



bleiswijk

nieuwe hoofweg (N209)

bestemmingsplan

nieuwe hoofweg (N209)

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
9833.00	15 april 2004	9 sept. 2004	19 april 2005	

gecertificeerd door Lloyd's
conform ISO 9001: 2000



adviesbureau voor ruimtelijk beleid
ontwikkeling
en inrichting



RBOI - Rotterdam bv
Delftsestraat 17a
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
Telefoon (010) 413 06 20
E-mail: info@rboi.nl



Inhoud van de toelichting

1

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. MER en bestemmingsplan (procedureel)	3
1.3. Ligging en begrenzing van het plangebied	5
1.4. Doel van het bestemmingsplan	7
1.5. Opzet bestemmingsplan	7
2. Beleidskader	9
2.1. Rijksbeleid	9
2.2. Provinciaal beleid	12
2.3. Gemeentelijk beleid	13
2.4. Conclusie	13
3. Het plangebied	15
3.1. Ontstaansgeschiedenis	15
3.2. Huidige situatie	15
4. MER en bestemmingsplan (inhoudelijk)	19
4.1. Algemeen	19
4.2. Opzet van het MER	19
4.3. Keuze en motivering van het voorkeursalternatief	20
5. Verkeer	23
5.1. Huidige situatie	23
5.2. Reconstructie N209 en aanleg aansluitende wegen	25
6. Milieuaspecten	27
6.1. Akoestisch onderzoek	27
6.2. Luchtkwaliteit	28
6.3. Bodemkwaliteit	29
6.4. Waterhuishouding	29
6.5. Externe veiligheid	31
6.6. Trillingshinder	31
6.7. Leidingen	32
6.8. Overige aspecten	32
7. Juridische planbeschrijving	33
7.1. Planvorm	33
7.2. Bestemmingsplanregeling	33
8. Economische uitvoerbaarheid	37
9. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
9.1. Inspraak	39
9.2. Overleg ex artikel 10 Bro	43
9.3. Advies commissie m.e.r.	51

Bijlagen:

1. Luchtkwaliteit.
2. Verslag inspraakavond.
3. Overlegreacties.
4. Adviescommissie m.e.r.

1.1. Aanleiding

In de huidige situatie vormt de provinciale weg N209 (Hoefweg) een belangrijke regionale verbinding tussen met name de rijkswegen A12 en A13/A20/A16 bij Rotterdam en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn. De hoge verkeersintensiteiten op deze weg en de beperkte dimensionering, veroorzaken regelmatig congestie. Bovendien beïnvloedt dit het woon- en leefmilieu in verschillende kernen langs de weg, zoals in de buurtschap Kruisweg.

In de nabije toekomst zal de provinciale weg meer verkeer te verwerken krijgen. Naast de autonome verkeersgroei (meer autogebruik per inwoner) is de verkeerstoename het gevolg van:

- de ontwikkeling van diverse nieuwe woningbouwlocaties (zoals VINEX-locaties Oosterveen en Noordrand II en III);
- de ontwikkeling van bedrijventerreinen (Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid);
- de uitbreiding van de bloemenveiling;
- de ontwikkeling en reconstructie van de Overbuurtsche Polder tot glastuinbouwgebied;
- de aanleg van de groene verbindingzone Rottezoom voor natuur en recreatie en het nieuwe recreatiegebied Bentwoud.

Verder vindt momenteel een tracéstudie plaats naar de nieuwe rijksweg A13/A16, waardoor een kortsluiting tussen de rijkswegen rond Rotterdam en de A12 zal ontstaan. Tegen die achtergrond is de aansluiting van de N209 op de rijksweg A12 en de lokale/regionale toegang van en naar de N209 van grote betekenis. Door al deze ontwikkelingen zal de intensiteit op de N209 verder toenemen. De huidige vormgeving van de weg is echter niet geschikt voor het verwerken van deze steeds groter wordende verkeersstroom.

De betrokken overheden (provincie Zuid-Holland, de gemeenten Zoetermeer en Bleiswijk en het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat van de directie Zuid-Holland) hebben daarom gezamenlijk het initiatief opgepakt om maatregelen te nemen met als doel het optimaliseren van de verkeersafwikkeling op het betreffende traject van de N209. Voor het trajectgedeelte tussen de aansluiting van het veilingcomplex in het zuiden en de (toekomstige) Verlengde Australiëweg aan de noordzijde, zijn de maatregelen daarom gericht op realisatie van nieuwe aansluitingen en verbeteringen van bestaande aansluitingen op de N209, een ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn, een duurzaam veilige uitvoering en capaciteitsuitbreiding van de N209 daar waar dat noodzakelijk is. Realisatie van al deze maatregelen leidt tot een reconstructie van het desbetreffende weggedeelte.

1.2. MER en bestemmingsplan (procedureel)

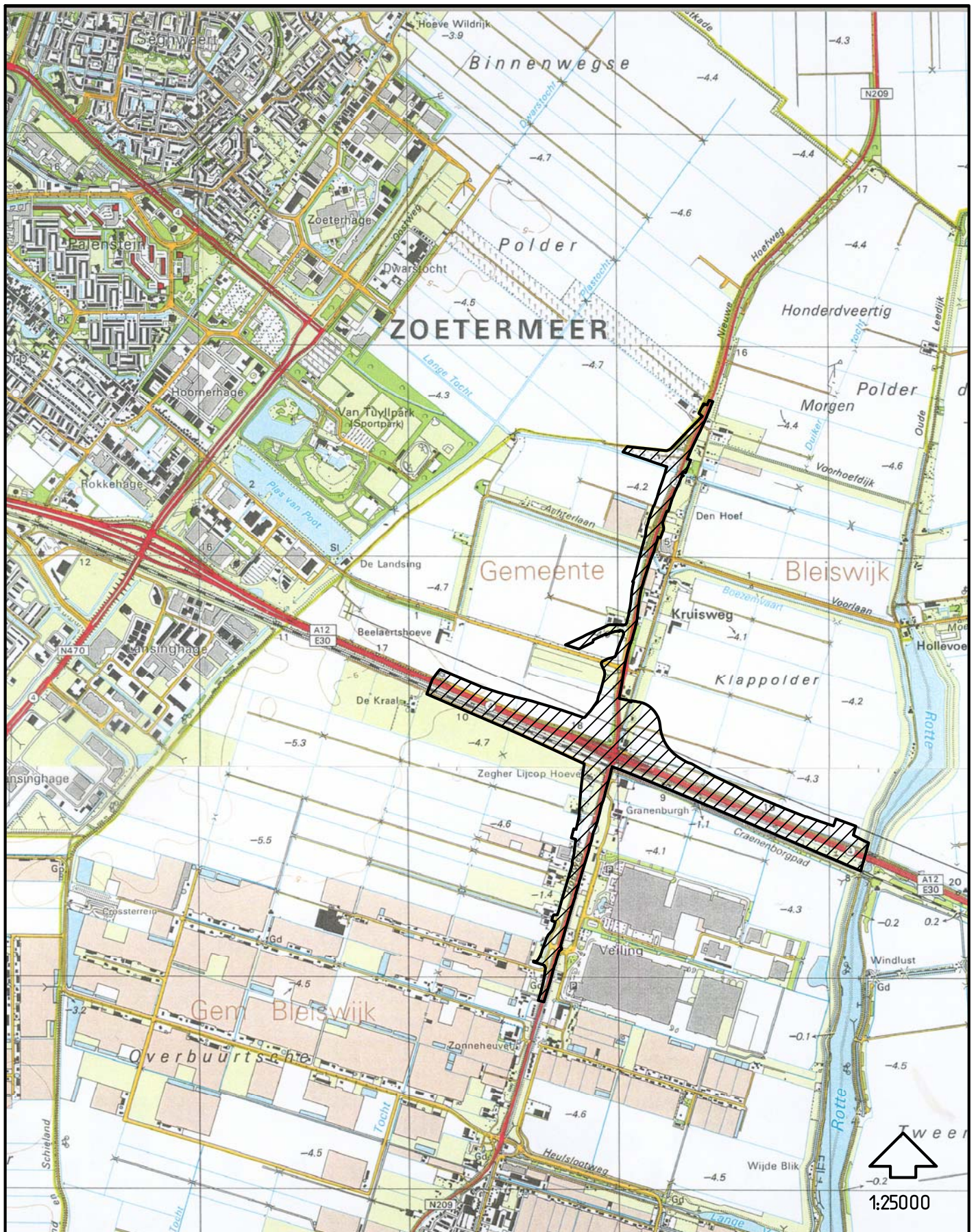
Inleiding

Op basis van het gestelde in het Besluit milieueffectrapportage is besloten om voor de reconstructie van de N209 de m.e.r.-procedure te doorlopen. Het MER-plichtige besluit van de overheid betreft in deze procedure de vaststelling van het bestemmingsplan waarin de reconstructie juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent dat "parallel" aan de m.e.r.-procedure een bestemmingsplan moet worden opgesteld.

Het doel van de procedure voor de m.e.r. is om het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Van grootschalige projecten moeten eerst de milieugevolgen in beeld worden gebracht voordat besluitvorming plaatsvindt.

Voorgeschieden procedure

De procedure van de m.e.r. is beschreven in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Daarin worden de volgende fasen onderscheiden.



figuur 1
ligging plangebied

Voorfase

In deze fase wordt een Startnotitie opgesteld. In deze notitie is een probleemanalyse en een globale gebiedsbeschrijving opgenomen. Bovendien wordt in deze nota de doelstelling opgenomen en worden enkele kansrijke alternatieven en varianten beschreven. De Startnotitie wordt vervolgens ter inzage gelegd.

Aan de hand van de Startnotitie, de ingekomen inspraakreacties en ingewonnen adviezen, worden richtlijnen vastgesteld door het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Bleiswijk). Hierin wordt aangegeven welke aspecten in het MER aan de orde moeten komen, met inachtneming van de wettelijke inhoudseisen voor een MER.

Opstellen Projectnota/MER

Aan de hand van de richtlijnen stelt de initiatiefnemer de Projectnota en het MER op. Het MER behandelt met name de milieuaspecten en in de Projectnota komen tevens onderwerpen als kosten en recreatie aan de orde. De Projectnota en het MER dienen als een integraal stuk te worden gezien.

De provincie Zuid-Holland, de gemeente Zoetermeer, de gemeente Bleiswijk en de regionale directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat treden in deze m.e.r.-procedure gezamenlijk op als initiatiefnemer.

Inspraak, advies en besluitvorming

Het MER en het ontwerpbestemmingsplan voor de Nieuwe Hoefweg worden gezamenlijk ter inzage gelegd. Op dat moment kan iedereen opmerkingen maken over het MER en vindt de inspraakprocedure over het bestemmingsplan ex artikel 6a WRO plaats. Daarnaast wordt voor het MER advies gevraagd aan de wettelijke adviseurs, waaronder de Commissie voor de m.e.r., en vindt het overleg ex artikel 10 Bro over het bestemmingsplan plaats. Het MER, de inspraakreacties, de adviezen en de overlegreacties worden gebruikt bij de verdere besluitvorming over het project.

Evaluatie

Tijdens en na realisering van de Nieuwe Hoefweg wordt onderzocht of de optredende milieugevolgen overeenkomen met de voorspelde milieueffecten. Als de milieugevolgen veel ernstiger blijken te zijn dan in het MER is voorspeld, moet het bevoegd gezag maatregelen nemen. Een en ander zal worden vastgelegd in een evaluatieprogramma.

Stand van zaken procedure

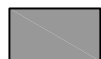
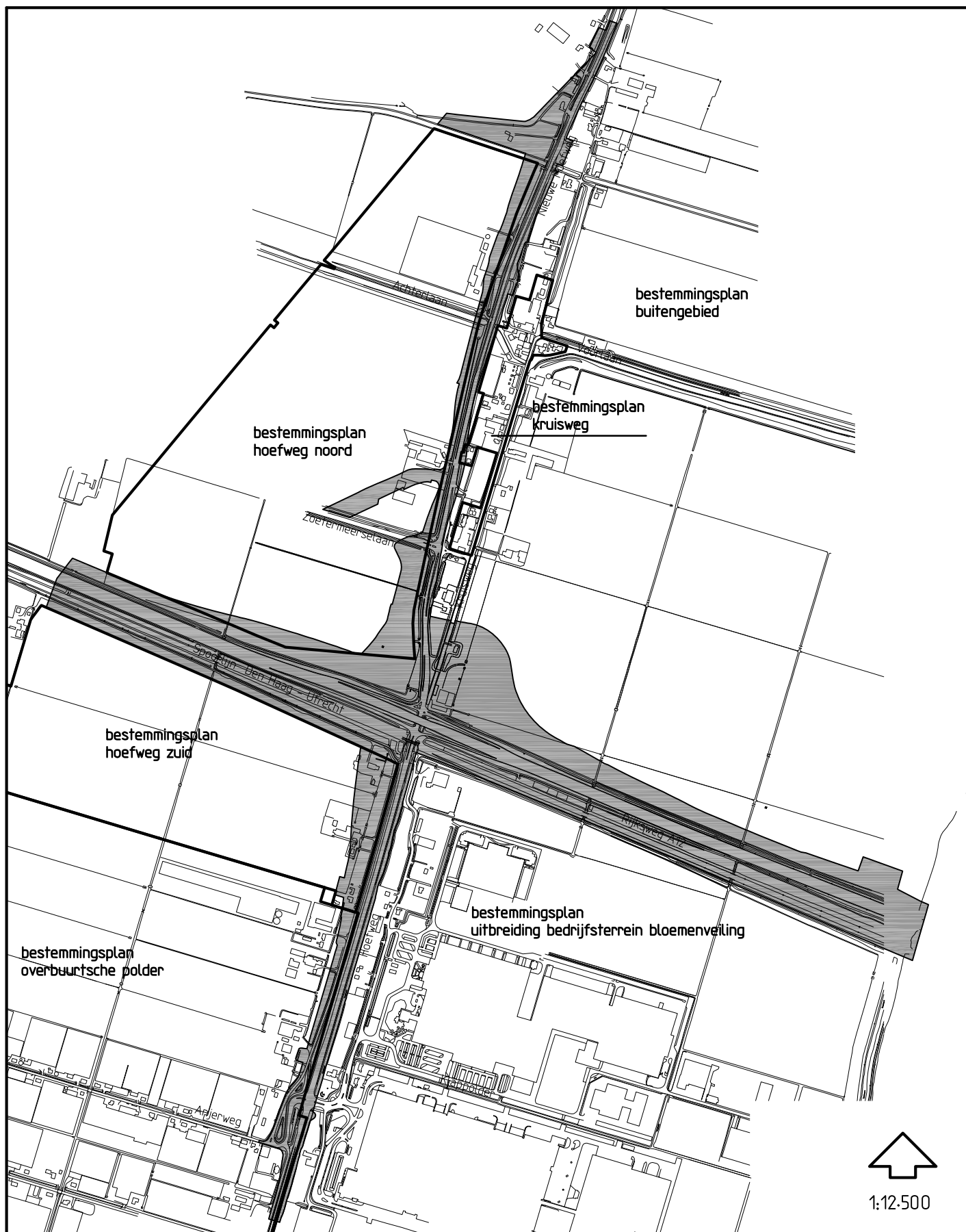
De m.e.r.-procedure voor de reconstructie van de Hoefweg is officieel gestart met het verschijnen van de Startnotitie bestemmingsplan MER-studie in november 1998. Er is in de Startnotitie inhoudelijk op het project ingegaan en aangegeven welke aspecten in het onderzoek zullen worden betrokken.

De adviesrichtlijnen voor de inhoud van de Projectnota/MER zijn op 10 februari 1999 door de commissie voor de m.e.r. uitgebracht. Op 13 april 2000 heeft de gemeenteraad van de gemeente Bleiswijk de definitieve richtlijnen vastgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de ingekomen inspraakreacties. Aan de hand van deze richtlijnen is de Projectnota/MER¹⁾ opgesteld. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan heeft deze nota als leidraad gediend.

1.3. Ligging en begrenzing van het plangebied

Het traject van de Hoefweg (N209) dat in het kader van dit bestemmingsplan aan de orde wordt gesteld, is ten noorden van de kern Bleiswijk gelegen tot aan de gemeentegrens met Zoetermeer. De weg ligt op regionale schaal beschouwd, min of meer parallel aan de A4 en vormt een regionale verbinding tussen de A12 en de A13/A20/A16 bij Rotterdam en de N11 ter hoogte van Alphen aan de Rijn. De weg kruist de A12 en de spoorlijn Den Haag-Gouda. Ten noorden en ten zuiden van de aansluiting op de A12 en ten westen van de N209 zijn verkeersaantrekkende ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe aansluitingen voorzien.

¹⁾ Arcadis, reconstructie N209 Hoefweg Veilingen – Verlengde Australiëweg, Projectnota/MER, eindconcept versie 3, 30 augustus 2002.



bestemmingsplan nieuwe hoofweg

figuur 2
omliggende plannen

Dit bestemmingsplan beslaat het huidige tracé van de Nieuwe Hoefweg (N209) en de bij de reconstructie betrokken aansluitingen en bermen. Daarnaast zijn gronden binnen de plangrenzen opgenomen waarvan de huidige bestemming door de reconstructie niet langer gehandhaafd kan blijven (bijvoorbeeld ter plaatse van het geprojecteerde kwart klaverblad). In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven.

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan overlapt ten dele de bestemmingsplannen Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid. Het plangebied zal aansluiten op dat van het in ontwikkeling zijnde nieuwe bestemmingsplan voor de Overbuurtsche Polder.

1.4. Doel van het bestemmingsplan

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn thans de bestemmingsplannen Buitengebied eerste herziening (1974), Hoefweg-Noord (1999) en Hoefweg-Zuid (1999) van kracht. Op grond van deze bestemmingsplannen kan de voorgenomen reconstructie niet of niet geheel worden gerealiseerd. Deze bestemmingsplannen dienen daarom gedeeltelijk herzien te worden.

Het voorliggende bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische onderbouwing en regeling om de beoogde reconstructie van de N209, tussen het veilingcomplex en de (toekomstige) Verlengde Australiëweg, mogelijk te maken.

1.5. Opzet bestemmingsplan

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het relevante beleidskader. Dit is opgedeeld in het rijks-, het provinciaal en het gemeentelijk beleidsniveau. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het plangebied en wordt een beschrijving van de huidige situatie gegeven (qua natuurwaarden, landschap en cultuurhistorische en archeologische waarden). In hoofdstuk 4 is het MER inhoudelijk beschreven waarbij bijzondere aandacht aan het voorkeursalternatief wordt besteed. De ruimtelijke planbeschrijving van de weg volgt daarna in hoofdstuk 5. In dit hoofdstuk wordt tevens ingegaan op de ruimtelijke en landschappelijke inpasbaarheid van de reconstructie. Hoofdstuk 6 gaat vervolgens in op de verschillende milieuaspecten gevolgd door de juridische planbeschrijving in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 wordt daarna kort ingegaan op de economische uitvoerbaarheid waarna in hoofdstuk 9 de maatschappelijke uitvoerbaarheid is opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de afzonderlijk beschreven wettelijke procedures voor de inspraak (artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) en het overleg (artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening).

2.1. Rijksbeleid

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, complete versie

In de complete versie van de in 1999 geactualiseerde VINEX (Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra) is aan de westkant van de N209 de groeikern Zoetermeer aangegeven met een taakstelling tot 2000. Het gebied ten noorden en oosten van de N209 is aangemerkt als Nationaal Landschap Groene Hart, waarvoor restrictief beleid van het rijk geldt om de open ruimte te beschermen. Doorsnijding met nieuwe infrastructuur dient hier voorkomen te worden. In dit deel van Het Groene Hart is het perspectief gericht op:

- het veiligstellen van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stadsgewesten;
- het handhaven en verder ontwikkelen van Het Groene Hart als een open, schoon en groen middengebied van de Randstad, teneinde te zorgen voor voldoende aantrekkelijke mogelijkheden voor natuur en recreatie op korte afstand van de grote steden;
- verder is op de PKB-kaart Nationaal Landschap Groene Hart aangegeven dat er strategisch groen in voorbereiding is (Bentwoud) en dat het een aandachtsgebied is voor bereikbaarheid en toegankelijkheid.

In januari 2002 is deel 3 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening verschenen (kabinetsstandpunt). De behandeling van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening is gestaakt. De huidige Vijfde Nota en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte worden geïntegreerd in de Nota Ruimte om het aantal rijksnota's te verkleinen en de eenduidigheid van het rijksbeleid te vergroten.

Nationaal Landschap Groene Hart

Er zijn zeven gebieden aangewezen als Nationaal Landschap, waaronder het Groene Hart, om deze te beschermen tegen de verstedelijkingsdruk. Voor ieder Nationaal Landschap ontwikkelt het Rijk een ontwikkelingsprogramma in overleg met de provincies en betreft daar de in het gebied liggende gemeenten bij. Door middel van een kwaliteitszonering worden de ontwikkelingsmogelijkheden en investeringen binnen de Nationale Landschappen per zone (landschappelijke eenheden, randzones, transformatiezones) bepaald. Aan de hand hiervan kan bepaald worden waar behoud en herstel nodig is, welke ontwikkelingsmogelijkheden er zijn voor bijvoorbeeld landbouw, water, recreatie, groen, wonen en toerisme en in welke gebieden een actieve kwaliteitsverbetering noodzakelijk is. Het deel van de N209 ten noorden van de A12 tot de gemeentegrens van Bleiswijk vormt de grens van het Groene Hart. Het gebied ten noorden en oosten van de weg is op de PKB-kaart begrenzing Nationaal Landschap Groene Hart aangeduid als park/groenzone.

Rode contouren en concentratie verstedelijking

Om het buitengebied te vrijwaren van bebouwing en om voor langere tijd de grenzen van verstedelijking vast te leggen, zijn de rode contouren geïntroduceerd. Het rijk geeft in deel drie van de Vijfde Nota aan dat er buiten de stadsregio's en bundelingsgebieden alleen mogelijkheden voor verstedelijking gegeven worden aan regionale opvangkernen. Hierbij kan gedacht worden aan Zoetermeer. Voor de overige kernen moet de rode contour overeenkomen met de bebouwingsgrens. Binnen het bestaand stedelijk gebied mag contingentsvrij gebouwd worden. Gevolg van dit beleid zou een toenemende concentratie van verstedelijking in Zoetermeer kunnen zijn, waardoor de verkeersintensiteit op de N209 mogelijk verder zal toenemen.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Omdat het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) nog niet definitief is, is het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) feitelijk nog het vigerende beleid. Het NVVP kan wel reeds als uitgangspunt worden gehanteerd in de lopende procedures.

Van het NVVP is inmiddels het beleidsvoornemen (2001-2002) verschenen. Een van de doelstellingen van het NVVP is het waarborgen van de bereikbaarheid van de economische centra,

voor met name zakelijk verkeer en goederenvervoer. Daarbij is één van de voornemens om – naast het doelgroepenbeleid – ook het prijsmechanisme in te zetten.

De hoofddoelstelling van het beleidsvoornemen NVVP is het aan een ieder bieden van een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel.

Het belangrijkste doel uit deze hoofddoelstelling ligt in het streven naar vermindering van nadelige effecten van de mobiliteitsgroei. Er worden echter geen eisen meer gesteld aan de vervoerswijzekeuze en ook wordt de groei van het gemotoriseerde verkeer niet meer aan een maximum gebonden maar als autonome ontwikkeling beschouwd.

Belangrijke kernpunten van het NVVP zijn:

- infrastructuur moet drager worden van ruimtelijke economische ontwikkelingen;
- de rol van de markt in de infrastructuur moet nadrukkelijker aanwezig zijn;
- de gebruiker van de infrastructuur betaalt;
- ontwikkeling van een duurzaam veilige infrastructuur en verdere verbetering van de leefbaarheid;
- regio's betalen en beslissen nadrukkelijker mee; regio's krijgen hiervoor de beschikking over een apart regionale mobiliteitsfonds.

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2002-2006

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) zijn alle projecten opgenomen op het gebied van infrastructuur, transport, verkeer en vervoer, die op korte en middellange termijn zullen worden uitgevoerd en waarvoor de rijksoverheid financiële middelen beschikbaar heeft gesteld. Deze projecten zijn onderverdeeld naar verkenningfase, planstudiefase en realisatiefase. Tevens is per project een tijdschema opgenomen met betrekking tot de besluiten, procedures, uitvoering en oplevering. Het MIT wordt ieder jaar herzien en is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met betrekking tot dit bestemmingsplan is een drietal relevante projecten opgenomen in het MIT:

- de N209 van Bleiswijk tot Zoetermeer Oosterheem is in het realisatieprogramma regionale/lokale infrastructuur opgenomen;
- de N209 van de A13 tot Bleiswijk is opgenomen in het verkenningprogramma; bij het provinciale beleid wordt nader ingegaan op de resultaten van deze door de provincie Zuid-Holland uitgevoerde verkenning;
- het benuttingsproject A12 Den Haag-Gouda is opgenomen in het Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen; navolgend wordt nader ingegaan op de gesloten uitvoeringsovereenkomst.

Uitvoeringsovereenkomst "A12 vernieuwd op weg"

Op 11 juli 2001 is de overeenkomst met betrekking tot het integrale benuttingsproject "A12 vernieuwd op weg" gesloten tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat, het Stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland. In de overeenkomst zijn maatregelen opgenomen op het gebied van infrastructuur, flankerend beleid en technologie. De aansluiting van de N209 op de rijksweg is een van de in de overeenkomst opgenomen maatregelen. Een andere in relatie tot de reconstructie van de N209 relevante maatregel is het aanleggen van spits- of plusstroken langs de A12 tussen Zoetermeer-Oost en Gouda.

Startnotitie benutting A12¹⁾

De A12 behoort tot de oudste snelwegen van Nederland. Sinds de aanleg van de weg in 1933 is het profiel van de weg (2x2 rijbanen) op grote delen van het tracé niet gewijzigd. Het verkeersaanbod op de snelweg is in de tussentijd echter dramatisch gestegen. Daarnaast is op sommige stukken sprake van het ontbreken van vluchtstroken, korte invoegstroken en onoverzichtelijke wegdelen. Bovengenoemde (combinatie van) factoren leiden thans tot structurele congestie op grote delen van de A12. Deze congestie wordt incidenteel verergerd door ongevallen die mede het gevolg zijn van de bovengenoemde inrichting van de weg.

Onderzoek naar de knelpunten op de rijksweg A12 heeft geleid tot een inventarisatie van problemen en mogelijke oplossingsrichtingen.

¹⁾ Rijkswaterstaat, 19 augustus 2002.

Naar aanleiding van de fileproblematiek is in 2003 de Spoedwet Wegverbreding aangenomen. Deze Wet heeft een projectmatig karakter en beoogd op snelle wijze de belangrijkste knooppunten van verschillende snelwegen, waaronder de A12, via fysiek minder ingrijpende maatregelen op te lossen.

In dit kader is er voor het weggedeelte tussen Zoetermeer en Gouda gekozen voor de aanleg van zogenaamde "plusstroken". De plusstrook is een smalle rijstrook, aangelegd aan de linkerkant van de rijbaan, die alleen in de spits wordt opengesteld. Hiervoor is het wel noodzakelijk te schuiven met het wegprofiel waardoor ook de (dan) ontstane middelste rijstrook versmald moet worden uitgevoerd. De meest rechterrijstrook verschuift eveneens, en de bestaande twee rijstroken worden iets versmald. In de spits is alleen op deze rijbaan nog vrachtverkeer toegestaan. Door de bovenbeschreven indeling van de weg blijft aan de uiterste rechterzijde een (smallere) vluchtstrook over ten behoeve van hulpdiensten en pechgevallen. Ten behoeve van de plusstrook is het wel noodzakelijk de asfaltbreedte van de A12 te vergroten.

Voordat wordt overgegaan tot de aanleg van de plusstroken, is het noodzakelijk een MER-procedure (Milieu Effect Rapportage) te doorlopen in het kader van de Spoedwet Wegverbreding. In het kader van de MER zal tevens akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De procedure rond vaststelling van de MER en het Ontwerp WegAanpassingsBesluit (OWAB) zal in 2004 worden gestart.

Verdrag van Malta

Het Europees Verdrag inzake de Bescherming van Archeologisch Erfgoed (kortweg het Verdrag van Malta genoemd) oefent reeds voor de volledige implementatie in de nationale wetgeving sterke invloed uit op het beleid. De kernpunten van dit beleid zijn:

- bescherming van het archeologisch erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen;
- het aanwijzen van beschermde monumenten en gebieden;
- het streven naar afstemming en overeenstemming tussen behoeften van de archeologie en de ruimtelijke ordening;
- bij verstoring van een oudheidkundig waardevol deel van de bodem is de veroorzaker van de verstoring verantwoordelijk voor de kosten van noodzakelijk archeologisch onderzoek en documentatie.

Nota Belvédère, beleidsnota over de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke ordening

De centrale doelstelling van de Nota Belvédère is dat de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend wordt voor de inrichting van de ruimte. Die identiteit komt tot uitdrukking in sporen, objecten en patronen/structuren, zichtbaar of niet, die onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. De cultuurhistorische identiteit omvat dus zowel het archeologisch als het historisch (steden)bouwkundig en historisch landschappelijk erfgoed. De Nota vormt een belangrijke bouwsteen voor de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

Vogel- en Habitatrichtlijn

De Europese Unie heeft in 1992 de Vogel- en Habitatrichtlijn uitgevaardigd. Deze richtlijn beoogt de biologische diversiteit op het grondgebied van de Europese Unie te waarborgen, door het instandhouden van de natuurlijke en half-natuurlijke leefgebieden en wilde flora en fauna.

In het kader van deze richtlijnen zijn door de Nederlandse overheid gebieden aangewezen als speciale beschermingszone. Voor speciale beschermingszones bestaat een beschermingsregime. Zowel in deze zones als in het invloedsgebied van die zones geldt de bescherming. Dat wil zeggen dat ingrepen die nabij de speciale beschermingszones plaatsvinden en mogelijk verstoring teweeg zullen brengen van bepaalde soorten, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op (de leefomgeving van) deze soorten. Nederland is verplicht om de gebieden die zijn aangewezen als speciale beschermingszone onder de Vogel- en Habitatrichtlijn een "gunstige staat van instandhouding" te garanderen. Een ingreep kan (uitgezonderd ingrepen van zwaarwegend maatschappelijk belang) alleen doorgang vinden indien met zekerheid kan worden aangetoond dat geen negatieve effecten optreden.

Binnen het ontwikkelingsgebied rond het betreffende traject van de N209 bevinden zich geen speciale beschermingszones in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Naast de gebiedsbescherming kent de Vogel- en Habitatrichtlijn ook een soortenbescherming. Voor de soorten die in de richtlijnen zijn opgenomen geldt hetzelfde beschermingsregime als voor de beschermingszones.

Flora- en faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van de dier- en plantensoorten op het Nederlandse grondgebied. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). De wet vervangt diverse wetten die voorheen betrekking hadden op de bescherming van dier- en plantensoorten. De te beschermen diersoorten zijn bijvoorbeeld vogelsoorten, zoogdieren, amfibieën en reptielen. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in extra beschermde soorten (waaronder de vogelsoorten) en overige soorten. Extra beschermde soorten hebben een zwaardere status in de Flora- en faunawet.

De wet kent een verbod op het aantasten of verstoren van zowel extra beschermde als overige soorten alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen behoudens verlening van vrijstelling door de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit. In het kader van het bestemmingsplan dient onderzoek te worden gedaan naar:

- de aanwezigheid van extra beschermde soorten en overige soorten;
- de mogelijkheden tot verkrijgen van vrijstelling op grond van de Flora- en faunawet.

Bij aanwezigheid en aantasting van extra beschermde soorten gelden zware criteria voor het verkrijgen van een vrijstelling. In het uiterste geval behoort verlening van vrijstelling niet tot de mogelijkheden. In dit laatste geval zal bij de ruimtelijke besluitvorming moeten worden geconcludeerd dat de voorgenomen ingreep geen doorgang zal kunnen vinden.

2.2. Provinciaal beleid

Streekplan Zuid-Holland West (1997)

In het streekplan Zuid-Holland West is voorzien in de nieuwe VINEX-bouwlocatie Oosterheem aan de oostzijde van Zoetermeer en ten westen van de N209. Tevens is een "groene ader" aangeduid als een in stand te houden, uit te bouwen of nieuw te ontwikkelen belangrijke recreatieve route en landschappelijke verbindingzone, waar mogelijk met het oogmerk tevens ecologische relaties te versterken, bijvoorbeeld door begeleidende beplanting. De "groene ader" loopt ten noorden van de A12 parallel aan de N209 aan de westzijde door de nog te realiseren woningbouwlocatie Oosterheem en bedrijventerrein Hoefweg-Noord. Ten zuiden van de A12 buigt de ader af van de N209 en loopt parallel aan het spoor door het nog te realiseren bedrijventerrein Hoefweg-Zuid richting Zoetermeer.

Streekplan Rijnmond (interim beleidsnota 1996)

In het vigerende streekplan is de N209 aangemerkt als wegverbinding van de 2^e orde - bestaand of in uitvoering. Deze verbindingen ondersteunen het hoofdwegennet en zijn verder bedoeld voor het wegverkeer dat in het plangebied zijn herkomst of bestemming heeft. De N209 vervult een belangrijke functie als ontsluitingsweg voor Zoetermeer richting (de toekomstige A11 en) Alphen aan den Rijn en Rotterdam en de A12 richting Den Haag en Gouda/Utrecht. In het gebied zijn daarnaast diverse locaties aangemerkt als ontworpen bedrijfsterrein of concentratie glastuinbouw. Hierdoor zal de intensiteit op de N209 verder toenemen.

Met de volgende zaken dient verder rekening gehouden te worden:

- het gebied ten noorden van de A12 en ten oosten van de N209 is aangemerkt als ontwikkelingszone recreatie, natuur- en landschaps- en of bosbouw;
- ten zuiden van de A12 dient rekening gehouden te worden met een recreatieve verbinding tussen Zoetermeer en de Rottemeren (langs de snelweg); dit geldt ook voor een verbinding tussen Zoetermeer en de Rottemeren ter hoogte van de Oostkade;
- ten westen van de weg moet rekening gehouden worden met het tracé van de toekomstige hogesnelheidslijn.

Streekplan Rijnmond Halfweg (2000)

In deze voortgangsrapportage is het wegvak en de aansluiting op de A12 aangeduid als project met een duidelijke voortgang (planstudie gaande). Tevens is aangegeven dat er een studie van de gemeente Bleiswijk is naar de opheffing van de reservering van een leidingenstrook ten noorden van de A12.

Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig (1997)

Dit convenant is ondertekend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandsche Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Het convenant heeft tot doel te komen tot duurzaam veilig verkeer door een samenhangend pakket van maatregelen.

Verkenning N209 Bleiswijk-Bergschenhoek

Deze verkenning betreft het tracé van de N209 tussen de aansluiting van de verlengde Molenlaan in Rotterdam aan de zuidzijde en de aansluiting van de veilingen in Bleiswijk aan de noordzijde. In de verkenning is een aantal varianten behandeld. Capaciteitsvergroting van de N209 is een van de alternatieven en noodzakelijk bij de oplossing van de filevorming in de spitsperiodes.

2.3. Gemeentelijk beleid

Verkenning nieuwe Tracering N209

De basis van het gemeentelijk beleid voor de N209 is vastgelegd in het collegeprogramma 1998-2002. Hierin is een verschuiving van het tracé van de N209 ter hoogte van de kern Bleiswijk in westelijke richting, globaal tot aan de Eerste Tocht, opgenomen. Als aanleiding voor een dergelijke verlegging geldt de mogelijk noodzakelijke verbreding van deze weg. In de notitie Verkenning nieuwe tracering N209 (2000) zijn de haalbaarheid en situering van een eventuele nieuwe tracering van deze weg verkend.

Structuurvisie Bleiswijk-Noord

In 1997 is de Structuurvisie Bleiswijk-Noord opgesteld. In deze structuurvisie wordt een aantal ontwikkelingen voorgestaan in het gebied, globaal aangewezen ten noorden van de kern Bleiswijk. De ontwikkelingen worden gekoppeld aan de reconstructie van de N209. Geconstateerd wordt dat de ruimtelijke ontwikkelingen uitsluitend mogelijk zijn als de aansluiting van de N209 op de A12 gereconstrueerd wordt en de capaciteit van de N209 wordt vergroot.

2.4. Conclusie

De voorgestane reconstructie van de N209 past binnen het huidige en voorgestelde rijksbeleid en het vigerende provinciale beleid gezien de bereikbaarheidsfunctie van de Randstad (onder andere ontsluiting Zoetermeer) en de geplande functie van recreatief uitlooph gebied voor de Randstad.

3. Het plangebied

15

3.1. Ontstaansgeschiedenis

Het gebied waar de Nieuwe Hoefweg doorheen loopt maakte in de laatste IJstijd deel uit van een riviervlakte van de Maas en de Rijn met grillige geulenstelsels en zandbanken. Na de IJstijd steeg de temperatuur en ontstonden er vochtige milieus met veenvorming. Het gebied heeft lange tijd onder invloed gestaan van de zee. Periodes van veenvorming werden daardoor afgewisseld met periodes van zand- en klei-afzettingen. In de 15^e eeuw vonden in het veengebied waarin Bleiswijk zich bevindt, de eerste ontginningen plaats. Uit die tijd stammen ook de eerste nederzettingen in de regio. Halverwege de 17^e eeuw was de gehele regio veranderd in een groot plassegebied en startte men met de eerste droogmakerijen. Het water werd daarbij via sloten en tochten uit de polder afgevoerd naar een boezemkanaal dat de verdere afvoer van het polderwater verzorgde.

De Nieuwe Hoefweg maakt deel uit van een lint dat als veenrest is overgebleven in dit landschap. Dit lint vormt de voorkant van het landschap. De hoogteligging en de verkaveling herinneren nog aan het verleden. Het lint is echter in de loop der jaren in zijn geheel zo sterk verdicht met stedelijk weefsel, dat de agrarische herkomst vrijwel niet meer herkenbaar is.

Het verkavelingspatroon van de aangrenzende gronden is nog geheel gebaseerd op de oude droogmakerijverkaveling en staat loodrecht op de oorspronkelijke ontginningsbasis (het lint). Een belangrijk kenmerk van de droogmakerijen, de openheid, is al grotendeels verdwenen door de vestiging van kassen langs het lint.

De cultuurhistorie van het landschap is bewaard gebleven in de oude veenlinten en in de vorm van lijnen, richtingen en bodemstructuur van de droogmakerij.

3.2. Huidige situatie

Het plangebied is hoofdzakelijk in agrarisch gebruik en bestaat uit akkers en grasland welke onderdeel uitmaken van het Groene Hart.

Natuurwaarden

In het plangebied zijn geen bijzondere plantensoorten aanwezig als gevolg van het intensieve agrarische grondgebruik. De bermvegetaties langs de huidige N209 zijn relatief soortenrijk maar herbergen evenmin bijzondere en/of wettelijk beschermde soorten. Na reconstructie zullen deze bermen zich naar verwachting weer snel kunnen ontwikkelen.

Bijzondere fauna is evenmin aanwezig in het plangebied. Van de omliggende agrarische gebieden zijn incidentele broedgevallen van patrijs en kwartel bekend. Na realisering van het geplande glastuinbouwgebied en de bedrijventerreinen aan de westzijde van de N209 zullen deze soorten hier niet meer aanwezig zijn, zodat geen sprake is van beïnvloeding door de voorgenomen reconstructie van de weg. De extra verstoring van natuurwaarden aan de oostzijde als gevolg van wegverkeerslawaai is verwaarloosbaar gezien de reeds hoge geluidsbelasting als gevolg van de bestaande wegen.

Op en rond de aanwezige bebouwing en erfbeplanting langs de N209 zijn wel meerdere in Nederland (zeer) algemeen voorkomende soorten broedvogels aanwezig die wettelijk beschermd zijn. Het gaat daarbij om vogelsoorten als merel, spreeuw en huismus. Deze vogelsoorten zijn beschermd op grond van de Flora- en faunawet die sinds 1 april 2002 van kracht is. Indien in het broedseizoen bebouwing en beplanting wordt verwijderd of indien werkzaamheden nabij bebouwing en beplanting plaatsvinden waarbij nestplaatsen worden vernietigd of verstoord, is formeel een vrijstelling vereist in het kader van deze wet.

Verder is uit de omgeving van het gebied een waarneming van de eveneens beschermde bruine kikker bekend. Mogelijk is deze soort ook in het plangebied aanwezig, zodat voor het aantasten van het leefgebied waarschijnlijk eveneens vrijstelling in het kader van de Flora- en faunawet vereist is.



-  plangrens bestemmingsplan nieuwe hoofweg
-  redelijke tot grote kans op archeologische sporen

figuur 3
archeologische waarden

Landschap en cultuurhistorie

Het plangebied is gesitueerd in het droogmakerijenlandschap, dat hoofdzakelijk wordt gedomineerd door grootschalige akkerbouw. Verspreid zijn graslanden aanwezig. Kenmerkend voor het droogmakerijenlandschap is de grote mate van openheid en de blokverkaveling van de percelen (laaggelegen poldervlakken op regelmatige afstand doorsneden door rechte watergangen), omgeven door dijken. De hooggelegen ringvaarten vormen samen met de kaden van de Rotte, de landscheiding tussen Delfland en Schieland en de tussenboezem langs de Achterlaan de hoge randen van de polders. Het huidige tracé van de N209 is gesitueerd op de grens van verschillende polders.

In de omgeving van het plangebied vormen de landscheiding tussen Delfland en Schieland en de tussenboezem de belangrijkste cultuurhistorische elementen. Daarnaast is een aantal oude ontginningsassen herkenbaar in het landschap aanwezig: de relatief hooggelegen zones bij de Rotte, Hoefweg en de Klapachterweg. Deze assen vormen belangrijke structuurbepalende historisch-geografische elementen.

Ten westen van de N209 zijn twee vrij gave, voor tijd en streek karakteristieke boerderijen gesitueerd, welke voorkomen op het Monumenten Inventarisatie Programma (MIP) van de gemeente Bleiswijk. Het betreft de panden Hoefweg 200 en 224.

Archeologie

In 1998 is het Verdrag van Malta totstandgekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, regio Delfland en Schieland (provincie Zuid-Holland, 2003) laat zien dat delen van het plangebied zijn gesitueerd in een gebied met redelijke tot grote kans op archeologische sporen. Vanwege deze redelijke tot hoge archeologische verwachtingswaarde, dient voorafgaand aan de werkzaamheden een verkennend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd door een hiertoe gecertificeerd bureau. Indien uit het onderzoek blijkt dat er resten aanwezig zijn, dienen deze resultaten te worden besproken met de provinciaal archeoloog.

Voor de gronden waar archeologische verwachtingswaarden gelden wordt een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Een en ander houdt in, dat voordat er werken en/of werkzaamheden worden verricht, eerst archeologisch bodemonderzoek moet worden verricht.

Mogelijk zijn in het plangebied bewoningssporen te verwachten uit de beginperiode van het Holoceen. De hogere oeverwallen van de riviertakken die het plangebied destijds doorkruisten waren voor de eerste bewoners aantrekkelijke locaties. Eventuele sporen bevinden zich echter op een diepte van 10 tot 13 m -NAP. In het moeraslandschap van het late Holoceen concentreerde de bewoning zich naar verwachting vooral langs riviertjes als de Rotte.

4. MER en bestemmingsplan (inhoudelijk)

19

4.1. Algemeen

Het doel van de m.e.r.¹⁾ is het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Daarom moeten van grootschalige projecten eerst de milieugevolgen in beeld worden gebracht, voordat besluitvorming plaatsvindt. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage moet voor de reconstructie van de Nieuwe Hoefweg N209 een m.e.r.-procedure worden doorlopen in het kader van de besluitvorming over de voorliggende herziening van vier vigerende bestemmingsplannen van de gemeente Bleiswijk.

Op basis van een startnotitie, inspraakreacties en adviezen zijn door de gemeenteraad richtlijnen vastgesteld voor de inhoud van het MER. In het MER²⁾ zijn de inrichtingsalternatieven en varianten opgesteld en vanuit milieuoptiek afgewogen. Een belangrijk resultaat hiervan is het zogenaamde meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). In deze paragraaf wordt een korte samenvatting gegeven van het MER, het MMA en keuze en motivering van het voorkeursalternatief (VKA).

4.2. Opzet van het MER

Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit is gericht op het realiseren van een duurzame oplossing voor de gesignaleerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten van de N209 tussen de Veilingen ten zuiden van de A12 en de nog te realiseren Verlengde Australiëweg ten noorden van de A12. De oplossing is gericht op de reconstructie van dit deel van de N209. Onder de reconstructie vallen de volgende maatregelen:

- vergroting van de capaciteit van de N209 (bijvoorbeeld door verbreding, parallelwegen);
- verbeteren van de bestaande aansluitingen op de A12, veilingen, Zoetermeerselaan/Voorlaan;
- optimaliseren van de reeds voorziene aansluiting van de Verlengde Australiëweg en van de Laan van Mathenesse op de N209;
- het ongelijkvloers maken van de N209 met de spoorlijn Gouda-Utrecht.

Alternatieven

Voor de reconstructie van de N209 zijn meerdere oplossingen denkbaar. Alvorens alternatieven te ontwikkelen heeft in het MER eerst een selectie en beoordeling plaatsgevonden van verschillende varianten. Op basis van deze eerste selectie is een viertal alternatieven ontwikkeld:

1. verkeersvisie: het alternatief waarin de gesignaleerde verkeerskundige problemen in de huidige en toekomstige situatie het best kunnen worden opgelost; de nadruk ligt op bereikbaarheid en verkeersveiligheid;
2. milieu- en leefbaarheidsvisie: het alternatief waarbij de hinder en verstoring in de omgeving zo minimaal mogelijk is en de leefbaarheid in de buurtschap Kruisweg zo min mogelijk wordt aangetast;
3. ruimtelijke ordeningsvisie: het alternatief dat het beste aansluit op de bestaande en voorziene ruimtelijke functies;
4. aanleg- en faseringsvisie: het alternatief dat het meest gunstig is uit oogpunt van aanleg- en faseringskosten, maakbaarheid en toekomstvastheid.

In navolgende tabel is een overzicht gegeven van de vier samengestelde integrale reconstructiealternatieven.

¹⁾ Met de afkorting m.e.r. wordt milieueffectrapportage bedoeld (procedure, instrument).

²⁾ Arcadis, reconstructie N209 Hoefweg Veilingen – Verlengde Australiëweg, Projectnota/MER, eindconcept versie 3, 30 augustus 2002.

Tabel 4.1 Overzicht integrale reconstructiealternatieven

aansluitpunt/kruising	alternatieven			
	<i>verkeer</i>	<i>milieu en leefbaarheids</i>	<i>ruimtelijke ordening</i>	<i>aanleg en fasering</i>
kruising A12/spoor	tunnel	tunnel	tunnel	tunnel
aansluiting A12-zuid	klaverblad ZO	klaverblad ZO	klaverblad ZO	klaverblad ZO
aansluiting A12-noord	klaverblad NO	Haarlemmermeer	klaverblad NO	klaverblad NO
Zoetermeerselaan	verschuiving zuiden deels ongelijkvloers	huidige locatie gelijkvloers	huidige locatie gelijkvloers	verschuiving noorden gelijkvloers
kruising Voorlaan (Kruisweg)	zuidelijk viaduct	zuidelijk viaduct	noordelijke tunnel	noordelijke tunnel
Australiëweg	ongelijkvloers	gelijkvloers	gelijkvloers	gelijkvloers
Laan van Matthesse/Veilingen	gecombineerd ongelijkvloers	bajonet gelijkvloers	bajonet gelijkvloers	bajonet gelijkvloers

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Uit de afweging van de milieugevolgen van de verschillende alternatieven blijkt dat het milieu- en leefbaarheidsalternatief over het geheel genomen het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is. Dit alternatief scoort het gunstigst vanuit alle milieu- en leefbaarheidsaspecten, met uitzondering van verkeersveiligheid en externe veiligheid. Aangezien echter wordt voldaan aan het concept duurzaam veilig, worden deze aspecten binnen het MMA desalniettemin als ruim voldoende beoordeeld.

Bij het MMA is op het vlak van natuur, landschap en cultuurhistorie geen compensatie nodig. Alleen voor archeologie is nader (veld)onderzoek noodzakelijk. Een verdere beperking van negatieve effecten binnen het MMA is mogelijk door:

- een goede inpassing van de N209 in de omgeving;
- toepassing van een geluidsreducerend wegdek;
- zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers.

4.3. Keuze en motivering van het voorkeursalternatief**Voorkeursalternatief**

In het MER is tevens het voorkeursalternatief (VKA) beschreven en gemotiveerd. In dit bestemmingsplan is het VKA voor de ruimtelijke inrichting juridisch-planologisch vastgelegd. Vanuit milieuoogpunt is het wenselijk dat het VKA is gebaseerd op het MMA. Echter, daar waar hoge kosten gemaakt moeten worden om extra maatregelen te nemen die niet direct gerelateerd zijn aan de doelstellingen van het project, of waar andere argumenten een rol spelen die niet hebben meegespeeld in de afweging om tot het MMA te komen, kan het VKA afwijken van het MMA.

Het aanleg- en faseringsalternatief is in het MER gekozen tot VKA. Dit alternatief biedt een duurzame oplossing voor de gesignaleerde verkeerskundige problemen. De effecten op het milieu en de ruimtelijke functies zijn acceptabel. Over het geheel genomen scoort dit alternatief iets ongunstiger op deze aspecten dan het milieu- en leefbaarheidsalternatief en het ruimtelijke ordeningsalternatief, echter wel duidelijk gunstiger dan het verkeersalternatief. Tevens is dit alternatief het op een na goedkoopste alternatief. Het belangrijkste nadeel van dit alternatief is de strijdigheid met de door de gemeente Bleiswijk beoogde ontwikkeling van het bedrijventerrein Hoefweg-Noord als gevolg van de in noordelijke richting verschoven aansluiting van de Zoetermeerselaan.

Bij het VKA is voor de aspecten natuur, landschap en cultuurhistorie geen compensatie nodig. Alleen voor archeologie is nader (veld)onderzoek noodzakelijk. Een verdere beperking van negatieve effecten binnen het VKA is mogelijk door:

- een goede inpassing van de N209 in de omgeving;
- toepassing van een geluidsreducerend wegdek.

Optimalisatie voorkeursalternatief

Van het hiervoor beschreven VKA is een definitief ontwerp (DO) vervaardigd. Uit dit ontwerp bleek dat de geraamde kosten aanzienlijk hoger liggen dan eerdere inschattingen. Hiermee werd het op dat moment beschikbare realisatiebudget fors overschreden. Met name de aansluiting van de N209 op de A12 blijkt fors duurder. De tunnel onder de A12 en het spoor en de afrit aan de zuidzijde van de A12 over het spoor heen vormen belangrijke kostenposten. De benodigde verplaatsing van een duinwaterleiding aan de zuidzijde van het spoor is een belangrijke financiële tegenvaller.

Derhalve is besloten te zoeken naar goedkopere alternatieven. De aandacht concentreerde zich daarbij op de aansluiting van de N209 op de A12, aangezien dit deel van de reconstructie verantwoordelijk is voor verreweg het grootste deel van de kosten. Uiteindelijk bleek slechts één optie kansrijk waarbij zowel een kostenbesparing kan worden gerealiseerd als de doelstelling kan worden gehaald. Op basis hiervan bevat het geoptimaliseerde VKA de volgende wijzigingen:

- de verhoogd liggende A12 wordt verlaagd naar maaiveldniveau, zodat het op dezelfde hoogte wordt gebracht als het spoor;
- hierdoor kan de N209 middels een "normaal" viaduct het spoor en de A12 kruisen en is niet langer een tunnel of een hoog viaduct nodig;
- het tracé van de N209 is ten noorden van de A12 met circa 10 m naar het westen verschoven om meer afstand tot de kern Kruisweg te creëren;
- de aansluiting van de Verlengde Zoetermeerselaan op de N209 is circa 180 m naar het zuiden verschoven;
- de zuidelijke aansluiting van de N209 op de A12 in de vorm van een kwart klaverblad is gewijzigd naar een Haarlemmermeervariant; deze variant is mogelijk geworden doordat de A12 ter plaatse van de aansluiting met de N209 iets in noordelijke richting is verschoven;
- de Laan van Mathenesse kan direct worden aangesloten op de in het bestemmingsplan Hoefweg-Zuid hiervoor gereserveerde locatie; afzien van verschuiving van de aansluiting van de Laan van Mathenesse is uit oogpunt van milieu en kosten gunstiger, vooral omdat dan opwaardering van een parallelweg op korte afstand van woningen langs de N209 niet meer nodig is;
- de Noordelijke Omleidingsweg van de Kruisweg (Voorlaan) zal de N209 kruisen middels een tunnel conform het oorspronkelijke VKA. Voor de verbinding tussen de 1^e Parallelweg aan de westzijde van de N209 en de Voorlaan via deze tunnel is in het oorspronkelijke voorkeursalternatief uitgegaan van de op dat moment meest voor de hand liggende oplossing: een vrij ruime boog om de hier gelegen (woon)bebouwing heen¹⁾.

Deze optimalisering van het VKA is in het milieuonderzoek meegenomen en als zodanig beoordeeld. Het geoptimaliseerde VKA scoort beperkt gunstiger ten aanzien van de milieuaspecten en is dan ook tot MMA verkozen. De verschillen in effecten ten aanzien van de ruimtelijke functies zijn beperkt.

Het geoptimaliseerde VKA voldoet echter in mindere mate aan de doelstelling van de reconstructie: het duurzaam oplossen van de gesignaleerde bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. Belangrijk nadeel is het vormgeven van de zuidelijke aansluiting van de A12 als Haarlemmermeer en de korte afstand tussen de zuidelijke en noordelijke aansluiting (circa 150 meter). Zowel de lokale regeling van het zuidelijke aansluitpunt als de koppeling met het noordelijke aansluitpunt wordt moeilijker waardoor de afwikkeling slechter wordt. Er is minder restcapaciteit waardoor de toekomstwaarde beperkter is.

¹⁾ Tijdens het opstellen van de milieueffectrapportage was de aanleg van de Noordelijke Omleidingsweg een reële optie en is daarom meegenomen in de beoordeling. Tijdens de procedure is door Belangenvereniging De Kruisweg hiervoor een alternatief aangeboden. De gemeente wil dit alternatief afwegen tegen de bestaande alternatieven alvorens een definitief besluit te nemen over dit onderdeel van het tracé. In het verlengde daarvan is er voor de gemeente geen reden om de mogelijkheid tot realisatie van de Noordelijke Omleidingsweg (wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO) te handhaven in het bestemmingsplan. Indien een definitief besluit is genomen over dit deel van de ontsluiting, dan zal dit via een aparte bestemmingsplanprocedure worden geregeld.

Gezien het beperkte budget zijn er echter voor het knooppunt A12-N209 geen realistische oplossingen denkbaar waarbij dit verkeerskundige nadeel zich niet voordoet. Dit punt verdient bij de nadere uitwerking van het ontwerp veel aandacht.

Onderstaande tabel geeft de verschillen weer tussen het MMA, het oorspronkelijke VKA en het geoptimaliseerde VKA.

Tabel 4.2 Verschillen MMA en oorspronkelijk en geoptimaliseerd VKA

aansluitpunt, kruising, tracé	alternatieven		
	MMA	oorspronkelijk VKA	geoptimaliseerd VKA
tracé N209	huidig	huidig	noorden A12: 10 m westelijk
hoogteligging A12	verhoogd (huidig)	verhoogd (huidig)	maaiveld
tracé A12	huidig	huidig	beperkte noordelijke verschuiving
kruising N209 met A12/spoor	tunnel	tunnel	viaduct
aansluiting A12-zuid	klaverblad ZO	klaverblad ZO	Haarlemmermeer
aansluiting A12-noord	Haarlemmermeer	klaverblad NO	klaverblad NO
aansluiting Zoetermeerselaan	huidige locatie gelijkvloers	verschuiving noorden (circa 500 m) gelijkvloers	verschuiving noorden (circa 320 m) gelijkvloers
kruising Kruisweg/Voorlaan	zuidelijk viaduct	noordelijk tunnel, boog om bebouwing	noordelijk tunnel, boog om bebouwing
aansluiting Verlengde Australëweg	gelijkvloers	gelijkvloers	gelijkvloers
aansluiting Laan van Mathenesse	verschuiving zuiden gelijkvloers	verschuiving zuiden gelijkvloers	directe aansluiting
aansluiting veilingen	gelijkvloers	gelijkvloers	gelijkvloers

Inmiddels zijn met het doorlopen van de volgende fase en het opstellen van het DO (Definitief Ontwerp) de volgende aanpassingen op het Voorkeursalternatief van de MER doorgevoerd:

- rechtstreekse aansluiting van Laan van Mathenesse op de N209 (dit was in de MER als mogelijke verbeterlag benoemd);
- handhaving van de aansluiting (oversteek) Anjerweg-Veilingen;
- integratie van de 1^e Parallelweg en de bedrijfsontsluitingsweg van Hoefweg-Noord (Prisma). Deze weg zal worden opgenomen in het bestemmingsplan Hoefweg-Noord.

5.1. Huidige situatie

Het plangebied omvat het gebied dat betrokken is bij de voorgestane reconstructie van de Nieuwe Hoefweg (N209) tussen de gemeentegrens van Bleiswijk in het noorden en de aansluiting van de veilingen in het zuiden. Het betreft zowel een gedeelte ten noorden als een gedeelte ten zuiden van de rijksweg A12. De Nieuwe Hoefweg (N209) is aangesloten op de rijksweg A12 die verbinding geeft met het nationale snelwegennet. De Nieuwe Hoefweg vormt in zuidelijke richting een verbinding met de rijksweg A13 en in noordelijke richting met de N11. De relatief hoge verkeersintensiteit (zie tabel 5.1) op de N209 zorgt ervoor dat de verkeersafwikkeling momenteel niet goed verloopt doordat de capaciteit van de weg bereikt is. Met name in de spits treedt regelmatig congestie op. De problemen worden mede veroorzaakt door de aanwezigheid van een gelijkvloerse spoorwegovergang nabij de aansluiting op de A12 waardoor lange wachtrijen en wachttijden voor de kruising N209-A12 optreden. Ten behoeve van de verruiming van de wegcapaciteit, het wegnemen van knelpunten op de N209, een duurzaam veilige vormgeving en het mogelijk maken van toekomstige ontwikkelingen, dient de N209 inclusief aansluitende wegen te worden gereconstrueerd.

Momenteel sluiten van zuid naar noord de volgende wegen aan op het te reconstrueren deel van de N209:

- de Klappolder (ontsluitingsweg van veilingen);
- de A. van 't Hartweg/Anjerweg (ontsluitingsweg tuinbouwgebied);
- de rijksweg A12 (regionale en nationale snelwegontsluiting);
- de Zoetermeerselaan (ontsluitingsweg richting Zoetermeer-oost);
- de Kruisweg (ontsluitingsweg richting Kruisweg en Moerkapelle).

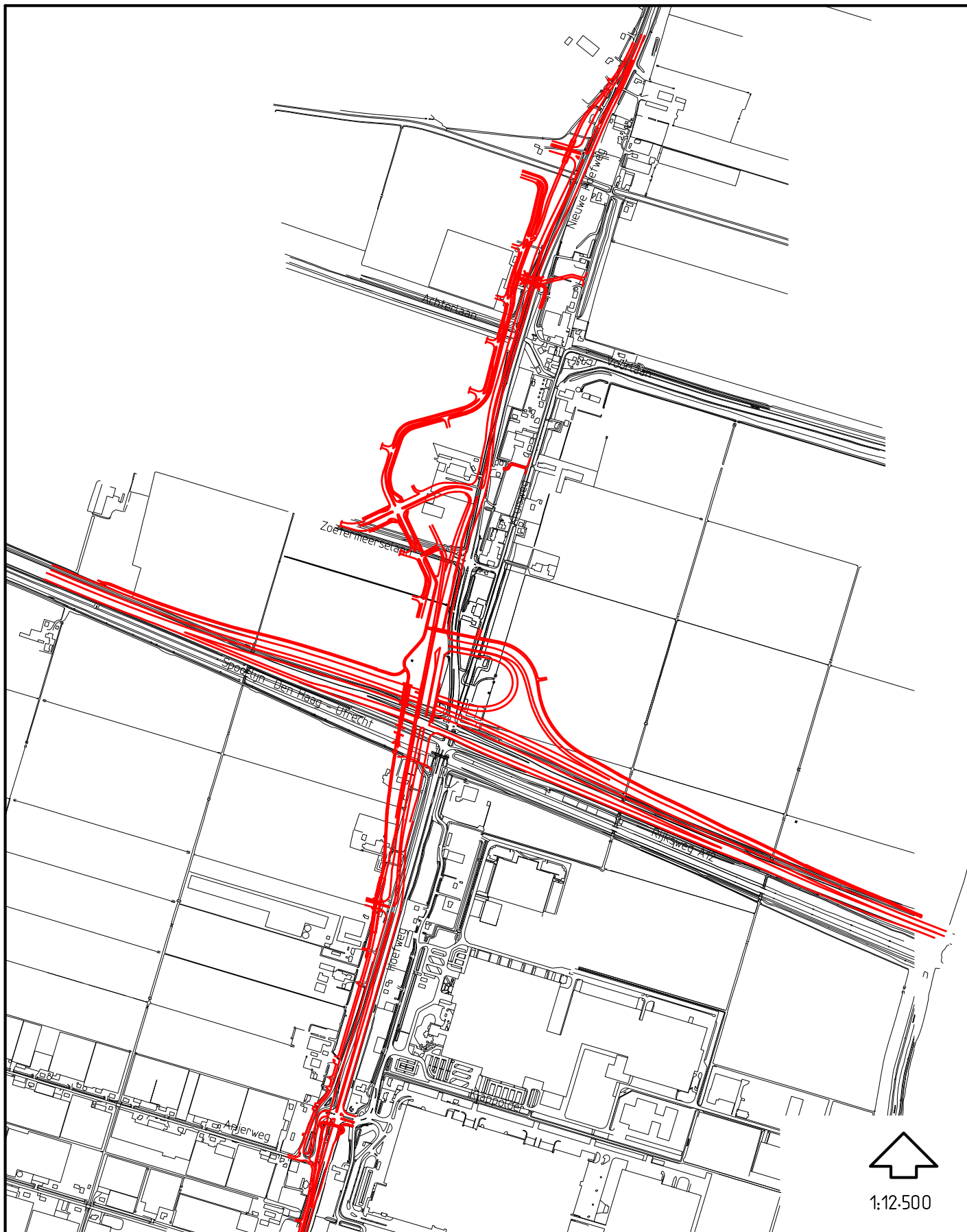
Tabel 5.1 geeft onder andere de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten per wegvak. De intensiteiten zijn afkomstig uit het MER en overeenkomstig opgaaf van de provincie.

Tabel 5.1 Motorvoertuigen per etmaal in huidige situatie (2003) en toekomstige situatie (2015) bij voorlopig ontwerp

wegvak	2003	2015 *
A12		
- ten westen van N209	103.400	92.700
- tussen toe- en afrit	92.300	74.000
- ten oosten van N209	103.700	114.600
- A12-noord oprit	5.000	6.800
- A12-noord afrit	5.000	19.300
- A12-zuid oprit	6.400	18.000
- A12-zuid afrit	6.100	8.700
N209		
- noordelijk van Verlengde Australiëweg	-	29.000
- Verlengde Australiëweg-Zoetermeerselaan	-	35.000
- Zoetermeerselaan -A12-noord	12.400	44.100
- A12-noord - A12-zuid	15.700	40.100
- A12-zuid - Laan van Mathenesse	20.900	35.900
- Laan van Mathenesse - Veilingen	20.900	37.700
- zuidelijk van Veilingen	-	33.800
nieuwe wegen		
- Verlengde Australiëweg	-	36.000
- Noordelijke Omleidingsweg Kruisweg (Voorlaan)	-	5.000
- Verlegde Zoetermeerselaan	-	11.900
- 1 ^e Parallelweg ten westen van N209**	-	6.000
- Laan van Mathenesse	-	11.300

* Bron: Aanleg- en faseringsalternatief (totaal aantal voertuigen per etmaal), Projectnota/MER, Reconstructie N209 Hoefweg, Veilingen-Verlengde Australiëweg, Arcadis, 22 maart 2002.

** De 1^e Parallelweg wordt niet in onderhavig bestemmingsplan geregeld maar in het bestemmingsplan Hoefweg-Noord.



figuur 4
wegontwerp

5.2. Reconstructie N209 en aanleg aansluitende wegen

Reconstructie N209 en A12

De reconstructie van de N209 zal plaatsvinden tussen de nieuw te realiseren Verlengde Australiëweg in het noorden en de aansluiting van de veilingen (de Klappolder) in het zuiden. Ten behoeve van deze reconstructie is een MER opgesteld. Op basis van het milieuonderzoek is het voorkeursalternatief bepaald. Onderhavig bestemmingsplan maakt de reconstructie van de N209 en aansluitende wegen conform het voorkeursalternatief mogelijk.

De belangrijkste redenen voor de reconstructie van de N209 zijn:

- de ontsluiting van de geprojecteerde bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid, de VINEX-locaties Oosterheem, Noordrand II en Noordrand III en de recreatiegebieden Rottezoom en Bentwoud;
- de optimalisering van de bereikbaarheid voor de uit te breiden veilingen en het glastuinbouwgebied in de Overbuurtsche Polder en Klappolder;
- het opheffen van de gelijkvloerse spoorkruising;
- verruiming van de capaciteit, opheffen huidige knelpunten in de doorstroming van het verkeer;
- duurzaam verkeersveilige vormgeving.

Het voorlopig wegontwerp gaat uit van een verbreding van de N209 van 2x1 naar gedeeltelijk 2x2 rijstroken en van 2x2 naar gedeeltelijk 2x3 rijstroken. Tussen de rijbanen is een rijbaanscheiding voorzien door de realisatie van een fysieke rijbaanscheiding conform de uitvoerings-eisen van het concept "Duurzaam Veilig". Ten behoeve van een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn en de A12, zal de N209 via een nieuw te realiseren viaduct over het spoor en de A12 worden aangelegd. Momenteel loopt de A12 via een viaduct over de N209; de posities worden dan ook omgedraaid. De N209 zal hierbij vanaf maaiveld verhoogd worden aangelegd om zo de spoorlijn en de A12 te kruisen. Ten behoeve van het viaduct over de A12 dient de A12 ter hoogte van de N209 te worden verlaagd en enigszins naar het noorden te worden verlegd. Naast de N209 zal de rijksweg A12 gereconstrueerd moeten worden evenals de op- en afritten van de A12 (verbindingswegen). De noordelijke op- en afrit zal worden vormgegeven als een kwart klaverbladaansluiting. De zuidelijke op- en afrit zullen worden vormgegeven als een halve Haarlemmermeeraansluiting (op- en afritten parallel aan hoofdrijbaan). De huidige verharding van de A12 met fijn asfalt (DAB) zal hierbij worden vervangen door geluidsreducerend asfalt (enkellaags ZOAB). Tevens is door Rijkswaterstaat een geluidsscherm van 2,5 m hoogte voorzien langs de noordelijke op- en afrit.

Nieuwe aansluitende wegen

Tevens zal een aantal nieuwe aansluitende wegen worden aangelegd, zoals:

- de Laan van Mathenesse;
- de Verlegde Zoetermeerselaan; en
- de Verlengde Australiëweg.

De Laan van Mathenesse wordt aangelegd ter ontsluiting van het geprojecteerde bedrijventerrein Hoefweg-Zuid aan de zuidzijde van de A12. Deze weg zal dienen te worden aangesloten op de N209. In het bestemmingsplan Hoefweg-Zuid is reeds grotendeels voorzien in de aanleg van de Laan van Mathenesse aan de zuidzijde van het bedrijventerrein. De daadwerkelijke aansluiting van deze weg op de N209 wordt geregeld in onderhavig bestemmingsplan. De Laan van Mathenesse zal direct aansluiten op de N209 (ter hoogte van Hoefweg 217).

De huidige aansluiting van de Zoetermeerselaan op de N209 zal komen te vervallen en worden vervangen door de nieuwe aansluiting van de Verlegde Zoetermeerselaan die ongeveer 320 m naar het noorden zal aansluiten op de N209. De aanleg van dit nieuwe wegvak wordt geregeld in onderhavig bestemmingsplan.

De aanleg van de Verlengde Australiëweg is grotendeels geregeld in het bestemmingsplan Oosterheem van de gemeente Zoetermeer. De daadwerkelijke aansluiting van deze weg op de N209 wordt geregeld in onderhavig bestemmingsplan. Ten behoeve van de aanleg van deze weg dient de bestaande woning op het adres Hoefweg 12 te worden geamoveerd. De Verlengde Australiëweg zal via een nieuw te realiseren kruising direct op de N209 aansluiten.

Tussen de Verlengde Australiëweg en de Verlegde Zoetermeerselaan wordt de N209 met 10 m naar het westen verschoven, zodat er iets meer afstand tot de kern Kruisweg wordt gecreëerd. Aan de westzijde van de N209 zal een parallelweg worden gerealiseerd ten behoeve van lokaal verkeer en verkeer van en naar de kern Kruisweg en de Voorlaan (1^e Parallelweg). Deze parallelweg zal geïntegreerd worden met de bedrijfsontsluitingsweg van het bedrijventerrein Hoefweg-Noord (Prisma). De 1^e Parallelweg zal dan ook worden geregeld in het bestemmingsplan Hoefweg-Noord.

De huidige aansluiting van de Kruisweg op de N209 zal komen te vervallen. De gemeente heeft besloten het alternatief dat is ingediend door de Belangenvereniging De Kruisweg af te wegen tegen de bestaande alternatieven alvorens hierover een definitief besluit te nemen. Dit zal te zijner tijd via een aparte bestemmingsplanprocedure worden geregeld.

Ten behoeve van het langzaam verkeer zal aan de westzijde van de N209 een fietspad in twee richtingen worden gerealiseerd dat de A12 (met op- en afritten) ongelijkvloers zal kruisen door middel van een onderdoorgang. Ter hoogte van de nieuwe aansluiting van de Verlegde Zoetermeerselaan gaat het fietspad in noordelijke richting over in fietsstroken op de 1^e Parallelweg. De fietsrelaties in oost-westrichting worden ten noorden van de A12 gecontinueerd door de aanleg van een fietstunnel onder de N209 (op viaduct) door, juist ten noorden van het kwart klaverblad. Daarnaast kan het fietsverkeer via de iets verlegde onderdoorgang van de N209 nabij de Achterlaan (ter hoogte van de kern Kruisweg), de N209 in oost-westrichting kruisen. Ten zuiden van de A12 zal het fietsverkeer via een onderdoorgang van het viaduct van de N209 aan de zuidzijde van het spoor de N209 ongelijkvloers kunnen kruisen.

6.1. Akoestisch onderzoek

Geluidszones

Vanwege de koppeling tussen de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet geluidhinder is akoestische toetsing nodig naar eventuele gevolgen in akoestische zin van de wijzigingen aan wegen en de aanleg van nieuwe wegen.

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen aan de in de omgeving van een weg toelaatbare geachte geluidsniveaus. De omgeving waarbinnen bij een weg aandacht aan geluid dient te worden besteed, wordt de geluidszone langs een weg genoemd. De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving.

De N209 en A12 (situatie 2003) bezitten 4 rijstroken en er is sprake van een buitenstedelijk gebied, derhalve bedraagt de zonebreedte 400 m. Het gedeelte van de N209 ten noorden van de Zoetermeerselaan bezit momenteel 2 rijstroken, zodat hier de zonebreedte 250 m bedraagt. In de situatie voor 2015 bezit de N209 6 rijstroken (op het huidige 4 rijstrokengedeelte) en 4 rijstroken (op het huidige 2 rijstrokengedeelte) zodat de zonebreedte vergroot zal worden naar respectievelijk 600 en 400 m.

De nieuw aan te leggen wegen bezitten, met uitzondering van de Verlengde Australiëweg, 2x1 rijstrook en zijn gelegen in buitenstedelijk gebied zodat de zonebreedte 250 m bedraagt. Hetzelfde geldt voor de op- en afritten van de A12 die qua zonering als afzonderlijke wegen dienen te worden beschouwd en elk een zonebreedte van 250 m hebben. De Verlengde Australiëweg krijgt 2x2 rijstroken zodat de zonebreedte van deze weg 400 m zal bedragen.

Onderzochte situaties

De reconstructie van de N209 en de A12 (hoofddrijbaan inclusief verbindingswegen) is getoetst aan de artikelen uit de Wet geluidhinder betreffende de reconstructie van wegen. De aanleg van de Laan van Mathenesse, de Verlegde Zoetermeerselaan en de Verlengde Australiëweg, is getoetst aan de artikelen uit de Wet geluidhinder betreffende de aanleg van nieuwe wegen.

Reconstructiesituaties

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien er fysieke wijzigingen aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer toeneemt, waarbij opvulling tot 50 dB(A) is toegestaan. Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin, bijvoorbeeld:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens.

De werkzaamheden aan de N209 en de A12 vallen binnen de bovenstaande categorie omdat het een aanpassing betreft van bestaande wegen waardoor er sprake is van wijziging in fysieke zin volgens de Wet geluidhinder.

Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 50 dB(A), bedraagt de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A). Wanneer een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

Nieuwe situaties

In al die gevallen waarin de aanleg van een nieuwe weg langs bestaande geluidsgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld een woning) wordt voorzien middels een vaststelling of herziening van het bestemmingsplan, is sprake van een "nieuwe situatie" in de zin van de Wet geluidhinder.

De aanleg van de Laan van Mathenesse, de Verlegde Zoetermeerselaan en de Verlengde Australiëweg worden als aanleg van nieuwe wegen beschouwd. De bestaande woningen binnen de geluidszones van deze wegen worden als nieuwe situaties beschouwd.

In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidsbelasting dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet mag worden overschreden. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient als eerste te worden onderzocht of geluidsreducerende maatregelen mogelijk en afdoende zijn om het geluidsniveau te verlagen tot 50 dB(A) of minder. Hebben geluidsreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag, in dit geval Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, een hogere waarde dan 50 dB(A) worden vastgesteld, met dien verstande dat deze de uiterste vast te stellen grenswaarde van 60 dB(A), conform artikel 83 lid 3b uit de Wet geluidhinder, niet te boven mag gaan.

Akoestisch onderzoek en conclusies

Het ten behoeve van onderhavig bestemmingsplan uitgevoerde akoestisch onderzoek is opgenomen in een afzonderlijke rapportage (Akoestisch onderzoek reconstructie Nieuwe Hoefweg (N209) en aansluitende wegen binnen gemeente Bleiswijk, projectnummer 1.09.14, RBOI, 18 juni 2004).

De belangrijkste conclusies uit het akoestisch onderzoek zijn:

- bij de reconstructie van de A12, inclusief de op- en afritten, is er geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder aangezien er geen sprake is van geluidstoenames met 2 dB(A) of meer, maar zelfs van geluidsafnames;
- bij de reconstructie van de N209 zal zonder aanvullende geluidsreducerende maatregelen sprake zijn van reconstructiesituaties in de zin van de Wet geluidhinder. Door toepassing van geluidsreducerend asfalt in de vorm van ZSA-SD (of akoestisch gelijkwaardig asfalt), op het deel van de N209 ten noorden van de Verlegde Zoetermeerselaan, kunnen de geluidstoenames worden weggenomen zodat er geen sprake meer is van reconstructiesituaties. De geluidsbelastingen zullen dan zelfs afnemen aan de gevels van de omliggende woningen;
- geluidsschermen zijn hierdoor niet meer noodzakelijk, met uitzondering van een scherm van 2,5 m hoogte ter plaatse van de noordelijke op- en afrit op de A12 dat over 190 m zal doorlopen langs de N209;
- bij de aanleg van de Laan van Mathenesse, Verlegde Australiëweg en de Verlegde Zoetermeerselaan zal de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet worden overschreden zodat voldaan wordt aan de normen van de Wet geluidhinder ten aanzien van nieuwe situaties.

Concluderend kan gesteld worden dat met een uitvoering van het voorlopig ontwerp volgens bovenstaande voorwaarden voldaan kan worden aan de normen van de Wet geluidhinder.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek (Akoestisch onderzoek reconstructie Nieuwe Hoefweg (N209) en aansluitende wegen binnen gemeente Bleiswijk, projectnummer 1.09.14, RBOI, 18 juni 2004).

6.2. Luchtkwaliteit

Algemeen

Op 19 juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Hierdoor zijn overheden bij besluiten, waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden genoemd in het Besluit luchtkwaliteit in acht te nemen voor gevoelige bestemmingen.

Het bestemmingsplan voorziet in de reconstructie van de Nieuwe Hoefweg (N209) en in een nieuwe aansluiting op de rijksweg A12. Eveneens zal de A12 ter plaatse ingrijpend worden gereconstrueerd. De verandering in de verkeerssituatie leidt tot een verhoging van de verkeersintensiteiten. Ter plaatse van de bestaande gevoelige bestemmingen in de directe omgeving van de nieuwe aansluiting en de Nieuwe Hoefweg dient rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

In de Handreiking Luchtkwaliteit en Ruimtelijke Ordening (module verkeer) van de provincie Zuid-Holland wordt aangegeven hoe om kan worden gegaan met luchtkwaliteit in een plangebied. Nadere berekeningen dienen alleen te worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe gevoelige functie langs een weg met een verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal of meer.

Vanwege de hoge verkeersintensiteiten op deze weg zijn daarom berekeningen uitgevoerd met het CAR-programma¹⁾ om de luchtkwaliteit te meten bij de bestaande gevoelige bestemmingen. In bijlage 1 zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen.

Samenvatting onderzoek

Langs de te reconstrueren provinciale weg bevindt zich een aantal woningen. Ten noorden van de rijksweg A12 gaat het om enkele woningen aan de Kruisweg in het buurtschap Kruisweg, ten zuiden van de rijksweg enkele woningen aan de parallelwegen bij de Nieuwe Hoefweg. De luchtkwaliteit wordt voornamelijk bepaald door de Nieuwe Hoefweg, de rijksweg A12 en de nieuwe (noordelijke) aansluiting van de A12 op de Nieuwe Hoefweg.

De onderzochte woningen liggen op een afstand van 30 tot 60 m van de Nieuwe Hoefweg. De rijksweg A12 en de nieuwe aansluiting op de A12 liggen op ruime afstand van deze woningen. Alleen de woning op de Kruisweg 2 ligt dicht op de rijksweg en aansluiting. Bij deze woning is de cumulatie van luchtkwaliteit in beeld gebracht.

Langs (snel)wegen wordt de luchtkwaliteit voornamelijk bepaald door de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Op basis van de bovenstaande uitgangspunten zijn de concentraties alleen voor deze twee maatgevende stoffen berekend voor het jaar 2015. De grenswaarden voor beide stoffen bedragen 40 in µg/m³ als jaargemiddelde.

Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van gevoelige bestemmingen geen overschrijding van de grenswaarden (jaargemiddelde) voor stikstofdioxide en fijn stof plaatsvindt als gevolg van het verkeer op de Nieuwe Hoefweg. Dit geldt ook voor de woning aan Kruisweg 2 waar in de berekening rekening is gehouden met cumulatie van de A12 en de nieuwe op- en afrit.

Conclusie

Op basis van de resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek kan geconcludeerd worden dat er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden (jaargemiddelde) voor luchtkwaliteit ter plaatse van gevoelige bestemmingen. Er zijn dan ook geen belemmeringen voor het aspect luchtkwaliteit in het kader van dit bestemmingsplan.

6.3. Bodemkwaliteit

Voor nieuwe bestemmingen geldt dat de bodemkwaliteit ter plaatse voldoende moet zijn voor de beoogde functie. Hierbij dient ten minste het eerste gedeelte van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, uitgevoerd te worden.

De functieveranderingen in het plangebied betreffen het verbreden en verschuiven van de N209 en de aanleg van de nieuwe ontsluiting op de A12. Een en ander wordt gesitueerd op grond die nu nog voor agrarisch gebruik hetzij toekomstig bedrijventerrein is bestemd. Bij de toekomstige bestemming Verkeersdoeleinden worden geringe eisen aan de bodemkwaliteit gesteld.

6.4. Waterhuishouding

Deze waterparagraaf is mede gebaseerd op de resultaten van de MER-rapportage Reconstructie N209 Hoefweg (Arcadis) en de overlegverslagen in het kader van de watertoets.

Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in een droogmakerij en heeft een bodem van zeekleigrond, met een maaiveldhoogte van circa 4,35 m -NAP. Het plangebied maakt deel uit van een drietal polders: de Binnenwegse polder, polder Bleiswijk en polder De Wilde Venen. De Binnenwegse polder ligt ten westen van de N209 en ten noorden van de Achterlaan. De polder Bleiswijk bestaat uit de Overbuurtsche Polder (ten westen van de N209 en ten zuiden van de Achterlaan) en de

¹⁾ Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 2.0, maart 2003.

Klappolder (ten oosten van de N209 en ten zuiden van de Voorlaan). De polder De Wilde Venen tenslotte ligt ten oosten van de N209 en ten noorden van de Voorlaan.

Door de diepe ligging van de droogmakerijen treedt in het plangebied (in lichte mate) grondwaterkwel op. Met behulp van de wateraanvoer en -afvoer wordt een peilbeheer gevoerd, dat is afgestemd op de agrarische en stedelijke functie van het gebied. Het polderpeil van de Binnenwegse polder bedraagt 6,00 m -NAP. Het peil in de polder Bleiswijk ten zuiden van de A12, tussen de Hoefweg en de Tweede Tocht, bedraagt 6,25 m -NAP. Het peil voor de polder Bleiswijk ten noorden van de A12 bedraagt 5,75 m -NAP. Voor de polder Bleiswijk verloopt de afvoer globaal via het stelsel van tochten aan weerszijden van de Nieuwe Hoefweg in zuidelijke richting. Voor de Binnenwegse Polder verloopt de afvoer via de west-oostlopende tocht die de Nieuwe Hoefweg kruist in het noorden van het plangebied.

De hoofdwatgang die parallel aan de oostzijde van de Hoefweg loopt, de Boezemvaart, is een zogenaamde tussenboezem. Deze heeft niet de functie van boezem zoals de Rotte, maar dient voor de aanvoer van water in droge perioden. Het waterpeil op de boezemvaart ligt op 2,12 m -NAP, waardoor het water vanaf deze tussenboezem op zwaartekracht in de polders kan worden gelaten. In droge perioden wordt water vanuit de Rotte via de Boezemvaart ingelaten om watertekorten aan te vullen en om de watergangen door te spoelen. De waterkwaliteit in het gebied voldoet naar verwachting niet aan de landelijke streefwaardes en zal met de juiste inrichtingsmaatregelen moeten worden verbeterd.

Delen van de Hoefweg vormen de waterkering van de Boezemvaart. Bij de reconstructie van de weg dient rekening gehouden te worden met deze waterkerende functie. Overige waterkeringen in het plangebied zijn die langs de Rotte en de binnenboezem en de polderkader ter plaatse van de Nieuwe Hoefweg. Waterkeringen die binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan vallen, worden in dit plan bestemd als Primair waterkeringsdoeleinden.

Het aanbrengen van verharde oppervlakken van 1 ha of groter, van welke het hemelwater geheel of gedeeltelijk, direct dan wel indirect afstroomt naar open oppervlaktewater, is op grond Schielands Keur niet toegestaan. Bij vergunning kan Schieland ontheffing verlenen, waarbij als voorwaarde wordt gesteld dat aanvullende waterberging wordt gerealiseerd.

De aanvullende waterberging moet in hetzelfde peilgebied gerealiseerd worden als waar de afstroming plaatsvindt.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer en het waterkeringsbeheer wordt gevoerd door Hoogheemraadschap van Schieland. Mede in het licht van de klimaatverandering (nattere winters, drogere zomers en intensievere buien) streeft de waterbeheerder naar een duurzamer stedelijk waterbeheer. In het waterbeheersplan 1999-2003 van het Hoogheemraadschap van Schieland komen de volgende beleidsspeerpunten naar voren: zorgen voor voldoende waterberging en daar waar nodig creëren van extra berging, het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, het verbeteren van de oppervlaktewaterkwaliteit door het aanpakken van verontreinigingsbronnen en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. In bebouwd gebied stellen waterbeheerder en provincie de norm dat berging en buffering in stedelijk groen plaatsvindt door minimaal 10% open water of door (recreatieve) groengebieden, die tijdelijk een waterbergende functie kunnen hebben. De noodzaak van waterberging blijft aldus niet beperkt tot het stedelijk gebied.

Toekomstige situatie

In het kader van de watertoets is driemaal vooroverleg gevoerd met het Hoogheemraadschap Schieland. Hierbij is gesproken over de waterhuishoudkundige aspecten rond de reconstructie van de N209 en de aansluiting met de A12, namelijk de waterkerende functie van de Hoefweg, de voorwaarden met betrekking tot de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (lozing van verontreinigd wegwater op het open water), de kruising van de boezemvaart met de A12, de benodigde hoeveelheid compenserende waterberging door de toename aan verharding en de voorwaarden voor de verplaatsing en aanleg van watergangen, duikers en dergelijke.

Door de reconstructie van de N209 en de nieuwe op- en afrit van de A12 (kwart klaverblad) zal de oppervlakte verharding in het gebied toenemen, waardoor piekafvoeren in het oppervlaktewater zullen stijgen. Om dit op te vangen is compensatie in waterberging noodzakelijk binnen

dezelfde peilgebieden. Daarbij stelt het Hoogheemraadschap de norm van 10% van de toename aan verharding. Op basis van het vooroverleg is met de waterbeheerder afgesproken dat een vijver wordt aangelegd aan de binnenkant van het kwart klaverblad (aan de noordoostzijde van de kruising N209/A12), waarmee voldoende waterberging kan worden gerealiseerd. Het Hoogheemraadschap heeft het ontwerp van deze vijver nader beoordeeld en advies gegeven omtrent de inrichting (afmetingen, profiel, diepte, waterhuishoudkundige en ecologische verbanden, etc.). Inmiddels is echter voor een andere vormgeving van de kruising N209/A12 gekozen en is de waterberging ten oosten van het klaverblad en ten westen van de N209 gepland in de driehoek omsloten door de A12, de N209 en het fietspad.

Bij de werkzaamheden van de reconstructie zullen sloten die worden gedempt, conform het dempingsbeleid van het Hoogheemraadschap, opnieuw worden gegraven van gelijke diepte en oppervlakte. Daarnaast zal er nauw overleg plaatsvinden ten aanzien van aanpassingen binnen beschermingszones van bestaande watergangen. Het genoemde overleg vindt plaats in het kader van de aanvraag van de Keurvergunning voor bedoelde werkzaamheden. Inrichtingsmaatregelen om te voorkomen dat wegwater direct in het oppervlaktewater terechtkomt, zijn volgens het Hoogheemraadschap altijd nodig indien het drukke wegen betreft.

Voor de afwatering van de weg is aansluiting op de riolering ongewenst vanwege de verhoogde kans op riooloverstorten. Uit onderzoek van afstromend wegwater van snelwegen blijkt dat de toepassing van ZOAB de waterkwaliteit van het afstromend wegwater in sterke mate ten goede komt. Indien bij de reconstructie geen open asfaltconstructie wordt toegepast, zijn inrichtingsmaatregelen nodig om te voorkomen dat het wegwater direct op het open water komt (bijvoorbeeld ondergrondse zand-/infiltratiestrook langs de weg). Het water wordt zo gezuiverd van verontreinigingen als olie en zware metalen. De aanleg van natuurvriendelijke oevers tussen de infiltratiestrook en het water levert nog een extra bijdrage aan de zuivering (bijvoorbeeld mogelijk aan de westzijde van de Hoefweg bij de verplaatsing van de bermsloot).

Het wegontwerp is na drie besprekingen door de waterbeheerder op hoofdlijnen akkoord bevonden. Op het moment van het gereedkomen van dit ontwerpbestemmingsplan is nog overleg gaande tussen het Hoogheemraadschap van Schieland enerzijds en Rijkswaterstaat en provincie anderzijds over de nadere detaillering (inrichting van kruisingen met watergangen en waterkeringen, aanleg van duikers). Alle resultaten van de eerder gevoerde besprekingen zijn verwerkt in deze waterparagraaf. Gezien het traject van vooroverleg met uitwisseling van relevante informatie ten aanzien van de waterhuishouding kan worden gesteld dat dit bestemmingsplan voldoet aan de watertoets (conform de Handreiking Watertoets).

6.5. Externe veiligheid

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt in de huidige situatie vooral plaats via de A12 en op de spoorlijn Den Haag-Gouda. De gelijkvloerse kruising tussen de N209 en de spoorlijn vormt een knelpunt voor gevaarlijk transport via zowel het spoor als de N209. De risico's hiervan zijn beperkt. In alle alternatieven, en dus ook het voorkeursalternatief, wordt dit knelpunt opgeheven door het aanleggen van een viaduct over het spoor en A12.

6.6. Trillingshinder

In artikel 1 van de Wet geluidhinder staat dat "bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat trillingen en trillingshinder voor toepassing van onderdelen van de Wet geluidhinder met geluid respectievelijk geluidshinder kunnen worden gelijkgesteld". Hieraan is echter nog geen invulling gegeven zodat momenteel geen wettelijke richtlijnen voorhanden zijn waaraan trillingshinder kan worden getoetst.

Het wegverkeer kan trillingshinder veroorzaken. Dit is afhankelijk van de intensiteit van het verkeer en het soort verkeer. Globaal kan worden gesteld dat bij woningen die op een afstand van meer dan 50 m van een weg zijn gelegen, geen hinder of overlast optreedt door trillingen veroorzaakt door verkeer op die weg. In de huidige/toekomstige situatie liggen binnen deze afstand 35 woningen, bij het oorspronkelijke VKA (en alle andere alternatieven) 42 woningen en bij het

geoptimaliseerde VKA 37 woningen. Geconcludeerd kan worden dat de mogelijke trillingshinder in zeer beperkte mate toe zou kunnen nemen.

6.7. Leidingen

Ten zuiden van de A12 wordt een nationale buisleidingenstrook gerealiseerd. Uit overleg met de provincie, in het kader van het bestemmingsplan Hoefweg-Zuid, is gebleken dat voor de aanleg van de leidingen een zone met een minimale breedte van 50 m dient te worden vrijgehouden van bebouwing. Aan weerszijden van deze strook strekt zich een toetsingsgebied uit tot 180 m vanuit de buitenste leiding. In deze zone gelden beperkingen voor gevoelige bebouwing. Het veiligheidsgebied strekt zich uit van 5 m tot 60 m uit het hart van de buitenste leiding. Ook ten noorden van de A12 is een dergelijke buisleidingenstrook opgenomen.

Ten zuiden van de A12 is eveneens een ondergrondse brandstofleiding gelegen. Voor deze leiding is een zakelijk rechtstrook van 4 m opgenomen.

Ten noorden van en parallel aan de A12 ligt een bovengrondse hoogspanningsleiding van 380 kV. Voor deze leiding dient een veiligheidszone in acht te worden genomen. Deze zone bedraagt 38 m aan weerszijden van de leiding. Het tracé van de leiding loopt dwars over de voorgenomen nieuwe aansluiting op de A12. In het MER is geconcludeerd dat deze leiding waarschijnlijk geen belemmering is voor de reconstructie. In het bestemmingsplan Hoefweg-Noord is geconstateerd dat deze leiding naar alle waarschijnlijkheid ondergronds zal worden gelegd. Dit zal pas op de lange termijn worden gerealiseerd.

Nog verder naar het noorden en deels parallel aan de N209 ligt nog een ondergrondse hoogspanningsleiding van 150 kV. Hiervoor geldt een veiligheidszone van 8 m aan weerszijden van de leiding.

Het plangebied wordt ook doorsneden door een aardgastransportleiding van de Gasunie. Deze is op de plankaart als zodanig aangegeven en in de voorschriften van het bestemmingsplan zijn afstandsnormen ten opzichte van het hart van deze leiding opgenomen.

6.8. Overige aspecten

Bommen

De spoor- en rijkswegzone Gouda-Den Haag is aangewezen als zone waar vermoedelijk nog diverse vliegtuigbommen uit de Tweede Wereldoorlog liggen. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient hiernaar onderzoek te worden gedaan om ontploffingen te voorkomen.

7.1. Planvorm

Het onderhavige bestemmingsplan is gericht op de verbreding van de N209 en de nieuwe aansluiting op de rijksweg A12. Hierbij is gekozen voor een plan met een globaal karakter. Alle verkeersvoorzieningen en functies, noodzakelijk bij de aanleg van een weg, zijn in de bestemming Verkeersdoeleinden mogelijk gemaakt. De bestaande spoorwegverbinding is als zodanig bestemd. Belangrijke watergangen en relevante groenvoorzieningen (anders dan bermen) zijn eveneens apart bestemd. Waar wegen, spoorwegen en/of water elkaar (gaan) kruisen is gebruikgemaakt van gecombineerde bestemmingen.

7.2. Bestemmingsplanregeling

In deze paragraaf zijn de regelingen, die het plan bevat, nader toegelicht. De planvoorschriften vallen in vier hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk I bevat de inleidende bepalingen. Hoofdstuk II regelt de bestemmingen, hoofdstuk III bevat de algemene voor het gehele plangebied geldende bepalingen en in hoofdstuk IV staan tenslotte de overgangs- en slotbepalingen.

Hoofdstuk I Inleidende bepalingen

Begripsbepalingen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de voorschriften worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Wijze van meten

Het onderhavige artikel geeft aan hoe de hoogte- en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Hoofdstuk II Bestemmingen en gebruik

Verkeersdoeleinden

De beoogde verkeersvoorzieningen met de daarbijbehorende voorzieningen zijn ondergebracht in één globale bestemming: Verkeersdoeleinden. Deze bestemming maakt de aanleg en de verbreding mogelijk van de provinciale weg, de aansluiting met de rijksweg, parallelwegen, perceelsontsluitingen en voet- en fietspaden. Verder zijn binnen de bestemming de bijbehorende verkeersvoorzieningen waaronder bushaltes en tunnels, bruggen, viaducten, straatmeubilair, geluidswerende voorzieningen en bermen, beplantingen en water toegestaan.

Verkeersdoeleinden en water

Deze bestemming is slechts van toepassing op gronden waar het tracé van de weg en de hoofdwatervallen samenvallen. Zowel de verkeersfunctie als het water worden als primair aangemerkt, daarom is een gecombineerde bestemming opgesteld voor deze gronden.

Spoorwegdoeleinden

De bestaande spoorweg langs de A12 is bestemd als Spoorwegdoeleinden. Deze bestemming maakt tevens de bij een spoorweg behorende voorzieningen mogelijk zoals bermen, spoorwegovergangen, viaducten, water, taluds, geluidswerende voorzieningen, duikers en groenvoorzieningen.

Verkeersdoeleinden en spoorwegdoeleinden

Deze bestemming is slechts van toepassing op gronden waar het tracé van de weg en de spoorweg samenvallen. Zowel de verkeersfunctie als de spoorwegfunctie worden als primair aangemerkt, daarom is een gecombineerde bestemming opgesteld voor deze gronden.

Spoorwegdoeleinden en Water

Deze bestemming is slechts van toepassing op gronden waar de spoorweg en watergangen samenvallen. Zowel de waterfunctie als de spoorwegfunctie worden als primair aangemerkt, daarom is een gecombineerde bestemming opgesteld voor deze gronden.

Groenvoorzieningen

Deze bestemming is toegekend aan groenvoorzieningen van enige betekenis en groenvoorzieningen ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de weg en de aansluiting op de rijksweg. Binnen deze bestemming is het mogelijk groenvoorzieningen en water te realiseren alsmede bouwwerken, zoals straatmeubilair en geluidswerende voorzieningen.

Water

Binnen deze bestemming zijn de bestaande en de toekomstig bekende hoofdwatertgangen opgenomen. De watertgangen vormen een belangrijke basis voor de opvang, aanvoer en afvoer van regenwater en de totale waterhuishouding in het plangebied. Binnen deze bestemming is het uitsluitend toegestaan bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te realiseren.

Leidingen

In het bestemmingsplan zijn de in het plangebied voorkomende leidingen en buisleidingenstroken opgenomen. Het betreft twee zones van 50 m direct boven en onder de A12 ten behoeve van een buisleidingenstrook, twee hoogspanningsleidingen waarvan er één ondergronds is aangelegd en een brandstofleiding. Op deze gronden is primair de bestemming Leidingen van toepassing. Voor bouwwerken ten behoeve van de samenvallende (secundaire) bestemmingen is vrijstelling nodig. De leidingbeheerder dient voorafgaand te worden geraadpleegd. Dat geldt eveneens voor de aan deze bestemming verbonden aanlegvoorschriften.

Primair waterkeringsdoeleinden

De waterkering langs de Ringvaart is als medebestemming in dit plan opgenomen. Het belang van de waterkering prevaleert boven de belangen van de ondergeschikte (secundaire) bestemmingen op de betreffende gronden. Op de gronden zijn ten behoeve van de (primaire) waterkering uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Bouwwerken ten behoeve van de samenvallende (secundaire) bestemmingen zijn alleen mogelijk na vrijstelling. Hierbij dient de waterbeheerder voorafgaand te worden geraadpleegd.

Archeologisch waardevol gebied

Delen van het plangebied zijn aangewezen als archeologisch waardevol gebied. Op de plankaart is aangegeven welk gebied het betreft. Ter bescherming van de archeologische waarden is in de voorschriften bouwen of andere werkzaamheden pas mogelijk gemaakt na vrijstelling. Aan verlening van een dergelijke vrijstelling is de voorwaarde verbonden dat vooraf advies wordt ingewonnen bij de betreffende deskundige over de vraag of door de voorgenomen activiteit de archeologische waarden niet onevenredig worden geschaad.

Gebruik van gronden en bouwwerken

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod gegeven voor gebruik in strijd met de bestemming. In lid 2 is aangegeven welk gebruik in ieder geval verboden is en in lid 3 welk gebruik hieronder niet wordt verstaan. Lid 5 bevat de zogenaamde "toverformule", door middel waarvan vrijstelling van het gebruiksverbod kan worden verleend voor die gevallen waarin een strikte toepassing van het verbod zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Hoofdstuk III Algemene bepalingen*Algemene vrijstellingsbevoegdheid*

In dit artikel wordt aangegeven in hoeverre en in welke gevallen vrijstelling kan worden verleend ingeval van geringe afwijkingen van de bouwvoorschriften.

Wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO

In dit artikel zijn de wijzigingsbevoegdheden beschreven die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen. Het betreft een algemene wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van kleine overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen.

Afstandsmaten leidingen

Dit artikel dient als garantie voor het tegengaan van de oprichting van bepaalde gebouwen (onder meer ten behoeve van opslag van brandbare stoffen) in een zone van 60 m tot de gronden met de aanduiding "buisleidingenstrook" en in een zone van 14 m vanaf de brandstofleiding.

Hoofdstuk IV Overgangs- en slotbepalingen*Gebruik in strijd met het plan*

Dit artikel betreft de overgangsbepalingen met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Bouwen in strijd met het plan

Het overgangsrecht ten aanzien van bouwen is neergelegd in dit artikel. Enige bouw mogelijkheden in afwijking van de voorschriften blijven bestaan voor die gebouwen die afwijken van het plan en die zijn of worden gebouwd bij of krachtens de Woningwet. Bestaande afwijkingen mogen niet worden vergroot. Uitbreiding van de bebouwing is slechts mogelijk met een vrijstelling van burgemeester en wethouders.

Strafbepaling

Het gebruik van gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming, alsmede het verrichten van vergunningplichtige werken of werkzaamheden zonder vergunning, is strafbaar en kan worden bestraft met een geldboete van de derde categorie, dan wel een hechtenis van ten hoogste zes maanden.

8. Economische uitvoerbaarheid

37

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2002-2006 (MIT) zijn drie relevante projecten opgenomen:

- de N209 van Bleiswijk tot Zoetermeer Oosterheem is in het planstudieprogramma regionale/lokale infrastructuur opgenomen;
- de gehele N209 van de A13 tot Bleiswijk is opgenomen in het verkenningenprogramma;
- het benuttingsproject A12 Den Haag-Gouda is opgenomen in het Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen.

Op 11 juli 2001 is een overeenkomst met betrekking tot het integrale benuttingsproject "A12 vernieuwd op weg" gesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, het Stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland. De overeenkomst maakt onderdeel uit van het bereikbaarheidsoffensief Haaglanden. De reden voor de start van het benuttingsproject is het afvoeren van de verbreding van de A12 uit de verkenningentabel van het MIT in 1999. Voor de reconstructie van de aansluiting van de N209 op de A12 is door de minister een bedrag gereserveerd voor zowel korte termijn maatregelen (autonome ontwikkeling) als lange termijn maatregelen (onderdeel van de voorgenomen activiteit in het MER).

Vanuit het MIT kan maximaal 50% worden bijgedragen in de kosten voor regionale en lokale infrastructuur. De andere 50% zal door de initiatiefnemer beschikbaar moeten worden gesteld, in dit geval de provincie Zuid-Holland, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, gemeente Zoetermeer en gemeente Bleiswijk.

Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief dat in dit bestemmingsplan juridisch-planologisch is vertaald, is uitgewerkt om de in een vorige fase geconstateerde overschrijdingen van het beschikbare budget terug te brengen. Tevens is getracht om een hoger budget bij elkaar te brengen.

Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief biedt daarmee een oplossing die volgens de kostenindicatie van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland aansluit bij de totaal beschikbare financiële middelen.

De gemeente betaalt haar aandeel in de planvoorbereidingskosten. Voor het overige draagt de gemeente geen financieel risico. De economische uitvoerbaarheid mag daarmee voor de gemeente gewaarborgd worden geacht.

Het voorontwerpbestemmingsplan Nieuwe Hoefweg en de MER Nieuwe Hoefweg zijn vanaf 30 september 2002 ten behoeve van inspraak gedurende vier weken ter inzage gelegd (ex artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) in het gemeentehuis van Bleiswijk. Op 23 oktober 2002 is een inspraakavond gehouden. Het bestemmingsplan is in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening in oktober 2002 voorgelegd aan de gebruikelijke overleginstanties.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van inspraak (paragraaf 1) en overleg (paragraaf 2) behandeld. Het verslag van de inspraakavond is als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan gevoegd. De overlegreacties zijn als bijlage 3 bij dit plan opgenomen. Voor de volledigheid zij vermeld dat de inspraakreacties op de MER inhoudelijk overeenkwamen met die op het bestemmingsplan. Er wordt in dit hoofdstuk volstaan met behandeling van de inspraakreacties op het bestemmingsplan.

Gezien de procedurele samenloop van het MER met het bestemmingsplan wordt het advies van de Commissie m.e.r. ten aanzien van de MER eveneens in dit hoofdstuk behandeld en wel in paragraaf 3.

De behandeling van de reacties bestaat uit een korte samenvatting van de opgeworpen argumenten, welke worden voorzien van gemeentelijk commentaar. Tevens wordt aangegeven of, en zo ja hoe, de reacties nopen tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9.1. Inspraak

Er zijn tijdens de inspraaktermijn 11 schriftelijke inspraakreacties binnengekomen. Onderstaand volgt een overzicht van de reacties:

1. Van Heumen & Eliasberg horeca exploitatie B.V., Puccinistraat 19 te Capelle a/d IJssel, gedateerd 26 september 2002, ontvangen 27 september 2002;
2. [REDACTED], Hoefweg 204 te Bleiswijk, gedateerd 26 september 2002, ontvangen 27 september 2002;
3. [REDACTED], Dorpsstraat 11 te Zoetermeer, gedateerd 1 oktober 2002, ontvangen 3 oktober 2002;
4. [REDACTED] namens Belangenvereniging Kruisweg, gedateerd 16 oktober 2002, ontvangen 22 oktober 2002;
[REDACTED], Hoefweg 231 en [REDACTED] Hoefweg 229 te Bleiswijk, gedateerd 21 oktober 2002, ontvangen 23 oktober 2002;
6. Dhr. [REDACTED] Kruisweg 108 te Bleiswijk, gedateerd 23 oktober 2002, ontvangen 23 oktober 2002;
7. [REDACTED] & Hofman B.V., Kruisweg 108 te Bleiswijk, gedateerd 23 oktober 2002, ontvangen 23 oktober 2002;
8. [REDACTED], Meidoornstraat 81, te Bleiswijk, gedateerd 23 oktober 2002;
9. [REDACTED], Kruisweg 100 te Bleiswijk, gedateerd 20 oktober 2002, ontvangen 24 oktober 2002;
10. [REDACTED], Kerkstraat 35-39 te Bleiswijk, gedateerd 25 oktober 2002, ontvangen 28 oktober 2002;
11. [REDACTED], Nieuwe Hoefweg 1 te Bleiswijk, gedateerd 27 oktober 2002, ontvangen 29 oktober 2002.

1. Van Heumen & Eliasberg horeca exploitatie B.V.

De inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat er geen rekening is gehouden met de bereikbaarheid van het restaurant Du Chalet aan de Kruisweg 8. Op de constructietekening zijn volgens de inspreker geen op- en afrit vanaf de provinciale weg 209 opgenomen. Men vreest dat het ontbreken van een op- en afrit een goede bedrijfsvoering verhindert. Dit zou het einde van het bedrijf kunnen betekenen. Graag wil men de optie om van de bestaande bus op- en afrit

gebruik te maken, of om een op- en afrit vanaf het klaverblad vanaf de A12 te realiseren nader bekijken.

Tevens vraagt de inspreker om van de verdere voortgang op de hoogte te worden gehouden.

Commentaar

De bereikbaarheid van het restaurant Du Chalet wordt in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen plan inderdaad aanzienlijk verminderd. Met de inspreker is nader overleg gevoerd. Er zijn hem alternatieve locaties aangeboden. De aanleg van een ontsluiting van het pand direct op het klaverblad of de N209 wordt door de gemeente, de provincie en Rijkswaterstaat niet wenselijk geacht. Dit in verband met de doorstroming en verkeersveiligheid.

2. [REDACTED], Hoefweg 204 te Bleiswijk

De inspreker vreest door de aanleg van de nieuwe weg overlast door geluid en trillingen. Verder wordt verwezen naar eerder gemaakte bezwaren, te weten:

Door aanleg van de N209 en de eerdere aanleg van de parallelweg is het weiland in bezit van de inspreker dermate verkleind dat het houden van een paard niet meer mogelijk is.

Verder attendeert men erop dat de situatie na de reconstructie onveiliger in plaats van veiliger is geworden. In de toekomstige situatie moet namelijk twee wegen in plaats van een weg overgestoken worden om bij het fietspad te komen.

Met het oog op de voorgestane ontwikkelingen vraagt de inspreker zich af of het zinvol is om in een renovatie van het huis te investeren. Men vreest namelijk de woning te moeten verlaten en daardoor financiële schade te lijden. Gevraagd wordt of de gemeente hier op korte termijn uitsluitel over kan geven.

Als alternatief doet men de volgende suggestie: binnen het bestemmingsplan Overbuurtsepoolder is de Violierenweg opgenomen, welke aansluit op de N209. Indien de zijweg aansluit op de Laan van Mathenesse dan komt het vrachtverkeer midden op het te realiseren bedrijventerrein binnen.

Commentaar

Over de mogelijkheid van het houden van een paard en de vraag of er in het huis moet worden geïnvesteerd laat de gemeente zich niet uit. Inspreker zal daar zelf, op basis van de voorgestane ontwikkelingen, een beslissing over moeten nemen. Over die voorgestane ontwikkelingen wordt het volgende vermeld:

Na aanleg van de nieuwe weg zal voldaan worden aan de wettelijke geluidsnormen. Vooralsnog wordt geen toename van trillingshinder verwacht. Aan de uitvoerder van de werkzaamheden zal verzocht worden voorafgaand aan de aanleg van de weg een zogenaamde "nulmeting" uit te voeren. Na afloop van de werkzaamheden zal opnieuw worden gemeten.

De verkeersveiligheid zal naar de mening van de gemeente door de reconstructie verbeteren. De Laan van Mathenesse zal direct op de N209 ontsloten worden en niet meer als tweede weg voorlangs de N209 komen te lopen (zoals voorheen als optie nog mogelijk was). De parallelweg langs de N209 zal geen directe aansluiting krijgen op de Laan van Mathenesse en ook niet op de N209.

3. [REDACTED], Dorpsstraat 11 te Zoetermeer

De inspreker is huurder van het pand Kruisweg 8 (restaurant Du Chalet). Er wordt bezwaar gemaakt overeenkomstig reactie 1. Daaraan worden de volgende punten toegevoegd:

- aanleg van een geluidsscherm belemmert het zicht op het pand vanaf de provinciale weg;
- het openbaar vervoer: vaste gasten en personeel zullen hier veel hinder van ondervinden;
- hinder tijdens het bouwproces.

De inspreker meldt dat hij de gemeente en andere betrokken overheden aansprakelijk houdt voor alle eventueel te lijden (bedrijfs)schade, welke door de plannen zal ontstaan.

De inspreker stelt dat de inspraakreactie niet aan de kwaliteitseisen voldoet en verzoekt de gemeente om, op basis van de Awb artikel 6 lid 6, aan hem een termijn te stellen waarbinnen hij zijn bezwaarschrift dient aan te vullen. Derhalve verzoekt hij de gemeente om hem een afschrift van alle onderliggende stukken te doen toekomen.

Commentaar

De aanleg van een scherm langs de noordelijke op- en afrit van de A12 is noodzakelijk om aan de wettelijke eisen (Wet geluidhinder) omtrent de geluidsbelasting te voldoen. Het scherm zal over slechts 190 m langs de N209 worden voortgezet. Dit betekent dat er ter hoogte van het pand Kruisweg 8 en het pand van inspreker vooralsnog geen geluidsscherm noodzakelijk is. Zie verder de beantwoording van reactie 1.

4. [REDACTED] namens Belangenvereniging Kruisweg

De wijzigingen in het voorontwerp ten opzichte van de projectnota/MER reconstructie N209, met name met betrekking tot geluidsoverlast, stemmen de insprekers gematigd positief. Niettemin blijven er onderdelen van het bestemmingsplan waar tegen men bezwaar maakt. Deze hebben alle te maken met de kruising Voorlaan/N209.

De insprekers maken bezwaar tegen de omvang van de voorgenomen tunnel voor de kruising van de Voorlaan en de N209. Men vreest door de omvang van de tunnel een verkeersaantrekkende werking. De Voorlaan dreigt hierdoor een drukke verkeersader te worden. Dit zal ook gevolgen hebben voor de Kruisweg. Tevens maakt men bezwaar tegen de route van de Voorlaan naar de tunnel. De noordelijke "boog" variant is voor de insprekers de minst gewenste variant, maar ook tegen de overige varianten bestaan bezwaren. Daarom wordt een alternatief aangedragen. Deze variant bestaat uit een parallelweg langs de A12. Voordelen hiervan zijn dat het lokale verkeer dat nu gebruikmaakt van de A12, door deze parallelweg verwerkt kan worden. De aanleg van de parallelweg is door de keuze voor een viaduct aanzienlijk eenvoudiger geworden. Een voorstel voor het tracé van de parallelweg is bijgevoegd.

Commentaar

De aanleg van een Noordelijke Omleidingsroute vermindert de verkeersdruk op de kern Kruisweg aangezien de route voor sluipverkeer, door het verdwijnen van de aansluiting op de N209, onaantrekkelijk wordt. Desalniettemin blijkt uit berekeningen dat de Omleidingsroute nog altijd het lokaal noodzakelijke verkeer (5.000 mvt/etmaal) dient verwerken. De omvang van de tunnel is mede aan de hand van deze cijfers bepaald.

De voorgestelde aanleg van een weg parallel aan de A12 stuit op een aantal bezwaren. Naast de afwikkeling van het lokale verkeer dat nu gebruikmaakt van de A12, zal een parallelweg ook sluipverkeer aantrekken bij congestie op de rijksweg. Derhalve wordt gekozen voor de aanleg van een spitsstrook om de doorstroming op de A12 te verbeteren en zodoende doorgaand verkeer op de lokale wegen te vermijden.

5. [REDACTED]

De inspreker maakt bezwaar tegen de aanleg van de N209 zoals voorgenomen vanwege de daarmee gepaard gaande verwachte aantasting van de woon- en leefsituatie.

Reden hiervoor is de door het verhogen van de toegestane geluidsbelasting tot 70 dB(A) verwachte geluidshinder. Tevens wordt een verslechtering van de luchtkwaliteit verwacht door het toenemende aantal verkeersbewegingen.

Commentaar

Uit het onderzoek naar de gevolgen voor luchtkwaliteit blijkt dat binnen de wettelijke normen wordt gebleven. Uit de conclusies van het akoestisch onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de normen van de Wet Geluidhinder (zie paragrafen 6.1 en 6.2 van de toelichting van het bestemmingsplan). Het is zelfs zo dat het geluidsniveau ten gevolge van de N209 zal afnemen door een snelheidsverlaging naar 50 km/h ten zuiden op de N209 van de Verlegde Zoetermeerse laan en de toepassing van geluidsreducerend asfalt (op de N209) ten noorden van deze weg.

6. & 7. [REDACTED] & Hofman B.V.

Een tweetal gelijklopende reacties waarin kenbaar wordt gemaakt dat de door de belangenvereniging De Kruisweg voorgestelde variant (opgenomen onder 4) niet de voorkeur heeft van alle bewoners. In de voorgestelde variant komt de weg naar mening van de inspreker te dicht langs

het pand Kruisweg 108 (welke niet onderheid is), waardoor voor scheuren en verzakken gevreesd wordt.

Commentaar

De gemeente neemt nota van de aangegeven bezwaren. Er wordt gezocht naar een alternatieve oplossing.

8. [REDACTED]

De inspreker verzoekt om op de hoogte gehouden te worden van het vervolgtraject.

Commentaar

Aan dit verzoek zal tegemoet worden gekomen.

9. [REDACTED]

De insprekers vragen zich af hoe de voorkeur van de meeste bewoners voor variant 3 bepaald is. Dit naar aanleiding van het feit dat de insprekers ondanks de directe betrokkenheid (de woning van de insprekers ligt op het tracé van variant 2) noch door de projectgroep noch door de belangenvereniging De Kruisweg benaderd is.

Van de bij de varianten 2 & 3 voorgestelde verkeersbeperkende maatregelen (30 km/h-zone) verwachten de insprekers weinig effect. Gesteld wordt dat een maximumsnelheid van 30 km/h in de praktijk niet te handhaven is. Het plaatsen van verkeersvertragende maatregelen volstaat volgens de insprekers niet. Aangezien ook geen geluidsarm asfalt bij de invoering van 30 km/h-zones wordt gebruikt, geeft men aan een voorkeur te hebben voor variant 1. Ook in verband met trillingen gaat de voorkeur uit naar variant 1 (de weg ligt hierbij het verst van de bebouwing vandaan).

De insprekers vragen, naast het doorsnijden van het landschap en de Rottezoom in variant 1, om een aanvullende onderbouwing van de keuze voor variant 2.

De insprekers stellen de vraag of, gezien de bouwkundige staat van het huis, naast de geluidsbelasting op de gevel geen rekening gehouden dient te worden met de geluidsbelasting in de woning.

De insprekers vragen of bij de aanleg van de tunnel een gescheiden fietsstrook opgenomen kan worden in verband met de verkeersveiligheid.

De insprekers stellen voor om meer verkeersremmende maatregelen aan te leggen bij een nieuwe aansluiting en vragen hoe de procedure in verband met de evaluatie achteraf zal lopen (termijn, thema's verder vervolg).

Commentaar

Om een slagvaardige projectgroep te creëren is het niet mogelijk geweest om alle bewoners in het plangebied direct bij de planvorming te betrekken. Door een selecte vertegenwoordiging van de bewoners is desalniettemin getracht het belang van de bewoners reeds in het planvormingstadium zo goed mogelijk mee te nemen. De belangenvereniging De Kruisweg is een particulier initiatief. Iedere betrokkene heeft echter in gevolge artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het recht om een reactie op het voorontwerpbestemmingsplan te geven.

De gestelde maximale geluidsnormen voor belasting op de gevel gaan vergezeld (Wet geluidshinder en Bouwbesluit) van een (maximum)norm gesteld voor de geluidsbelasting in pandig. Hierbij wordt altijd uitgegaan van een maximaal toelaatbare waarde in de woning van 35 dB(A).

De reden voor het opstellen van een aangepast bestemmingsplan is de wens om een aantal ontwikkelingen mogelijk te maken. De aanleg van een gescheiden fietspad is voorsnog niet in de plannen opgenomen. Het bestemmingsplan sluit dergelijke ontwikkelingen echter niet uit.

De suggestie om meer verkeersremmende maatregelen te treffen bij de aansluiting wordt meegenomen in de verdere procedure.

10.

De inspreker geeft aan de aansluiting op de Laan van Mathenesse via een omweg op de N209, zoals in de huidige plannen getekend, onaanvaardbaar te vinden. Dit in verband met het toenemende aantal verkeersbewegingen dat deze variant zou genereren. De inspreker pleit derhalve voor een directe aansluiting. Verder de volgende opmerkingen:

- geen aansluiting van de secundaire weg naast de Laan van Mathenesse/N209 in verband met tuinderverkeer via secundaire weg N209 eerst richting Laan van Mathenesse en dan via N209 terug richting veiling;
- aansluiting Anjerweg/N209 handhaven;
- rekening houden met aantal en soort verkeersbewegingen;
- koppelen van de verschillende verbindingen met de N209 (Anjerweg/Violierenweg/aansluiting op veiling).

Commentaar

In het bestemmingsplan wordt gekozen voor rechtstreekse aansluiting aan de Laan van Mathenesse op de N209 en is de variant met een omweg vervallen. Ook de aansluiting Anjerweg/-N209 zal gehandhaafd blijven.

11.

De insprekers voorzien een aantal consequenties van de aanleg van de N209. De huidige uitrit van de woning via het provinciale opslagterrein zal door het verdubbelen van de weg verdwijnen. Hierdoor zal een nieuwe aansluiting van 120 m naar de Kruisweg gerealiseerd moeten worden. Er zal een geluidsscherm op korte afstand aan de voorzijde van de woning komen. De inspreker geeft daarom aan een aantal eisen ten aanzien van de vormgeving van het scherm te hebben.

Ondanks deze maatregel zal de geluidsbelasting op de woning sterk toenemen. Door deze ontwikkelingen vreest men dat het woongenot zal afnemen. Men vraagt de gemeente derhalve om een gesprek over de mogelijkheid dat de gemeente de inspreker uitkoopt.

Commentaar

Aansluiting van de woning Nieuwe Hoefweg 1 op de N209 is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt ongewenst. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt dat ter plaatse van de Nieuwe Hoefweg 1 geen geluidsscherm nodig is. Door toepassing van geluidsreducerend asfalt op de N209 wordt voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder. Door het geluidsreducerend asfalt en de verschuiving van de N209 ontstaat juist een verbetering ten opzichte van het huidige geluidsniveau.

9.2. Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan in oktober 2002 aan de gebruikelijke overleginstanties voorgelegd. Hiervan hebben de volgende instanties gereageerd:

1. Recreatieschap Rottemeren;
2. Ministerie van Economische Zaken;
3. Hoogheemraadschap Rijnland;
4. Gemeente Berkel en Rodenrijs;
5. Gemeente Bergschenhoek;
6. Rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek;
7. Brandweer;
8. Ministerie van Landbouw, natuurbeheer en visserij;
9. B.V. Transportnet Zuid-Holland;
10. Kamer van koophandel Haaglanden;
11. Gemeente Zoetermeer;
12. Stadsregio Rotterdam;
13. Ministerie van Defensie;
14. Gasunie;

15. Directoraat-generaal Rijkswaterstaat;
16. Hoogheemraadschap van Schieland;
17. Provinciaal Planologische Commissie.

De instanties genoemd onder nummers 3 tot en met 8 hebben aangegeven geen opmerkingen ten aanzien van het plan te hebben. Hieronder volgt een weergave van de reacties van de andere instanties, voorzien van gemeentelijk commentaar. Afschriften van de reacties zijn als bijlage 3 bij dit stuk gevoegd.

1. Recreatieschap Rottemeren (brieven d.d. 26-09-2002 en 16-12-2002)

Gepleit wordt voor het mogelijk maken van de geplande fietstunnel onder het spoor Den Haag/Utrecht en rijksweg A12 in het bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg".

Commentaar

De tunnel zal in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt op basis van de door het Recreatieschap meegezonden tekening.

2. Ministerie van Economische Zaken (brief d.d. 07-10-2002)

Indien het ontvangen voorontwerpbestemmingsplan leidt tot verdere opmerkingen zal hier binnenkort op worden teruggekomen. Het ministerie zal de gemeente in dat geval een schriftelijke reactie via het PPC-secretariaat doen toekomen.

Commentaar

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

9. B.V. Transportnet Zuid-Holland (brief d.d. 11-11-2002)

Verzocht wordt om de gehele bij de hoogspanningsverbindingen horende zakelijk rechtstrook als bestemming op de plankaart op te nemen. De breedte van de bovengrondse verbinding tussen mastnummers 43 en 44 bedraagt 76 m (38 m aan weerszijden). De strook van het ondergrondse tracé heeft een breedte van 16 m.

Verzocht wordt om het oliedrukstation aan de Hoefweg op de plankaart nader te bestemmen.

Gevraagd wordt om aandacht te besteden aan de aanwezigheid van telecomkabels in het gebied. Dit in verband met het belang dat het netwerk heeft om een betrouwbare en veilige energievoorziening te waarborgen (onderbreking van de telecomkabels kan leiden tot storingen in de energievoorzieningen).

Verzocht wordt om in verband met de aanwezigheid van de kabel KT-185 contact op te nemen met E-on Benelux.

Men meldt dat er vanuit wordt gegaan dat bij de voorgestane ontwikkelingen de bovengrondse verbinding en masten gehandhaafd kunnen worden.

Gezien de vele aanwezige kabels en de situering van het oliedrukstation wordt aangegeven dat handhaving van de bestaande aansluiting van de Verlengde Australiëweg op de Nieuwe Hoefweg wenselijk is.

In verband met het verrichten van reparatie- en onderhoudswerkzaamheden dient voldoende vrije werkruimte rond de eigendommen van B.V. Transportnet gewaarborgd te zijn. Voor hoogspanningsmasten dient derhalve een vrije werkruimte van 50 bij 50 m aanwezig te zijn. Tevens kan het noodzakelijk zijn om tijdens werkzaamheden om de gronden binnen de zakelijk rechtstrook te ontruimen, waarbij ook fiets- en voetpaden kunnen worden afgesloten.

Men verzoekt om gezien de betrokkenheid van de elektriciteitswerken en de daaruit voortvloeiende hoogtebeperkingen, de verdere inrichtingsplannen tijdig aan B.V. Transportnet voor te leggen.

Verzocht wordt om in Artikel 13 Leidingen (L) de in lid 6 sub c vermelde zin aan te vullen met "diepgewortelde en/of hoogopgaande beplantingen" en lid 6 aan te vullen met een nieuw sub h: het plaatsen van onroerende objecten, geen bebouwing zijnde, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

Commentaar

De gevraagde wijzigingen op de plankaart met betrekking tot de zakelijk rechtstrook zal op de plankaart worden opgenomen. De aanvulling op artikel 13 wordt in de voorschriften opgenomen. De overige opmerkingen betreffen meer uitvoeringsgerichte zaken die geen invloed hebben op de inhoud van het bestemmingsplan. Hierover is nader overleg met Rijkswaterstaat gevoerd waaruit is gebleken dat de doorrijhoogte onder de huidige hoogspanningskabels voldoende is. De masten hoeven derhalve niet te worden verhoogd. Het plan voldoet aldus Rijkswaterstaat aan alle eisen van de TZH.

10. Kamer van koophandel Haaglanden (brief d.d. 20-11-2002)

Inhoudelijk zijn er geen opmerkingen over de reconstructie. Wel wordt aandacht gevraagd voor de tijdsplanning. Er is gekozen voor een alternatieve oplossing voor de reconstructie van de A12/N209. Deze alternatieve oplossing zal eerder gereed zijn dan de in eerste instantie voorgestelde definitieve oplossing. Dit betekent echter wel dat de voorgestelde tijdelijke oplossing komt te vervallen. Deze tijdelijke oplossing zou de verkeersdruk op het kruispunt op korte termijn enigszins verlichten. Door het afzien van de tijdelijke oplossing blijft de druk langer dan gewenst bestaan. Daarom dringt de Kamer van koophandel er op aan dat de definitieve oplossing niet lang op zich laat wachten. Gezien de ontwikkelingen in de omgeving (uitgifte gronden Prisma, bouw van de wijk Oosterheem in Zoetermeer) zal de druk op de A12 en de N209 in de nabije toekomst alleen maar verder toenemen.

Commentaar

De gemeente onderkent het belang van een snelle realisatie van de reconstructie. Een en ander is mede afhankelijk van de resultaten van overleg tussen gemeente, provincie, Rijkswaterstaat en ander belanghebbenden zoals omwonenden.

11. Gemeente Zoetermeer (brief d.d. 22-11-2002)

De plangrens uit het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan sluit ter plaatse van de Lange Tocht niet naadloos aan op de grens van het bestemmingsplan Hoefweg-Noord. Dit blijkt uit het gegeven overzicht van vigerende bestemmingsplannen. Onduidelijk is welk bestemmingsplan (en daarmee welke bestemming) hier geldt. Voorgesteld wordt om deze strook in het ontwerpbestemmingsplan Nieuwe Hoefweg mee te nemen. Het is wenselijk om bij de bestemming van deze strook de nodige flexibiliteit te behouden. Dit in verband met de nadere detaillering van de aansluiting van de verlengde Australiëweg op de N209 en de inrichting van de parallelweg. Voorgesteld wordt om de strook een gemengde bestemming te geven, waarin in ieder geval verkeersdoeleinden en water mogelijk gemaakt worden. In dit kader denkt de gemeente Zoetermeer met name ook aan het geval dat het beroep tegen de in de plaatsstelling van het HSL-viaduct niet gehonoreerd wordt.

Geconstateerd wordt dat in het geoptimaliseerde voorkeursalternatief VKA (vervanging van de zuidelijke aansluiting op het klaverblad door een Haarlemmermeer oplossing) nauwelijks restcapaciteit aanwezig is (pp. 23/24). De toekomstwaarde wordt hierdoor beperkt geacht. Daardoor wordt slechts in mindere mate aan de doelstellingen van de reconstructie voldaan. De stelling dat het geoptimaliseerde VKA bij de nadere uitwerking veel aandacht verdient wordt onderschreven. Derhalve wordt verzocht om voldoende flexibiliteit te laten voor aanpassingen die uit de nadere uitwerking kunnen volgen.

Het verkeersontwerp voor de aansluiting van de verlengde Australiëweg op de N209 overschrijdt de plangrenzen. Er wordt vanuit gegaan dat dit in aangrenzende bestemmingsplannen in voldoende mate wordt geregeld. Dit geldt tevens voor de parallelweg aan de N209, terwijl op pagina 28 wordt aangegeven dat de parallelweg in het onderhavige bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

In het overzicht met verschillen tussen het MMA, het oorspronkelijke en het geoptimaliseerde VKA ontbreekt de wijze waarop de parallelweg voor langzaam verkeer de Australiëweg kruist (tabel 4.2, pp. 24). Een tunnel is technisch zeer lastig (in verband met de Lange Tocht) en een viaduct maakt toekomstige uitbreiding van het kruispunt niet goed mogelijk. Derhalve wordt wederom om voldoende flexibiliteit voor toekomstige aanpassingen volgend uit nadere uitwerkingen gevraagd.

Tenslotte wordt herinnerd aan de studie naar een ongelijkvloerse kruising van de ten noorden van de A12 gelegen op- en afrit op de Zoetermeerselaan met de N209. Deze studie wil de gemeente Zoetermeer graag uitgevoerd zien. Dit hoeft de verwezenlijking van het voorliggende bestemmingsplan niet op te houden. Indien dit een kansrijke optie blijkt, die op voldoende draagvlak kan rekenen, kan zonodig een aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

Commentaar

De plangrens ter hoogte van de Verlengde Australiëweg zal worden aangepast overeenkomstig de overlegreactie. De aansluitingen op de Verlengde Australiëweg en de Zoetermeerselaan worden in onderhavig plan meegenomen. De parallelweg aan de N209 (inclusief de aangrenzende watergang) in Hoefweg-Noord wordt niet meer in het plan voor de N209 opgenomen. De bestemmingen in het plan zijn voldoende flexibel voor eventueel toekomstige technische aanpassingen volgend uit nadere uitwerkingen.

12. Stadsregio Rotterdam (brief dd. 27-11-2002)

Meegedeeld wordt dat de stadsregio Rotterdam akkoord gaat met het geoptimaliseerde voorkeursalternatief, zoals dit in de Projectnota/MER en het voorontwerpbestemmingsplan reconstructie N209 is opgenomen. Verzocht wordt om aan de volgende twee punten aandacht te schenken:

- Spoedig onderzoek naar de mogelijkheid om van verschuiving van de aansluiting op de laan van Mathenesse af te zien. Daardoor kan beter worden aangesloten op de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein Hoefweg-Zuid.
- Het zo snel mogelijk maken van een keuze tussen de drie alternatieven voor de aansluiting voor het buurtschap Kruisweg.

De projectnota/MER en het voorontwerpbestemmingsplan geven verder geen aanleiding voor opmerkingen.

Commentaar

De aansluiting op de Laan van Mathenesse zal niet verschuiven. De te kiezen alternatieven voor aansluiting voor het buurtschap Kruisweg zijn momenteel in onderzoek en onderwerp van overleg tussen bewoners van de Kruisweg en de gemeente, Rijkswaterstaat en de provincie. De gemeente onderkent de urgentie van de twee genoemde onderwerpen.

13. Ministerie van Defensie (brief dd. 21-11-2002)

Meegedeeld wordt dat in het plangebied een ondergrondse brandstofleiding van het Ministerie van Defensie ligt. Het tracé van de brandstofleiding is niet geheel op de plankaart opgenomen. Verzocht wordt om dit alsnog te doen.

De brandstofleiding is deels gelegen in grond met de bestemming Spoorwegdoeleinden (S) (artikel 5). Verzocht wordt om in dit artikel 5 tevens een lid op te nemen over de verhouding tot de bestemming Leidingen (L) artikel 13. Met de inhoud van het artikel 13 Leidingen (L) wordt ingestemd. Verzocht wordt om in artikel 20 de afstandsmaten van 14 m te verhogen tot 16 m.

In de toelichting is op bladzijde 34 en 37 sprake van een straalverbinding. Deze straalverbinding is inmiddels buiten gebruik, zodat het gestelde hieromtrent kan komen te vervallen. Dit houdt in dat in de voorschriften het artikel 19: Straalpad, eveneens kan komen te vervallen.

Commentaar

De brandstofleiding zal op de plankaart worden opgenomen en artikel 5 Spoorwegdoeleinden (S) zal worden uitgebreid conform het verzoek. Tevens wordt artikel 20 aangepast en worden de teksten (en artikelen) met betrekking tot de straalverbinding overeenkomstig de overlegreactie verwijderd.

14. Gasunie (brief dd. 27-11-2002)

Het ontwerpbestemmingsplan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen. In het plangebied ligt een aardgastransportleiding van de Gasunie, welke niet op de plankaart staat aangegeven. Opgemerkt wordt dat een aardgasleiding een planologisch relevant gegeven is, waarvan aanduiding op de plankaart verplicht is.

Met betrekking tot de veiligheidsafstanden is de richtlijn van het Ministerie van VROM, getiteld: "zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" onder kenmerk DGMH/B nr. 0104004 van 26 november 1984 van toepassing. Uitgangspunt van deze richtlijn is dat het streven erop gericht dient te zijn om bestemmingen die voorzien in regelmatig verblijf van personen buiten de zogeheten toetsingsafstand te realiseren.

Voor de bedoelde leiding bedraagt deze afstand:

leidingnr.	diameter	werkdruk	toetsingsafstand
W-539-01	18"	39,9 bar	45 m

Afwijking is op grond van de leidingspecificaties toegestaan, waarbij echter steeds de minimale bebouwingsafstand zoals genoemd in tabel 4 van de richtlijn van VROM, gehandhaafd moet worden.

Voor de bedoelde leiding bedraagt deze afstand:

incidentele be- bouwing leiding nr.	woonwijk en flatgebouw dia- meter	ontwerpdruk	categorie II	categorie I
W-539-01	18"	39,9 bar	4 m	20 m

Verzocht wordt om van deze regelgeving blijk te geven in paragraaf 6.7 "Leidingen" van de toelichting en om artikel 13 Leidingen (L) van de voorschriften zodanig aan te vullen dat binnen een afstand van 4 m van de hartlijn van de aardgastransportleiding een medebestemming aardgastransportleiding gaat gelden. Tevens wordt verzocht om artikel 20 Afstandsmaten leidingen zodanig aan te vullen dat de afstand van de aldaar genoemde installaties ten opzichte van de hartlijn van de aardgastransportleiding ten minste 20 m bedraagt.

Commentaar

De genoemde aardgastransportleiding zal op de plankaart worden opgenomen. Tevens zullen de genoemde artikelen worden aangepast.

15. Directoraat-generaal Rijkswaterstaat (brief 13-12-2002 en 16-12-2002)

1. Verzocht wordt om geen marktgevoelige informatie, zoals projectbedragen, in het plan op te nemen. Dit geldt met name voor paragraaf 4.3 en de paragraaf omtrent de economische uitvoerbaarheid. Aangezien inmiddels afstemming heeft plaatsgevonden met het bestemmingsplan Overbuurtsche polder wordt verzocht om in paragraaf 2.3 een passage te wijden aan de relatie met andere bestemmingsplannen (onder andere Hoefweg Noord en Zuid).

Commentaar

Aan deze verzoeken wordt in het bestemmingsplan tegemoetgekomen.

2. Naar aanleiding van overleg met de bewoners van Kruisweg 1 en 3 moeten er enkele wijzigingen op de plankaart worden doorgevoerd. De woningen worden geamoveerd en met de bewoners is afgesproken dat nieuwbouw van woningen en schuren elders op het perceel wordt toegestaan (nieuw voor oud regeling) mits medewerking wordt verleend aan minnelijke verkoop aan Rijkswaterstaat. De akoestische consequenties hiervan dienen ook in beeld te worden gebracht. Dit geldt tevens voor Hoefweg 2 en 4 waar de vervanging van een schuur mogelijk gemaakt dient te worden. Mogelijk kan de schuur een afschermende functie voor geluid hebben.

Commentaar

Bedoelde door Rijkswaterstaat gedane toezeggingen worden nu niet in het bestemmingsplan opgenomen. Op latere termijn kunnen de beoogde verplaatsingen via artikel 19 WRO worden geregeld.

3. Er dient een toelichting te komen die duidelijk de reden vermeldt voor het opnemen van de verkeersbestemming voor de gronden tussen de Hoefweg en de Rotte in aansluiting op de verkeersbestemming voor de A12. De reden is dat de gemeente een aanpassingsplicht heeft voor bestemmingsplanregelingen, als deze niet met het besluit van de Minister tot aanleg van spits- of plusstroken overeenkomen. De definitieve grenzen zullen worden aangeleverd.

Commentaar

De reden bestaat uit het bestemmingsplantechnisch mogelijk maken van het laatste puntje spits- of plusstroken richting de Rotte (aan de gemeentegrens) langs de A12.

4. Aangegeven wordt dat de gebruikte ondergronden voor de plankaart niet helemaal correct zijn. Onder andere de woning aan de Kruisweg 4 ontbreekt.

Commentaar

De woning valt buiten de bestemmingsplangrenzen en zal derhalve niet op de plankaart worden aangegeven.

5. Aangegeven wordt dat in figuur 5 de rechtstreekse aansluiting van de Laan van Mathenesse op de N209 nog ontbreekt. Volgens de MER wordt deze optie nog opengehouden. Volgens RWS dient dit in het bestemmingsplan zijn beslag te krijgen.

Commentaar

Het plan zal voorzien in een rechtstreekse aansluiting op de Laan van Mathenesse.

6. Er wordt vanuit gegaan dat de resultaten met betrekking tot het onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet en de consequenties in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen.

Commentaar

De toetsing aan de Flora- en faunawet is in het bestemmingsplan verwerkt.

7. Aangegeven wordt dat de zonebreedte van de N209 op basis van het aantal wegstroken en eventuele weefvakken overdadig gekozen is (pp.29). Ten onrechte zijn hier ook de opstelstroken voor de diverse kruisingen betrokken. Het onderzoeksgebied wordt hierdoor verbreed.

Commentaar

Ook eventuele extra rijstroken ten behoeve van de afwikkeling op bijvoorbeeld kruispunten bepalen de zonebreedte. De Wet geluidhinder maakt hier geen onderscheid in. Een breder onderzoeksgebied heeft geen directe consequenties voor de berekende geluidsbelasting.

8. Op basis van reacties op de inspraakavond wordt verzocht om paragraaf 6.6 (pp. 34) te verduidelijken met betrekking tot trillingshinder (gevolgen van toename en eventuele schade).

Commentaar

Ten aanzien van te verwachten trillingshinder in de aanlegfase zij vermeld dat de uitvoerder van de werkzaamheden vooraf een zogenaamde "nulmeeting" kan uitvoeren. De gemeente zal dit aan de uitvoerder verzoeken. Na afloop van de werkzaamheden kan opnieuw worden gemeten. Dit zal ook als zodanig richting omwonenden worden gecommuniceerd omdat hun in eerste instantie gevraagd moet worden of zij hun medewerking aan dergelijk onderzoek willen verlenen.

9. Op pagina 15 van de toelichting direct onder paragraaf 3.2 "Huidige situatie" verzoekt men op te nemen: "akkers en grasland binnen het plangebied welke deels onderdeel uitmaken van het Groene Hart".

Commentaar

Bedoelde toevoeging maakt de tekst onduidelijker, dit verzoek wordt niet overgenomen.

16. Hoogheemraadschap van Schieland (brief dd. 2-12-2002)**Watertoets**

Verzocht wordt om in paragraaf 6.4 "Waterparagraaf" van de toelichting de in de watertoets genoemde stappen "advisering" en "afweging" meer expliciet uit te werken. Dit door aan te geven welk advies is ingebracht en welke afweging de gemeente hieromtrent heeft gemaakt.

Commentaar

De tekst zal op dit punt worden aangepast.

Plankaart

Omwille van de consistentie in de wijze van bestemmen wordt verzocht om voor alle kruisingen van wegen en spoorwegen met de watergangen die bij het hoofdsysteem horen, een dubbelbestemming op te nemen.

Verzocht wordt om de bestemming "Groenvoorziening" ter plekke van de kruising van de Nieuwe Hoefweg met de west-oostlopende tocht in het noorden van het plangebied te vervangen met de bestemming "Water". Deze watergang behoort tot het hoofdwatersysteem. Aan weerszijden van de insteek van het talud valt een strook van 5 m breed onder het Schielands Keur. Hierop is de bestemming "Primair waterstaatsdoeleinden" van toepassing.

Verzocht wordt om de in het meest oostelijke deel van het plangebied gelegen waterkeringen langs de Rotte en de binnenboezem ook zodanig op de plankaart te bestemmen.

Vanaf het punt X=97412 en Y=451672 naar het noorden toe heeft de Nieuwe Hoefweg de status van polderkade. Dit houdt in dat de weg fungeert als waterscheiding tussen twee polders. Derhalve mag de kruin van het wegprofiel niet verlaagd worden. Bij omlieg van de weg en watergangen dient de scheiding gehandhaafd te blijven.

Voor de te realiseren waterpartij bij de noordelijke op- en afrit is de bestemming "primair waterstaatsdoeleinden" opgenomen. Deze waterpartij maakt geen deel uit van het hoofdwatersysteem en dus ook niet van de vijfmeterstrook die als zodanig bestemd moet worden. Deze bestemming kan dus gewijzigd worden in "Water".

Commentaar

De plankaart zal conform het bovenstaande worden aangepast. Ten aanzien van het al dan niet verlagen van de kruin van het wegprofiel zal nader overleg met de uitvoerder worden gevoerd.

Aanvullende waterberging

Verzocht wordt om het volgende in paragraaf 6.4 op te nemen:

- Het aanbrengen van verharde oppervlakken van 1 ha of groter, van welke het hemelwater geheel of gedeeltelijk, direct dan wel indirect afstroomt naar open oppervlaktewater, is op grond Schielands Keur niet toegestaan. Bij vergunning kan Schieland ontheffing verlenen, waarbij als voorwaarde wordt gesteld dat aanvullende waterberging wordt gerealiseerd.
- De aanvullende waterberging moet in hetzelfde peilgebied gerealiseerd worden als waar de afstroming plaatsvindt.

Deze twee aspecten dienen onderdeel uit te maken van de reconstructie van de weg. De concrete uitwerking van deze beleidsaspecten komt voor het plan neer op het realiseren van een aanvullende waterberging van minimaal 5 procent van de toename aan verharding, met als advies deze zoveel mogelijk te verwerken in de breedte van de wegsloten.

Commentaar

Het plan wordt op de aangegeven wijze aangepast.

Verbindingen

Bij het realiseren van vervangende waterberging dient er gezorgd te worden voor een goede verbinding met de rest van de watergangen in het peilgebied.

Commentaar

Dit is in de uitvoeringsfase punt van aandacht.

Opmerkingen en aanvullingen bij de tekst van paragraaf 6.4 van de toelichting

Verzocht wordt om de naam polder Honderdveertig Morgen te wijzigen in polder De Wilde Venen.

Verzocht wordt om voor de polder Bleiswijk ten noorden van de A12 het peil (NAP -5,75 m) op te nemen. Tevens wordt verzocht om de afvoer uit het plangebied aan te passen. Voor de polder Bleiswijk verloopt de afvoer globaal via het stelsel van tochten aan weerszijden van de Nieuwe Hoefweg in zuidelijke richting. Voor de Binnenwegse Polder verloopt de afvoer via de west-oostlopende tocht die de Nieuwe Hoefweg kruist in het noorden van het plangebied.

De stelling dat de waterkwaliteit in het plangebied zeer matig is dient genuanceerd te worden. Het plangebied bestrijkt delen van drie polders. Binnen deze polders varieert de waterkwaliteit lokaal sterk. Aangezien in of vlakbij het plangebied geen meetpunten zijn, is het beter om op te nemen dat de waterkwaliteit naar verwachting niet voldoet aan de landelijke streefwaardes en dat deze met de juiste inrichtingsmaatregelen kan en moet worden verbeterd.

Verzocht wordt om in de vierde alinea aan het stuk over de waterkering langs de Boezemvaart, een vermelding van de overige waterkeringen in het plangebied toe te voegen (te weten de waterkeringen langs de Rotte, de binnenboezem en de polderkade ter plekke van de Nieuwe Hoefweg).

Commentaar

De tekst zal overeenkomstig het verzoek worden aangepast.

Beschrijving beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Opgemerkt wordt dat Hoogheemraadschap Schieland naast het waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheer ook het waterkeringsbeheer uitvoert.

Verzocht wordt om de zin: "In het bebouwde gebied stellen waterbeheerder en provincie de norm dat berging en buffering in stedelijk groen plaatsvindt door minimaal 10% open water", aan te passen aangezien waterberging niet alleen in stedelijk groen gerealiseerd moet worden, maar overal en in het bijzonder waar wateroverlast dreigt.

Commentaar

De genoemde norm heeft slechts betrekking op de waterberging binnen het stedelijk gebied. Daar kan echter niet uit geconcludeerd worden dat er buiten het stedelijke gebied geen waterberging gerealiseerd hoeft te worden. Op verzoek van het hoogheemraadschap zal dit in de tekst nader tot uitdrukking gebracht worden.

Beschrijving toekomstige situatie

Verzocht wordt om aan de derde alinea toe te voegen dat het genoemde overleg plaatsvindt in het kader van de aanvraag van de Keurvergunning voor bedoelde werkzaamheden. Er wordt tevens meegedeeld dat inrichtingsmaatregelen om te voorkomen dat wegwater direct in het op-pervlaktewater terechtkomt altijd nodig zijn indien het drukke wegen betreft.

Commentaar

De gevraagde toevoeging zal in de tekst worden opgenomen.

17. Provinciale Planologische Commissie (brief d.d. 6 februari 2003)

Verzocht wordt om op de plankaart een Gereserveerde Leidingenstrook aan de noordzijde van de A12 ter hoogte van de nieuw ontworpen afslag op te nemen. Verwezen wordt naar het streekplan Zuid-Holland Rijnmond en Zuid-Holland West.

Tevens wordt verzocht om rekening te houden met de door Directoraat-generaal Rijkswaterstaat gemaakte opmerkingen en de door het Ministerie van Defensie gemaakte opmerkingen omtrent de brandstofleiding.

Gemeld wordt dat de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd wordt geacht.

Commentaar

De bedoelde Gereserveerde Leidingenstrook wordt op de plankaart opgenomen.

Dit ondanks het gegeven dat de gemeente van mening is dat de reservering van de buisleidingenstrook aan de zuidzijde van de A12 afdoende is geregeld en gewaarborgd in de bestem-

mingsplannen Hoefweg-Zuid en Uitbreiding Bloemenveiling. Over dit specifieke onderwerp is volgens de gemeente nader overleg met de provincie noodzakelijk. In het kader van dit bestemmingsplan wordt ook verwezen naar de instemmende reactie van het ministerie van Defensie over de reservering ten zuiden van de A12.

De door het ministerie van Defensie bedoelde brandstofleiding wordt op de plankaart opgenomen. De overlegreactie van het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat wordt conform de beantwoording verwerkt.

9.3. Advies commissie m.e.r.

Op 3 oktober 2002 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) haar toetsingsadvies kenbaar gemaakt, waarbij zij heeft geoordeeld dat het MER de essentiële informatie bevat die nodig is om het milieubelang een volwaardige positie te geven bij de besluitvorming. Het advies is opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting. Hieronder volgt een samenvatting van de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. inclusief de gemeentelijke reactie daarop.

Algemeen

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is en spreekt haar waardering uit voor de overzichtelijke presentatie en duidelijke illustraties in het MER.

Commentaar

Van het positieve hoofdoordeel van de Commissie over het MER wordt met genoegen kennis genomen.

Kruisweg

De Commissie beveelt aan extra maatregelen nader uit te werken om de Kruisweg en de Voorweg verkeersluw te maken en sluipverkeer over deze wegen verder te beperken en bij de besluitvorming te betrekken.

Commentaar

Bedoelde maatregelen zijn of uitgevoerd in het kader van Duurzaam Veilig of in onderzoek.

Geluidsbeperkende maatregelen

De Commissie beveelt aan bij de verdere besluitvorming de keuze van de plaatselijk te treffen geluidsbeperkende maatregelen concreet te maken en als randvoorwaarden vast te leggen, alsmede de mogelijkheden van verkeersmanagement in het verder planproces mee te nemen.

Commentaar

In het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan worden geluidsmaatregelen aan de bron voorgesteld in de vorm van geluidsreducerend asfalt en een snelheidsverlaging. Geluidsschermen zijn hierdoor niet meer noodzakelijk, met uitzondering van een scherm van 2,5 m hoogte ter plaatse van de noordelijke op- en afrit op de A12 dat over 190 m zal doorlopen langs de N209.

Verkeersmanagement zal waar mogelijk in het verdere planproces worden meegenomen.

Monitoring

De Commissie is van mening dat er nog een aantal onzekerheden bestaan in de feitelijke gevolgen na de nadere uitwerking van het ontwerp van de nieuwe infrastructuur. Monitoring van de feitelijke effecten en evaluatie daarvan is wenselijk. Daarbij wil de Commissie de volgende onderwerpen benadrukken:

- monitoring van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op delen van de te reconstrueren weg, de aansluiting op de A12 en secundaire wegen;
- een nadere analyse en monitoring van de geluids- en trillingseffecten in de aanlegfase en de wijze waarop hierop zal worden geanticipeerd en hoe daar communicatief naar de omwonenden mee wordt omgegaan.

Commentaar

Het is vast beleid van de provincie (eigenaar/beheerder van de Nieuwe Hoefweg) om verkeersintensiteiten op haar wegen te monitoren. Ten aanzien van te verwachten trillingshinder in de aanlegfase zij vermeld dat de uitvoerder van de werkzaamheden (Rijkswaterstaat) vooraf verzocht zal worden een zogenaamde "nulmeeting" zal uitvoeren. Na afloop van de werkzaamheden zal opnieuw worden gemeten. Dit zal ook richting omwonenden worden gecommuniceerd omdat hun in eerste instantie gevraagd moet worden of zij hun medewerking aan dergelijk onderzoek willen verlenen.

bijlagen bij de toelichting

Algemeen

Op 19 juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Hierdoor zijn overheden bij besluiten, waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden genoemd in het Besluit luchtkwaliteit in acht te nemen voor gevoelige bestemmingen.

Het bestemmingsplan voorziet in de reconstructie van de Nieuwe Hoefweg (N209) en in een nieuwe aansluiting op de rijksweg A12. Eveneens zal de A12 ter plaatse ingrijpend worden gereconstrueerd. De verandering in de verkeerssituatie leidt tot een verhoging van de verkeersintensiteiten. Ter plaatse van de bestaande gevoelige bestemmingen in de directe omgeving van de nieuwe aansluiting en de Nieuwe Hoefweg dient rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

In de Handreiking Luchtkwaliteit en Ruimtelijke Ordening (module verkeer) van de provincie Zuid-Holland wordt aangegeven hoe om kan worden gegaan met luchtkwaliteit in een plangebied. Nadere berekeningen dienen alleen te worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe gevoelige functie langs een weg met een verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal of meer.

Vanwege de hoge verkeersintensiteiten op deze weg zijn daarom berekeningen uitgevoerd met het CAR II-programma¹⁾ om de luchtkwaliteit te meten bij de bestaande gevoelige bestemmingen. In bijlage 3 zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen.

In deze bijlage is weergegeven welke onderzoeksmethode en welke uitgangspunten zijn gebruikt en welke resultaten dit heeft opgeleverd.

Voorgenomen activiteit

De Nieuwe Hoefweg (N209) wordt ter plaatse verbreed van 2x1 naar gedeeltelijk 2x2 rijstroken en van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Ter hoogte van de kern Kruisweg wordt de Nieuwe Hoefweg 10 m naar het westen opgeschoven. Daarnaast wordt de weg verhoogd aangelegd en zal door middel van een viaduct over de snelweg en spoorlijn gaan lopen. Hiertoe zal eveneens de A12 ingrijpend gereconstrueerd worden waarbij deze enigszins naar het noorden verlegd zal worden en de aansluiting van de Nieuwe Hoefweg op de A12 gewijzigd zal worden in een kwart klaverbladaansluiting aan de noordwestzijde en een halve Haarlemmermeer-aansluiting (op- en afritten parallel aan hoofdrijbaan) aan de zuidzijde. Tevens zal een aantal nieuwe aansluitende wegen worden aangelegd zoals:

- de Laan van Mathenesse ter ontsluiting van het bedrijventerrein Hoefweg-Zuid;
- de Verlegde Zoetermeerselaan;
- de Verlengde Australiëweg;
- de 1^e Parallelweg ten westen van de Nieuwe Hoefweg;
- de Noordelijke Omleidingsweg van de kern Kruisweg (Voorlaan).

Bij het in beeld brengen van de luchtkwaliteit zijn de (toekomstige) verkeersintensiteiten van belang. De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten op de rijksweg(aansluitingen) en de Nieuwe Hoefweg zijn in tabel 1 weergegeven.

¹⁾ Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 2.0, maart 2003.

Tabel 1 Motorvoertuigen per etmaal in huidige situatie (2003) en toekomstige situatie (2015) bij voorlopig ontwerp

A12	2003	2015 VO*	Nieuwe Hoefweg (N209)	2001	2015 VO*
ten westen van N209	103.400	92.700	noordelijk van Verlengde Australië-weg	-	29.000
Tussen toe- en afrit	92.300	74.000	Verlengde Australiëweg -Zoetermeer-selaan	-	35.000
ten oosten van N209	103.700	114.600	Zoetermeerselaan-A12-noord	12.400	44.100
A12-noord oprit	5.000	6.800	A12-noord - A12-zuid	15.700	40.100
A12-noord afrit	5.000	19.300	A12-zuid - Laan van Mathenesse	20.900	35.900
A12-zuid oprit	6.400	18.000	Laan van Mathenesse - Veilingen	20.900	37.700
A12-zuid afrit	6.100	8.700	zuidelijk van Veilingen	-	33.800

*VO = Voorlopig Ontwerp

Besluit luchtkwaliteit

Op 19 juli 2001 is het nieuwe Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Het Besluit bevat regels ter implementatie van Richtlijn 199/30 EG van de Raad van de Europese Unie van 22 april 1999 (dochterrichtlijn), betreffende grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In dit besluit zijn de volgende grenswaarden opgenomen:

Koolmonoxide (CO):	6000 µg/m³ als 98-percentiel, 8-uurgemiddelde;
Stikstofdioxide (NO ₂):	40 µg/m³ als jaargemiddelde;
Benzeen (C ₆ H ₆):	10 µg/m³ als jaargemiddelde;
Zwavelstofdioxide (SO ₂):	350 µg/m³ als uurgemiddelde;
Lood (Pb):	0,5 µg/m³ als jaargemiddelde;
Fijn stof (PM ₁₀):	40 µg/m³ als jaargemiddelde.

Volgens het besluit mogen de grenswaarden voor stikstofdioxide tot het jaar 2010 en voor fijn stof tot het jaar 2005 binnen nader aangegeven marges ("plandrempels") worden overschreden. Deze marges worden elk jaar kleiner totdat geen enkele overschrijding meer wordt toegestaan. Voor de overige stoffen gelden geen dergelijke tijdelijke normen; voor deze stoffen gelden de grenswaarden met onmiddellijke ingang. Na 2010 gelden de bovenstaande grenswaarden voor alle stoffen. Voor het structuurplan zijn vooral de toekomstige grenswaarden van belang.

Maatgevende stoffen

Voor luchtkwaliteit in de omgeving van verkeersbronnen wordt stikstofdioxide gehanteerd als indicator voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Deze stof heeft namelijk ten opzichte van andere grenswaarden de meest kritische grenswaarde. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof van belang. Echter de fijn stof concentraties zijn in ruimtelijke zin niet bepalend. Over vrijwel het hele land komen namelijk verhoogde concentraties fijn stof voor. Het nemen van maatregelen om de concentraties fijn stof terug te dringen valt dan ook onder het Rijksbeleid.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen als gevolg van de nabijgelegen wegen is berekend met behulp van het CAR II-programma. Dit programma is opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van Directoraat-Generaal Milieubeheer, Directie Lucht en Energie. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen koolmonoxide, benzeen en stikstofdioxide. Dit programma is geschikt voor het verkrijgen van

een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Het CAR II-programma is toepasbaar voor berekeningen van concentraties op een afstand van het immisiepunt (bijvoorbeeld woningen) tot de wegas van minimaal 5 en maximaal 30 m. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 m boven het maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het CAR II-programma ingevoerd kunnen worden.

Dit rekenprogramma gaat uit van het nieuwe NEC-scenario (National Emission Ceilings).

Onderzoeksopzet

Langs de te reconstrueren provinciale weg zijn een aantal woningen gelegen. Ten noorden van de rijksweg A12 gaat het om enkele woningen aan de Kruisweg in het buurtschap Kruisweg. Ten zuiden van de rijksweg gaat het om enkele woningen welke zijn gelegen aan de parallelwegen bij de Hoefweg.

Ten aanzien van deze woningen dienen de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van de veranderingen in beeld te worden gebracht. Hierbij dient niet alleen gekeken te worden naar de effecten van de (te reconstrueren) Nieuwe Hoefweg, maar ook naar de wegen in de omgeving. In dit geval zijn de rijksweg A12 en de nieuwe aansluiting van de Hoefweg op de A12 relevant om nader te beschouwen. De aansluitende wegen op de Nieuwe Hoefweg en de bestaande en nieuwe parallelwegen (Noordelijke Omleiding van de Kruisweg, 1^e Parallelweg N209) zullen niet worden meegenomen. Op deze wegen zijn de verkeersintensiteiten laag en hebben daardoor geen grote invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen. De intensiteiten op de Verlengde Australiëweg en de Zoetermeerseweg zijn wel hoog, echter hier zijn geen woningen in de directe nabijheid aanwezig.

Het is niet noodzakelijk om de luchtkwaliteit bij alle bestaande woningen langs de provinciale weg te berekenen. Door de luchtkwaliteit te berekenen bij de dichtstbijzijnde woningen wordt voldoende inzicht geboden in de luchtkwaliteit ter plaatse van de overige woningen. Wel zijn er berekeningen noodzakelijk bij de verschillende relevante wegen in het gebied (Nieuwe Hoefweg, A12 en op- en afritten). De maatgevende woningen zijn in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2 Maatgevende woningen en de afstand tot relevante wegen

woning	X-coördinaat	Y-coördinaat	afstanden ten opzichte van relevante wegen (in meters)		
			N209	A12	op- en afrit A12
ten zuiden van A12:					
- Hoefweg 209	96668	449151	25	ca. 900	n.v.t.
- Hoefweg 215	96750	449500	20	ca. 600	n.v.t.
- Hoefweg 225	97850	449650	35	ca. 400	n.v.t.
- Hoefweg 231	97000	449750	110	ca. 375	n.v.t.
ten noorden van A12:					
- Kruisweg 2	97080	450250	50	ca. 260	ca. 60
- Kruisweg 12	97080	450516	60	ca. 425	ca. 225
- Nieuwe Hoefweg 1	97080	450750	50	ca. 625	n.v.t.

Cumulatie

Nabij gevoelige bestemmingen kan sprake zijn van cumulatie van verschillende bronnen (zowel van industrie als van verkeer). Voor de meeste stoffen kunnen de extra concentraties bij de achtergrondconcentraties worden opgeteld. Voor de maatgevende stof stikstofdioxide kan dit echter niet omdat NO₂ mede wordt gevormd door omzetting in de buitenlucht. Enkele woningen liggen dicht bij zowel de Nieuwe Hoefweg als de rijksweg A12 c.q. de nieuwe aansluiting op de A12.

Aan het CAR II-programma is een module toegevoegd die de cumulatieve NO₂-concentratie van beide wegen kan berekenen. Dit is mogelijk bij gevoelige bestemmingen die zijn gelegen nabij lokale verkeerswegen binnen een afstand van 30 m en op een afstand binnen 300 m van een snelweg. Tot deze afstanden kan het CAR II-programma namelijk berekeningen uitvoeren. Op een grotere afstand van verkeers- respectievelijk snelwegen is er geen sprake meer van een aanzienlijke bijdrage veroorzaakt door verkeerswegen.

De woningen ten zuiden van de A12 liggen op dermate grote afstand van deze rijksweg dat cumulatieberekeningen niet nodig zijn. Ten noorden van de rijksweg ligt met name 1 woning binnen de onderzoekszone, namelijk Kruisweg 2. Hierbij gaat het met name om de nabijheid van de nieuwe aansluiting op de A12.

Invoergegevens

In het CAR II-programma worden een aantal basisgegevens ingevoerd. De verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het akoestisch onderzoek¹⁾ dat is uitgevoerd in het kader van de reconstructie. Deze gegevens staan (per wegvak) vermeld in tabel 1. De afstanden van de woningen tot de relevante wegen worden in tabel 2 genoemd. Voor de woningen die op meer dan 30 m van de relevante wegen zijn gelegen is een afstand van 30 m aangehouden, aangezien het CAR-programma niet kan rekenen voor grotere afstanden.

In onderstaande tabel zijn de overige invoergegevens vermeld.

Tabel 3 Invoergegevens luchtkwaliteitberekeningen

straatnaam	fractie vrachtverkeer (licht/middel/zwaar)	snelheidstype	wegtype
Nieuwe Hoefweg (N209)	0,95/0,03/0,02	buitenweg (gemiddeld 70 km/h)	2
rijksweg A12	0,82/0,094/0,086	snelweg (gemiddeld 100 km/h)	1
aansluiting rijksweg A12	0,82/0,094/0,086	snelweg (gemiddeld 100 km/h)	1

Resultaten

Langs (snel)wegen wordt de luchtkwaliteit voornamelijk bepaald door de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Op basis van de bovenstaande uitgangspunten zijn de concentraties alleen voor deze twee maatgevende stoffen berekend voor het jaar 2015. In tabel 4 zijn de resultaten van de berekeningen weergegeven als jaargemiddelden in µg/m³ voor 2015. De grenswaarden voor beide stoffen bedragen 40 in µg/m³ als jaargemiddelde.

¹⁾ Akoestisch onderzoek reconstructie nieuwe hoofweg en aansluitende wegen binnen de gemeente Bleiswijk, RBOI/gemeente Bleiswijk, september 2002.

Tabel 4 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit

straatnaam	afstand bestaande woningen tot wegas	stikstofdioxide in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		fijn stof in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
		achtergrond- concentratie 2010	berekende concentratie 2010	achtergrond- concentratie 2010	berekende concentratie 2010
Hoefweg 209	25	25	29	31	32
Hoefweg 215	20	25	29	31	32
Hoefweg 225	35	25	28	31	32
Hoefweg 231	110	25	28	31	32
Kruisweg 2	50	25	28	31	32
- t.o.v. A12	260	25	28	31	31
- t.o.v. op-afrit A12	60	25	27	31	31
- cumulatie	-	-	32	-	33
Kruisweg 12	60	25	28	31	32
Nieuwe Hoefweg 1	50	25	28	31	32

Uit deze berekeningen blijkt dat ter plaatse van gevoelige bestemmingen geen overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof plaatsvindt als gevolg van het verkeer op de Nieuwe Hoefweg. Dit geldt ook voor de woning aan Kruisweg 2 waar in de berekening rekening is gehouden met cumulatie van de A12 en de nieuwe op- en afrit.

Conclusie

Op basis van de resultaten van dit luchtkwaliteitsonderzoek kan geconcludeerd worden dat er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden voor luchtkwaliteit ter plaatse van gevoelige bestemmingen. Er zijn dan ook geen belemmeringen voor het aspect luchtkwaliteit in het kader van dit bestemmingsplan.

Bijlage 2. Verslag inspraakavond



GEMEENTE BLEISWIJK

Inspraakavond voorontwerpbestemmingsplan en mer Nieuwe Hoefweg

Aanwezig: 14 belangstellenden, insprekers
[redacted], provincie Zuid-Holland
[redacted] gemeente Bleiswijk (voorzitter)
[redacted], gemeente Bleiswijk (verslag)

Datum en tijd: 23 oktober 2002 van 20.00-20.45 uur.

.....

De heer [redacted] opent de inspraakavond en heet een ieder welkom. Hij geeft aan wat het doel van de avond is en geeft een inleiding op het planproces dat tot nu toe is gevolgd en wat er nog komen gaat. Op 24 september 2002 is een inloopavond georganiseerd waar een ieder kennis heeft kunnen nemen van de plannen rondom de N209 en A12. De inspraakavond is concreet bedoeld om in te spreken op de ter inzage liggende plannen voor de reconstructie van de N209, aansluiting met de A12.

Als eerste inspreker meldt zich de heer [redacted], Nieuwe Hoefweg 1. Hij bewoont een voormalig huis van de provincie. Op zijn perceel is nog een opslagterrein van de provincie. Hij vreest dat door de aanleg van een 4-baans weg er geen uitrit mogelijk meer is. Hoe moet zijn perceel dan worden ontsloten? Hij geeft aan dat hij niks hoort van de plannen, wat gaat er concreet gebeuren om zijn perceel? De heer [redacted] zegt dat de precieze uitvoering van de plannen van later belang is. Er zal contact worden opgenomen met de heer [redacted] zegt dat het probleem duidelijk is maar dat er nog is gewerkt aan een oplossing. De provincie is nog niet zo ver met de uitwerking. De provincie wacht op de Rijksbijdrage, daarna kan er worden gewerkt aan de uitwerking.

[redacted] Hoefweg 196 vraagt zich af of de subsidie al rond is. Mevrouw [redacted] geeft aan dat de plannen zijn opgenomen in de zgn. realisatietabel, de plannen die het Rijk wil realiseren. Ze heeft er goede hoop op dat de subsidie wordt verleend. [redacted] twijfelt of de plannen ooit doorgaan, zo vaak zijn de plannen gewijzigd, mogelijk is alle moeite voor niets. Ze geeft ook aan dat er sonderingswerkzaamheden werden uitgevoerd, dat was niet nodig. [redacted] geeft aan dat er een milieuonderzoek werd uitgevoerd, hoe en waar precies kan zij beoordelen.

[redacted], Kerkstraat, vraagt zich af of de Laan van Mathenesse direct op de N209 wordt aangesloten en de 'zijslinger' vervalt, zoals gezegd op de inloopavond van 24 september jl. Ten tweede vraagt hij zich af of de aansluiting van de Anjerweg op de N209 blijft bestaan, is dat niet het geval dan wordt het probleem verplaatst. Ten derde vraagt de [redacted] hoe de aansluiting van de parallelweg naast de Laan van Mathenesse loopt en hoe het industrieterrein wordt ontsloten. [redacted] zegt dat de aansluiting van de Laan van Mathenesse zoals getekend ten noorden van Worldwood rechtstreeks op de N209 in studie is en de voorkeur heeft. De aansluiting Anjerweg/N209 is niet getekend maar zal nader bestudeerd worden. Aansluitingen parallelweg / Laan van Mathenesse ten noorden van Worldwood zal nog nader uitgewerkt moeten worden.

Hoefweg, is van mening dat de nieuwe situatie van de omleiding van de Anjerweg naar de kruising nabij de veiling niet veilig is vanwege het langzaam verkeer. M geeft aan dat de reactie wordt meegenomen.

Hoefweg 231, heeft een vraag over de Projectnota/MER. De uitkomsten van het luchtkwaliteitonderzoek baren hem zorgen. Hij wil graag het voedsel veilig en goed produceren en opslaan. Hij is erg benieuwd naar de uitgevoerde metingen. Doordat de N209 verhoogd wordt aangelegd zullen de geluidswerkkaatsingen alleen maar toenemen. Het planologisch regiem zal daardoor alleen maar verslechteren tot wel 70 dB(A). Hij vertrouwt het uitgevoerde onderzoek niet. legt uit dat er altijd belangentegenstelling in het geding zijn. Overlast wordt enerzijds altijd zoveel mogelijk tegengegaan door het nemen van maatregelen en het stellen van milieueisen maar daar waar dat niet langer of onvoldoende mogelijk blijkt resteert dan een schadevergoeding op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

, Kerkstraat, vraagt zich af of er met het uitgevoerde akoestische onderzoek rekening is gehouden met het feit dat de N209 verhoogd wordt aangelegd. Met het nieuwe ontwerp moet een nieuwe berekening zijn gemaakt. bevestigt dit. wil graag een exemplaar ontvangen van het uitgevoerde onderzoek door TNO naar de luchtkwaliteit.

M, Kruisweg 100, vraagt waar de voorkeur op is gebaseerd met de 3 alternatieven voor de aansluiting op de N209. geeft aan dat met de Belangenvereniging Kruisweg is gesproken over de voorkeursalternatieven. In een later stadium zal nog een definitieve keuze gemaakt moeten worden. legt de procedure uit die dan doorlopen moet worden en geeft aan wanneer er op dat punt weer ingesproken kan worden. is van mening dat de BVK niet iedereen vertegenwoordigt. Ten aanzien van het akoestisch onderzoek merkt op dat de geluidsreducerende maatregelen door het instellen van een 30 km/h zone in de praktijk niet werk en dus de geluidsoverlast niet wordt gereduceerd. De snelheid wordt niet aangepast. Ze heeft geen vertrouwen in deze maatregel. zegt dat het valt of staat met handhaving.

De bedankt alle aanwezigen voor hun komst en sluit het formele deel van de inspraakavond om 20.45 uur.

Bijlage 3. Overlegreacties



provincie **HOLLAND** **ZUID**

De PPC is het overleg- en
adviesorgaan zoals bedoeld
in artikel 53 WRO

PPC-SECRETARIAAT

CONTACTPERSOON

DOORKIESNUMMER

070 - 441 74 65

E-MAIL

PROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 -

FAX

070 - 441 78 36

WEBSITE

www.pzh.nl

Tram 1 en 9 en bus 18, 67,
88 en 90 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE

Burgemeester en Wethouders
van Bleiswijk

REG.NR..	10273
SECTOR: 99	PFH: B
DATUM: 1/2	2003
COPIE AAN:	
O.B.	J/N

ONS KENMERK

DRM/PPC/2002/10273

UW KENMERK

6128

BIJLAGEN

-

DATUM

6 FEB. 2003

ONDERWERP

Overleg ex artikel 10 BRO, Wet milieubeheer,
voorontwerpbestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg", tevens Projectnota / MER "Re-
constructie N209 Hoefweg, Veilingen - Verlengde Australiëweg"

Geacht college,

Onze commissie besprak bovengenoemd plan en nota in de vergadering van 23 ja-
nuari 2003. Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. INLEIDING

Het plan en de projectnota betreffen een deel van de te reconstrueren N209 ten
noorden van de kern van Bleiswijk tot aan de gemeentegrens met Zoetermeer met
inbegrip van de nieuwe aansluiting met rijksweg A12 en de te kruisen spoorlijn en
leidingenstroken evenwijdig aan de rijksweg.

Het plan bevat de juridisch-planologische onderbouwing en regeling om de beoog-
de reconstructie van de N209 tussen het veilingcomplex en de (toekomstige) Ver-
lengde Australiëweg mogelijk te maken.

2. BEOORDELING

2.1 Leidingen

Op de plankaart ontbreekt een "Gereserveerde Leidingenstrook" aan de noordzijde
van de A12 ter hoogte van de nieuw ontworpen afslag. Deze leidingenstrook is op-
genomen in streekplan Rijnmond (bladzijde 76 en kaart 12) en in streekplan Zuid-
Holland West. Uw gemeente dient de gereserveerde leidingenstrook op de plan-
kaart op te nemen.

Wij verzoeken u rekening te houden met de opmerkingen over de brandstofleiding
in de overlegreactie van het Ministerie van Defensie d.d. 21 november 2002 (G1).

ONS KENMERK
DRM/PPC/2002/10273
PAGINA 2/2

2.2 Overlegreactie Rijkswaterstaat

Wij adviseren u rekening te houden met de opmerkingen in de overlegreactie van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat d.d. 13 december 2002 (A).

2.3 Financieel-economische aspecten

De economische uitvoerbaarheid van het plan achten wij voldoende gewaarborgd.

2.4 Projectnota / MER

De projectnota c.q. MER geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

3. ADVIES

Wij verzoeken u met de gemaakte opmerkingen rekening te houden. Voor het overige stemmen wij met het bestemmingsplan in. Ook de projectnota c.q. MER heeft onze instemming.

Wij stemmen tevens in met de afgifte van een specifieke verklaring van geen bezwaar door Gedeputeerde Staten voor het gehele plangebied, met uitzondering van de leidingenstroken waarover wij in deze brief G1-opmerkingen hebben gemaakt. Dit advies van de PPC wordt door het college van Gedeputeerde Staten betrokken bij de verdere besluitvorming over het plan.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris



Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkingen moet worden toegekend.

- G1: bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan Gedeputeerde Staten adviseren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;
- G2: idem, maar afhankelijk van een door uw college geleverde nadere argumentatie in de vorm van een onderzoek, onderbouwing, volgen van een procedure of plegen van overleg, kan bij het vastgestelde plan het advies worden bijgesteld;
- A: een aanbeveling: aanpassing dan wel onderbouwing, zo mogelijk met concrete voorstellen en maatregelen is gewenst.

1

Het College van Burgemeester
en Wethouders van de
Gemeente Bleiswijk
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

REG.NR.:	8083
SECTOR:	09 PFH: B
DATUM:	17 DEC. 2002
COPIE AAN:	
O.B.	J/R

Recreatieschap
Rottemeren

Overschieeseweg 204
Postbus 341
3100 AH Schiedam
Telefoon 010 - 298 10 10
Fax 010 - 298 10 20
E-mail: gzh@pzh.nl
www.recreatiegebied-rottemeren.nl

Contactpersoon : 
Doorkiesnummer : 010-2981067
Betreft : Tunnel A12

Ons kenmerk : RM/2209671/CC/dcm
Uw kenmerk : --
Bijlagen : Tekening

Schiedam, 16 december 2002

Geacht college,

Eind september 2002 heb ik u een reactie gestuurd met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg". Dit voorontwerp heeft met name betrekking op een reconstructie van de aansluitingen van de provinciale weg N209 op rijksweg A12.

Ik heb toen aangegeven dat het Recreatieschap Rottemeren momenteel werkt aan de totstandkoming van een fietstunnel onder het spoor Den Haag - Utrecht en rijksweg A12 ter hoogte van de Rotte. Deze tunnel zal een belangrijke verbindingsschakel worden voor langzaam verkeer tussen het recreatiegebied Rottemeren en het toekomstige Bentwoud.

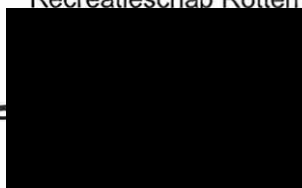
Om de aanleg van de tunnel in planologische zin en uit een oogpunt van grondverwerving mogelijk te maken, pleitte ik ervoor om de aanleg van de tunnel mee te nemen in het nieuwe bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg".

Inmiddels heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden met onder meer Rijkswaterstaat en uw gemeente, waarbij de conclusie is getrokken dat de aanleg van de nieuwe tunnel inclusief de verkeersaansluitingen meegenomen zou kunnen worden in het voorontwerp bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg".

Bijgaand treft u de tekening aan die in samenwerking met IBZH en Rijkswaterstaat is ontworpen en waarop de tunnel en de bijbehorende verkeersaansluitingen zijn aangegeven.

Ik verzoek u in het nieuwe bestemmingsplan hiermee rekening te houden.

Hoogachtend,
namens het Dagelijks Bestuur van het
Recreatieschap Rottemeren,



ph.

N.V. Nederlandse Gasunie

REG.NR.:	7749
SECTOR:	99 PFH: B
DATUM:	27 11 2002
COPIE AAN:	
O.B.	J/N

14

Gasunie

Het college van Burgemeester en
wethouders der gemeente Bleiswijk

Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

Gasunie West
Postbus 444
2740 AK Waddinxveen
Coenecoop 7
Telefoon (0182) 62 33 33
Telefax (0182) 62 33 99
BTW-nummer NL007239348B01
Handelsregister Groningen 02029700

Ons kenmerk: OW-S 02.B.3060

Datum: 27 november 2002

Uw kenmerk: 6128

Doorkiesnr.: (0182) 62 34 30

Onderwerp: Voorontwerp-bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg

Geacht college,

Naar aanleiding van uw brief van 1 oktober jongstleden, waarmee u ons het bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 10 Bro 1985 deed toekomen, delen wij u mee dat het ontwerp ons aanleiding geeft tot het maken van de volgende opmerkingen.

In het gebied waarop dit plan betrekking heeft, ligt eenaardgastransportleiding van onze maatschappij die niet als zodanig op de plankaart is aangegeven. Hiertoe merken wij op dat een aardgastransportleiding dient te worden aangemerkt als planologisch relevant gegeven uit hoofde waarvan aanduiding op de plankaart verplicht is gesteld.

Ter informatie doen wij u hierbij de betreffende routekaart toekomen. Wij verzoeken u deze leiding op de plankaart aan te geven.

Voor wat betreft de aan te houden veiligheidsafstanden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van bestaande aardgastransportleidingen is de richtlijn van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, getiteld: "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" onder kenmerk DGMH/B nr. 0104004 van 26 november 1984, van toepassing.

Uitgangspunt van deze richtlijn is dat het streven erop gericht dient te zijn om bestemmingen die voorzien in het regelmatig verblijf van personen, buiten de zogeheten toetsingsafstand te realiseren.

Voor de betrokken leiding bedraagt deze afstand:

Leiding nr.	Diameter	Werkdruk	Toetsingsafstand
W-539-01	18"	39,9 bar	45 meter

Afwijking is in dit geval op grond van leidingspecificaties toegestaan indien technische, planologische en/of economische overwegingen hiertoe noodzaken, waarbij echter steeds de minimale bebouwingsafstand, zoals genoemd in tabel 4 van de richtlijn VROM, gehandhaafd moet blijven.

Datum: 27 november 2002
Ons kenmerk: OW-S 02.B.3060
Blad : 2

Voor de betrokken leiding bedraagt deze afstand:

<u>Leiding nr.</u>	<u>Diameter</u>	<u>Ontwerpdruk</u>	Incidentele bebouwing <u>categorie II</u>	Woonwijk en flatgebouw <u>categorie I</u>
W-539-01	18"	39,9 bar	4 meter	20 meter

Wij verzoeken u van deze regelgeving blijk te geven in paragraaf 6.7 "Leidingen" van de toelichting en artikel 13 "Leidingen" van de voorschriften zodanig aan te vullen dat binnen een afstand van 4.00 m van de hartlijn van de aardgastransportleiding een medebestemming aardgastransportleiding gaat gelden. Artikel 20 "Afstandsmaten leidingen" dient zodanig aangevuld te worden dat de afstand van aldaar genoemde installaties en dergelijke ten opzichte van de hartlijn van de aardgastransportleiding ten minste 20.00 m bedraagt.

Mocht een en ander nog vragen oproepen dan kunt u zich voor nadere informatie met betrekking tot de technische aspecten wenden tot de heer W. Bizino van onze afdeling Operations West, tel. (0182) 62 34 58. Voor planologische en juridische aspecten kunt u zich wenden tot ondergetekende, tel (0182) 62 34 30.

Hoogachtend 



ndzaken

Bijlage: W-539-01-KR-030



Aan
Gemeente Bleiswijk
[Redacted]
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

Datum
07 OKT 2002

Uw kenmerk

Ons kenmerk
O/REB/RZW/dc

Bijlage(n)

Onderwerp
Voorontwerp bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg"

Geachte heer/mevrouw [Redacted]

In het kader van het artikel 10 BRO-overleg ontvingen wij van u op maandag 7 oktober 2002 het voorontwerp bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg" van de gemeente Bleiswijk.

Indien dit plan ons aanleiding geeft tot een reactie, zullen wij hier binnenkort op terugkomen. Wij zullen u dan schriftelijk onze reactie doen toekomen met een afschrift aan het PPC-secretariaat.

Wellicht reageren wij in een later stadium mondeling tijdens een PPC-vergadering.

Hoogachtend,



id-West

Secretaresse

Bezoekadres

Doorkiesnummer

Telefax

Groothandelsgebouw
Stationsplein 45
Postbus 29013
3001 GA Rotterdam

Telefoon (010) 281 07 44
Telefax (010) 413 67 49
Telex 31099 ecza nl
Telegramadres ecza gv

X-400 adres S=EZPOST/C=NL/A=400NET/P=MIN EZ
Internetadres ezpost@minez.nl

Verzoeken bij beantwoording van deze brief ons kenmerk te vermelden



Hoogheemraadschap van
Rijnland

uw kenmerk: 6128
uw brief van: 01 oktober 2002
ons kenmerk: 02.15325
bijlagen: -
inlichtingen: [REDACTED]
doorkiesnummer: 071 - 5168 505
onderwerp: Bestemmingsplan en MER N209
Nieuwe Hoefweg

3

REG.NR:	7164
SECTOR:	99 PFH: B
DATUM:	21 OCT 2002
COPIE AAN:	Gemeente Bleiswijk Sector Grondgebied

[REDACTED] g [REDACTED]
[REDACTED]

Leiden, 24 OKT. 2002

Geachte heren [REDACTED]

Naar aanleiding van het ons – in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 10 BRO – toegezonden voorontwerp bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg (N209), berichten wij u dat het plan geheel buiten ons beheersgebied is gelegen en er geen Rijnlandse belangen bij zijn betrokken.

Wij hebben derhalve geen opmerkingen op dit bestemmingsplan.

Dijkgraaf en hoogheemraden,
namens dezen,

[REDACTED]

Gemeente
Berkel en Rodenrijs

REG.NR:	859
SECTOR:	00 PFH: B
DATUM:	21 OCT. 2002
COPIE AAN:	
O.B.	1/N

Aan het college van Burgemeester en
Wethouders van de Gemeente Bleiswijk
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

Afdeling	Ruimtelijke Ontwikkeling
Uw brief van	
Uw kenmerk	
Ons kenmerk	CV/02/3680 (RO 0513)
Behandeld door	[REDACTED]
Doorkiesnummer	(010) 514 0702
E-mail	
Datum	21 oktober 2002
Onderwerp	voorontwerp bestemmingsplan en MER Nieuwe Hoefweg
Bijlage(n)	
Verzonden	22 OKT. 2002

Geacht College,

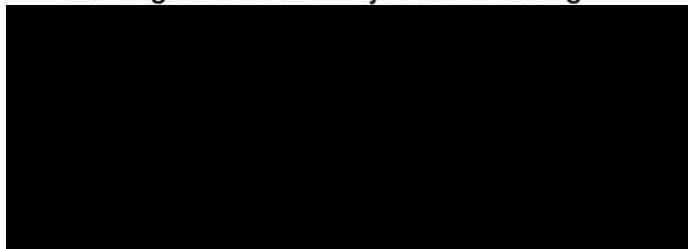
Op 1 oktober 2002 hebben wij van u het voorontwerp-bestemmingsplan en MER Nieuwe Hoefweg ontvangen.

U vroeg ons eventuele op - en/of aanmerkingen met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan en MER kenbaar te maken. Wij kunnen u mededelen dat er van onze kant geen op- en/of aanmerkingen zijn.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Berkel en Rodenrijs,
namens dezen,

afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling



Raadhuislaan 1
Postbus 1
2650 AA
Berkel en Rodenrijs

T 010 514 07 00
F 010 511 63 63
I www.berkelenrodenrijs.nl

Bank 28 50 01 019
Giro 70868



GEMEENTE BERGSCHENHOEK

REG.NR.:	7236
SECTOR:	GG PFH: b
DATUM:	1 OKT. 2002
COPIE AAN:	
O.B.	11N

Aan
Burgemeester en wethouders van de
gemeente Bleiswijk
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

Uw brief van / uw kenmerk

Ons kenmerk

Bergschenhoek, 30 OKT. 2002

1 oktober 2002 / 6128

20023867

Onderwerp: Voorontwerp-bestemmingsplan en MER "Nieuwe Hoefweg"

Geacht college,

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief, verzonden 1 oktober 2002, ontvangen 2 oktober 2002, delen wij u het volgende mede.

Bij bestudering van het voorontwerp-bestemmingsplan en MER "Nieuwe Hoefweg" in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is gebleken dat er geen (negatieve) relatie bestaat tussen het betreffende plan en de planologische ontwikkelingen binnen onze gemeente.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Bergschenhoek,
namens dezen:

ing Ruimtelijke Ordening,



Voor nadere informatie :

bijl : -
red/type : RJH
Coll :
Bestandsnaam : Vooroverleg Bleiswijk BP + MER Nieuwe Hoefweg.doc

gemeentehuis: Bergweg-noord 39, 2661 CM BERGSCHENHOEK
postadres: Postbus 6, 2660 AA BERGSCHENHOEK
telefoon: 010 - 529 13 00 telefax: 010 - 529 17 00

Bankrelaties:
BNG: 28.50.00.993
Postbank: 38975

Wij verzoeken u bij beantwoording van deze brief datum en kenmerk te vermelden.

REG.NR.: 7455

SECTOR: 99 PFH: B

DIJOM: 1-11-2002

COPIE AAN:

O.B. J/N

Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

gemeente Bleiswijk
College van B & W
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

Datum
01-11-2002
Onderwerp
vobp Nieuwe Hoefweg

Briefnummer
U02-1340/GK
Contactpersoon \ doorkiesnummer
[REDACTED]

Geacht College,

Hartelijk dank voor het toezenden van het voorontwerp-bestemmingsplan 'Nieuwe Hoefweg'. Ik verzoek u deze brief te beschouwen als een reactie ex art. 10 BRO. Hierbij ga ik uit van het rijksbeleid ten aanzien van archeologie zoals verwoord in de interdepartementale Nota Belvedere (1999) en de Cultuurnota 2001-2004 (OC&W). Het rijksbeleid voor de archeologie is mede gebaseerd op het Verdrag van Malta (1992).

Met waardering heb ik kennis genomen van de aandacht die in het plan besteed wordt aan het aspect archeologie. Voor het overige heb ik over het plan geen opmerkingen.

Hierbij stuur ik u het exemplaar van het plan retour; wellicht dat u het nog kunt gebruiken in het verdere planvormingsproces. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wens u veel succes met de verdere procedure.

Hoogachtend,

De Directeur, namens deze,

[REDACTED]

[REDACTED]

cc. d [REDACTED]

Bijlagen: vobp Nieuwe Hoefweg

8

REG.NR.: 9089	
SECTOR: 02	PFH: B
DATUM: 17 DEC. 2002	
COPIE AAN:	
O.B.	J/AL

Het College van Burgemeester en Wethouders
van Bleiswijk
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK



landbouw, natuurbeheer
en visserij

uw brief van
01-10-2002

uw kenmerk
6128

ons kenmerk
02/3450/hg/mvd

datum
16-12-2002

onderwerp

doorkiesnummer

bijlagen

Obp en MER Nieuwe Hoefweg

078-6395425

Het voorontwerp-bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg, dat u mij toezond in het kader van het overleg bij de voorbereiding van bestemmingsplannen als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985, geeft mij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Met betrekking tot het uitbrengen van advies over het Milieu-Effectrapport Nieuwe Hoefweg bericht ik u, in de hoedanigheid van wettelijk adviseur, dat het MER mij geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

DE DIRECTEUR ZUIDWEST,



Ministerie van Landbouw,
Natuurbeheer en Visserij
Directie Zuidwest
Burgemeester de
Raadsingel 69
Postadres: Postbus 1167
3300 BD DORDRECHT
Telefoon: 078 6395495
Fax: 078 6395499

*11209;
Wordt ingebakht.*

B.V. Transportnet Zuid-Holland

Von Geusastraat 193

2274 RJ Voorburg

Postbus 329

2270 AH Voorburg

Telefoon 070 - 322 10 00

Telefax 070 - 385 38 12

E-mail info@tzh.nl

Internet www.tzh.nl

KvK Haaglanden 27181032

Bankrekening BNG 28.50.81.748

Girorekening 8118562

Gemeente Bleiswijk
Sector Grondgebied

Postbus 1

2665 ZG BLEISWIJK



Uw kenmerk 6128
Ons kenmerk Verb 2002U4824 Bo/GA/LT
Behandeld door [REDACTED]
Bijlagen 8
Betreft 380/150 kV- en verbinding Krimpen a/d IJssel – Bleiswijk/Zoetermeer (BV-124); 150 kV-verbindingen Zoetermeer – Leiden (KV-065) en Zoetermeer – Alphen a/d Rijn (KV-105); telecommunicatieverbindingen Zoetermeer – Moerkapelle OSP (KT-065), Reeuwijk ODS4 – Zoetermeer (KT-100); Moordrecht kast – Zoetermeer (KT-130) en Zoetermeer – Benthuizen ODS2 (KT-132); voorontwerp-bestemmingsplan “Nieuwe Hoefweg”.
Datum Voorburg, 11 november 2002.

[REDACTED],

Met uw brief van 1 oktober 2002, kenmerk 6128, ontvingen wij in het kader van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening een exemplaar van het voorontwerp-bestemmingsplan “Nieuwe Hoefweg” van 12 september 2002, nr. 9833.00 met bijgevoegde plankaart nr. 9833 van 29 augustus 2002, alsmede een exemplaar van de Projectnota/MER Reconstructie N209 van 17 september 2002, nr. 110621/CE2/OW0/000062.

Met betrekking tot de betrokkenheid van onze in hoofde genoemde elektriciteitswerken bij de voorgenomen wegenplannen merken wij het volgende op.

Op de plankaart zijn onze hoogspanningsverbindingen alleen met een lijn als bestemming aangegeven. Onder verwijzing naar de Nota Planbeoordeling verzoeken wij u de gehele bijbehorende zakelijk rechtstrook als bestemming op de plankaart op te nemen. Voor de bovengrondse verbinding met de masten nrs. 43 en 44 is de breedte 76 meter (38 meter aan weerszijden van de lengte-as) en voor de ondergrondse verbindingen tezamen heeft de strook voor het in het plangebied aanwezige tracégedeelte een breedte van 16 meter. Op de bijgevoegde afdruk van de plankaart is één en ander in rood aangegeven.

Voorts bevindt zich in het plangebied een perceel van ons bedrijf met een oliedrukstation gelegen aan de Hoefweg. In dit gebouwtje is de installatie opgesteld voor de regeling en signalering van de druk van de oliedrukkabels. Dit object is thans niet met een nadere bestemming in het plan beschermd. Wij verzoeken u hiervoor alsnog zorg te dragen.

In het plangebied bevinden zich tevens gedeelten van enkele in hoofde genoemde ondergrondse telecommunicatieverbindingen van ons bedrijf. Ofschoon op basis van de richtlijnen in de Nota Planbeoordeling deze verbindingen in bestemmingsplannen geen nadere bescherming behoeven, achten wij het van belang, dat aan de aanwezigheid van deze verbindingen toch enige aandacht wordt besteed. Deze verbindingen maken namelijk onderdeel uit van een omvangrijk telecommunicatienetwerk, dat - gekoppeld met het Regionaal/Centrum in Voorburg van waaruit het beheer wordt gevoerd over alle aangesloten bovengrondse en ondergrondse hoogspanningsverbindingen - tot taak heeft om via signalering de verschillende onderdelen van het elektriciteitsnet te bewaken en aan te sturen, teneinde een veilige en betrouwbare energievoorziening te waarborgen. Onderbreking van deze verbindingen kan aanleiding geven tot storingen in de energievoorziening.

Derhalve verzoeken wij u met onze telecommunicatieverbindingen rekening te houden en deze voor de duidelijkheid en ter bescherming op de plankaart met een aanduiding aan te geven.

Op de afdruk van de plankaart zijn deze telecommunicatieverbindingen in groen aangegeven. Tevens hebben wij ter informatie bijgevoegd afdrukken van onze detailtekeningen nrs. WK 1936, wijz. L; WK 2035, wijz. F; WK 2036, wijz. D; WK 2037, wijz. G; WK 2038, wijz. F; WK 2039, wijz. F en WK 2059, wijz. G.

Verder maken wij u erop attent, dat zich in het aangegeven gebied ook een verbinding bevindt van E-on Benelux (voorheen EZH), te weten KT-185. Wij verzoeken u zich hiervoor in verbinding te stellen met de heer [REDACTED] van dit bedrijf, telefoonnummer 070-3221260.

Aan de plankaart ontlene wij dat de gronden waarin zich onze elektriciteitswerken bevinden, zijn bestemd voor verkeersdoeleinden, groenvoorzieningen en water- en constateren wij dat met name de bouw van een nieuw viaduct over rijksweg 12 met bijbehorende op- en afritten, alsmede de aansluiting van de Verlengde Australiëweg op de Nieuwe Hoefweg, gevolgen kan hebben voor onze eigendommen.

Thans is een eerste overleg opgestart met vertegenwoordigers van onder andere Rijkswaterstaat, verschillende ingenieursbureau's en ons bedrijf teneinde te onderzoeken welke mogelijkheden aanwezig zijn voor de wegenplannen in relatie tot de aanwezigheid van onze elektriciteitswerken en de daarbij geldende beperkingen. Wij merken hierbij op, dat wij hierbij uitgaan van het ongewijzigd handhaven van onze bovengrondse verbinding en bijbehorende masten. Voorts is het ten aanzien van de aansluiting van de Verlengde Australiëweg op de Nieuwe Hoefweg eveneens wenselijk om te streven naar het handhaven

van de bestaande situatie, gelet op de vele ter plaatse aanwezige kabels en de situering van het bijbehorende oliedrukstation.

Verder vestigen wij er de aandacht op, dat in verband met het kunnen uitvoeren van onderhouds- en herstelwerkzaamheden aan onze verbindingen over voldoende vrije werkruimte rondom onze eigendommen (masten, kabels, oliedrukstation) moet kunnen worden beschikt in verband met het opstellen van het benodigde materiaal en materieel, alsmede het plaatsen van opvangjukken voor de geleiders van de bovengrondse verbinding. Voor de aanvoer hiervan met vrachtauto's is daarnaast de bereikbaarheid vanaf de openbare weg onontbeerlijk en dient derhalve te worden gewaarborgd.

Tegen deze achtergrond verzoeken wij u bij de verdere uitwerking van het gebied op voorhand rekening te houden met een vrije werkruimte rondom de hoogspanningsmasten van 50 bij 50 meter. Verder zal het in bepaalde gevallen noodzakelijk zijn om de gronden binnen de zakelijk rechtstroken van onze verbindingen tijdens onze werkzaamheden tijdelijk te ontruimen, waarbij ook wegen, fiets- en wandelpaden kunnen worden afgesloten.

Wij verzoeken u in ieder geval te bewerkstelligen, dat in verband met de betrokkenheid van onze elektriciteitswerken en de hieruit voortvloeiende (hoogte)beperkingen, de verdere inrichtingsplannen voor het onderhavige gebied tijdig aan ons bedrijf ter beoordeling worden voorgelegd en dat wij bij de nadere uitwerking ervan worden betrokken.

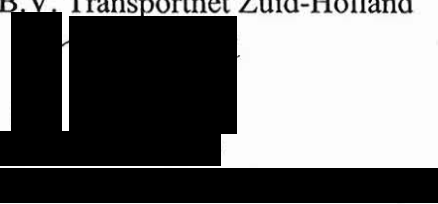
In de voorschriften is conform de Nota Planbeoordeling een afzonderlijk artikel 13- "Leidingen" opgenomen ter bescherming van onder meer de belangen van onze hoogspanningverbindingen.

Voor de goede orde verzoeken wij u:

- de in lid 6, sub c. vermelde zin aan te vullen met "... diepwortelende en/of **hoogopgaande** beplantingen";
- lid 6 aan te vullen met een nieuw sub h: **het plaatsen van onroerende objecten, geen bebouwing zijnde, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.**

Wij danken u voor uw medewerking en vertrouwen erop, dat in het onderhavige bestemmingsplan met onze opmerkingen rekening zal worden gehouden en zien uw verdere berichten met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
B.V. Transportnet Zuid-Holland



16

REG.NR.: 587	
SECTOR: 99	PFH: B
DATUM: 21-11-2002	
COPIE AAN:	
O.B. J.M.	



KAMER VAN KOOPHANDEL
HAAGLANDEN

Gemeente Bleiswijk
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

► KANTOOR ZOETERMEER
ZWAARDSLOOTSEWEG 42
POSTBUS 7387, 2701 AJ ZOETERMEER
T (079) 320 32 99 F (079) 320 32 66

ONS KENMERK
SW/IH/4.2/207

UW KENMERK
6128

DATUM
20 november 2002

ONDERWERP
Voorontwerp bestemmingsplan en
MER Nieuwe Hoefweg

E-MAIL
[Redacted]

DOORKIESNR
263

► Geacht college,

Met interesse hebben wij kennis genomen van het Voorontwerp Bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg, alsmede de projectnota/MER Reconstructie N209. Inhoudelijk hebben wij geen opmerkingen over de gekozen reconstructie. Waardering is er voor de heldere informatiebijeenkomst in september 2002. Wel willen wij, in samenspraak met de ondernemersvereniging Bleiswijk aandacht vragen voor de tijdplanning van de reconstructie.

Zoals in de toelichting staat vermeld, is er in het afgelopen half jaar een nieuwe alternatieve oplossing voor de reconstructie N209-A12 ontwikkeld. De keuze voor dit alternatief heeft tot gevolg dat de tijdelijke oplossing voor dit 'kruispunt' van wegen komt te vervallen. De nieuwe oplossing is meteen een definitieve oplossing. Toegezegd is dat deze oplossing sneller gerealiseerd kan worden, dan de 'definitieve' oplossing die eerder werd voorgesteld. Voor het bedrijfsleven is met name de tijdsplanning van cruciaal belang. De verkeersafwikkeling van de N209 naar de A12 en vice versa is al jaren een groot probleem. Een tijdelijke oplossing zou hierbij de druk enigszins van de ketel halen. Door af te zien van deze tijdelijke oplossing, blijft deze druk langer dan gewenst bestaan. Daarom dringen wij aan op een definitieve oplossing, die niet lang op zich mag laten wachten. Volgend jaar start de uitgifte van gronden op Prisma, de bouw van de wijk Oosterheem in Zoetermeer is in volle gang en de bedrijven op het veilingterrein breiden gestaag uit. De druk op deze wegen gaat de komende jaren dus sterk stijgen.

Graag worden wij dan ook door u geïnformeerd over de definitieve planning, waarbij wij, zoals gesteld aandringen op een zo snel mogelijke reconstructie.

Hoogachtend,

[Redacted signature block]



Aan

Burgemeester en wethouders van Bleiswijk

Postbus 1

2665 ZG BLEISWIJK

Uw kenmerk

Ons kenmerk

SW/RO/02/24014

26 NOV 2002

Datum

22 november 2002

Doorkiesnummer

(079) 346

Bijlage

REG.NR.: 7723	
SECTOR: 99	PFH: B
DATUM: 11 2002	
COPIE AAN:	
O.B. J/III	

Uw brief van

1-20-2002

Onderwerp

Overleg art. 10 Bro/advies MER vobp Nieuwe
Hoefweg

Geacht college,

Wij hebben met belangstelling kennis genomen van het bij uw bovenvermelde brief toegezonden voorontwerp-bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg en het daarbij behorende MER.

Het doet ons genoegen dat de uitvoering van het convenant van december 1999 nu tot het voorliggende resultaat heeft geleid, op basis waarvan naar wij vertrouwen in 2004 met de realisering van de reconstructie van een deel van de N209 c.a. kan worden begonnen.

Het voorontwerp en het MER geeft ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. Blijkens het overzicht van de geldende bestemmingsplannen (blz. 6, fig. 2 toelichting) sluit de grens van het voorliggend bestemmingsplan ter plaatse van de Lange Tocht (dan wel Machinetocht) niet naadloos aan op de grens van het bestemmingsplan Hoefweg-Noord. Het blijkt niet welk bestemmingsplan c.q. welke bestemming daar geldt. In verband met de wenselijke flexibiliteit ten behoeve van de nadere detaillering van de aansluiting van de Verlengde Australiëweg op de N209 en de inrichting van de parallelweg langs de N209 (zie ook onze opmerkingen hierna) geven wij in overweging de tussenliggende strook in dit bestemmingsplan mee te nemen met een (gemengde) bestemming die in elk geval verkeersdoeleinden en water mogelijk maakt. In dit kader denken wij met name ook aan het geval dat het beroep tegen de indeplaatsstelling van het HSL-viaduct (onverhoopt) niet gehonoreerd wordt.
2. Geconstateerd wordt (blz. 23/24) dat in het geoptimaliseerde voorkeursalternatief (VKA) –waarbij bij de zuidelijke aansluiting de klaverbladoplossing vervangen is door een Haarlemmermeeroplossing– nauwelijks restcapaciteit aanwezig is, waardoor de toekomstwaarde beperkt is en in mindere mate aan de doelstelling van de reconstructie wordt voldaan. Wij onderschrijven met u dat dit punt veel aandacht bij de nadere uitwerking verdient en vragen om voldoende flexibiliteit in het bestemmingsplan voor eventuele aanpassingen die uit nadere uitwerkingen kunnen voortvloeien.
3. Het verkeersontwerp betreffende de aansluiting van de verlengde Australiëweg op de N209 (dd. 6 september 2002) gaat over de grenzen van het bestemmingsplan heen. Wij gaan ervan uit dat dit voldoende wordt geregeld in de aansluitende bestemmingsplannen, waaronder Hoefweg-Noord (zie opmerking 1). Ook de parallelweg ter hoogte van het bedrijventerrein Hoefweg-Noord gaat over de bestemmingsplangrens heen. Dit terwijl op pagina 28 wordt aangegeven dat deze parallelweg in het onderhavige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.
4. In het overzicht met verschillen tussen het MMA, het oorspronkelijke en het geoptimaliseerde VKA (tabel 4.2, blz. 24) ontbreekt de wijze waarop de parallelweg voor langzaam verkeer de Australiëweg kruist. In het oorspronkelijke VKA gebeurde dit door midden van een tunnel, in het geoptimaliseerde VKA door middel van een viaduct. Beide oplossingen zijn niet optimaal. Een tunnel is technisch zeer lastig vanwege de Lange Tocht die gekruist moet worden. Een viaduct maakt uitbreiding van het kruispunt in de toekomst niet goed mogelijk. Dit onderdeel verdient eveneens bij de nadere uitwerking veel aandacht, en vraagt om voldoende flexibiliteit in het bestemmingsplan voor eventuele aanpassingen die uit nadere uitwerkingen kunnen voortvloeien, zowel met betrekking tot de parallelweg als het kruispunt.



gemeente

Zoetermeer

5. Tenslotte willen wij u herinneren aan de studie naar een ongelijkvloerse kruising van de ten noorden van de A12 gelegen op- en afrit en de Zoetermeerselaan met de N209. Deze studie willen wij graag uitgevoerd zien, overigens zonder de verwezenlijking van het huidige bestemmingsplan daardoor op te houden. Indien dit een kansrijke optie blijkt, die ook bij u op draagvlak kan rekenen, kan zonodig een aanpassing van het bestemmingsplan plaats vinden.

Gaarne vertrouwen wij erop dat u met onze opmerkingen rekening zult houden bij het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan.

Tot onze spijt was het niet mogelijk eerder te reageren.

Burgemeester en wethouders van Zoetermeer

de secretaris

de burgemeester



REG.NR.:	745		
SECTOR:	99	PFH:	B
DATUM:	27 november 2002		
COPIE AAN:			
O.B.	J.M.		

12

Burgemeester en wethouders van Bleiswijk
Postbus 1
2665 ZG Bleiswijk

datum • 27 november 2002
ons kenmerk • SR/2002/2077/reb
uw kenmerk • 6128
uw brief van • 1 oktober 2002
telefoon • (010) 4173119
betreft • Projectnota/MER en
bestemmingsplan
Reconstructie N209

Geacht college,

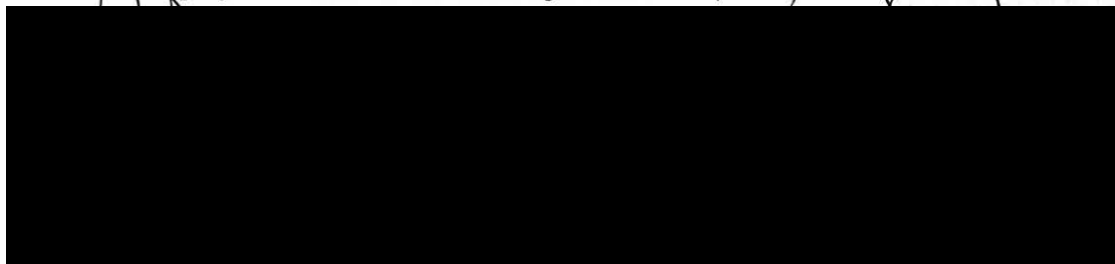
Hierbij delen wij u mee, dat het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam akkoord gaat met het geoptimaliseerde voorkeursalternatief zoals dit in de Projectnota/MER en het voorontwerp bestemmingsplan voor het project Reconstructie N209 is opgenomen. Wij verzoeken bij de planuitwerking aandacht te besteden aan de volgende twee punten:

- De aansluiting Laan van Mathenesse. Wij dringen aan op spoedig onderzoek naar de mogelijkheid om van de verschuiving van deze aansluiting af te zien, zodat beter aangesloten kan worden op de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein Hoefweg-Zuid.
- De aansluiting voor het buurtschap Kruisweg. Er bestaan nog drie alternatieven, waar zo spoedig mogelijk een keuze tussen moet worden gemaakt.

Voor het overige geven de Projectnota/MER en het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding voor opmerkingen.

Hoogachtend,

 het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam,



13

Defensie Interservice Commando



Ministerie van Defensie

Dienst Gebouwen, Werken en
Terreinen
Directie West
Ruimtelijke Ordening en Milieu
RO & JB

Aan Gemeente Bleiswijk
T.a.v. het hoofd van de sector Grondgebied
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

Afschrift aan Secretariaat PPC ZH
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Datum 21 november 2002

Ons kenmerk 2002008549

Onderwerp Overleg ex artikel 10 Bro voorontwerp bestemmingsplan en MER
"Nieuwe Hoefweg".

REG.NR.: 1724	
SECTOR: 99	PFH: B
DATUM: 21-11-2002	
COPIE AAN:	
O.B.	J/

Bezoekadres:
Lgen Knoopkazerne
Mineurslaan 500
Postadres:
MPC 55 A
Postbus 8002
3503 RA Utrecht
www.dgwt.nl

Steller:

[Redacted]
[Redacted]
Fax (030) 236 62 94
MDTN (557) 60 94
E-mail:
romwest.dgwt@rnlis.mindef.nl

Geachte heer/mevrouw,

1. Met verwijzing naar uw brief d.d. 1 oktober 2002, kenmerk: 6128, betreffende overleg ex artikel Bro inzake het voorontwerp bestemmingsplan en MER "Nieuw Hoefweg", deel ik u mede dat in het onderhavige plangebied een ondergrondse brandstofleiding van het Ministerie van Defensie is gelegen.
2. Het tracé van deze brandstofleiding is niet volledig op de plankaart ingetekend. Op bijgaande afdruk van de plankaart is de juiste ligging van de brandstofleiding met een zwarte lijn aangegeven.
3. De brandstofleiding is zoals uit de bijgevoegde afdruk van de plankaart blijkt eveneens gelegen in de gronden met de bestemming Spoorwegdoeleinden (S) (artikel 5). Ik verzoek u in dit artikel 5 tevens een lid op te nemen over de "Verhouding tot de bestemming Leidingen".
4. Met de bepalingen ter bescherming van de brandstofleiding in "Artikel 13 Leidingen" wordt door mij ingestemd.
5. In artikel 20 Afstandsmaten leidingen ware "14.00 m" te vervangen door "16.00 m".
6. Met mijn brief d.d. 8 maart 2002, nummer 2002001686 is u, in het kader van het overleg over het voorontwerp bestemmingsplan "Overbuurtsche Polder", een diskette aangeboden waarop de ligging van de brandstofleiding in uw gemeente digitaal is aangegeven.
7. In de toelichting is op bladzijde 34 en 37 sprake van een straalverbinding. Deze straalverbinding is inmiddels buiten gebruik zodat het gestelde hieromtrent kan vervallen. In de voorschriften kan "Artikel 19 Straalpad" eveneens vervallen.

Bij beantwoording datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden.



Datum 21 november 2002
Ons kenmerk 2002008549

8. Gelet op het vorenstaande verzoek ik u het voorontwerp bestemmingsplan 'Nieuw Hoefweg' als verzocht aan te passen.
9. De Projectnota/MER Reconstructie N209 geeft mij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

De Eerst aanwezend Ingenieur Directeur
van de Directie West,
Voor deze,
Hoofd Ruimtelijke Ordening en Milieu,



Bijlage: één

Defensie Interservice Commando



Ministerie van Defensie

**Dienst Gebouwen, Werken en
Terreinen**
Directie West
Ruimtelijke Ordening en Milieu
RO & JB

Datum 21 november 2002
Ons kenmerk 2002008549

I.a.a.:
Defensie Pijpleiding Organisatie (zonder bijl.)
Postbus 73
2200 AB NOORDWIJK

DGWT/CD/KCROM (zonder bijl.)
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

ROM/RO (2x)
archief



Aan
Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Bleiswijk
Postbus 1
2665 ZG BLEISWIJK

REG.NR.:	8071
SECTOR:	PFH: B
DATUM:	16 DEC. 2002
COPIE AAN:	
O.B.	J/N

Contactpersoon

[Redacted]

Datum

13 DEC. 2002

Ons kenmerk

RXS/2002.15480

Onderwerp

Vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan 'Nieuwe Hoefweg'.

Doorkiesnummer

[Redacted]

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

6128, d.d. 2 oktober 2002

Geacht College,

Allereerst deel ik u mee dat Rijkswaterstaat en het projectbureau A12 de totstandkoming van het voorontwerp zeer op prijs stellen. Dit voorontwerp bestemmingsplan maakt immers de uitvoering nieuwe aansluiting bij Bleiswijk (N209/A12) mogelijk.

Het voorontwerp geeft mij aanleiding tot het maken van de volgende inhoudelijke hoofdopmerkingen:

1. Ik verzoek u geen marktgevoelige informatie, zoals projectbedragen, in het plan op te nemen. Met name geldt dit voor paragraaf 4.3 en de inhoud van de paragraaf omtrent economische uitvoerbaarheid.
2. Er heeft inmiddels afstemming plaats gevonden met het bestemmingsplan Overbuurtsche Polder. In paragraaf 2.3. zou mijns inziens een passage gewijd dienen te worden over de relatie met andere bestemmingsplannen, zoals met het zojuist genoemde bestemmingsplan en bijvoorbeeld bestemmingsplannen Hoefweg-Noord en -Zuid.
3. In de plangrenzen dienen naar mijn mening enkele wijzigingen te worden doorgevoerd. Omdat de woningen en schuren van Kruisweg 1 en 3 worden geamoveerd is met de bewoners en de gemeente overleg geweest. Bleiswijk heeft aangegeven elders op het betreffende perceel nieuwbouw te willen toestaan (nieuw voor oud-principe) indien medewerking wordt gegeven aan minnelijke verkoop aan Rijkswaterstaat. In dat geval moet de nieuwbouw van die woningen en schuren in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt (zie de bijgevoegde plankaart met opmerkingen). Ook dienen hiervan de akoestische consequenties in beeld te zijn gebracht. Dit geldt voor Hoefweg 2 en 4, waarbij nieuwbouw van een schuur (in plaats van een oude schuur) mogelijk dient te worden gemaakt. Hierbij komt dat de schuur mogelijk een afschermende functie heeft voor geluid (zie bijgevoegde plankaart met opmerkingen).

4. Eerder is tussen Rijkswaterstaat en uw College afgesproken dat in aansluiting op de verkeersbestemming voor de A12 tussen de Hoefweg en de Rotte gronden als verkeersbestemmingen gereserveerd worden voor de toekomstige spits- of plusstroken op de A12. U hebt aangegeven ook het fietstunneltje nabij de Rotte mogelijk te willen maken in dit bestemmingsplan.

Uit het bestemmingsplan dient duidelijk de reden vermeld te worden van de verkeersbestemming. Deze bestemming is opgenomen vooruitlopend op de aanpassingsplicht die de gemeente heeft voor bestemmingsplanregelingen, als deze niet met het besluit van de Minister tot aanleg van de spits- of plusstroken, overeen komen. De definitieve grenzen worden binnenkort door Rijkswaterstaat aan de gemeente aangeleverd.

5. Ik meen dat de ondergronden van de plankaart niet helemaal correct zijn. De woning aan de Kruisweg 4 ontbreekt bijvoorbeeld.

Ik verzoek u het vorenstaande bij de verdere procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Nieuwe Hoefweg' te betrekken. De overige opmerkingen zullen via de projectenlijst aan u worden doorgegeven. Het betreffen kleinere (vaak tekstuele) zaken.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR,
namens deze,

[Redacted signature block]



Hoogheemraadschap van Schieland

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Bleiswijk
Postbus 1
2665 ZG Bleiswijk

REG.NR.: 1789	
SECTOR: PP	PFH: B
DATUM: 3 DEC. 2002	
COPIE AAN:	
O.B. J/N	

Ons kenmerk : 2002. 08938
Contactpersoon : [REDACTED]
Doorkiesnummer : 345
Onderwerp : reactie voorontwerp bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg

Verzenddatum : - 2 DEC. 2002
Uw kenmerk : 6128
Bijlagen : 4

Geacht college,

Hierbij zenden wij u onze reactie op het voorontwerp bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985.

Onze reactie bestaat uit enkele formele punten aangaande de toepassing van de watertoets en inhoudelijke aanvullingen en correcties op de beschrijving van de waterhuishouding en van Schielands beleid. Daarnaast verzoeken wij u de bestemmingslegging op enkele punten te wijzigen. In bijlage 1 hebben wij deze punten uitgewerkt.

Wij gaan ervan uit geïnformeerd te worden over de verwerking van onze reactie en op genoemde punten betrokken te worden bij de nadere uitwerking van het plan.

Voor vragen en opmerkingen of een mondelinge toelichting van onze kant kunt u contact opnemen met de bovenin deze brief genoemde contactpersoon.

Hoogachtend,

dijkgraaf en hoogheemraden van Schieland,

secretaris-rentmeester, dijkgraaf,

Bijlagen

- 1: inhoudelijke reactie
- 2: lijst aandachtspunten d.d. 27-08-02
3. kaart hoofdwatergangen
4. kaart waterkeringen



Bijlage 1

Opmerkingen bij voorontwerp bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985.

1. Watertoets

In paragraaf 6.4 van de toelichting van het bestemmingsplan, de 'waterparagraaf', wordt de Watertoets diverse malen aangehaald. Gesteld wordt: "Gezien het traject van vooroverleg met uitwisseling van relevante informatie t.a.v. de waterhuishouding kan worden gesteld dat dit voorontwerpbestemmingsplan voldoet aan de watertoets." Wij willen graag bevestigen dat er tijdig en voldoende vooroverleg heeft plaatsgevonden en dat de informatie die wij hebben aangedragen herkenbaar verwerkt is in de waterparagraaf. De Watertoets schrijft echter niet alleen informatie-uitwisseling voor, maar ook advisering door de waterbeheerder, en de afweging van dit advies met andere belangen door de gemeente. De gemeente betreft het advies van de waterbeheerder bij de afweging rond de planvorming en verwoordt de uitkomst hiervan in de waterparagraaf.

Wij hebben een lijst aandachtspunten ingebracht d.d. 27 augustus jl. per email. De lijst gaat hierbij als bijlage 2. Samen met deze brief vormt de lijst ons wateradvies.

Wij verzoeken u in de waterparagraaf meer expliciet uitwerking te geven aan de in de watertoets genoemde stappen 'advisering' en 'afweging', door aan te geven welk advies is ingebracht en hoe u hiermee omgaat.

2. Plankaart

- Op de plankaart is ter plekke van de kruisingen van de boezemwatergangen langs de Hoefweg, de Voorlaan, de Achterlaan en de Kruisweg met verkeers- en spoorwegen een dubbelbestemming ingetekend. Dit is echter niet gedaan voor de kruisingen van de hoofdwatgangen en voor de Rotte en de erlangs liggende binnenboezem. Omwille van de consistentie in de wijze van bestemmen, verzoeken wij u dit voor alle watergangen te doen welke bij het hoofdsysteem behoren. De betreffende watergangen staan op bijgaande kaart (bijlage 3)
- De bestemming 'groenvoorzieningen' ter plekke van de kruising van de Nieuwe Hoefweg met de west-oost lopende tocht in het noorden van het plangebied (zie kaart, bijlage 3) dient te worden vervangen door de bestemming water. Deze watergang behoort tot het hoofdwatersysteem. Ter weerszijden van de insteek van het talud valt een strook van vijf meter breed onder Schielands Keur. Hier is de bestemming 'primair waterstaatsdoeleinden' van toepassing.
- In het meest oostelijke deel van het plangebied liggen de waterkeringen langs de Rotte en de binnenboezem. Wij verzoeken u deze op de plankaart te bestemmen. Zie bijgaande kopie van onze legger (bijlage 4).
- De Nieuwe Hoefweg heeft vanaf een bepaald punt naar het noorden toe de status van polderkade. De functie hiervan is de waterscheiding tussen twee polders. Dit betekent concreet dat de kruin van het wegprofiel niet verlaagd mag worden en dat bij de omlegging van de weg en van watergangen de scheiding gehandhaafd blijft. Bedoeld punt heeft de coördinaten X=97412; Y=451672. Wij verzoeken u deze functie op de plankaart en in de bestemmingslegging op te nemen.
- Langs de te realiseren waterpartij bij de noordelijke op- en afrit van de A12 is een bestemming 'primair waterstaatsdoeleinden' ingetekend. Schieland zal aan deze waterpartij geen status 'hoofdwatgang' toekennen. Er is derhalve geen sprake van een onderdeel van het hoofdwatersysteem en dus ook niet van een vijfmeterstrook die als zodanig bestemd moet worden. Wat Schieland betreft is een dergelijke bestemming hier dus niet van toepassing.

3. Aanvullende waterberging

In het eerste punt onder het kopje 'Algemeen' van ons email bericht (bijlage 2) staat ten onrechte dat er geen aanvullende waterberging gegraven hoeft te worden.



In paragraaf 6.4 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesproken van “compensatie in waterberging”, en wel met een “norm van 10 % van de toename aan verharding”, hetgeen evenmin een correcte verwoording van Schielands beleid is.

Wij verzoeken u in genoemde paragraaf het volgende op te nemen:

- Het aanbrengen van verharde oppervlakken van 1 hectare of groter, van welke het hemelwater geheel of gedeeltelijk, direct danwel indirect afstroomt naar het oppervlaktewater, is op grond van Schielands Keur niet toegestaan. Bij vergunning kan Schieland ontheffing verlenen, waarbij als voorwaarde wordt gesteld aanvullende waterberging te realiseren.
- De aanvullende waterberging moet in hetzelfde peilgebied komen als waar de afstroming plaatsvindt.

Deze twee aspecten dienen onderdeel uit te maken van de reconstructie van de weg.

De concrete uitwerking van deze beleidsaspecten komt voor het plan neer op het realiseren van een aanvullende waterberging van minimaal 5 procent van de toename aan verharding, met als advies deze zoveel mogelijk te verwerken in de breedte van de wegsloten.

4. Verbindingen

In het tweede punt onder het kopje ‘Algemeen’ van ons email bericht (bijlage 2) wordt een belangrijk principe voor de realisatie van vervangende waterberging genoemd, dat ook van toepassing is op de te realiseren aanvullende waterberging. Er moet gezorgd worden voor een goede verbinding met de rest van de watergangen in het peilgebied. Wij verzoeken u dit principe te vermelden in paragraaf 6.4 van de toelichting van het bestemmingsplan.

5. Opmerkingen en aanvullingen bij de tekst van paragraaf 6.4 van de toelichting

Voorzover deze niet hierboven al zijn aangegeven, volgen hier enkele opmerkingen en aanvullingen bij de tekst van de waterparagraaf.

Beschrijving huidige situatie

- In de eerste alinea onder het kopje “Huidige situatie” wordt de polder Honderveertig Morgen genoemd. Wij verzoeken u deze aanduiding te vervangen door polder De Wilde Veenen.
- De in de tweede alinea genoemde peilen zijn correct, echter het peil in de Polder Bleiswijk c.a. ten noorden van de A12 en ten oosten van de Hoefweg is niet vermeld. Het bedraagt NAP -5,75 meter. De afvoer uit het plangebied is niet geheel correct beschreven. Voor de Polder Bleiswijk c.a. verloopt de afvoer globaal via het stelsel van tochten ter weerszijden aan de (Nieuwe) Hoefweg, in zuidelijke richting. Voor de Binnenwegse Polder verloopt de afvoer via de west-oost lopende tocht die de Nieuwe Hoefweg kruist in het noorden van het plangebied (zie kaart, bijlage 3). Deze tocht is van vitaal belang voor de waterafvoer van een groot deel van het stedelijk gebied van Zoetermeer.
- In de derde alinea wordt over de waterkwaliteit in het gebied gesteld dat deze ‘zeer matig’ is, hetgeen een tamelijk subjectieve en ongenueanceerde omschrijving is. Het plangebied ligt, zoals u terecht opmerkt, in drie polders en ook binnen die polders varieert de waterkwaliteit lokaal sterk. In of vlakbij het plangebied liggen geen meetpunten van Schieland. Het is om deze redenen beter te stellen dat de waterkwaliteit naar verwachting niet voldoet aan de landelijke streefwaardes en dat deze met de juiste inrichtingsmaatregelen kan en moet worden verbeterd, waardoor wordt bijgedragen aan het bereiken van de landelijke streefwaardes.
- In de vierde alinea, wordt iets gezegd over de waterkering langs de Vaart van de polder Bleiswijk (door u Boezemvaart genoemd). Wij verzoeken u aan deze alinea een vermelding van de overige waterkeringen in het plangebied toe te voegen, namelijk de eerder genoemde waterkeringen langs de Rotte en de binnenboezem, evenals de polderkade ter plekke van de Nieuwe Hoefweg.



Beschrijving beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

- “Het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer wordt uitgevoerd door Hoogheemraadschap van Schieland”. Wij merken hierbij op, dat Schieland sinds zeven eeuwen ook het waterkeringenbeheer uitvoert.
- “In bebouwd gebied stellen waterbeheerder en provincie de norm dat berging en buffering in stedelijk groen plaatsvindt door minimaal 10 % open water (...)”. Wij merken hierbij op, dat berging niet alleen in stedelijk groen gerealiseerd moet worden, maar overal en in het bijzonder waar wateroverlast is danwel dreigt. De benodigde hoeveelheid waterberging zal altijd in overleg met Schieland moeten worden vastgesteld. Wij verzoeken u de aangehaalde zin aan te vullen met deze opmerkingen en het woord ‘waterbeheerder’ eruit te schrappen.

Beschrijving toekomstige situatie

- Wij verzoeken u aan de derde alinea toe te voegen dat het genoemde overleg plaatsvindt in het kader van de aanvraag van de Keurvergunning voor de bedoelde werkzaamheden.
- In de vierde alinea wordt de indruk gewekt, dat inrichtingsmaatregelen om te voorkomen dat wegwater direct in het oppervlaktewater terecht komt, alleen nodig zijn als er geen ZOAB wordt toegepast. Dit is niet juist, dergelijke inrichtingsmaatregelen zijn altijd nodig bij drukke wegen.

Bijlage 4. Adviescommissie m.e.r.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Reconstructie N209 Hoefweg, traject Veilingen –
Verlengde Australiëweg, gemeente Bleiswijk

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffect-
rapport over de Reconstructie N209 Hoefweg, traject Veilingen-Verlengde Austra-
liëweg, gemeente Bleiswijk,

uitgebracht aan de Burgemeester en Wethouders van Bleiswijk door de Commis-
sie voor de milieueffectrapportage; namens deze

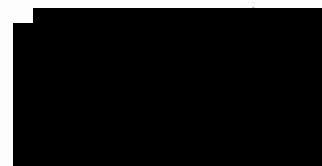
de werkgroep m.e.r.

Reconstructie N209 Hoefweg, traject Veilingen-
Verlengde Australiëweg, gemeente Bleiswijk,

de secretaris



de voorzitter



Utrecht, 2 december 2002

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER.....	2
3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING.....	2
3.1 Alternatieven	2
3.2 Leefbaarheid: geluid- en trillingshinder	3
3.3 Monitoring en evaluatie	5

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 3 oktober 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 179 d.d. 18 september 2002
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland heeft in samenwerking met de gemeenten Bleiswijk en Zoetermeer en Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland het voornemen om de N209 in de gemeente Bleiswijk te reconstrueren tussen het veilingencomplex en de (toekomstige) verlengde Australiëweg (ontsluitingsweg Oosterheem/Zoetermeer-Oost).

Ten behoeve van de besluitvorming over de reconstructie van deze provinciale weg en van het knooppunt A12/N209 is een projectnota/milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeente Bleiswijk treedt op als bevoegd gezag ten behoeve van een herziening van het bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg.

Met de brief van 3 oktober 2002¹ hebben Burgemeester en Wethouders van Bleiswijk de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER. De bekendmaking van het MER vond plaats op 18 september 2002².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft bij haar advisering de inspraakreacties betrokken, die zij naar aanleiding van het MER van het bevoegd gezag heeft ontvangen⁴. In de tekst van haar advies verwijst de Commissie naar een reactie indien deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 13 april 2000;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het te nemen besluit. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het *een essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen van het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens

⁴ Zie bijlage 4 voor een overzicht.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER** ⁸ **aanwezig is** om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

De Commissie heeft waardering voor de overzichtelijke presentatie en de duidelijke illustraties in het MER.

Bij dit algemeen oordeel merkt de Commissie nog het volgende op. De ruimte voor alternatieven bij het voornemen is beperkt. De beperkingen komen voort uit de besluiten in de Structuurvisie Bleiswijk-Noord en later de Beslispuntennotitie 2000, de aanwezigheid van andere projecten zoals HSL-Zuid, bedrijventerrein Hoefweg-Zuid en -Noord, de geplande glastuinbouw in de Overbuurtsche polder en de benutting van de A12. Dit alles maakt het bijvoorbeeld lastig om vast te stellen wat in totaliteit gezien de meest milieuvriendelijke oplossing is, en in hoeverre het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) door eerder vastgestelde besluiten minder gunstige effecten heeft voor het milieu dan mogelijk was geweest met andere uitgangspunten.

3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

3.1 Alternatieven

De leefbaarheid van het buurtschap Kruisweg staat onder druk door ondermeer sluipverkeer. In dat verband is in de inspraak⁹ een mogelijkheid naar voren gebracht om de leefbaarheid van het buurtschap Kruisweg te verbeteren. Gedacht wordt daarbij aan het realiseren van een parallelwegconstructie langs de A12 aansluitend op de Zoetemeerselaan voor lokaal verkeer tussen Zoetermeer en Gouda. Dit in plaats van de omlegvarianten voor de kruising van de Voorlaan en N209 (geen "brede" tunnel nodig bij de noordelijke omleidingsweg voor Voorlaan; de Kruisweg wordt de facto doodlopend e.d.).

Het komt de Commissie voor dat een dergelijke oplossing mogelijk voordelen voor milieu- en leefbaarheid ter plaatse van de Kruisweg en de Voorlaan op kan leveren. Een dergelijke oplossing valt echter niet binnen de mogelijkheid van het voorliggende project voor de initiatiefnemers noch van het bevoegde gezag. Het ligt meer in de rede deze mogelijkheid te betrekken bij de plannen voor spits- en plusstroken langs de A12.

Volgens de Commissie zijn er in plaats van de optie van een parallelweg langs de A12 andere, minder ingrijpende mogelijkheden, die wel binnen de bevoegdheden van initiatiefnemer en/of bevoegd gezag vallen. Het gaat erom de Kruisweg en Voorweg verkeersluwer te maken en sluipverkeer te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van een knip bij de kruising Voorlaan en Kruisweg en/of door extra belemmeringen in de Voorlaan richting Moerkapelle voor bepaalde verkeerssoorten (bijvoorbeeld vrachtverkeer) gedurende

⁸ Het betreft het MER inclusief rapport 110.9833.00 "akoestisch onderzoek reconstructie nieuwe hoefweg en aansluitende wegen binnen gemeente bleiswijk", behorende bij het voorontwerp-bestemmingsplan Nieuwe Hoefweg, 12 september 2002.

⁹ Zie inspraakreactie nr. 1 (bijlage 4).

bepaalde tijden (bijvoorbeeld ochtendspits of nacht)¹⁰. Daarbij zou bijvoorbeeld gebruik gemaakt kunnen worden van moderne elektronische verwijs- en afsluitsystemen.

- De Commissie beveelt aan extra maatregelen nader uit te werken om de Kruisweg en Voorweg verkeersluw te maken en sluipverkeer over deze wegen verder te beperken en bij de besluitvorming te betrekken.

3.2 Leefbaarheid: geluid- en trillingshinder

In het MER vindt de beoordeling van het geluidsaspect in de ontwikkelde alternatieven plaats op basis van aantallen geluidsbelaste woningen binnen specifieke belastingsklassen. Daaruit wordt geconcludeerd dat tussen de onderzochte alternatieven praktisch geen verschillen in de geluidsbelasting optreedt. De keuze voor een (geoptimaliseerd) voorkeursalternatief en MMA wordt dan ook gebaseerd op vooral verkeerskundige doelstellingen en kosten, waarbij mogelijke geluidsreducerende maatregelen niet zijn betrokken. Deze geluidsreducerende maatregelen worden in het MER slechts in kwalitatieve zin beschouwd als eventueel te treffen mitigerende maatregelen.

De resultaten van het recente akoestische rapport ¹⁸⁾ zijn niet in het MER verwerkt. In dit rapport wordt meer in detail aandacht besteed aan de geluidsconsequenties van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief, met name voor de individuele woningen, en wordt nader ingegaan op mogelijke (bron-) maatregelen om de mate van geluidhinder te beperken. De Commissie beschouwt dit akoestisch rapport als behorende tot het MER en heeft de resultaten daarvan in haar beschouwingen betrokken.

In het voorontwerp-bestemmingsplan zijn weliswaar de conclusies van het akoestisch rapport opgenomen, maar wordt nog geen keuze uit de mogelijke maatregelen gemaakt en in het voorontwerp vastgelegd.

Met name ter hoogte van het buurtschap Kruisweg is er ook na de voorgenomen activiteit een geluidhindersituatie die ver uitstijgt boven de voorkeurswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde¹¹ zoals geldt voor bestaande (te reconstrueren) situaties. Bij de nieuw aan te leggen infrastructuur wordt voor een aantal woningen direct gelegen nabij de kruising Kruisweg/Voorlaan (alle varianten) en bij aanleg van de Laan van Mathenesse volgens variant 2, de voor nieuwe situaties geldende voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) in min of meer ernstige mate overschreden.

In de onderhavige situatie zal verder bij een aantal woningen en gebouwen een cumulatie van geluidsbelastingen door de invloed van meerdere wegen en door andere bronnen (rail, bedrijven) plaats kunnen vinden. De kwaliteit van het leefmilieu zal wat betreft geluidhinder voor bewoners feitelijk worden bepaald door deze gesommeerde geluidsbelasting. Bij toepassing van de methode Miedema zou dit voor een aantal woningen tot een kwaliteitsbeoordeling "slecht" tot "zeer slecht" leiden. Gelet hierop beveelt de Commissie aan de

¹⁰ Deze mogelijkheden zouden al eerder hun beslag kunnen krijgen om de huidige problematiek op te lossen.

¹¹ In het MER wordt bij de vergelijking en keuzen van de alternatieven het geluidsaspect globaal beschouwd aan de hand van de contourligging en een toets aan een overschrijdingswaarde van 65 dB(A)-etmaalwaarde. Daarmee wordt tekort gedaan aan de geluidhinderproblematiek, omdat geluidbelastingen boven de 60 dB(A) in duidelijk toenemende mate de leefbaarheid ernstig in negatieve zin beïnvloeden.

hierna te noemen maatregelen, die tot een aanmerkelijke verbetering van de geluidssituatie kunnen leiden, nogmaals op hun merites te bezien.

Deze maatregelen zijn, afhankelijk van het beschouwde wegtracé, onderverdeeld in:

- snelheidsverlaging;
- toepassing geluidsarm asfalt in meer of minder zware uitvoering;
- maatregelen in de overdrachtssfeer (schermen of wallen);
- combinatie van genoemde maatregelen;
- in enkele gevallen mogelijk gevelisolatie.

Gelet op de complexiteit van maatregelen door de onderlinge beïnvloeding van het resultaat is in het akoestisch onderzoeksrapport een groot aantal varianten uitgewerkt, zij het dat met betrekking tot schermafmetingen een globale opgave wordt verstrekt.

Volgens de Commissie is op basis van deze benadering een gedegen afweging mogelijk, gericht op het voldoen aan de wettelijke eisen voor de voorgenomen reconstructie als ook op de mogelijkheden om gelijktijdig het aantal saneringssituaties zoveel mogelijk te beperken dan wel op te heffen.

Voor de bepaling van de exacte schermafmetingen (hoogte, lengte, exacte positie) zal nog een nadere uitwerking nodig zijn, waarbij rekening wordt gehouden met de bepalende waarneemhoogten (hoogste geluidsgevoelige verdieping binnen de woning) en met het al dan niet realiseren van andere maatregelen zoals wegdekkeuze en snelheidsbeperking.

Volgens mededeling van de initiatiefnemer is inmiddels tot de volgende maatregelen besloten:

- Bij het buurtschap Kruisweg wordt een afstand van 100 m gerealiseerd tussen de bedrijfsbebouwing langs de N209 en de nabij gelegen bebouwing aan de Kruisweg om visuele redenen; deze ruimte wordt volgens opgave van de initiatiefnemer praktisch geheel benut voor de reconstructie van de N209, afwateringsdoeleinden en de aanleg van een ontsluitingsweg ten behoeve van het bedrijventerrein Hoefweg-Noord¹²,
- het tracé van de N209 in westelijke richting te verschuiven over 10 à 20 meter;
- tot plaatsing van geluidsschermen (aan de noordzijde langs de A12 en langs de N209 bij het buurtschap Kruisweg).

Het toepassen van geluidsarm asfalt op de te reconstrueren N209 wordt om civieltechnische redenen in de onderhavige situatie niet goed mogelijk geacht.

Verder constateert de Commissie, dat trillingshinder of gebouwschade de leefbaarheid in duidelijke mate negatief kan beïnvloeden. Door de verschuiving van de N209 met 10 à 20 m wordt de mate van trillingshinder, alsmede de kans op gebouwschade voor de betreffende woningen langs de N209 verminderd. In de aanlegfase is (bijvoorbeeld door heiwerkzaamheden ten behoeve van het geluidsscherm) eveneens kans op geluid- en trillingshinder of gebouwschade aanwezig. De Commissie vraagt aandacht voor dit aspect (zie ook onder monitoring § 3.3).

¹² In de vastgestelde richtlijnen (pag. 6) wordt als bouwsteen een variant genoemd met verlegging van het tracé in westelijke richting ter hoogte van het buurtschap Kruisweg ten behoeve van het creëren van een (geluidwerende) bufferzone. Uit mededeling van de initiatiefnemer is de Commissie gebleken dat de ruimte voor een substantiële verlegging, van aanzienlijk meer dan de nu in het voornemen opgenomen 10 à 20 meter, niet (meer) aanwezig is.

Tenslotte geeft de Commissie nog de toepassing van verkeersmanagement in overweging. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan aangepaste routing van het vrachtverkeer gedurende (delen van de) de nacht (ook van belang voor het verminderen van trillingshinder), waarbij gedurende die uren de ontsluitingswegen van het nieuwe bedrijventerrein worden gebruikt in plaats van de N209 ten noorden van de A12.

- De Commissie beveelt aan bij de verdere besluitvorming de keuze van de plaatselijk te treffen geluidsbeperkende maatregelen concreet te maken en als randvoorwaarden vast te leggen, alsmede de mogelijkheden van verkeersmanagement in het verdere planproces mee te nemen.

3.3 Monitoring en evaluatie

Er blijft nog een aantal onzekerheden bestaan in de feitelijke gevolgen na de nadere uitwerking van het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.

Monitoring van de feitelijke effecten en evaluatie van de resultaten daarvan is wenselijk. Het is van belang tijdens het gebruik van de weg na te gaan in hoeverre de gestelde (milieu-)doelen daadwerkelijk worden bereikt en de verwachte mate van milieugevolgen daadwerkelijk optreden. Dit opdat zo nodig kan worden bijgestuurd met corrigerende (geluidsbeperkende) maatregelen. Daartoe verdient een draaiboek voor mogelijk aanvullende maatregelen de aandacht, zoals het verder verkeersluw maken van wegtracés (bijvoorbeeld de Voorlaan en de Kruisweg), verder uitwerken van mogelijkheden van verkeersmanagement, verdergaande snelheidsbeperkende maatregelen, verdergaande maatregelen ter vermindering van sluipverkeer en verdergaande (bron-) maatregelen om de geluidhinder tegen te gaan.

- De Commissie wil in het bijzonder de volgende onderwerpen benadrukken:
 - monitoring van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op delen van de te reconstrueren weg, de aansluiting op de A12 en secundaire wegen;
 - een nadere analyse en monitoring van de geluid- en trillingseffecten in de aanlegfase en de wijze waarop hierop zal worden geanticipeerd en hoe daar communicatief naar de omwonenden mee wordt omgegaan.