Lansingerland beweegt' bevat de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Lansingerland tot 2020. Het visiedocument beschrijft de huidige situatie, analyseert de belangrijkste knelpunten en beschrijft oplossingsrichtingen. De visie is uitgewerkt in een maatregelpakket met een prioritering. In dit maatregelpakket worden onder andere het NS station Hoefweg-Zuid, het transferium Hoefweg-Zuid (= OV-knoop) en de Verlengde Laan van Mathenesse genoemd. Laatstgenoemde is reeds gerealiseerd en de vervoersknoop met transferium is in aanbouw. Lansingerland wil voor alle vervoerswijzen veilige netwerken bieden die het verkeer snel en efficiënt afwikkelen, met zo klein mogelijke effecten op mens, natuur en milieu. In 2016 is het geactualiseerde mobiliteitsplan vastgesteld.

4.4.3. Economische visie 2011-2016

De economische visie van de gemeente Lansingerland geeft richting aan het economisch beleid voor de periode 2011-2016. In de visie worden de verschillende economische beleidsterreinen bijeengebracht zodat een overkoepelend economisch beleid ontstaat. De economische visie bestrijkt in de basis de gewenste ontwikkelingen op het gebied van samenwerking, bedrijventerreinen (bestaand en nieuw), glastuinbouw, de winkelcentra en recreatie en leisure. De raakvlakken met verkeer en vervoer, arbeidsmarkt en gemeentelijke dienstverlening die bijdragen aan het versterken van het ondernemersklimaat en de concurrentiepositie zijn meegenomen in de economische visie.

De economische visie is verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma wordt de inzet van de gemeente, het bedrijfsleven en de verschillende economische spelers buiten Lansingerland (buurgemeenten, stadsregio, provincie, etc.) neergezet. Uitvoering van deze acties is nodig voor realisering van de visie en versterken van het ondernemersklimaat en de concurrentiepositie.

Zoals benoemd in de economische visie vindt op de grens met Zoetermeer de hoogwaardige gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid plaats. Rondom het knooppunt, waar treinen, Randstadrail, bussen, fietsen, voetgangers en auto's elkaar ontmoeten, wil de gemeente Lansingerland samen met de gemeente Zoetermeer en marktpartijen een nieuw stedelijk werkgebied realiseren. Daarmee speelt de gemeente in op het tekort aan bedrijventerreinen in de regio. Binnen Hoefweg-Zuid zal tevens ruimte worden geboden aan de ontwikkeling van leisurevoorzieningen, teneinde het imago van Zoetermeer als vrijetijdsstad te versterken.

4.4.4. Nota parkeren Lansingerland en Nota parkeernormen

In deze nota zijn de hoofdlijnen voor het auto- en fietsparkeerbeleid voor de periode 2013 – 2020 vastgelegd. De parkeernota vloeit voort uit het "Visiedocument verkeer en vervoer 2009-2020", waarin wordt ingezet op duurzame bereikbaarheid en milieuvriendelijke vervoerwijzen, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Uniformering van de parkeernormen voor de kernen van Lansingerland en het behoedzaam uitbreiden van parkeergelegenheid in verband met openbaar groen en buitenspeelruimte is de ambitie. Bij het auto- en fietsparkeren moet telkens gezocht worden naar de juiste balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en economie. Daarnaast wordt ingezet op het verleiden van de verkeersdeelnemer om ook gebruik te maken van andere vervoerswijzen dan de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer om de bereikbaarheid en leefbaarheid te bevorderen. Waar mogelijk ruimte bieden voor de auto, maar tegelijkertijd fietsgebruik stimuleren door goede parkeervoorzieningen in centra en bij het OV.

Het parkeerbeleid van Lansingerland is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- **Kosteneffectiviteit:** De gemeentelijke middelen zijn zeer beperkt. Gekeken wordt naar een efficiënte wijze van parkeren in aanleg en in beheer. Bij de kosten van beheer gaat het niet alleen om fysiek beheer, maar ook om de kosten van handhaving.
- **Duurzaamheid:** onder duurzaam parkeerbeleid wordt verstaan:
 - Economische duurzaamheid, waarbij parkeren op lange termijn voorziet in de behoefte van winkels en bedrijven om hun klanten te ontvangen;
 - Ecologische duurzaamheid, waarbij gestreefd wordt naar een milieuvriendelijke wijze van mobiliteit, zoals het stimuleren van het gebruik van het OV en de fiets

- Positieve aanpak: de gemeente Lansingerland streeft naar beperking van gemeentelijke regels en de bijbehorende handhaving. De gebruiker moet daarom 'verleid' worden tot het gewenste gedrag.

De te hanteren auto- en fietsparkeernormen zijn in een separate 'Nota parkeernormen' vervat. Voor de ontwikkeling van Hoefweg-Zuid zal rekening gehouden worden met de Nota parkeren Lansingerland en de Nota parkeernormen. Enkele relevante parkeernormen voor het beoogde programma zijn - ter indicatie - als volgt:

- Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief: 2,4 pp / 100 m² b.v.o.
- Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief: 1,1 pp / 100 m² b.v.o.
- Bedrijfsverzamelgebouw: 1,9 pp / 100 m² b.v.o.

4.4.5. Welstandsnota

Het welstandsbeleid dat in de welstandsnota (vastgesteld d.d. 26 april 2012) uiteen wordt gezet, is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Lansingerland te behouden en te stimuleren. Elk bouwplan moet, zowel op zichzelf als in relatie tot zijn omgeving, voldoen aan de redelijke eisen van welstand, volgens criteria die zijn vastgesteld in de gemeentelijke welstandsnota. Bovendien mogen bestaande bouwwerken niet in ernstige mate in strijd zijn met redelijke eisen van welstand, ook weer volgens de criteria in de welstandsnota. Alleen als de gemeenteraad een gebied of een object als 'welstandsvrij' aanwijst, vervalt de preventieve welstandsbepaling. In Lansingerland wil de gemeente echter bij een deel van de vrije gebieden een vangnet behouden in de vorm van een paar summier criteria om excessen te voorkomen. Gesproken wordt daarom van 'vrij met excessenregeling'.

Het welstandsbeleid van Lansingerland is uitgewerkt op basis van vier welstandsniveaus:

- welstandsvrij;
- vrij met excessenregeling;
- licht;
- bijzonder.

Hoefweg-Zuid is aangeduid als 'Bedrijventerrein – ontwikkelingsgebied'. Voor het plangebied geldt het lichte welstandsniveau. Voor bedrijventerreinen geldt voor de rol van welstand in algemene zin dat de aandacht met name is gericht op de randen, die een hoge mate van zichtbaarheid vanuit de omgeving hebben en op die delen van de bedrijventerreinen waar een hoge ambitie ligt voor wat betreft representativiteit en beeldkwaliteit. In de laatstgenoemde categorie vallen Hoefweg-Zuid (en Prisma).

4.4.6. Nota Cultuurhistorie Plus

Om de ambitie, om als gemeente Lansingerland uit te groeien tot een aantrekkelijke parkstad waarin het goed wonen, werken en recreëren is, te verwezenlijken, voert de gemeente een uitgesproken ruimtelijk kwaliteitsbeleid. De nota Cultuurhistorie Plus vormt hiervoor de basis. Hoefweg-Zuid is aangeduid als "Bedrijventerrein – Ontwikkeling". Binnen Hoefweg-Zuid zijn geen bijzondere cultuurhistorische elementen en structuren aangegeven, behalve het historisch lint (met bijbehorende kades) langs de Hoefweg (N209) alsmede de spoorlijn Gouda – Den Haag die is gekwalificeerd als 'historisch railtracé'. Deze structuren wijzigen niet.

4.4.7. Ruimtelijk economische visie “Horeca in Lansingerland”

De gemeenteraad heeft het nieuwe gemeentelijke horecabeleid in januari 2013 vastgesteld. De nota "Horeca in Lansingerland - Ruimtelijk economische visie" doet onder meer uitspraken over de wenselijkheid en stimulering van bepaalde type horeca.

De horecavisie gaat over de ambities die de gemeente en stakeholders gezamenlijk hebben op het gebied van horeca. De belangrijkste uitgangspunten van deze horecavisie zijn het behouden en versterken van:

- een aantrekkelijke woon- en leefomgeving;
- het economisch potentieel;
- het voorzieningenniveau;
- veilige uitgaansgebieden.

In diverse ontwikkelingen biedt de gemeente ruimte aan horeca. In de ruimtelijk economische visie is aangegeven welke ontwikkelingen er zijn en wat de positie van horeca hierin is. Ook Hoefweg-Zuid wordt hierbij benoemd. Naast Hoefweg-Zuid, zijn er in Lansingerland op het gebied van bedrijventerreinen grootschalige ontwikkelingen gepland. Diverse horecafuncties zullen ook op bedrijventerreinen landen. Op bedrijvenpark Prisma – ten noorden van de A12 – zijn enkele horecavestigingen gevestigd op de oostelijke entreekavel. Deze horeca is met name een voorziening voor de bedrijven op Prisma en Hoefweg-Zuid, alsmede voor de passanten van de A12 en N209. Op Hoefweg-Zuid wordt bovendien gewerkt aan de realisatie van diverse leisurevoorzieningen met (interne gerichte) horeca. Onderdeel van de gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid is daarnaast het Stedenbaanstation Hoefweg-Zuid. Dit wordt een hoogwaardig openbaarvervoer knooppunt. Hier zullen horecafuncties, gericht op passanten, een plek krijgen.

5. Natuur

5.1. Kader

Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

5.1.1 Soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.
2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en
 - sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:

- de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
- de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:
- er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In de gemeente Lansingerland is de provincie Zuid-Holland het bevoegd gezag voor de Wnb.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

5.1.2 Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

5.2 Onderzoek en conclusie

Soortenbescherming

In het kader van de gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid is een natuurtoets uitgevoerd⁵. Voor de resultaten van dit onderzoek en de daaruit voortvloeiende conclusies wordt korthedshalve verwezen naar bijlage 2 bij de toelichting. Onderstaand zijn de resultaten van het plangebied van het voorliggend omgevingsplan (het gebied ten oosten van de HSL) weergegeven.

⁵ Natuurtoets Gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid, Antea Group, projectnummer: 403968, d.d. 27 maart 2018

Uit het terreinbezoek is gebleken dat er - los van de algemene broedvogels - geen beschermde soorten in het plangebied of de directe omgeving voorkomen.

Voor algemene broedvogels geldt dat alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (artikel 3.1 en 3.5). Met de meeste broedvogels kan echter in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door werkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli⁶) en indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze (en wanneer de soorten uit artikel 3.5 kunnen uitwijken naar alternatief leefgebied) zijn geen belemmeringen vanuit de Wet natuurbescherming aan de orde.

Zo kunnen in het plangebied nesten gebouwd worden door algemeen voorkomende soorten. Indien nesten aanwezig zijn mogen deze tijdens de broedperiode (en wanneer deze in gebruik zijn) niet verwijderd of verstoord worden.

Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken dan dient het plangebied (waar de werkzaamheden plaatsvinden) vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden voor (broed)vogels. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient vooraf aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecoloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied dan worden locatiespecifieke maatregelen voorgesteld en/of wordt het plangebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden tot nadat het nest niet meer in gebruik is.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het NatuurNetwerk Nederland (NNN). Omdat er, als gevolg van de voorgenomen plannen, geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren gaat, is er geen toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent de NNN nodig. In de omgeving van het plangebied liggen wel NNN-gebieden. De ontwikkeling in het plangebied heeft geen effect op de directe omgeving van het plangebied. Ook significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN in de nabijheid van het plan kunnen worden uitgesloten. Vanuit dit oogpunt zijn er voor NNN geen belemmeringen.

Het plangebied is evenmin onderdeel van een gebied dat onder de Wet natuurbescherming (Wnb) valt. Wel bevinden zich in de directe nabijheid van het voorliggende plangebied meerdere Natura 2000-gebieden:

- Coepelduynen;
- Kennemerland-Zuid;
- Meijendel & Berkheide;
- Nieuwkoopse Plassen & De Haack;
- Solleveld & Kapittelduinen;
- Uiterwaarden Lek;
- Westduinpark & Wapendal;
- Zouweboezem.

⁶ Voor het broedseizoen wordt in het kader van de wet geen standaardperiode gehanteerd. Het broedseizoen is afhankelijk van klimatologische omstandigheden; dit houdt in dat het seizoen eerder dan wel later van start kan gaan en eerder dan wel later kan eindigen. Van belang is of er broedgevallen aanwezig zijn.

De voorgenoemde Natura2000-gebieden liggen buiten het invloedsgebied van het plan wat betreft verdroging of geluid- en lichtverstoring. Vanwege de afstand van de ontwikkeling tot Natura2000-gebieden worden vanuit deze verstoringfactoren geen effecten op soorten, habitats van soorten of habitattypen in Natura2000-gebieden verwacht. Van stikstofdepositie is op voorhand niet uit te sluiten dat de bedrijventerreinontwikkeling een effect heeft op Natura2000-gebieden. Het onderdeel stikstofdepositie is nader uitgewerkt in een aparte rapportage (bijlage 3). In deze rapportage is onder andere met AERIUS berekeningen het effect in beeld gebracht⁷.

Uit de berekeningen blijkt dat de hoogste bijdrage als gevolg van de gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid 0,11 mol N/ha/jaar bedraagt, op het Natura2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Voor dit Natura2000-gebied is de grenswaarde verlaagd naar 0,05 mol N/ha/jaar en is afhankelijk van de grootte van het project een vergunning Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Eveneens moet, afhankelijk van de grootte van de afzonderlijke projecten die binnen het voorliggende plangebied mogelijk worden gemaakt, bij de verdere planuitwerking mogelijk een vergunning Wet natuurbescherming worden aangevraagd. Dit is alleen nodig indien het project een projectbijdrage veroorzaakt op de Natura2000-gebieden boven de dan geldende grenswaarde voor het betreffende Natura2000-gebied. De mogelijk hiervoor benodigde ontwikkelingsruimte per Natura2000-gebied is op het moment van schrijven beschikbaar, zelfs indien de gehele ontwikkeling één project betreft.

⁷ Stikstofdepositieonderzoek Omgevingsplan Hoefweg-Zuid (2016) Oost, Antea Group, projectnr.: 403968, d.d. 28 maart 2018

6. Water

6.1. Kader

Er is een groot aantal beleidsstukken dat betrekking heeft op de waterhuishouding. Hieronder wordt één en ander uiteengezet.

6.1.1. Europees en rijksbeleid

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is opgesteld voor de planperiode 2016 - 2021. Het Nationaal Waterplan is in december 2015 door de ministerraad vastgesteld.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

Waterwet

In de Waterwet zijn acht oude waterwetten samengebracht: de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de waterkering, de Grondwaterwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), de Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparaagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan

150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water (actueel)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een “goede ecologische toestand” (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een “goed ecologisch potentieel” (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

Waterbeheer 21^e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

6.1.2. Provinciaal beleid

In de *Verordening Ruimte* is regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Voor bestemmingsplannen zijn randvoorwaarden opgenomen die een onbelemmerde werking, instandhouding en het onderhoud van de primaire en regionale waterkeringen mogelijk maken. Dit geldt voor de beschermingszone en de kernzone die hoort bij de waterkeringen zoals opgenomen in de vastgestelde leggers van de waterschappen.

6.1.3. Beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan 2016-2021

De waterbeheerder ter plaatse van het plangebied is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). Het beleid van HHSK is vastgelegd in het Waterbeheerplan HHSK

2016-2021, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, algemene regels bij de Keur, peilbepalingen, leggers en andere documenten. In deze documenten heeft HHSK de hoofdlijnen van het beleid voor de taken van het waterschap met betrekking tot de waterveiligheid, het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer, het beheer van afvalwaterketen en emissies, en het wegenbeheer in de Krimpenerwaard vastgelegd. HHSK streeft ernaar om samen met gemeenten als partners op te trekken. Er moet worden ingezet op intensief overleg met gemeentebesturen voor het kunnen realiseren van projecten. De ruimtelijke ordening en de waterhuishouding moeten in onderlinge relatie worden ontwikkeld. Op basis van ervaring en deskundigheid adviseert HHSK over de mogelijkheden voor een duurzaam watersysteem. De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan, mede gezien de klimaatveranderingen. Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen. De visie is uitgewerkt in een concreet maatregelenplan:

- Het woongenot, de belevingswaarde en de recreatieve mogelijkheden op en in het water voor burgers nemen toe;
- De waterkwaliteit voldoet tenminste aan de algemene milieukwaliteitseisen;
- Het waterhuishoudkundig systeem kent goede aan- en afvoermogelijkheden, waarbij de doorspoelbaarheid en de mogelijkheid om onder normale omstandigheden het waterpeil binnen zekere marges te handhaven, voldoende worden gewaarborgd;
- Het watersysteem is zo ingericht dat het de ontwikkeling van biologisch gezond water bevordert.

In zijn algemeenheid geldt dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur, tenzij voor de activiteit algemene regels van toepassing zijn.

6.1.4. Gemeentelijk beleid

Waterplan Lansingerland

Op 29 april 2010 is het Waterplan Lansingerland vastgesteld. Het doel van het Waterplan is het maken van afspraken, waarmee een robuust, veilig en duurzaam watersysteem gerealiseerd kan worden. Dit watersysteem moet voldoen aan landelijke en Europese normen en moet gebaseerd zijn op een gezamenlijke visie van gemeente en hoogheemraadschappen. Onderdelen hiervan zijn:

- a. een samenhangende beschouwing van de ambities, ruimtelijke ontwikkelingen en (water)problemen;
- b. een integrale (ruimtelijke) visie op het grondwater, oppervlaktewater en de riolering;
- c. een concreet maatregelenpakket voor de realisatie van maatregelen.

De doelgroep van het stedelijk Waterplan bestaat uit bestuurders (van de gemeente en de hoogheemraadschappen), bewoners, beleidsmakers en beheerders. Het Waterplan heeft geen wettelijke status, maar fungeert als koepelplan en integraal kader voor afspraken over watermaatregelen tussen gemeente en hoogheemraadschappen. Op 30 juni 2011 is de eindrapportage van het Waterplan vastgesteld.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020

In het vigerende Gemeentelijk Rioleringsplan staat beschreven hoe de gemeente omgaat met afvalwater, hemelwater en grondwater. De ambities voor de huidige planperiode concentreren

zich met name op het in stand houden van het systeem, het vernieuwen van de basisrioleringsplannen (BRP's) en het uitbouwen van kennis over het functioneren van het systeem door meten en monitoren. Ook wordt de samenwerking en afstemming binnen de (afval)waterketen tussen Lansingerland, de twee hoogheemraadschappen en andere gemeenten in de regio voortgezet en versterkt.

Waar in de voorgaande planperiode de focus lag op maatregelen ter verbetering van het rioolstelsel zullen in deze planperiode nieuwe inzichten worden vergaard waar vervolgens weer nieuwe maatregelen uit zullen volgen. We hechten verder als gemeente belang aan duurzaam verwerken van hemelwater, zoals het scheiden van schone en vuile waterstromen (daar waar kansen zijn) en het op locatie vasthouden/verwerken van hemelwater. Maar wel vanuit een realistisch oogpunt, waarbij ook de kosten die het met zich mee brengt worden meegewogen.

6.2. Onderzoek

Watertoets en waterbeheer

Het is wettelijk verplicht een watertoets uit te voeren. De watertoets is een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, dat verantwoordelijk is voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Deze waterparagraaf is voorgelegd aan de waterbeheerder. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn verwerkt in deze waterparagraaf.

Maaiveldhoogten en grondwatertrappen

Het plangebied ligt in het buitengebied van Lansingerland, grotendeels ten zuiden van de Rijksweg A12. De maaiveldhoogte in het plangebied loopt af van circa NAP -4,6 m aan de oostzijde van het plangebied tot NAP - 5,3 m aan de westzijde van het plangebied. De bodem bestaat uit lichte klei (met een homogeen profiel). Volgens de bodemkaart van Nederland is ter plaatse van het plangebied sprake van grondwatertrap III, IIIb en Vb. Aan de hand van de grondwatertrap kan bepaald worden wat de gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) en gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) in een gebied is. Een en ander is in onderstaande tabel weergegeven:

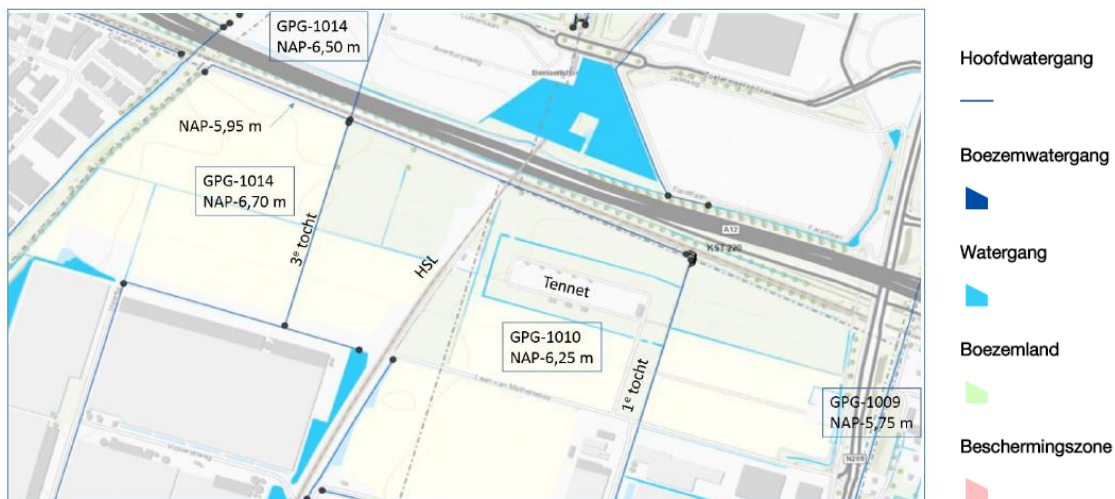
Grondwatertrap	Gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG)	Gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG)
III	80-120 m	<40 m
IIIb	80-120 m	25-40 m
Vb	>120 m	25-40 m

Tabel 6.1: Grondwatertrappen in het plangebied

Waterhuishoudkundig systeem

Het plangebied ligt in de polder Bleiswijk, die in meerdere peilgebieden is opgedeeld. Het voorliggende plangebied is gelegen binnen de peilgebieden 'GPG-1010' ten oosten van de HSL en 'GPG-1009' langs de oostrand van het plangebied (zie afbeelding 5.1). De praktijkpeilen binnen de deelgebieden liggen tussen de -5,5 m en -6,75 m NAP. Ten zuiden van de spoorlijn langs de A12 bevindt zich een hoofdtoevoerwatergang met een waterpeil van NAP -5,95 m. Deze watergang wordt gevoed vanuit peilgebied GPG-1009 en dient als wateraanvoer voor de Zoetermeerse wijk Rokkeveen. Het praktijkpeil binnen het peilgebied GPG-1010 bedraagt NAP -6,25 m, waarbij een peilvariatie van +5 cm /-5 cm is ingesteld. Daarmee ligt het peil tussen NAP -6,20 m en NAP -6,30 m. Hiermee kan ingespeeld worden op de weersomstandigheden. In peilgebied GPG-1009 wordt een vast waterpeil van NAP -5,75 m gehandhaafd.

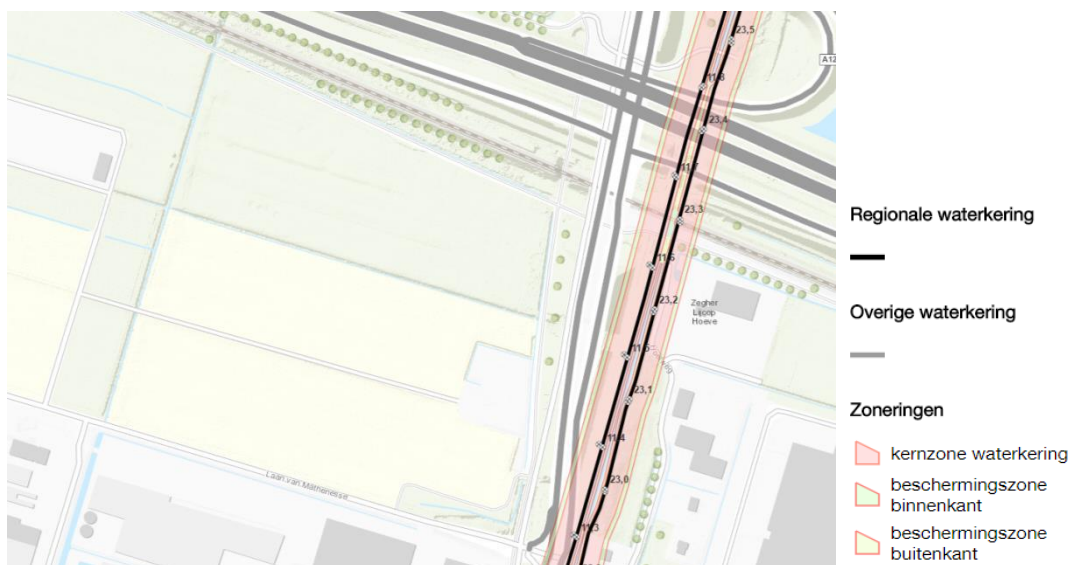
Het plangebied is in de huidige situatie vrijwel geheel onverhard c.q. braakliggend, met uitzondering van het schakelstation van TenneT. De compensatie voor dempingen en toename verhard oppervlak van het schakelstation is gerealiseerd in de ringsloot rondom het TenneT-terrein (zie afbeelding 5.1). Er zijn diverse (hoofd)watergangen in het plangebied aanwezig, onder meer langs de Rijksweg A12 en de Hoefweg. De Eerste tocht, een hoofdwatergang, doorkruist het plangebied. Het overtollige water stroomt van noord naar zuid en wordt via het gemaal De Kooij ten zuiden van Bleiswijk uitgeslagen op de Rotte.



Afbeelding 6.1: uitsnede Legger Oppervlaktewater HHSK

Veiligheid en waterkeringen

Aan de oostzijde van het plangebied – parallel aan de Hoefweg – is een regionale waterkering gelegen. Zowel de kern- als de beschermingszone van de waterkering zijn binnen het voorliggende plangebied gelegen (zie afbeelding 5.2), maar vallen buiten het gebied met de bestemming Bedrijventerrein. Om de instandhouding van de beschermingszone te waarborgen is een deel van het plangebied voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Ter plaatse van deze dubbelbestemming is bouwen niet zonder meer toegestaan.



Afbeelding 6.2: uitsnede Legger waterkeringen HHSK

Afvalwaterketen en riolering

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het uitgangspunt dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Dit betekent bijvoorbeeld dat de waterhuishouding kan worden verbeterd door het afkoppelen van schoon verhard oppervlak. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Dit betekent ook dat toename van het verharde oppervlak en/of dempingen binnen het gebied moeten worden gecompenseerd. Daarnaast is het van belang om bij eventuele ontwikkeling diffuse verontreinigingen te voorkomen door het gebruik van duurzame, niet-uitlogbare materialen (geen zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen), zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Toekomstige situatie

Beleid HHSK Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen 2012

De Verenigde Vergadering van het hoogheemraadschap heeft op 27 juni 2012 het Beleid Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen 2012 vastgesteld. Dit beleid heeft tot doel om ongewenste effecten van verhardingstoename op het watersysteem te voorkomen. Een belangrijk ongewenst effect van verhardingstoename is de versnelde afvoer van neerslag. Voor verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorwaarden beschreven om de te verwachten effecten op het watersysteem te compenseren.

Er wordt onderscheid gemaakt in drie typen plannen: kleine, middelgrote en grote ruimtelijke ontwikkelingen. Onderstaand is per type toegelicht hoe HHSK omgaat met de typen ruimtelijke ontwikkelingen:

1. Kleine plannen: Plannen met een verhardingstoename tot 500 m²
2. Middelgrote plannen: Plannen met een verhardingstoename groter dan 500 m² en kleiner dan 10 hectare bruto planoppervlak
3. Grote plannen: Een plan groter dan 10 hectare bruto planoppervlak

Het plangebied beslaat een oppervlak van ruim 67 ha. De oppervlakte van de bestemming 'Bedrijventerrein', waarbinnen nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan, bedraagt 23,3 ha. Het plangebied behoort daarmee tot het type 'Grote plannen'. Bij grote plannen wordt maatwerk toegepast.

Bij dergelijke plannen wordt het plangebied veelal grotendeels heringericht. Dit biedt mogelijkheden om systeemaanpassingen door te voeren. Het is daarom gewenst om de waterhuishouding in het gebied apart te beschouwen. HHSK zal daarom het watersysteem bij grote plannen apart doorrekenen en eisen ten aanzien van watercompensatie opleggen.

Watercompensatie

Het voorliggende omgevingsplan voorziet in de realisatie van een nieuw bedrijventerrein ten noorden van Bleiswijk, inclusief de daarbij behorende erfverharding en ontsluitingsmogelijkheden. Ten behoeve van het nieuwe bedrijventerrein is de globale bestemming 'Bedrijventerrein' opgenomen. De bestemming 'Bedrijventerrein' heeft een oppervlakte van 23,3 hectare. Vanwege het globale karakter van het omgevingsplan is geen onderscheid gemaakt in verhard, onverhard en water.

HHSK heeft de volgende eisen opgelegd ten aanzien van watercompensatie:

- dempingen moeten volledig worden gecompenseerd;
- 6% van het toegenomen verhard oppervlak moet worden gecompenseerd als open water;
- compensaties voor dempingen en toename verhard oppervlak dienen binnen hetzelfde peilgebied te worden gerealiseerd;
- voor het eventueel realiseren van oppervlaktewater in het gebied met bestemming Groen-Parkeren dient eerst onderzocht te worden of dit haalbaar is. Dit vanwege de aanwezige ondergrondse infrastructuur;
- het toekomstige watersysteem in het plangebied moet aansluiten op de tochtenstructuur van polder Bleiswijk. In het waterhuishoudingsplan is de hoofdstructuur aangegeven.

Bij de verdere detaillering van het plangebied zullen bovengenoemde eisen worden meegenomen en uitgewerkt in een waterhuishoudingsplan. Het waterhuishoudingsplan dient als informatiebron voor het aanvragen van een watervergunning.

Veiligheid

Aan de oostzijde van het plangebied is een regionale waterkering gelegen. Omdat de kern- en beschermingszone van deze waterkering binnen het voorliggende plangebied zijn gelegen, zijn de gronden voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Voor bouwwerkzaamheden in de beschermingszone moet een watervergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Een en ander is geborgd middels de voornoemde dubbelbestemming, waarin is geregeld dat pas na overleg met het Hoogheemraadschap kan worden gebouwd. Omdat de beschermingszone van de waterkering niet tot het toekomstige bedrijventerrein reikt, vormt de waterkering geen belemmering voor dit omgevingsplan.

Riolering

Bij de nieuwe ontwikkeling moet het afvalwater (droogweerafvoer; DWA) worden aangesloten op de riolering. Volgens het Rioleringsplan Bleizo Zuid (Grontmij, referentienummer GM-0028275, d.d. 28 oktober 2011) wordt in het plangebied van voorliggend omgevingsplan (het gebied ten oosten van de HSL) één rioolgemaal centraal gelegen in het gebied ten oosten van de HSL gerealiseerd. Het DWA stroomt onder vrij verval naar het rioolgemaal. Het rioolgemaal perst het rioolwater naar het hoofdrioolgemaal aan de Aventurijnweg ten noorden van de A12. Het hoofdrioolgemaal is in beheer bij het HHSK. Het hoofdrioolgemaal is berekend op de ontwikkelingen in Prisma, buurtschap Kruisweg, Hoefweg-Zuid en het vervoersknooppunt Hoefweg-Zuid en heeft derhalve voldoende capaciteit voor de afvoer van DWA uit het plangebied.

Het hemelwater moet worden afgekoppeld. Hemelwater dat op daken en verharding van het perceel valt wordt – indien mogelijk - afgekoppeld van DWA en afgevoerd naar oppervlaktewater grenzend aan het perceel en bij voorkeur niet afgevoerd naar een gemeentelijk HWA-riool. De afvoermogelijkheden in het plangebied voor het verwerken van hemelwater in voorkeursvolgorde zijn:

1. hemelwater vasthouden voor benutting;
2. (in-)filtratie van afstromend hemelwater;
3. afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;

De lozer dient er voor te zorgen dat het hemelwater bij de afstroming niet onnodig vervuild en indien nodig maatregelen treffen om dit te voorkomen.

Volksgezondheid

Door het afkoppelen van hemelwater van de DWA worden vuilwateroverstorten (in de omgeving) tegengegaan. De risico's van watergerelateerde ziekten en plagen worden hierdoor geminimaliseerd.

Waterkwaliteit

Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal riooloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater.

Het Hoogheemraadschap is de beheerder van het totale watersysteem en van de waterkeringen. Het onderhoud van de waterkeringen en hoofd- en boezemwatergangen is tevens de verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap. Het onderhoud van de overige watergangen ligt bij particulieren eigenaren, de gemeente en andere instanties.

Het beheer en onderhoud van het gemeentelijke inzamelings- en transportstelsel ligt bij de gemeente tot aan het eindgemaal Bleiswijk dat in beheer is van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het transport van uit het eindgemaal tot en met afvalwaterzuiveringsinstallatie en voor de zuivering. De gemeentelijke riolering moet bereikbaar zijn voor beheer en onderhoud.

6.3. Conclusie

Het aspect water vormt in principe geen belemmering voor dit omgevingsplan. Het voorontwerp-omgevingsplan is, conform het gestelde in artikel ex 3.1.1. van het Bro, aan het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard voorgelegd. Het Hoogheemraadschap heeft geen bezwaar tegen de vaststelling van het plan.

7. Archeologie en cultuurhistorie

7.1. Archeologie

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument "Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)". In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende "Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland" zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

Gemeentelijk archeologiebeleid

De gemeente Lansingerland beschikt over eigen archeologiebeleid. Op basis van dit archeologiebeleid kan worden bepaald wat de verwachtingswaarde van een bepaald gebied is.

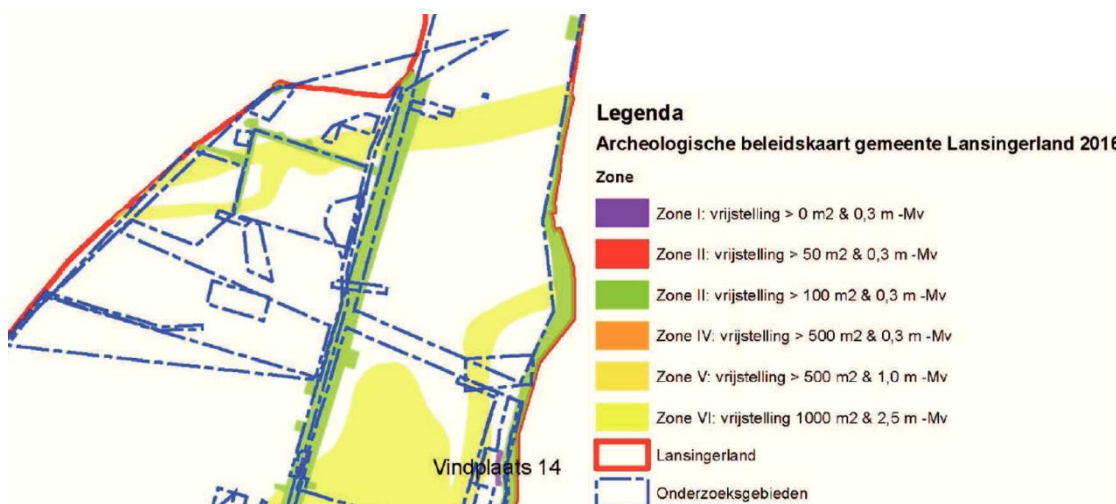
7.1.2. Onderzoek en conclusie

Zoals afbeelding 7.1 laat zien geldt voor de zone parallel aan de Hoefweg een hoge archeologische verwachtingswaarde. Voor de gronden met deze verwachtingswaarde dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden indien het verstoringsoppervlakte groter is dan 100 m² en de werkzaamheden dieper reiken dan 0,30 m onder het maaiveld (zone III). Voor de overige gronden geldt geen archeologische verwachtingswaarde.

Op basis van de Erfgoedwet moeten gronden met een archeologische verwachtingswaarde een planologische bescherming hebben. Dit gebeurt door het bouwen afhankelijk te stellen van een door burgemeester en wethouders te verlenen omgevingsvergunning en het opnemen van een stelsel dat ziet op het verkrijgen van een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van

een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Derhalve zijn de gronden met een archeologische verwachtingswaarde voorzien van een dubbelbestemming. De bestemming "Waarde – Archeologie 3" is opgenomen voor zone III. Voor deze gronden bedraagt de maximale verstoring 100 m² en 30 cm diep.

Door de voorgenoemde dubbelbestemming in het omgevingsplan op te nemen, bestaat de mogelijkheid om de onderzoekslast door te schuiven naar het moment waarop een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt aangevraagd. Voordat een omgevingsvergunning wordt verleend, zullen de consequenties voor de archeologische waarden in kaart moeten worden gebracht, eventueel door voorafgaand archeologisch onderzoek. Bij de regeling is voorzien in een advies door een terzake deskundige. Indien uit nader onderzoek blijkt dat er sprake is van te beschermen archeologische waarden, kunnen voorwaarden worden gesteld aan de ontwikkelingen. Archeologische waarden worden bij voorkeur in situ bewaard. Indien blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel deze waarden door middel van onderzoek (bijvoorbeeld een opgraving) veilig gesteld kunnen worden, kan de dubbelbestemming worden geschrapt na toepassing van een daartoe opgenomen wijzigingsbevoegdheid.



Afbeelding 7.1.: uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Lansingerland

7.2. Cultuurhistorie

Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter'

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgbaat.

Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar

nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Regioprofielen Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland wil waardevolle cultuurhistorische elementen behouden of inpassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit richting te geven, zijn Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De zestien regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Ze zijn een uitwerking van de algemene richtlijnen voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen zoals die staan in de provinciale Structuurvisie.

Uit afbeelding 7.2 blijkt dat er binnen het plangebied geen waardevolle cultuurhistorische elementen aanwezig zijn. Wel is de vaart parallel aan de Hoefweg aangeduid als landschapslijn van hoge waarde. Deze vaart wordt echter niet aangetast als gevolg van de voorliggende ontwikkeling.



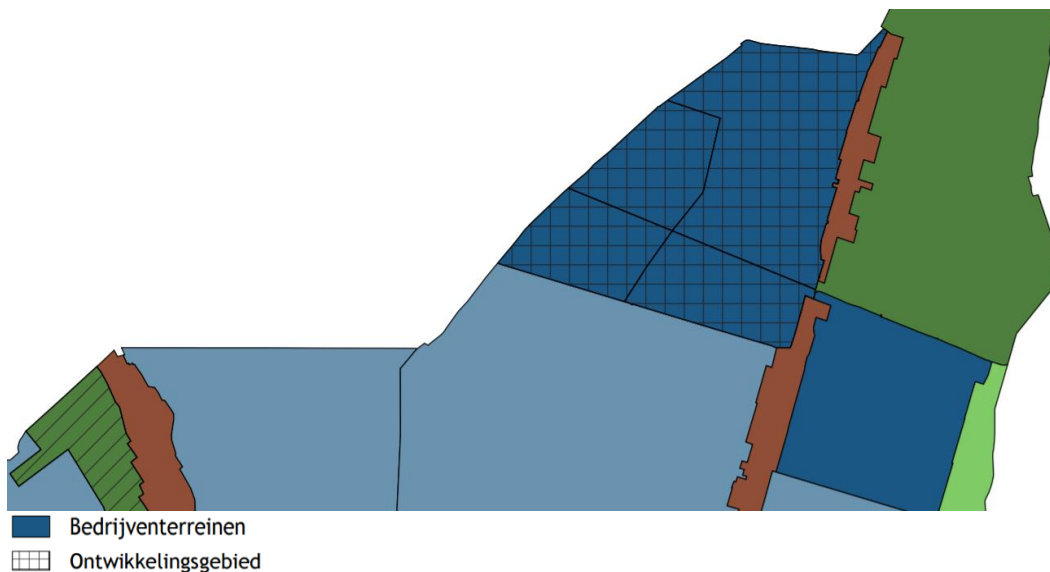
Afbeelding 7.2: Uitsnede van de provinciale cultuurhistorische verwachtingskaart

Nota Cultuurhistorie Plus - Lansingerland

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie om uit te groeien tot een aantrekkelijke parkstad waarin het goed wonen, werken en recreëren is. Om die ambitie te verwezenlijken voert de gemeente een uitgesproken ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Als onderdeel van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid is de Nota Cultuurhistorie Plus (vastgesteld d.d. 26 april 2012) opgesteld. Waar mogelijk

moeten de uitgangspunten uit de Nota worden vertaald in een juridische regeling in het bestemmingsplan (in dit geval het omgevingsplan).

In de gebiedenkaart (afbeelding 7.3) behorende bij de Nota Cultuurhistorie Plus is het plangebied aangemerkt als 'bedrijventerrein' en 'ontwikkelingsgebied'. De ruimtelijke structuur van de bedrijventerreinen is eenvoudig en functioneel: meestal bestaand uit een of enkele ontsluitingswegen. Via deze wegen verloopt de aansluiting op het hoofdwegennet (N-wegen, A12). Enkele terreinen grenzen direct aan deze wegen. De bedrijfsbebouwing is merendeels op de ontsluitingswegen georiënteerd en staat in een doorgaande rooilijn. De gebouwen bestaan veelal uit rechthoekige volumes, met plat dak, 1 tot zo'n 5 lagen hoog. In de recente en nieuwe gebieden is meer aandacht voor de vormgeving en representativiteit van de bedrijfsgebouwen, met name waar die zichtbaar zijn vanaf het hoofdwegennet. Het materiaalgebruik is gevarieerder, kantoorgedeeltes en entreepartijen zijn architectonisch meer uitgewerkt.



Afbeelding 7.3: Uitsnede uit de gebiedenkaart van de Nota Cultuurhistorie Plus

In het ruimtelijk beleid is het zaak voor de bedrijventerreinen een balans te vinden tussen 'regels stellen' en 'regels loslaten'. Waar de openbaarheid en de zichtbaarheid vanuit de omgeving gering is en geen historisch bepaalde ruimtelijke kwaliteit aanwezig is, hoeven weinig eisen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit gesteld te worden. Inrichting en gebruik worden afdoende via het bestemmingsplan of omgevingsplan geregeld. Waar het omgekeerde het geval is, liggen de eisen hoger: aan de kwaliteit van de bebouwing, aan de openbare ruimte en het groen en aan de overgang naar omringende gebieden.

Vertaling in omgevingsplan

In het voorliggende plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig. Doorvertaling naar het omgevingsplan is derhalve niet aan de orde.

8. Milieu

8.1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden vanuit diverse milieuaspecten inzichtelijk gemaakt. Waar nodig moet een vertaling plaatsvinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

8.2. Bodemkwaliteit

8.2.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet

De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) had ook effect op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

8.2.2 Onderzoek en conclusie

Voor de gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid zijn reeds drie bodemonderzoeken uitgevoerd (alle drie in 2010). Aangezien het aannemelijk is dat deze onderzoeken als representatief kunnen worden beschouwd, is er in eerste instantie vanuit gegaan dat volstaan kan worden met het uitvoeren

een historisch bodemonderzoek conform NEN 5725. Hierbij is hoofdzakelijk aandacht besteed aan mogelijke hiaten in de voornoemde onderzoeken. Daarnaast zijn mogelijke veranderingen bestudeerd vanaf medio het kalenderjaar 2010 tot heden. De resultaten van dit historisch bodemonderzoek⁸ zijn hieronder opgenomen. De volledige rapportage is als bijlage 4 bij de toelichting opgenomen.

Op grond van de in april 2010 opgestelde bodemonderzoeken ten behoeve van de voorgenomen herinrichting van het plangebied, is het gebruik van de onderzoekslocatie ongewijzigd gebleken met uitzondering van plaatselijke werkzaamheden ten behoeve van de voorgenomen herinrichting. Verwacht wordt dat de algemene milieuhygiënische bodemkwaliteit niet significant is verslechterd door potentieel bodembedreigende bedrijfsactiviteiten.

Uit de verzamelde historische gegevens blijkt dat, op het onderzoeksterrein met het oog op de ontwikkeling en realisatie van nieuwbouw, enkele aandachtspunten (depots grond met onbekende kwaliteit) aanwezig zijn met betrekking tot de aanwezigheid van mogelijke bodemverontreiniging (grond en grondwater). Tevens zullen enkele waterpartijen worden gegraven ter plaatse van het podium (ten zuiden van de A12) en ter plaatse van het Bleizo bedrijventerrein (begrenzing met de openbare weg).

Door gemeentelijke instanties wordt veelal een standaardtermijn van vijf jaar aangehouden, waarbij de onderzoeksresultaten als zijnde representatief kunnen worden beschouwd. Het gehele onderzoeksterrein is reeds onderzocht en gezien de relatief korte overschrijding van het voornoemde termijn, alsmede het ongewijzigde gebruik, is het verrichten van een compleet "actualiserend" bodemonderzoek naar de huidige milieuhygiënische bodemkwaliteit beperkt doelmatig.

Gelet op het voorgaande bestaan er voor het aspect bodem geen belemmeringen die de uitvoerbaarheid van het omgevingsplan in de weg staan.

8.3. Akoestische aspecten

8.3.1 Kader

Wegverkeerslawaaï

De bescherming tegen geluid van wegverkeerslawaaï is neergelegd in de Wet geluidhinder. In deze wet zijn grenswaarden vastgelegd die onder andere betrekking hebben op het aspect wegverkeerslawaaï. De grenswaarden in de Wet geluidhinder zijn van toepassing op geluidsgevoelige functies zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en kinderdagverblijven. Bij nieuwbouw van dergelijke functies of bij de aanleg van een weg waarlangs een dergelijke functie is gelegen moet onderzoek worden uitgevoerd.

Ontwikkeling Hoefweg-Zuid

De nieuwe functies in het plan veroorzaken op de bestaande wegen in de omgeving van het plan een verandering van de verkeersintensiteit. Omdat de wegen in de omgeving van het plan niet fysiek worden gewijzigd is in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake van een reconstructiesituatie. Wel zijn de normen voor een reconstructie gehanteerd voor de beoordeling van de geluidssituatie ter plaatse van bestaande geluidsgevoelige functies rond het plangebied. Dit betekent dat bij een (hoorbare) geluidstoename van 2 dB of meer geluidsreducerende maatregelen

⁸ Rapport betreffende een historisch onderzoek projectlocatie Bleizo (Hoefweg – Zuid 2016) te Bleiswijk, IDDS, kenmerk: 1509H579/GGE/rap1, d.d. 23 juni 2016

worden afgewogen. Het gaat in dat geval alleen over situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai is 48 dB.

Aanleg nieuwe wegen

Binnen het plangebied worden nieuwe ontsluitingswegen aangelegd. Deze nieuwe wegen hebben op grond van de Wet geluidhinder een onderzoekszone waarbinnen de geluidsbelasting ter plaatse van (in dat geval) bestaande woningen moet worden beoordeeld. De zonebreedte van deze, in stedelijk gebied gelegen wegen, bedraagt 200 m gemeten vanuit de rand van de weg. Op het eind van de weg (bijvoorbeeld bij de aansluiting op de Laan van Mathenesse) loopt de breedte van de zone van 200 m door over een lengte die gelijk is aan de zonebreedte.

Spoorweglawaai

Een belangrijke basis voor de bescherming van geluidgevoelige bestemmingen tegen spoorweglawaai in het ruimtelijk spoor is de Wet geluidhinder (Wgh). Het voorliggende plangebied is gelegen binnen de onderzoekszone van de HSL en de spoorlijn Utrecht – Den Haag. Omdat binnen het plan geen geluidsgevoelige bestemmingen worden mogelijk gemaakt leidt het aspect railverkeerslawaai niet tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in het plan.

Geluid van bedrijven

Het omgevingsplan voorziet in de vestiging van bedrijven tot en met milieucategorie 4.2 (industrialawaai). De geluiduitstraling van de toekomstige activiteiten in het gebied Hoefweg-Zuid wordt bepaald op basis van de geluidsuitstraling vanuit de bedrijven in relatie tot de milieuzonering (zie verder paragraaf 8.5). In onderhavige situatie, in relatie tot VNG-zonering, wordt uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Beoordeeld is of de geluidsemissie van de bedrijven relevante gevolgen heeft voor de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies (woning) in de omgeving.

8.3.2 Onderzoek en conclusie

In het kader van de uitvoering van het MER voor de realisatie van Hoefweg-Zuid⁹ is onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de geluidsbelasting. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de verandering van de geluidsbelasting langs de wegen waarop zich een significante toename voordoet van het aantal verkeersbewegingen. Tevens is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke belemmeringen die de Wet geluidhinder oplevert ten aanzien van de aanleg van de nieuwe wegen in het plan.

De resultaten van het onderzoek, nog uitgaande van de volledige gebiedsontwikkeling in het gebied zowel ten westen en oosten van de HSL, zijn hieronder beknopt weergegeven. De volledige rapportage is als bijlage 5 bij de toelichting opgenomen.

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat in het jaar 2017 en 2027 de planontwikkeling leidt tot een toename van de geluidsbelasting van afgerond 1 dB ter plaatse van diverse woningen in de omgeving van het plan. Omdat een verandering van de geluidsbelasting van 1 dB niet hoorbaar is voor het menselijk oor leidt de planontwikkeling niet tot een significante verslechtering van het woon- en leefklimaat.

⁹ Deelonderzoek wegverkeer-, railverkeer- en industrialawaai Omgevingsplan 'Hoefweg-Zuid 2016', KuiperCompagnons, kenmerk: 704.305.00, d.d. 13 oktober 2017

De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt in de beide beschouwde jaren ter plaatse van enkele woningen 70 dB tot maximaal 71 dB. Deze geluidsbelasting wordt vooral bepaald door het reeds aanwezige verkeer op de met name de Hoefweg (N209) en wordt niet of nauwelijks bepaald door de ontwikkelingen binnen Hoefweg-Zuid. De bijdrage van Hoefweg-Zuid ter plaatse van deze bestaande woningen is zeer gering en bedraagt onafgerond 0,3 dB.

Verder blijkt uit het onderzoek dat binnen het onderzoeksgebied van de nieuw aan te leggen wegen geen bestaande woningen zijn gelegen, zodat het aspect geluid geen rol speelt voor de aanleg van de nieuwe wegen in relatie tot deze bestaande woningen.

8.4 Luchtkwaliteit

8.4.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer).

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

8.4.2 Onderzoek en conclusie

In het kader van het voorliggende omgevingsplan is een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd¹⁰. De resultaten zijn hieronder, nog uitgaande van de volledige gebiedsontwikkeling in het gebied zowel ten westen en oosten van de HSL, beknopt weergegeven, de volledige rapportage is als bijlage 6 bij de toelichting opgenomen.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd langs de wegen waarop zich een significante toename voordoet van het aantal verkeersbewegingen door de ontwikkelingen in het plan. Daarnaast is eveneens onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de concentratie luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van bestaande woningen langs deze infrastructuur en in de omgeving van de ontwikkeling van Hoefweg-Zuid. Tevens is onderzoek gedaan naar deze concentraties direct op de grens van de nieuwe bestemmingen binnen het voorliggende omgevingsplan, waarmee de ontwikkeling van Hoefweg-Zuid juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt.

¹⁰ Deelonderzoek luchtkwaliteit Omgevingsplan 'Hoefweg-Zuid 2016', KuiperCompagnons, kenmerk: 704.305.00, d.d. 13 oktober 2017

Uit het onderzoek blijkt dat zich langs de beschouwde wegen, ter plaatse van de bestaande woningen en op de grens van de nieuwe bestemmingen, een toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen voordoet die in betekenende mate is. Tevens laat het onderzoek zien dat de concentraties van de beschouwde stoffen op geen enkel toetspunt de gestelde grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit overschrijden.

Omdat de gestelde grenswaarden niet worden overschreden wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkeling van Hoefweg-Zuid.

8.5. Milieuzonering

8.5.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en de functie wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Door het aanhouden van voldoende afstand kunnen milieuproblemen ten opzichte van gevoelige objecten voorkomen worden. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

8.5.2 Onderzoek en conclusie

In het kader van het voorliggende omgevingsplan is een notitie opgesteld ten aanzien van het aspect bedrijven en milieuzonering uitgevoerd¹¹. De conclusie is hieronder beknopt weergegeven, de notitie is als bijlage 7 bij de toelichting opgenomen.

Uit de notitie blijkt dat alle bestaande gevoelige bestemmingen buiten de richtafstand zijn gelegen en dat de voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van bedrijven en milieuzonering mogelijk is.

8.6. Externe veiligheid

8.6.1. Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of

¹¹ Notitie Hoefweg-Zuid – Bedrijven en milieuzonering, KuiperCompagnons, werknummer 704.305.00, d.d. 20 maart 2018

langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorweg-emplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan bovendien achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

- d. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportasen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

8.6.2 Onderzoek en conclusie

In en rondom het plangebied zijn diverse risicobronnen gelegen die externe veiligheidsrisico's opleveren voor de ontwikkeling van Hoefweg-Zuid. Derhalve is in het kader van het MER voor de gebiedsontwikkeling een onderzoek¹² naar de aanwezige risicobronnen uitgevoerd. Het gaat hierbij om risico's als gevolg van ongevallen met gevaarlijke stoffen op de nabijgelegen snelweg en buisleidingen. De resultaten van het onderzoek voor het voorliggende omgevingsplan (het gebied ten oosten van de HSL) zijn hieronder beknopt weergegeven, de volledige rapportage is als bijlage 10 bij de toelichting opgenomen. De bijbehorende 'Notitie trefkansen leidingen' is als bijlage 11 opgenomen.

Leidingen

In afbeelding 8.4 is de ligging van de relevante risicobronnen voor de gebiedsontwikkeling weergegeven. De relevante leidingen voor het voorliggend omgevingsplan (het gebied ten oosten van de HSL) zijn de DPO-brandstofleiding in het noorden van het plangebied en de hogedruk aardgasleiding W-539-03 ten zuiden van het plangebied.

De QRA's van de DPO-leiding en hogedruk aardgasleiding zijn uitgevoerd, nog uitgaande van de volledige gebiedsontwikkeling in het gebied zowel ten westen en oosten van de HSL. Hieruit is gebleken dat het plaatsgebonden risico van de leidingen geen beperkingen oplevert voor de ontwikkeling van het gebied. Het groepsrisico in de toekomstige situatie na realisatie van Hoefweg-zuid is wel aanwezig en is in de orde grootte 0,0315 maal de oriëntatiewaarde ($N_{\max}=15$ en

¹² QRA Hoefweg Zuid te Bleiswijk, Arcadis, d.d. 7 februari 2017

$f_{\max}=1,4 \times 10^{-7}$). Dit betekent dat het groepsrisico toeneemt tot ruim onder de 10% van de oriëntatiewaarde. Om deze reden is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. De realisatie van het ontwikkelingsgebied Bleizo heeft nihil invloed op de hoogte van het groepsrisico van de DPO-leiding. De realisatie van het ontwikkelingsgebied Bleizo heeft een verwaarloosbare invloed op de hoogte van het groepsrisico van de hogedruk aardgasleiding W-539-03, want in de toekomstige situatie is het groepsrisico met minder dan 10% toegenomen en blijft nog ruim 10% onder de oriëntatiewaarde.

Biovergistingsinstallatie

In het omgevingsplan wordt de realisatie van een biovergistingsinstallatie mogelijk gemaakt. In een vergistingsinstallatie komt biogas vrij. Er zijn diverse onderzoeken verricht naar vergisting en opwekking biogas door RIVM. Voor de opslag van biogas tot 4.000 m³ is een veiligheidsafstand van 50 meter vanaf het midden van de gasopslag/vergister tot de dichtstbijzijnde (beperkt) kwetsbare objecten voldoende. Uitgangspunt daarbij is dat biogas niet meer van 1% H₂S bevat (bron: www.infomil.nl).

Uitgaande van een biogasinstallatie met een biogasopslag van maximaal 4.000 m³ zijn er geen extra veiligheidsrisico's. Om de veiligheid te borgen is in de regels een afwijkingsbevoegdheid opgenomen met als voorwaarde dat bij realisatie van een biogasinstallatie met een biogasopslag van meer dan 4.000 m³ middels onderzoek moet worden aangetoond dat deze niet tot onacceptabele externe veiligheidsrisico's leidt.

Rijksweg A12

Het PR plafond van de A12 ter hoogte van het plangebied is 0 meter. Het plaatsgebonden risico van de A12 levert daarom geen beperkingen op voor de bedrijventerreinontwikkeling. Bij de A12 blijkt uit de risicoberekeningen (worst case berekening van de volledige gebiedsontwikkeling) dat het groepsrisico van de 'slechtste' kilometer onder de oriëntatiewaarde blijft en toeneemt als gevolg van de realisatie van de volledige gebiedsontwikkeling van 0,05 tot 0,22 maal de oriëntatiewaarde. De realisatie van Hoefweg-Zuid heeft invloed op de hoogte van het groepsrisico van de A12. Derhalve is hieronder een verantwoording van het groepsrisico gegeven.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

In deze paragraaf wordt hieronder ingegaan op de zelfredzaamheid van personen binnen het plangebied. Zelfredzaamheid is het vermogen van personen om zichzelf te kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

Eén van de ergst denkbare scenario's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12 is een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een tankwagen met brandbaar gas door impact (zoals een aanrijding). Hierbij zal de gehele inhoud van de tankwagen ineens explosief vrijkomen. Als gevolg van de explosie is er ook een drukgolf, waarbij veel hitte vrij komt door de ontstane vuurwolk. De kans hierop is afhankelijk van verschillende omstandigheden, maar in de meeste gevallen erg klein. Bij het ergst denkbare scenario zullen tot 325 meter (invloedsgebied) van het incident nog slachtoffers kunnen vallen. Tot op ongeveer 400 meter kunnen mensen eerstegraads brandwonden oplopen.

Een ander scenario is een lekkage of het ineens vrijkomen van de totale hoeveelheid gevaarlijke stoffen van een tankwagen met een giftige vloeistof of giftig gas. Hoe groot de effecten naar de

omgeving zullen zijn, is onder andere afhankelijk van de stof (mate van giftigheid) en de hoeveelheid die is vrijgekomen. Daarnaast hebben ook de weersomstandigheden een grote invloed op de verspreiding van de giftige stoffen. Op de grens van dit effectgebied kan nog 1% van de mensen komen te overlijden. Gezien de afstand tot de Rijksweg A12 bestaat de kans dat de aanwezige personen slachtoffer worden of overlijden. De kans op dit scenario is, mede op basis van de aantallen (tank)wagens met giftige vloeistoffen en gasen, zeer klein.

Het meest waarschijnlijke en meest voorkomende ongeval voor een gasleiding is een fakkelbrandincident. In het geval van een fakkelbrand is er geen tijd om te vluchten en zullen de personen binnen het invloedsgebied van de aardgasleiding mogelijk slachtoffer worden. Buiten het invloedsgebied is in het geval van een fakkelbrand, schuilen in een gebouw of woning in beginsel de beste manier om de calamiteit te overleven. Ter verbetering van de zelfredzaamheid worden omwonenden en werknemers op de hoogte gesteld van de aanwezige aardgastransportleiding en het mogelijke handelingsperspectief bij calamiteiten. De gemeente heeft in dat kader een informatieplicht.

Bij een incident met het vervoer van brandbare stoffen op de A12 of een fakkelbrand, is het van belang dat mensen veilig kunnen vluchten. Hiervoor is een vluchtweg vanuit de objecten, richting de omgeving, in een afgekeerde zijde van deze risicobronnen van belang.

Bij het toxisch scenario speelt risicocommunicatie een belangrijke rol. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) wordt ingezet. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt geadviseerd bij ontwikkelingen afsluitbare ventilatiesystemen toe te passen waarmee kan worden voorkomen dat toxische stoffen binnentreden. Wanneer de (mechanische) ventilatievoorziening in een gebouw met een eenvoudige handeling (centraal) kan worden uitgeschakeld, kunnen de gevolgen bij het vrijkomen van giftige stoffen worden beperkt. Dit mag ook een handmatige handeling zijn. Het is daarbij van belang dat ook ramen en ventilatieopeningen kunnen worden gesloten.

In het kader van een effectieve zelfredzaamheid dienen gebouwen zodanig te worden geconstrueerd dat bij het vrijkomen van CO₂ de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen verbeterd worden. Als deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar zijn en het luchtverversingssysteem uitgeschakeld kan worden, is een object geschikt om enkele uren te schuilen.

De veiligheidsregio adviseert daarnaast om bij nieuwbouw een vluchtweg vanuit de objecten te realiseren, via de gevel aan de afgekeerde zijde van de A12 en gasleiding. Om ervoor te zorgen dat aanwezigen goed voorbereid zijn en weten hoe ze moeten reageren bij een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen is het van belang dat zij hier vooraf over worden geïnformeerd. De veiligheidsregio adviseert doorgaans om het personeel binnen het plangebied te informeren over de verschillende risico's en gevaren van de transportroutes gevaarlijke stoffen. Daarbij dient men tevens geïnformeerd te worden over de wijze van alarmeren en de wenselijke manier van reageren tijdens incidenten (risicocommunicatie). Dergelijke informatie dient op gezette tijden herhaald te worden, zodat het onderwerp onder de aandacht blijft. Voor verdere uitwerking van deze risicocommunicatie kan contact worden opgenomen met de afdeling communicatie van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR).

Daarnaast is ieder bedrijf vanaf een bepaalde omvang verplicht om een BHV-organisatie in te richten. De gemeente is daarbij geen partij. De gemeente Lansingerland kent op het gebied van

risicocommunicatie incidenteel kleinschalige initiatieven die via de website en/of de gemeentegids kenbaar worden gemaakt. Daarnaast haakt de gemeente aan bij de risicocommunicatiestrategie vanuit de regio.

Mogelijkheden tot bestrijdbaarheid

Om de bestrijdbaarheid te vergroten dient het plangebied over voldoende bluswatervoorzieningen te beschikken. Tevens dient bij de inrichting van het plan in overleg met de VRR rekening te worden gehouden met voldoende bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dergelijk overleg met de VRR vindt regelmatig plaats en zal worden gecontinueerd gedurende het proces van de planvorming en het ontwerpen opdat er voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zullen zijn en het plangebied goed bereikbaar is voor hulpdiensten. Het plangebied wordt omringd door infrastructuur en zal dan ook goed bereikbaar zijn voor hulpdiensten.

8.7. Overige belemmeringen

Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

Leidingen

In het voorliggende plangebied zijn diverse planologisch relevante leidingen aanwezig, waaronder een DPO-brandstofleiding parallel aan de A12, een riool(pers)leiding, enkele waterleidingen, een bovengrondse 380 kV-hoogspanningsverbinding en een ondergrondse hoogspanningsverbinding. De voorgenoemde hoogspanningsverbindingen en leidingen zijn in dit omgevingsplan voorzien van een passende dubbelbestemming, een en ander conform onderstaande tabel. Voor een uitgebreide beschrijving van deze dubbelbestemmingen - alsmede de inhoudelijke bepalingen die hieraan gekoppeld zijn - wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf 3.4.2., waarin de verschillende dubbelbestemmingen afzonderlijk worden toegelicht.

Leiding/hoogspanningsverbinding	Opgenomen dubbelbestemming
DPO-brandstofleiding	Leiding – Brandstof
Riool(pers)leiding	Leiding – Riool
Waterleidingen	Leiding – Water
Ondergrondse hoogspanningsverbinding	Leiding - Hoogspanning
Bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding	Leiding - Hoogspanningsverbinding

Tabel 8.1: overzicht dubbelbestemmingen

Luchthaven Rotterdam - The Hague Airport

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland

Ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging van luchthaven "Rotterdam The Hague Airport" zijn technische installaties en systemen op en in de omgeving van het luchtvaartterrein aanwezig. Deze zogenaamde Communicatie, Navigatie en Surveillance (CNS)-infrastructuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Obstakels, zowel vast (gebouwen, windmolens, et cetera) als mobiel (bouwkransen, heistellingen, et cetera) vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren.

Akoestiek

VOR/DME

Het plangebied bevindt zich binnen het toetsingsvlak behorende bij de VOR/DME RTM (Rotterdam). Een VOR (VHF Omni-Directional Radiorange) geeft een vliegtuig koersinformatie en een DME (Distance Measuring Equipment) geeft een vliegtuig afstandsinformatie. Het toetsingsvlak van de VOR/DME kent een 600 m vrije straal gemeten vanaf de basis van de antenne op maaiveldhoogte. Binnen deze straal van 600 m geldt een toetsingshoogte van 0 m; elk op te richten object kan verstoring veroorzaken. Vanaf het 0 meter vlak loopt het toetsingsvlak trechtervormig

omhoog tot een hoogte van 47,66 m (NAP) op een afstand van 3 km. (zie onderstaande afbeelding 8.2). Het plangebied is niet binnen het toetsingsvlak VOR/DME gelegen. Er is om die reden ook geen vrijwaringszone opgenomen op de verbeelding.



Afbeelding 8.2.: toetsingsvlak VOR/DME. Het plangebied is buiten het kaartbeeld gelegen.



Afbeelding 7.5.: uitsnede kaart hoogtebeperkingen invliegfunnel Rotterdam The Hague Airport. Het plangebied is buiten het kaartbeeld gelegen.

Invliegfunnel

Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” hoort een aanvliegeroute (invliegfunnel). In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegeroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken.

In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegeroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken tot de aangegeven hoogtes. Het voorliggende plangebied is niet binnen de aanvliegeroute van de luchthaven gelegen, waardoor een nadere verantwoording niet benodigd is. Wel geldt er voor bouwwerken een hoogtebeperking van 150 meter. Deze maximum bouwhoogte dient gerelateerd te worden aan de maaiveldhoogte ter plaatse van de luchthaven, die circa NAP -5 meter bedraagt. Dat betekent dat bouwwerken hoger dan 145 meter niet zijn toegestaan. Het voorliggende omgevingsplan staat een dergelijke bouwhoogte niet toe.

8.8. Duurzaamheid

8.8.1. Kader

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie vastgesteld om in 2025 een klimaatneutrale gemeente te zijn. Duurzaamheid maakt bij de gemeente Lansingerland onderdeel uit van de ambities uit het collegeprogramma en wordt gehanteerd als leidend principe, of het nu gaat om energiegebruik, woningbouw of sociale structuren.

In het gebied liggen goede kansen voor duurzaamheid met betrekking tot energie. Door bijvoorbeeld rekening te houden met bijvoorbeeld een zongerichte situering van nieuwe bebouwing, kan al in een vroeg stadium van een planontwikkeling worden bewerkstelligd dat de mogelijkheden voor efficiënt gebruik van energie en de inzet van nieuwe energiebronnen kunnen worden benut. Hierbij moet gedacht worden aan:

- zongericht verkavelen of bouwen: Het zodanig inrichten van een gebied dat zoveel mogelijk passieve en actieve zonne-energie wordt benut. Dit kan passief bijvoorbeeld door opwarming door de zon van het gebouw of actief. Voorbeelden van het actief benutten van zonne-energie zijn zonnepanelen voor elektriciteitsopwekking en zonneboilers voor warmwater.
- compact bouwen: Hierbij wordt gekozen voor een bouwvorm, waarbij de verhouding tussen het gebruiksoppervlak (vloeroppervlak) en het verliesoppervlak (gevels en daken) zo gunstig mogelijk is en de transmissieverliezen klein zijn.
- warmtelevering door gebruik van restwarmte: een voorbeeld hiervan is het gebruik in woningen of bedrijven van restwarmte die vrijkomt bij elektriciteitscentrales, industrie en afvalverbranding.
- warmteopwekking door een kleinschalige warmtekrachtinstallatie. Dit betreft het gebruik maken van overige duurzame energiebronnen, bijvoorbeeld aardwarmte, koude- of warmteopslag in de bodem, zonne-energie, biomassacentrales en warmtepompen.
- Verder kunnen stedenbouwkundige eisen worden opgenomen, die tevens bijdragen aan een 'energiebewust' plan. Hieronder staan enkele voorbeelden genoemd.
- Het is mogelijk om als randvoorwaarde vast te leggen dat de bebouwing in zuidelijke richting is georiënteerd. Dit kan bijvoorbeeld door de rooilijnen vast te leggen. Op deze manier kan passieve zonne-energie beter benut worden. De onderlinge oriëntatie van bebouwing kan zo worden vormgegeven dat beschaduwing wordt vermeden.

Materiaalgebruik

Bij materiaalgebruik kan gestreefd worden naar vernieuwbare bronnen. De nadruk ligt daarbij op een verantwoorde productiewijze. Zo is voor het gebruik van hout het FSC-keurmerk ontwikkeld en moet het gebruik van uitloogbare metalen zoveel mogelijk voorkomen worden. Daarnaast kunnen er milieuvriendelijkere alternatieven worden gebruikt. Bijvoorbeeld schapenwol in plaats van steenwol.

Grondstoffen

Grondstoffen zijn eindig of beperkt voorradig. Waterbesparing kan er voor zorgen dat er toch voldoende water voor iedereen beschikbaar is. Terwijl systeembouw leidt tot een optimaler gebruik van grondstoffen en minder productie van afval.

Uitloogbare materialen

Onder het toepassen van uitloogbare materialen worden materialen verstaan zoals zink, lood en koper. Onder invloed van weersomstandigheden treedt er corrosie op bij deze materialen. In Lansingerland wordt het hemelwater zoveel mogelijk losgekoppeld van de riolering en geloosd op het oppervlaktewater. Dit zou betekenen dat deze materialen uitspoelen in het oppervlakte water en neerslaan in het slib. Dit slib raakt dan verontreinigd. Hierdoor brengt het afvoeren van dit slib hoge kosten met zich mee. Er zijn de volgende alternatieven op de markt voor deze materialen: polyester, staal/hout met EPDM-folie (goot), gecoat staal, gecoat zink, PPC (polypropyleen copolymeer, PP (polypropreen), PVC met hergebruikgarantie, PE (polyetheen) en PA .

FSC-hout

FSC is het enige keurmerk voor bosbeheer dat echt onafhankelijk, internationaal en operationeel is. FSC is met haar 10 principes eenduidig in de definiëring van wat goed beheerd bos is. Een product dat het FSC-keurmerk draagt, is daarom gegarandeerd vervaardigd uit hout afkomstig uit goed beheerd bos. FSC is de enige organisatie die een certificeringschema heeft opgesteld voor alle soorten bossen en plantages dat wereldwijd kan worden toegepast. De succesformule van het onafhankelijke FSC-keurmerk schuilt erin dat zowel alle grote milieu- en ontwikkelingsorganisaties in de wereld als het (internationale) bedrijfsleven zich achter het FSC-keurmerk scharen.

8.9 Mobiliteit

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de toekomstige verkeersgeneratie, de verkeerseffecten en -afwikkeling, eventuele neveneffecten, alsmede de effecten op de verkeersveiligheid, openbaar vervoer en langzaam verkeer. De resultaten van het verkeersonderzoek¹³ worden hieronder beknopt weergegeven, het volledige onderzoek is als bijlage 8 bij de toelichting opgenomen.

Op basis van het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat zonder sturing of maatregelen circa 70% van het verkeer dat door het bedrijventerrein via de oostzijde op het wegennet kan worden ontsloten. Zonder 'sturing' gaat circa 30% van het verkeer van en naar het gebied Hoefweg-Zuid via de westzijde (N470). Hier zijn de kruispunten in de referentiesituatie al zwaarder belast en leidt deze toename van verkeer tot extra congestie bij de op- en afrit van de A12 in de avondspits. Gedurende de rest van de dag zijn er geen problemen te verwachten.

Om te analyseren of met maatregelen deze extra congestie zoveel mogelijk kan worden beperkt is een optimalisatievariant bepaald. Deze bestaat uit de afweging van enkele maatregelen

De conclusie is dat circa 70% van het extra verkeer vanuit Hoefweg-Zuid (en dus van het programma) zonder problemen verwerkt kan worden. Omdat de kruisingen bij de N470/A12 reeds zwaar belast zijn, is de beperkte toename van verkeer op deze kruisingen een belangrijk aandachtspunt.

¹³ Verkeersonderzoek Gebiedsontwikkeling Hoefweg-Zuid, Antea Group, projectnummer 403968, d.d. 27 maart 2018

Door het sturen van het verkeer dat een herkomst/bestemming in Zoetermeer en omgeving heeft via de N209 in plaats van via de N470 wordt dit aandachtspunt weggenomen. In deze optimalisatievariant ontstaat een situatie zonder aandachtspunten voor de ontwikkeling van het gebied Hoefweg-Zuid. Overigens ligt het ook voor de hand dat het verkeer van en naar de bedrijven ten oosten van de HSL (het plangebied) via de N209 zal rijden, aangezien dit een beduidend kortere route naar de A12 is dan de route via de N470.

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, of 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 via de N209 bij evenementen worden uitgevoerd.

Om de mobiliteitsshift (minder autoverkeer en meer OV en fiets) verder te stimuleren kan nagedacht worden over een goede snelle fietsverbinding van en naar het gebied Hoefweg-Zuid vanuit Zoetermeer.

9 Uitvoerbaarheid

Omdat de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, volgt het voorliggende omgevingsplan de procedure van een bestemmingsplan (met verbrede reikwijdte). In deze paragraaf kan het woord 'bestemmingsplan' dan ook gelezen worden als 'omgevingsplan'.

9.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan (met verbrede reikwijdte, ofwel een omgevingsplan) dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens moeten, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken (bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten) deze kosten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

Het voorliggende omgevingsplan maakt, ten opzichte van de voorgaande bestemmingsplannen, nieuwe functies en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. De te ontwikkelen delen van het plangebied zijn geheel in eigendom bij de GR Bleizo. Voor de conserverende delen zijn er geen kosten te verhalen en is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig. Het kostenverhaal is daarmee voldoende verzekerd.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De geldende bestemmingsregeling binnen het plangebied maakt reeds bedrijfsbebouwing mogelijk. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een functieverruiming ten opzichte van de voorgaande planologische regeling. Het laten vervallen van het agro-gelieerde karakter was al langer beoogd, zoals ook bleek in het bestemmingsplan "Hoefweg-Zuid (Bleizo)" dat in juli 2013 is vastgesteld maar in december 2014 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is vernietigd vanwege het ontbreken van een plan-MER. In die bestemmingsplanprocedure is, zoals gebruikelijk, het plan tweemaal ter inzage gelegd. Gezien het voorgaande wordt het aannemelijk geacht dat er voldoende draagvlak voor de voorgenomen ontwikkeling bestaat. Uiteraard is in deze nieuwe procedure opnieuw de mogelijkheid geboden tot het indienen van inspraak- en overlegreacties, zienswijzen en beroep. In hoofdstuk 10 wordt hier nader op ingegaan.

9.3 Handhavingsaspecten

Het bestemmingsplan of omgevingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan of omgevingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

Vertaling naar bestemmingsregeling

Bij het opstellen van dit omgevingsplan hebben de rechten uit het voorgaande plan in beginsel als uitgangspunt gediend. Daarmee wordt al goeddeels voorkomen dat er na de vaststelling van dit plan, ineens strijdige (en dus te handhaven) situaties ontstaan. Daarnaast zijn er bij het opstellen van het plan geen strijdige situaties geconstateerd.

Tevens wordt in dit nieuwe plan door middel van het opnemen van flexibiliteitsbepalingen ingespeeld op eventuele toekomstige ontwikkelingen. Hiermee wordt voorkomen dat bij iedere kleine wijziging, gelijk een strijdige (en dus te handhaven) situatie ontstaat.

De verbeelding, de regels en de toelichting zijn, tot slot, zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen.

10. Procedure

Omdat de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, volgt het voorliggende omgevingsplan de procedure van een bestemmingsplan (met verbrede reikwijdte).

10.1 Voorbereidingsfase

Voor aankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een bestemmingsplanprocedure, waarbij ruimtelijke ontwikkelingen worden gefaciliteerd, een voor-aankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan (in dit geval een omgevingsplan) voor te bereiden. Deze vooraankondiging heeft voor dit plan plaatsgevonden op 8 februari 2016.

Inspraak en vooroverleg

Het voorontwerpomgevingsplan is conform de 'Verordening Interactieve Beleidsvorming, Inspraak en Burgerinitiatief Lansingerland 2017' voorafgaand aan de formele procedure voor inspraak vrijgegeven. Gedurende de inspraaktermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk te reageren op het omgevingsplan.

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan (met verbrede reikwijdte, ofwel een omgevingsplan) overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader is het voorontwerpomgevingsplan voor advies toegezonden aan diverse overleginstanties.

De ingekomen reacties en de beantwoording daarvan zijn opgenomen in de Nota inspraak en overlegreacties, die als bijlage 12 bij deze toelichting is gevoegd.

10.2 Ontwerpfase

Na afronding van de inspraakprocedure en het vooroverleg is de formele procedure gestart. De aanpassingen die volgen uit de inspraak- en de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpomgevingsplan. Ook zijn er, waar nodig, ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan (met verbrede reikwijdte ofwel een omgevingsplan) is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing: het ontwerpomgevingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Van de ontvangen zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen in deze fase is verslag gedaan in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, die als bijlage 13 bij deze toelichting is opgenomen.

10.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het omgevingsplan. Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking.

