

ROYAL HASKONING

Behoort bij het besluit van
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
d.d. **17 SEP. 2002**
nr. DRM/ARB/2002/470

Bestemmingsplan N470

Gemeenten Pijnacker
en Berkel en Rodenrijs

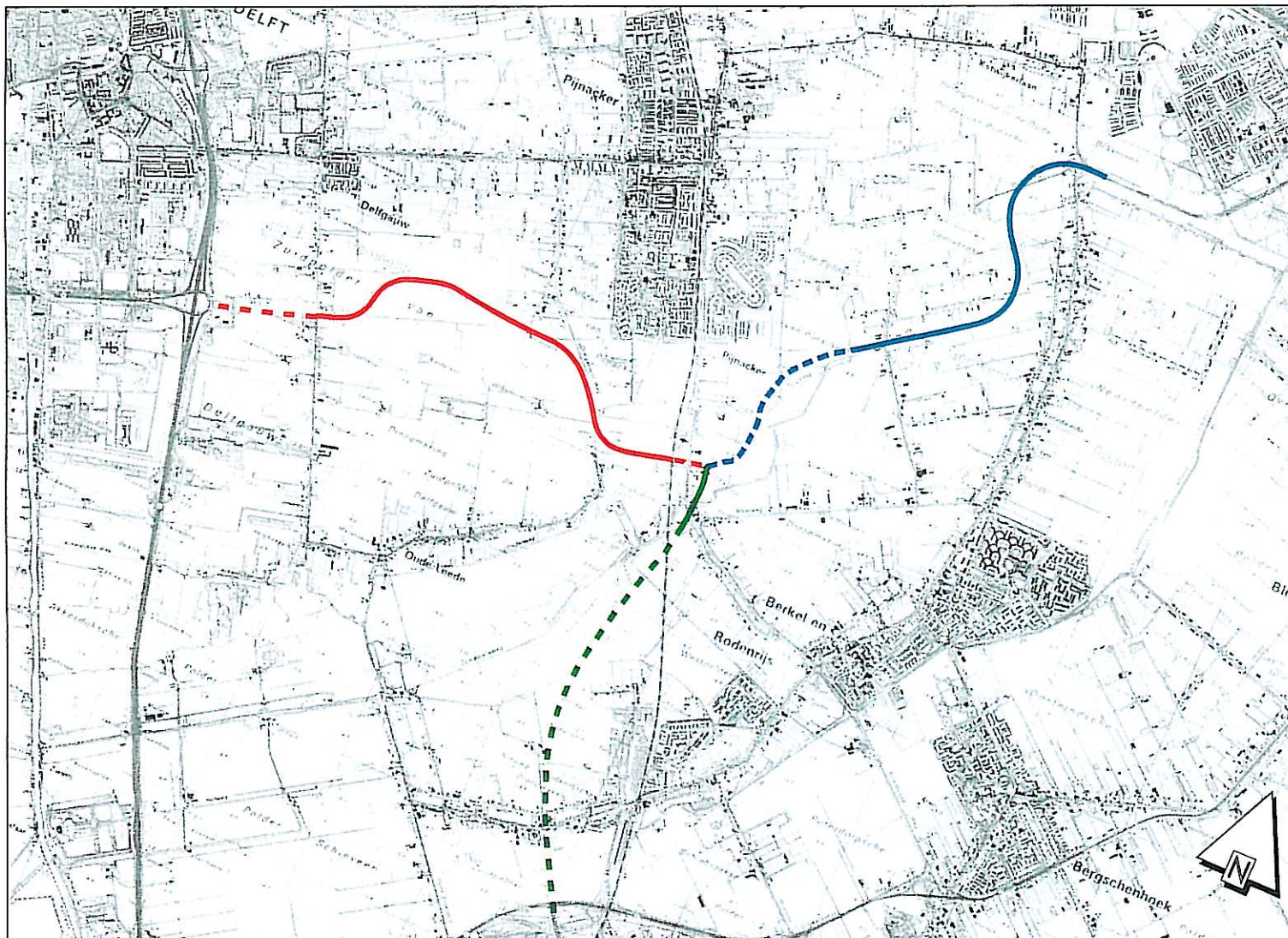


Bestemmingsplan N470

Gemeenten Pijnacker en Berkel en Rodenrijs

Utrecht, februari 2002

Inhoudsopgave			
1.	Inleiding	1	
1.1.	Aanleiding en doel	1	
1.2.	Leeswijzer	1	
2.	De N470 in het kort	3	
2.1.	Algemene uitgangspunten bij de N470	3	
2.2.	Tracé van de N470 / Grens plangebied	3	
2.3.	Procedure	3	
3.	Beleidskader	5	
3.1.	Provinciaal beleid	5	
3.2.	Beleid gemeente Berkel en Rodenrijs	8	
3.3.	Beleid gemeente Pijnacker	8	
4.	Beschrijving van het plangebied	11	
4.1.	Bodem, geologie, cultuurhistorie en archeologie	11	
4.2.	Waterhuishouding	14	
4.3.	Landschap en ecologie	16	
4.4.	Ontwikkelingen in en rond het plangebied	16	
4.4.1.	Groenblauwe Slinger	17	
4.4.2.	Verkeer	17	
4.4.3.	Wonen	19	
4.4.4.	Bedrijvigheid	19	
4.4.5.	Landbouw	19	
4.4.6.	Natuur en landschap	20	
5.	Westtak N470 (Zuideindseweg - Klapwijkseweg)	21	
5.1.	Vigerende bestemmingsplannen	21	
5.2.	Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken	21	
6.	Oosttak N470 (Ruijvensche Vaart - Oostweg)	25	
6.1.	Vigerende bestemmingsplannen	25	
6.2.	Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken	25	
7.	Zuidtak N470 (Tolhekplein - Bovenvaart)	27	
7.1.	Vigerende bestemmingsplannen	27	
7.2.	Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken	27	
8.	Milieukundige aspecten	29	
8.1.	Inleiding	29	
8.2.	Duurzaamheid	29	
8.3.	Bodem en Waterhuishouding	30	
8.4.	Geluid	31	
8.5.	Luchtkwaliteit	32	
8.6.	Lichthinder	32	
9.	Economische uitvoerbaarheid	35	
10.	Juridische planopzet	37	
10.1.	Algemeen	37	
10.2.	De voorschriften	37	
11.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41	
11.1.	Overleg	41	
11.2.	Inspraak	49	



Tracé

- N470 vastgesteld in dit bestemmingsplan
- - - N470 vastgesteld in andere bestemmingsplannen

Dit figuur geeft de ligging van de weg globaal aan.
De precieze begrenzing is van de bij dit bestemmingsplan behorende 3 plankaarten af te lezen.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

Vanuit het oogpunt van verbetering van de hoofdwegenstructuur, vermindering van verkeershinder in de kernen in het gebied tussen Den Haag, Rotterdam, Delft en Zoetermeer en ontsluiting van de in het gebied geplande VINEX-locaties is na een jarenlang proces het tracé van de provinciale weg N470 vastgelegd in de ontwerp partiële herziening van de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond ten behoeve van het tracé van de N470.

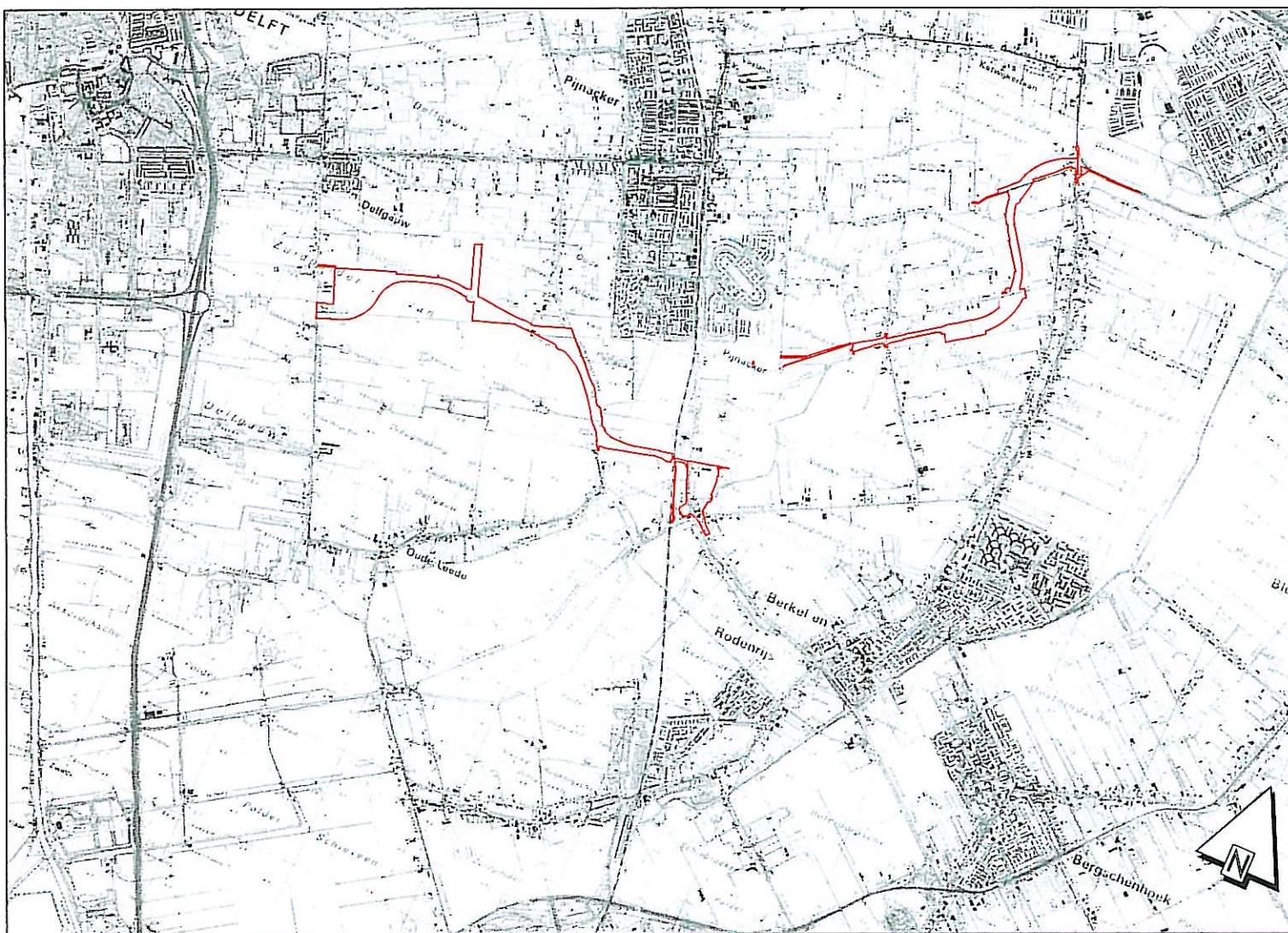
Doel van dit bestemmingsplan is de resterende, nog niet in bestemmingsplannen vastgelegde tracédelen, definitief vast te leggen en zo optimale duidelijkheid te geven aan belanghebbenden en de juridische en bestuurlijke voorwaarden te creëren om de weg en bijbehorende voorzieningen zo snel mogelijk te kunnen aanleggen. Qua systematiek is voor dit bestemmingsplan zoveel mogelijk aangesloten bij naastliggende bestemmingsplannen waar ook delen van de N470 inzitten. Opzet is om voor het gehele traject van de N470 zoveel mogelijk dezelfde regelingen te laten gelden. De regelingen die in de al ingepaste delen gelden, zijn zoveel mogelijk overgenomen.

Dit bestemmingsplan omvat zowel de resterende tracédelen van de N470 in de gemeente Berkel en Rodenrijs als de resterende delen in de gemeente Pijnacker. Hiermee gelden dus dezelfde regelingen (indien voor het betreffende

grondgebied van toepassing) voor beide gemeenten. Vastgestelde bestemmingsplannen met daarin tracédelen van de N470 zijn voor Berkel en Rodenrijs de bestemmingsplannen Westpolder / Bolwerk en Polder Oudeland en voor Pijnacker het bestemmingsplan Tolhek.

1.2. Leeswijzer

Na dit inleidend hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het project N470 als geheel. Het vigerend provinciaal en gemeentelijk beleid komt in hoofdstuk 3 aan de orde. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van het plangebied die in de hoofdstukken 5, 6 en 7 wordt uitgewerkt voor de drie tracédelen (west-, oost- en zuidtak). In hoofdstuk 8 komen de relevante milieukundige aspecten aan de orde. In hoofdstuk 9 wordt vervolgd met de economische uitvoerbaarheid, in hoofdstuk 10 met de juridische planopzet waarna in hoofdstuk 11 de maatschappelijke uitvoerbaarheid volgt.



Grens plangebied

Dit figuur geeft de plangrens globaal aan.
De precieze begrenzing is van de bij dit bestemmings-
plan behorende 3 plankaarten af te lezen.

2. De N470 in het kort

2.1. Algemene uitgangspunten bij de N470

De weg dient een functie voor het regionale verkeer te gaan vervullen en heeft hiermee het karakter van een zogenaamde 'gebiedsontsluitingsweg'.

Als ontwerpuitgangspunten zijn gehanteerd:

- De ontwerpsnelheid is 80 km/u;
- De weg krijgt 2 rijbanen met in principe elk 1 rijstrook gescheiden door een middenberm;
- De aansluiting op het onderliggend wegennet vindt plaats door middel van rotondes;
- Kruisingen met het onderliggend wegennet worden ongelijkvloers uitgevoerd.

Ten behoeve van het Openbaar Vervoer is van het uitgangspunt 'overal rotondes' binnen het plangebied van dit bestemmingsplan op één plaats afgeweken: er komt een aansluiting met verkeerslichten ('geregelde aansluiting') bij de aansluiting van de N470 met de Klapwijkseweg.

2.2. Tracé van de N470 / Grens plangebied

De N470 bestaat uit een deel dat een oost-westverloop heeft en een gedeelte dat ongeveer noord-zuid is georiënteerd. Het oost-westgedeelte moet, via Pijnacker, de regionale ontsluiting gaan vormen van en naar de autosnelwegen bij

Delft (A13) en Zoetermeer (A12). De andere tak van de N470 verbindt Rotterdam-Noord met de oost-westtak. Het tracé van de N470 ligt in hoofdzaak in de gemeenten Pijnacker (streekplan Zuid-Holland West) en Berkel en Rodenrijs (streekplan Rijnmond). De tracédelen van dit bestemmingsplan liggen allemaal volledig in de gemeenten Pijnacker en Berkel en Rodenrijs.

De grens van het plangebied is in de figuur globaal weergegeven. Een precieze begrenzing is op de bij dit bestemmingsplan behorende drie plankaarten af te lezen (kaartnummers D0338-1 t/m 3).

2.3. Procedure

Het tracé van de N470 ligt in de plangebieden van de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond. De planologische vastlegging van de N470 op streekplanniveau is geschied in de vorm van een partiële herziening van deze beide streekplannen. Dit maakt het mogelijk om de verdere voorbereiding van de daadwerkelijke aanleg van de N470 voortvarend ter hand te nemen. In het kader van de procedure om te komen tot de partiële herziening van de streekplannen is in 1998 een milieueffectrapportage opgesteld. Bij het opstellen van het MER en de ontwikkeling van de alternatieven en varianten voor de N470 is als uitgangspunt genomen het provinciale beleid met betrekking tot een aantal andere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Daarbij gaat het vooral om de recent ontwikkelde

planvorming voor een doorlopende, robuuste, niet verstedelijkte groene zone: de Groenblauwe Slinger.

Het milieueffectrapport (MER) dat ten behoeve van de besluitvorming over deze partiële herziening van de streekplannen is opgesteld, is gezamenlijk met het ontwerp van de partiële herzieningen ter visie gelegd.

3. Beleidskader

3.1. Provinciaal beleid

Tracé N470 – Ontwerp partiële herziening streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond (2000)

De totstandkoming van de verbinding tussen Delft en Zoetermeer kent een lange voorgeschiedenis, die wordt weerspiegeld in de versnipperde besluitvorming en planologische status. Vandaar dat gekozen is voor de procedure van een partiële herziening.

De aanleg van de N470 maakt deel uit van een aantal structuuringrepen in het gebied tussen Rotterdam, Den Haag, Delft en Zoetermeer. Uitgegaan wordt van twee zaken: enerzijds de ontwikkeling van een heldere hoofdstructuur op basis van de regionale openbaar vervoersstructuur en de regionale hoofdgroenstructuur (Groenblauwe Slinger) en anderzijds de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit, voortbouwend op deze hoofdstructuur. In deze partiële herziening is dit streven vertaald in aanvullend beleid of gewijzigde kernpunten in beide streekplannen.

In de Streekplanherziening is gemotiveerd welk tracé gekozen is als Voorkeurstracé in de drie tracédelen. Deze Voorkeurstracés zijn als uitgangspunt voor het technisch ontwerp en daarmee dit bestemmingsplan genomen.

Door voldoende aandacht te besteden aan de tracékeuze, te zorgen voor een goede inpassing en door het nemen van mitigerende (= verminderende) maatregelen kan de schade aan natuur- en landschapswaarden zoveel mogelijk beperkt worden. Echter onvermijdelijk zal nieuwe infrastructuur, die deze zone tussen de twee stadsgewesten doorsnijdt, leiden tot (verdere) versnippering van dit gebied. Belangrijk onderdeel van de Groenblauwe Slinger zijn daarom maatregelen om losliggende groengebieden met elkaar te verbinden. Nieuw aan te leggen infrastructuur dient zoveel mogelijk te voldoen aan eisen vanuit deze regionale groenstructuur. Daar waar toch restschade ontstaat aan bijzondere natuur- en landschapswaarden zullen compenserende maatregelen worden genomen volgens het in het provinciale beleid vastgelegde compensatiebeginsel.

Uitgaand van het provinciaal beleid is gekozen om de compensatiegelden in te zetten in de Groenblauwe Slinger dicht langs de N470. Verder worden de compensatiegelden ingezet voor inrichting van de Klapwijkse Knoop.

De aanduiding van de delen van het tracé wordt aangemerkt als een concrete beleidsbeslissing. Dit betekent dat na vaststelling door Provinciale Staten de besluiten die hierover in de partiële streekplanherziening zijn genomen ten aanzien van tracering en hoogteligging bindend zijn voor verdere ruimtelijke plannen. Voor de bezwaar- en beroepsprocedure betekent deze 'harde' aanduiding in het streekplan dat op het niveau van het bestemmingsplan op dat punt geen mogelijkheden meer bestaan voor bezwaar en beroep tegen de elementen van het streekplan die als concrete

beleidsbeslissingen (situering en hoogteligging) zijn opgenomen en door de Raad van State als zodanig erkend. De ontwerp partiële herziening is 8 november 2000 vastgesteld.

MER N470 (2000)

Bij het opstellen van de milieueffectrapportage is als doelstelling voor het voornemen vastgesteld: het realiseren van de provinciale weg, die een verbinding vormt tussen Delft en Zoetermeer, met een tracering ten zuiden van Pijnacker-Zuid, met daaraan gekoppeld een verbinding tussen Rotterdam-Noord en Zoetermeer respectievelijk Delft. Als uitgangspunt bij de tracering, wijze van uitvoering en inpassing, worden de reeds genomen besluiten, mede die ten aanzien van een duurzame ontwikkeling van het gebied, gehanteerd. Als nevensdoel is in de milieueffectrapportage gesteld dat bij de tracering en inpassing van de N470 rekening wordt gehouden met de voor het plangebied door de provincie Zuid-Holland geformuleerde doelstellingen ten aanzien van natuur en landschap. Bij het ontwikkelen van alternatieven en varianten is met name rekening gehouden met de eisen en wensen voor de realisering van de Groenblauwe Slinger. De Landschapsvisie maakt onderdeel uit van de milieueffectrapportage. Voor de delen van het tracé waar harde planologische besluiten voor zijn genomen (Tolhek/Pijnacker-Zuid, Delfgauw, Noordrand II en III) zijn geen alternatieve tracés onderzocht.

Ten behoeve van het ontwikkelen van alternatieven en het beschrijven van de milieueffecten is de N470 verdeeld in drie tracégedeelten: de oostelijke-, westelijke- en zuidelijke tak.

Alternatieven zijn beoordeeld op de aspecten: verkeer en economie, ruimtelijke ordening en ruimtegebruik, bodem en water, landschap en cultuurhistorie, werk- woon en leefmilieu en natuur.

De milieueffectrapportage en de Streekplanherziening zijn gelijktijdig vastgesteld. In de Streekplanherziening wordt de keuze voor de drie Voorkeurstracés toegelicht.

Visie landschappelijke inpassing N470 – grens en rafel (1998)

De Visie landschappelijke inpassing N470 is onderdeel van de MER N470: het heeft ten doel een visie voor de landschappelijke inpassing van de verschillende tracéalternatieven aan te reiken op grond waarvan de effecten voor het aspect landschap c.q. landschappelijke inpassing kunnen worden beoordeeld.

Een zorgvuldige landschappelijke inpassing is een belangrijk uitgangspunt bij de realisering van de weg. In de Visie wordt de landschappelijke inpassing van de weg, wat betreft tracéverloop, aantakkingen, hoogteligging en inrichting van de bermen, zorgvuldig afgestemd op de (toekomstige) identiteit en karakter van het gebied dat door de weg wordt doorkruist. Inpassen van de N470 is aanpassen aan de omgeving. Het tracé en de hoogteligging van de N470 'reageren' op kenmerken van de omgeving. Ook hierbij wordt een drietal wegvakken onderscheiden, met elk hun eigen karakteristieke kenmerken: de westtak, oosttak en zuidtak. De oost-, west- en zuidtak worden ieder op een eigen karakteristieke wijze ingepast zonder dat de herkenbaarheid

van de N470 als regionale hoofdverbinding verloren gaat. Voor de oosttak betekent dit inspelen op de aanwezigheid van de Groenblauwe Slinger, voor de westtak inspelen op het karakter van het Oude Leedegebied en voor de zuidtak inspelen op het toekomstige stedelijke gebied van de Noordrand.

De N470 fungeert als grens tussen rood (stedelijke functies) en groen (landelijke functies), maar deze grens, rand of scheidslijn wordt op enkele plaatsen door 'rode' en 'groene' rafels overschreden. Een rafel is daarmee een plek waar 'groen' doorloopt in een 'rood' gebied of andersom. De N470 vormt daardoor op die plek niet de harde scheidslijn tussen rood (stedelijke functies) en groen (landschappelijke functies).

De westtak, het weggedeelte tussen Delfgauw en Pijnacker, wordt afgestemd op het kwetsbare, open, natte veenweidelandschap. De oosttak, tussen Pijnacker en Zoetermeer, ligt op het grensvlak van het glasgebied en de nieuw in te richten groenzone: de Groenzone Berkel / Pijnacker. Voor beide weggedeeltes geldt dat het aantal aansluitingen op het onderliggend wegennet zoveel mogelijk wordt beperkt uit het oogpunt van verkeersdoorstroming. De zuidtak ligt grotendeels in en ter hoogte van de Bovenvaart gedeeltelijk op de rand van nieuw te ontwikkelen stedelijk gebied en zal meer verweven zijn met het onderliggende wegennet.

Landschapsplan

Het Landschapsplan is een vervolg op de Landschapsvisie. Het is een uitwerking op een concreter niveau en bovendien

is het voortschrijdend inzicht uit het technisch ontwerp en de doorlopen procedures erin verwerkt.

De oost- en westtak met bijbehorende voorzieningen worden vormgegeven als onderdeel van de groene rand van de Groenzone Berkel / Pijnacker en het Oude Leedegebied, die het stedelijk gebied van Pijnacker en het omringende kassengebied begrenst; de weggebruiker wordt hierbij zoveel mogelijk zicht geboden op de groene enclave binnen de verstedelijkte driehoek Zoetermeer, Rotterdam en Delft.

Bij de westtak komt aan de zuidkant van de weg een wal van 1 m hoog. Dit vanuit het oogpunt van lichtafscherming en om de aanwezigheid van de weg in het open gebied te maskeren. De weg vormt hier namelijk de grens van het bebouwde gebied en het mogelijke toekomstige kassengebied aan de noordkant met het open Oude Leedegebied ten zuiden van de N470. Ten noorden van de N470 komt een dijklichaam met aan de noordkant ervan 2 rijen bomen en op de dijk een fietspad (met dus uitzicht over het open gebied). Bij plekken waar geluidsafscherming nodig is, is bij de westtak het uitgangspunt een wal met een transparant scherm.

Bij de oosttak wordt eveneens aan de zuid-/oostkant van de weg een wal van 1 m hoog aangelegd (vanuit landschappelijke en lichthinder-oogpunten) en tussen de N470 en de aan te leggen parallelweg aan de zuidkant. Hiermee komt een overeenkomst in beeld met de westtak. Aan de noordzijde van de oosttak (ten noorden van Tolhek) komt continu een sloot met incidenteel een geluidswal waar dat nodig is. Een kleine rafel wordt hier aangezet op de plek waar het kleiplateau onder de weg doorloopt. Dit gebied

vormt mogelijk een compensatiegebied, waar bijvoorbeeld (nat) bos aangeplant kan worden.

De zuidtak als totaal is in het Landschapsplan vormgegeven als een stedelijke as. Dit krijgt vorm door een verhoogde middenberm met een rij lichtmasten in het midden tot aan de Meerweg. Het profiel is in principe symmetrisch. Slechts een klein deel van deze stedelijke as ligt echter in dit bestemmingsplan.

De Klapwijkse Knoop is een complex knooppunt van verschillende infrastructurele elementen: N470, Hofpleinspoorlijn, Klapwijkseweg en de Bovenvaart. De N470 zal ter hoogte van de Klapwijkse Knoop worden verbijzonderd in verband met de doorsnijding van de Groenblauwe Slinger (ecoviaduct). De uitgangspunten daarbij vormen: minimale doorsnijding, het beleefbaar maken van die doorsnijding en verbijzondering als 'doorsteek' door de Groenblauwe Slinger.

3.2. Beleid gemeente Berkel en Rodenrijs

Landschapsbeleid

Het beleid is gericht op behoud van de kenmerken van de verschillende aanwezige landschapstypen. De polderstructuren en de lintstructuren langs de vaarten staan centraal. Nieuwe ontwikkelingen dienen aan te sluiten op bestaande structuren. De bebouwingslinten dienen onaangetast te blijven. Dit landschapsbeleid is als uitgangspunt genomen bij de tracerings van de N470.

Ruimtelijke ordeningsbeleid

Het gemeentelijk beleid is gericht op de uitwerking van de VINEX-opgave, zoals opgenomen in het Regionaal Structuurplan Noordrand II en III. In het kader van het VINEX-beleid zijn afspraken tussen het rijk, de stadsregio's en provincies en de bouwgemeenten gemaakt over de realisatie van verstedelijkingsproces. Voor het gebied waarvan Berkel en Rodenrijs deel uitmaakt (Noordrand II en III) geldt een taakstelling om in een periode van ongeveer 15 jaar circa 12.000 woningen te realiseren en circa 80-100 ha bruto bedrijventerrein te ontwikkelen. De N470 is voor deze nieuw te ontwikkelen gebieden een belangrijke voorwaarde voor een goede ontsluiting.

3.3. Beleid gemeente Pijnacker

Landschapsbeleidsplan

De gemeente richt zich op het behoud en de accentuering van de specifieke ruimtelijke kenmerken van de verschillende aanwezige landschapstypen. In het bijzonder wordt gestreefd naar versterking van de historische structuur van open poldereenheden, boezemvaarten en bebouwingslinten. Nieuwe toevoegingen moeten bij voorkeur geënt worden op de onderliggende open landschapsstructuur.

Dit landschapsbeleid is als uitgangspunt genomen bij de tracerings van de N470.

Leefbaarheid in de dorpskernen van Pijnacker en Delfgauw verbeteren

Aan de weerszijden van Pijnacker (Zoetermeer en Delft) zijn reeds enkele weggedeelten ten behoeve van de N470 gerealiseerd. Voor de Pijnackerse nieuwbouwlocatie Delfgauw/Emerald en het bedrijvenpark Ruijven is het eerste deel vanaf de A 13 al aangelegd. Het belang van de N470 is dat de reeds aangelegde delen met elkaar worden verbonden zodat de leefbaarheid van de dorpskernen wordt verbeterd doordat het doorgaande (vracht) verkeer kan worden omgeleid. Ten zuiden van Pijnacker zal de N470 mede zorgdragen voor de ontsluiting van de VINEX-locatie Pijnacker-Zuid. Pijnacker vindt het van belang dat de N470 zo snel mogelijk wordt aangelegd om deze ontsluiting mogelijk te maken.

Aansluiting van de Komkommerweg op de N 470

Een goede ontsluiting van het kassengebied in de Noordpolder en de Zuidpolder op de N470 is van groot belang gezien de hoeveelheid (vracht)verkeer die verwacht wordt. Hierdoor wordt de leefbaarheid en de veiligheid in de nabije (deels toekomstige) woonwijken verbeterd. Voor de aansluiting op de N470 is een aparte bestemmingsplanprocedure opgestart.

Speciale aandacht voor de Klapwijkse Knoop

De Klapwijkse Knoop is een cruciaal en kwetsbaar onderdeel van de Groenblauwe Slinger. De gemeente Pijnacker vindt het van belang dat dit gebied voldoende potentie krijgt om de functie van ecologische en recreatieve verbinding waar te

kunnen maken. De inpassing van de N470 in dit gebied verdient daarom bijzondere aandacht in het bestemmingsplan.

4. Beschrijving van het plangebied

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk komen de volgende zaken aan de orde:

- bodem, geologie, cultuurhistorie en archeologie;
- waterhuishouding;
- landschap en ecologie;
- ontwikkelingen in en rond het plangebied.

Dit hoofdstuk is een algemene inleiding op de drie volgende hoofdstukken waarin de drie tracédelen (west-, oost- en zuidtak) meer in detail worden toegelicht. In dit hoofdstuk wordt het gebied waarin de N470 wordt aangelegd in zijn algemeenheid beschreven en worden er onderzoeksresultaten samengevat van onderzoeken die in het kader van de milieueffectrapportage als het tracéontwerp zijn verricht.

4.2. Bodem, geologie, cultuurhistorie en archeologie

Bodem

Door het afgraven van veen zijn er op grote schaal meren en plassen ontstaan die op hun beurt weer zijn drooggemalen (droogmakerijen). Het plangebied bestaat uit relatief laag gelegen klei- en veenpolders met hoge grondwaterstanden. De gemiddelde maaiveldhoogte ter plaatse van het tracé varieert van NAP -2,5 m tot NAP -5,0 m. De hogere maaiveldhoogten worden overwegend aangetroffen in de Zuidpolder en Delfgauw (gemeente Pijnacker). In de Nieuwe

Droogmaking, de Westpolder en de Zuidpolder (gemeente Berkel en Rodenrijs) ligt het maaiveld laag. In het plangebied komen de volgende hoofdgroepen bodemtypen voor: veengronden (vooral waardveen- en weideveengronden), moerige gronden (een laag weinig materiaal in de bovengrond), zeekleigronden (eerdgronden en vaaggronden) en warmoezerijgronden (bewerkte gronden onder tuinbouwkassen).

Geologie

Omstreeks 2200 v. Chr. ontstond ten oosten van de huidige kustlijn een systeem van vrijwel gesloten strandwallen. Hierdoor verminderde de invloed van de zee op het achterliggende gebied, waartoe ook het plangebied behoort. Veenvorming trad op en er ontstond het zogenaamde Hollandveen. De zee brak daarna het land weer binnen en bedekte het veen met zavel en klei. Er vormden zich kreken met oeverwallen. Deze bestaan aan de basis meestal uit zand of zeer lichte zavel. In de achter de oeverwallen liggende kommen werd overwegend klei afgezet (afzetting van Duinkerken). Het plangebied ligt op de overgang van het voormalig hoogveengebied van Midden-Holland aan de oostkant en het onder getijde-invloed ontstane zeekleilandschap met kreken van zuidelijk Delfland aan de westkant.

Cultuurhistorie

De huidige ruimtelijke opbouw wordt met name gekenmerkt door de historisch gegroeide aaneenschakeling van poldereenheden ieder met een eigen perceelspatroon. Tussen de polders ligt een netwerk van boezemvaarten, kades en

bebouwingslinten die gemiddeld 2,5 meter boven de polders uitsteken. Een ander belangrijk structuurkenmerk is de tweedeling van het gebied in onverveende polders en droogmakerijen. De onverveende polders liggen met name in de noordwest-helft van het plangebied en de droogmakerijen in de zuidoost-helft. De overgangen van het ene type naar het andere type polder is in het landschap zeer duidelijk zichtbaar door de sterke hoogteverschillen. Achter een kade of steilrand ligt het maaiveld ineens 1,5 tot 2 meter hoger. Behalve door de hoogteverschillen is de tweedeling ook zichtbaar in een geheel verschillend occupatiepatroon. Het onverveende noordwestelijk deel van het plangebied wordt gekenmerkt door de van oudsher in hoofdzaak evenwijdig van noord naar zuid lopende bebouwingslinten (Zuideindseweg, Overgawseweg, het oude lint van Pijnacker, het lint van Noukoop en Vlieland en het lint van Kleihoogt). De over lange afstand doorlopende perceelsgrenzen liggen zonder uitzondering loodrecht op deze lintenstructuur. Het zuidoostelijke droogmakerijengebied wordt daarentegen gekenmerkt door een sterke afwisseling in poldereenheden met een geheel eigen perceelsrichting en -patroon. De bebouwingslinten zijn over het algemeen verder ontwikkeld en 'robuuster' (Oude Leede, Berkel en Rodenrijs en Katwijkerlaan). In het onverveende gebied heeft stedelijke ontwikkeling meer plaats gehad in het gebied tussen de bebouwingslinten. Dat is duidelijk te zien bij Pijnacker waar de oude evenwijdige lintenstructuur nog steeds zichtbaar is in de stedenbouwkundige opbouw. Ook de glastuinbouw heeft zich in het gebied tussen de linten ontwikkeld in tegenstelling tot de glastuinbouw in het droogmakerijgebied die zich tot de linten heeft beperkt.

Het perceel Zuideindseweg 39 is in het bestemmingsplan N470 opgenomen als gemeentelijk monument. Voor dit perceel is artikel 4a uit de voorschriften van toepassing.

*Archeologisch onderzoek in het kader van de m.e.r.
– Fase 1 kartering (RAAP-rapport, 1998)*

Een archeologische kartering is uitgevoerd in het voorkeurstracé van de N470. Tevens zijn er tussen de Zuideindse Weg en de Overgawse Weg twee varianten van het tracé onderzocht. Aanleiding voor het onderzoek vormde het feit dat de aanleg van een weg, met name het daarmee samenhangende grondverzet, een bedreiging kan vormen voor eventueel aanwezige archeologische sporen (= overblijfselen van menselijke activiteiten). Het onderzoek betreft de eerste fase van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI-1): de kartering, d.w.z. de inventarisatie van bekende en het opsporen van voorheen onbekende vindplaatsen in het gebied.

Bij de conclusies en aanbevelingen staat:

- er zijn geen vindplaatsen uit de Romeinse tijd of eerder vastgesteld;
- er zijn dertien archeologische vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd vastgesteld. Het merendeel van de Middeleeuwse vindplaatsen bevindt zich in de Ruivensche Spie;
- in de zogenaamde 'badkuip'-varianten van het tracé (naam is er aangegeven vanwege de vorm van het tracé) zijn geen archeologische waarden aangetroffen. Wel doorsnijden deze varianten relatief grote delen van kreekkruggen.

Met betrekking tot de archeologische waarden binnen het tracé van de N470 wordt aanbevolen om:

- de Strikkade zoveel mogelijk te ontzien bij de aanleg van de weg. Er dient naar gestreefd te worden de kade zo compleet mogelijk in het landschap te behouden, dus dient bijvoorbeeld bij kruisingen het dijklichaam onder de weg bewaard te worden. Daar waar aan een ontsnijding niet te ontkomen valt, dient archeologische begeleiding van de werkzaamheden plaats te vinden, met name vanwege de landschapsgeschiedenis (vinden van bewijzen voor veronderstelde veenvorming na de Romeinse tijd);
- een waarderend onderzoek uit te voeren op de vindplaatsen cat. nrs. 4, 7 en 9 (aanwezigheid archeologische sporen: omvang, diepteligging, aard en conserveringstoestand);
- bij keuze voor het Voorkeurstracé dient de boerderij Overgauw voor afbraak bouwhistorisch onderzocht te worden en de sloop gefaseerd uit te voeren;
- bij het verwijderen van de bovengrond ten behoeve van de weg met name bij de kreekruggen en ter hoogte van de waarschijnlijk 18e eeuwse vindplaats cat. nr. 11 archeologische begeleiding van de werkzaamheden plaats te laten vinden.

Aanvullende informatie van de provincie Zuid-Holland (o.a. Cultuurhistorische hoofdstructuur Zuid-Holland, februari 2000)

In de nabijheid van het tracé bevinden zich enkele locaties die in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de provincie

behoren tot de categorie gebieden met een "hoge archeologische waarde". Eén daarvan bevindt zich in het plangebied van dit bestemmingsplan en is op de plankaart (westtak) aangegeven en voorzien van een aanlegvergunningstelsel.

Bij de westtak dient aanvullend archeologisch onderzoek (aao) te geschieden op een drietal plaatsen. Op een afwijkend gedeelte vanaf de Zuideindseweg in noordelijke richting dienen raaboringen plaats te vinden. Op een tweetal plaatsen dient een aanvullend archeologisch waarderend onderzoek (aai 2) plaats te vinden eventueel gevolgd door een aanvullend archeologisch onderzoek (aao).

Bij de oosttak is aanvullend onderzoek gedaan langs de Strikkade. Voor de oosttak hoeft verder niets aanvullends te gebeuren.

Bij de zuidtak zal een standaard archeologische inventarisatie (sai) moeten worden gepleegd voor het gehele zuidelijke tracé met daarnaast een aanvullende archeologische inventarisatie (aai). Er is een aanvullende archeologische inventarisatie gedaan door Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam ter plaatse van de VINEX-locatie Noordrand III. Dit onderzoek is niet ter plaatse van de N470.

Afronding onderzoeken

Voor de aanleg van de weg zullen de onderzoeken zijn afgerond. Vooralsnog zijn er geen waarden aangetroffen die in dit bestemmingsplan beschermd dienen te worden.

4.3. Waterhuishouding

Oppervlaktewater

Het gebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap van Delfland.

De boezemwatergangen zijn de Berkelsche Zweth en de Pijnackersche Vaart (deze liggen echter ver buiten het plangebied van dit bestemmingsplan). (Hoofd-)watergangen van de binnenboezem van de polder Berkel zijn de Bovenvaart en de Boezemvaart. De hoofd- en overige watergangen zijn op polderpeil (waarbij de Ruivensche Vaart door zijn ligging een aparte status heeft). Er is een netwerk van polderwatergangen, gemalen en inlaatpunten voor de aan- en afvoer van water. De bergboezem bij Oude Leede heeft een functie bij zeer grote neerslaghoeveelheden. De nogal grote verschillen in hoogteligging en peilen maken het peilbeheer vrij complex.

Om de gewenste ontwikkeling van de Groenblauwe Slinger te ondersteunen is er sprake van een verhoging van het polderpeil met maximaal een 0,5 meter langs delen van het oostelijk tracé van de N470. Het grondwaterpeil komt daarmee circa 0,2 meter onder maaiveld te liggen.

De N470-Oost doorsnijdt het ten noorden van de Pastoor Verburghweg liggende waterbassin van het Hoogheemraadschap van Delfland. Dit waterbassin dient voor de opvang van polderwater. Het heeft een oppervlakte van 24.275 m² en het heeft de mogelijkheid om een extra

hoeveelheid water te 'stapelen'. Deze mogelijkheid was met name geschapen om de gevolgen van mogelijke extra glastuinbouw te kunnen opvangen. Het hoogheemraadschap staat toe dat het waterbassin gedempt wordt, mits in hetzelfde peilgebied een even groot oppervlak aan polderwater ter beschikking komt. Dit is gevonden ten zuiden van de N470-Oost in de toekomstige Groenzone. Het hoogheemraadschap eist een verdubbeling van het oppervlak indien de (planologische) mogelijkheid blijft bestaan op extra glastuinbouw in het gebied. Dit betekent een reservering voor een mogelijke uitbreiding van de waterplas. De verwachting is overigens dat door de ontwikkelingen in de Groenzone het areaal glastuinbouw in het gebied zal verminderen.

Grondwater

De stromingsrichting van het diepe grondwater is overwegend noordwest. In de polders en droogmakerijen treedt, ondanks de sterke invloed van de grondwateronttrekkingen van Gist-brocades te Delft, overwegend kwel op. De hoger gelegen veengebieden zijn overwegend wegzijgingsgebieden.

Peilbesluit voor de polder Berkel – ambtelijk voorontwerp (1999)

De polder Berkel is een oude zeekleigrondpolder met veengronden, moerige eerdgronden en vaaggronden.

Het peilbesluit betreft de volgende polderdelen: Voorafsche Polder, Noordpolder, Oostmeerpolder, Nieuwe Droogmaking, Westpolder, Zuidpolder, Polder Oude Leede, Bergboezem, Het

Oude Land, Nieuwe Rodenrijsche Droogmakerij en de Zuidpolder Rodenrijs.

Als gevolg van het peilbesluit wijzigt de aan- en afvoersituatie in de polder Berkel niet. De peilverhogingen en –verlagingen hebben geen gevolgen voor de waterhuishouding. Hierdoor zijn er ook geen veranderingen te verwachten ten aanzien van bijvoorbeeld (extra) bouwkundige schade en (veranderingen in de) waterkwaliteit. Verbetering in de waterkwaliteit is met name te verwachten vanwege het terugdringen van het gebruik van bestrijdingsmiddelen.

Voorontwerp-Peilbesluit Pijnacker-Zuid

Pijnacker-Zuid ligt op de overgang van het voormalige hoogveengebied van Midden-Holland in het noordoosten en het onder getijde-invloed ontstane zeekleigebied met kreken van zuidelijk Delfland. In het plangebied wisselen veengronden, zeekleigronden en moerige gronden elkaar af.

Dit voorontwerp-peilbesluit geldt voor het gebied 'De Oude Polder van Pijnacker': de bestaande woonwijk Klapwijk en de toekomstige woonwijken Keizershof, Tolhek en Centrumlijn. De N470 zal het plangebied aan de west-, zuid- en oostzijde begrenzen. De aanleiding om het oude peilbesluit te herzien is de gemeentelijke ontwikkeling van de VINEX-locatie Pijnacker-Zuid.

In Pijnacker-Zuid komt een wenspeil van -3,25 m. Dit peil is gelijk aan het peil dat op dit moment in Klapwijk wordt gehandhaafd, zodat de gebieden aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Dit betekent een peilverlaging jaargemiddeld van

circa 0,20 m ten opzichte van het vigerende peil in de andere delen. Momenteel zijn in het plangebied een groot aantal afwijkende peilen aanwezig. Deze zijn in het algemeen lager dan het voorgestelde wenspeil. In de nieuwe situatie blijft er één onderbemaling gedeeltelijk gehandhaafd rond het boerderijgebied in de toekomstige woonwijk Tolhek.

Uitgangspunt hierbij is geweest dat de nieuwe woonlocatie(s) een optimale en gezonde waterhuishouding dienen te krijgen waarbij bestaande functies zo min mogelijk worden aangetast.

Voor VINEX-locaties wordt door het hoogheemraadschap van Delfland gestreefd naar een natuurlijk peilbeheer. Dit houdt in dat er flexibeler wordt omgegaan met het waterpeil in de waterlopen: in natte perioden, zoals bijvoorbeeld de winter, wordt een hoger peil toegestaan dan in droge perioden. Een natuurlijk peilbeheer wordt gerealiseerd door in natte perioden een verhoging van het streefpeil met 0,10 m toe te staan. Deze peilverhoging komt op een natuurlijke wijze tot stand (aanvulling uit neerslag). Als gevolg van natuurlijk peilbeheer en het maximaal afkoppelen van verhard oppervlak naar open water behoeft er in een gemiddeld jaar geen water te worden ingelaten (Structuurplan waterhuishouding Pijnacker-Zuid, 1998). Het watersysteem is zo ontworpen dat het binnen het plangebied kan circuleren. Voor een verdere verbetering van de waterkwaliteit is een helofytenfilter in het systeem opgenomen.

4.4. Landschap en ecologie

De huidige ruimtelijke opbouw wordt met name gekenmerkt door de historisch gegroeide aaneenschakeling van poldereenheden ieder met een eigen perceelspatroon. Tussen de polders ligt een netwerk van boezemvaarten, kades en bebouwingslinten die gemiddeld 2,5 meter boven de polders uitsteken. Een ander belangrijk structuurkenmerk is de tweedeling van het gebied in onverveende polders en droogmakerijen.

Door de sterke afwisseling van veen en klei en door de verveningen is er een zeer gedifferentieerd reliëf, dat zowel natuurlijk als kunstmatig van aard is. Plaatselijk zijn natuurlijke hoogtes versterkt voor de bouw van boerderijen of de aanleg van kades. De overgang van het onverveende gebied naar het verveende heeft aan de oostzijde van het plangebied een zeer grillige rand, met een aantal uitstulpingen die in het lager gelegen land insteken. Deze grillige vorm is te herleiden op de aanwezigheid van oude veenkreken. Ten westen en zuidwesten van Pijnacker met name in de Zuidpolder en in de Akkerdijsche polder ligt een gebied van kreekruggen en niet afgegraven veengronden.

De noord- en noordoostkant van het studiegebied zijn verdicht als gevolg van de glastuinbouw en de bebouwing van Pijnacker.

Aan de oost- en zuidoostkant liggen de kassen verspreid waardoor een opener karakter ontstaat, hetgeen mede wordt veroorzaakt door de vele hoogteverschillen.

De westkant en zuidwestkant worden gekenmerkt door een grote openheid en een weids karakter. De hoogbouwsilhouetten van Rotterdam en Delft vormen in de verte de grens van het weidse gezicht. De percelen hebben in het hele plangebied nog hun oorspronkelijke smalle en langgerekte vorm. Dit geldt met name voor de percelen in de Zuidpolder en de Voorafsche polder.

4.5. Ontwikkelingen in en rond het plangebied

Het centrale deel van het gebied waar de N470 in gepland is heeft nog een sterk open en agrarisch karakter, terwijl de randen van het plangebied de overgang vormen naar een groter gebied – de zuidwestvleugel van de Randstad – waar een sterke verstedelijking speelt. In en rond het gebied doet zich een aantal ruimtelijke ontwikkelingen voor die leiden tot een redelijk sterke wijziging van de ruimtelijke situatie. Deze ontwikkelingen hebben betrekking op glastuinbouw, stedelijke ontwikkelingen (bedrijventerreinen en woningbouwlocaties Meerpolder, Westpolder/Bolwerk, Delfgauw en Pijnacker-Zuid) en de uitwerking van de plannen voor een doorlopende zone met een functie voor natuur, landschap en (extensieve) recreatie, de zogenaamde Groenblauwe Slinger.

Als gevolg van de ontwikkelingen, waar de aanleg van de N470 er dus één van is, verdwijnt een groot deel van de hiervoor beschreven landschappelijke karakteristiek. Vooral het midden- en oostelijke deel van het plangebied zal een meer stedelijk-recreatief karakter krijgen. De huidige

structuurbepalende kenmerken zullen plaatsmaken voor andere kenmerken. In de toekomst zal veeleer het onderscheid bebouwd-onbebouwd of rood-groen een rol gaan spelen. De oorspronkelijke structuur van polders, bebouwingslinten en kades zal slechts incidenteel en lokaal herkenbaar zijn.

4.5.1. *Groenblauwe Slinger*

Een deel van het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied waarop het plan van de Groenblauwe Slinger zich richt. Met de Groenblauwe Slinger wordt een nog verder te ontwikkelen 'robuust' gebied voor recreatie, natuur en landschap bedoeld. Er wordt veel waarde gehecht aan het behouden en verbeteren van de waarden van natuur en landschap in het nog relatief open, rustige, ongerepte gebied tussen de stedelijke kernen in het zuidwestelijk deel van de Randstad. De Groenblauwe Slinger is de naam voor het circa 20.000 ha grote waterrijke en groene gebied dat in een grote S-vorm een verbinding vormt tussen het Groene Hart bij Alphen aan den Rijn en het open gebied in Midden-Delfland.

4.5.2. *Verkeer*

De afgelopen jaren is de hoeveelheid verkeer op de ontsluitings- en doorgaande wegen in het gebied sterk toegenomen. De toename van de hoeveelheid autoverkeer is enerzijds het gevolg van het toegenomen autobezit en – gebruik. Anderzijds hebben de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied een bijdrage geleverd aan de toename van het autoverkeer. Verwacht wordt dat het aanbod van verkeer in

het gebied als gevolg van autonome ontwikkelingen (m.n. de toename van de mobiliteitsbehoefte van de bewoners van het gebied) in de toekomst verder zal toenemen. De realisatie van de VINEX-locaties zal een verdere toename van de verkeersintensiteit tot gevolg hebben.

De toename van het aantal autokilometers in het jaar 2010 wordt geprognoseerd op 49% ten opzichte van 1990, waarbij rekening is gehouden met het aangescherpte verkeers- en vervoersbeleid. Ten gevolge van de aanleg van de VINEX-bouwlocaties in Delfgauw, Pijnacker-Zuid en Noordrand II/III zal de groei van het autoverkeer naar verwachting nog ruim 30% hoger zijn. Er is dus een toename van het aantal autokilometers te verwachten van zo'n 80% in 2010 ten opzichte van 1990 (uit: Tracé N470 Ontwerp partiële herziening streekplannen Zuid-Holland West en Rijmond).

Verkeersmodellering laat zien dat de N470 een belangrijke bijdrage levert aan de vermindering van de verkeersdruk op het huidige wegennet in de kernen van het gebied. Uit het modelonderzoek blijkt tevens dat de N470 vooral een functie heeft voor lokaal en regionaal verkeer. De N470 is minder aantrekkelijk als alternatief voor de route via de autosnelwegen rondom het gebied.

Ondanks de ruimtelijke ontwikkelingen is door de aanleg van de N470 ten opzichte van de huidige situatie sprake van een afname van de verkeersintensiteit op de ontsluitende wegen van de kernen met circa 30 tot 50% (uit: Tracé N470

Ontwerp partiële herziening streekplannen Zuid-Holland West en Rijmond).

In het MER is geconstateerd dat het verkeers- en vervoersprobleem in het gebied niet kan worden opgelost door uitsluitend een verbetering of intensivering van het openbaar vervoer, gezien de omvang en spreiding van de mobiliteitsbehoefte.

Fietsverbindingen

Naast autoverbindingen zullen in het gebied een groot aantal fietsverbindingen worden gerealiseerd:

- tussen Zoetermeer en Pijnacker (F228 parallel aan de N470-Oost);
- tussen Pijnacker en Delfgauw (als onderdeel van de N470-West);
- tussen Pijnacker en Rotterdam (parallel aan de N470-Zuid);
- in de Groenblauwe Slinger zullen diverse fiets- en wandelverbindingen worden aangelegd.

In de N470-plannen wordt op de nieuwe fietsroutes geanticipeerd zodat aanleg gelijktijdig met aanleg van de N470 kan geschieden.

RandstadRail / Hofpleinlijn

De N470 kruist de Hofpleinspoorlijn tweemaal met een spoorviaduct. De Hofpleinlijn verbindt de centra Rotterdam en Den Haag via Berkel en Rodenrijs en Pijnacker. In 2005 zullen de NS-treinen plaats maken voor RandstadRail-voertuigen en zal de Hofpleinlijn aansluiten op de Rotterdamse metrolijn. RandstadRail zal vaker gaan rijden (in de spits iedere 10

minuten, daarbuiten iedere 15 minuten) en er zullen nieuwe haltes worden aangelegd, o.a. Pijnacker-Zuid. RandstadRail biedt een goed alternatief voor het autogebruik en draagt net als de N470 bij aan de oplossing van het verkeers- en vervoersprobleem in het gebied tussen de A12 en A13.

Tijdens de bouw van de onderdoorgang van de N470-west zal de Groenekade tijdelijk moeten worden omgelegd en zal de huidige spoorwegovergang circa 80 m naar het noorden opschuiven. De Groenekade is van belang voor de ontsluiting van Oude Leede en de Overgauwseweg. Onderzocht wordt of de Groenekade een rol kan gaan vervullen in de tijdelijke ontsluiting van de bouwlocatie Pijnacker-Zuid. Na realisatie van de tunnelbak zal de Groenekade als parallelweg aan de zuidkant van de N470 het spoor ongelijkvloers kruisen.

De volgende plannen zijn in studie om het netwerk van openbaarvervoerbindingen compleet te maken:

▪ *ZoRo*

Ten eerste is dat de ZoRo-lijn, een railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam. De studie is in een vergevorderd stadium. De keuze valt waarschijnlijk op het Landscheidingstracé dat ter hoogte van de N209 van de Hofpleinlijn aftakt en via Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek naar Zoetermeer-oost loopt. De ZoRo-lijn wordt voorlopig een busverbinding en later mogelijk een lightrailverbinding.

▪ *AggloNet*

Daarnaast is de verbinding Zoetermeer – Pijnacker – Delft in studie. Deze verbinding maakt onderdeel uit van AggloNet-lijn 37 van het stadsgewest Haaglanden en

verbindt verder Delft met Den Haag Zuidwest. Vervoerwaardestudies moeten uitwijzen of een railverbinding kostendekkend is. Als dat niet het geval is zal worden gezocht naar een tracé voor een hoogwaardige busverbinding met zoveel mogelijk voorrang en vrije baan voor de bus. Aan de noordzijde van de N470-west is ruimte gereserveerd voor een tracé dat aansluit op een tracé door Emerald en via een tunnel onder A13 verder gaat naar de TU-wijk in Delft. Nadere studie moet uitwijzen hoe het tracé door Pijnacker loopt en verder richting Zoetermeer. Pijnacker hecht belang aan ontsluiting van Pijnacker-Zuid en een goede overstap op RandstadRail. Het is mogelijk dat de bus al dan niet tijdelijk gebruik maakt van delen van de N470.

4.5.3. *Wonen*

Bij de planvorming van de VINEX-locaties in het gebied is rekening gehouden met een goede bereikbaarheid van de toekomstige woongebieden. In de toekomstige wegenstructuur is de nieuwe regionale weg N470 een essentiële schakel.

Tabel: Geschatte capaciteit voor woningen in de VINEX-locaties (bron: Ontwerp partiële herziening Streekplan Tracé N470, 2000)

VINEX-locatie:	Aantal woningen:
Delfgauw	circa 2.400
Pijnacker-Zuid	circa 3.400
Noordrand II/III	circa 8.000 tot max. 13.000

In de gemeente Berkel en Rodenrijs (Noordrand II/III) gaat het dan om Meerpolder (ca. 3.000 woningen) en Westpolder/Bolwerk (ca. 3.200 woningen).

4.5.4. *Bedrijvigheid*

Bedrijventerreinen zijn er bij de westelijke tak (De Ruyven) en de zuidelijke tak (Oudeland) van de N470. Daarnaast komt er verspreid in de lintbebouwingen veel bedrijvigheid voor. De bedrijvigheidsontwikkelingen vinden buiten het plangebied van dit bestemmingsplan plaats en zijn planologisch mogelijk gemaakt in naastliggende bestemmingsplannen, met name bestemmingsplan Bedrijventerrein Oudeland.

In de gemeente Berkel en Rodenrijs zal in een periode van circa 15 jaar zo'n 80-100 ha bruto bedrijventerrein worden ontwikkeld.

4.5.5. *Landbouw*

De economisch belangrijkste agrarische sector in het gebied is de glastuinbouw. Deze is van oudsher geconcentreerd in en rond Pijnacker in het gebied tussen Delft en Pijnacker en in het gebied tussen Pijnacker en het noordelijk deel van Berkel en Rodenrijs. Het overig agrarisch grondgebruik is voornamelijk de melkveehouderij. Alleen rond Oude Leede is een weidegebied van enige omvang, de overige gebieden zijn sterk versnipperd door de glastuinbouw en de verstedelijking. Daarmee is de verwachting dat de veeteelt grotendeels uit het gebied zal verdwijnen, met uitzondering van de polder Oude Leede.

4.5.6. *Natuur en landschap*

In samenhang met de verstedelijking worden de buiten en in het stedelijke gebied gelegen groengebieden en –zones verder versterkt. Hiermee wordt de gewenste geleiding van bebouwd en onbebouwd gebied bereikt, en worden recreatieve en ecologische verbindingen gerealiseerd. Dit alles in het kader van de eerdergenoemde Groenblauwe Slinger.

In overeenstemming met het karakter en de ontstaansgeschiedenis van dit gebied, met in en onder water gevormde klei en veen als ondergrond, dient volgens de plannen water bij de inrichting van het gebied een prominente rol te spelen. Voor delen van de Groenblauwe Slinger wordt gestreefd naar het creëren van open water en het verhogen van het (grond)waterpeil.

5. Westtak N470 (Zuideindseweg - Klapwijkseweg)

5.1. Vigerende bestemmingsplannen

Vigerend voor het gebied waar de aanleg van de westpoot van de N470 mogelijk wordt gemaakt door middel van dit bestemmingsplan N470 is op dit moment het bestemmingsplan: bestemmingsplan "Buitengebied" 13e herziening (1997) van de gemeente Pijnacker.

Dit bestemmingsplan vervangt voor het op de plankaart aangegeven gebied het bovengenoemde bestemmingsplan.

5.2. Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

Detailinformatie in het Landschapsplan

Met een bestemmingsplan wordt de aanleg van de weg juridisch mogelijk gemaakt. Daarom zijn op de plankaarten de 'juridische eenheden' weergegeven. Voor precieze informatie ten aanzien van bijvoorbeeld de ligging van geluidswallen wordt verwezen naar het Landschapsplan.

Aansluiting op bestaande infrastructuur

In eerste instantie wordt de Komkommerweg via een parallelweg aangesloten op de rotonde Europalaan. De mogelijkheid wordt in dit bestemmingsplan opengehouden om de aansluiting middels een directe aansluiting (rotonde) te realiseren, dit door middel van een wijzigingsbevoegdheid.

Voor een directe aansluiting op de N470 is inmiddels een aparte bestemmingsplanprocedure opgestart.

De aansluiting op de Europalaan zal door middel van een rotonde plaatsvinden, evenals de verbinding naar de woonwijk Keizershof en de Oude Leede.

Aan de westzijde in het plangebied van de westtak zal mogelijk een fietspad worden gerealiseerd in het gebied naast het HOV-tracé. Het fietspad zal de weg kruisen door middel van een landbouw-/fietsstunnel. Het fietspad valt niet in dit bestemmingsplan; realisatie wordt uitgewerkt in het kader van de HOV-lijn.

Tevens gaat een studie worden verricht naar de mogelijkheden om het fietsnetwerk van de gemeente Pijnacker te verbeteren. In dat kader zal, in samenwerking met de provincie en in nauw overleg met de bewoners, opnieuw worden gekeken naar een mogelijke kortsluiting van het fietspad Pieter Bregmanlaan op de Strikkade. De reeds ingediende ideeën worden hierbij betrokken.

In de westtak zullen op drie plekken ecologische verbindingen komen. Deze zijn met een aanduiding op de kaart aangegeven.

Kabels en leidingen

Ten aanzien van de kabels en leidingen is de op dit moment bekende (bestaande) situatie op de plankaart opgenomen. Van enkele locaties is bekend dat die nog nader uitgewerkt

zullen worden gedurende het proces en deze zullen hier beschreven worden.

Ten behoeve van de rotonde Keizershof zullen aanwezige kabels en leidingen verlegd dienen te worden. De leidingenstrook zal aan de zuidkant van de aan te leggen rotonde komen te liggen.

Ten zuiden van de rotonde Europalaan zullen de 5x25 kV-hoogspanningsleiding en de gasleiding van ENECO door middel van een aan te leggen kunstwerk onder de weg door worden geleid.

Stiltegebied

De N470 doorsnijdt het Oude Leede-gebied dat als stiltegebied is aangeduid. Bij de vaststelling van het stiltegebied en bij de tracévaststelling van de N470 in streekplan Zuid-Holland West in 1996 is aangegeven dat de begrenzing van het stiltegebied aangepast zal worden aan het definitieve tracé van de N470. GS zullen bij eventuele wijziging van de provinciale Milieuverordening bepalen hoe de begrenzing van de Oude Leede als milieubeschermingsgebied voor stilte moet worden aangepast. Naar verwachting komt de noordelijke begrenzing, na realisatie van de weg, ter hoogte van de N470 te liggen. Het Oude Leede-gebied blijft, binnen de nieuwe begrenzing, haar status van stiltegebied behouden.

De Oude Leede heeft dermate hoge kwaliteit dat het streven gericht is op het planologisch beschermen van het ANL- en stiltegebied. Langs de N470 worden daarom geluidwerende

voorzieningen gerealiseerd: geluidarm asfalt aangevuld met geluidsschermen of -wallen. Hoge wallen zijn in strijd met de doelstellingen van de Groenblauwe Slinger en de landschappelijke inpassingsvisie N470. De visie is beschreven in de 'Visie landschappelijke inpassing N470, grens en rafel' die ten behoeve van de trajectnota/MER is opgesteld en is tevens vastgelegd in het 'Landschapsplan N470' van de provincie Zuid-Holland.

Vervolgens is een volledige afscherming van het stiltegebied door hoge geluidschermen of -wallen in de partiële herziening van het Streekplan als een ongewenste maatregel opgenomen. Om de ingreep in het open landschap te beperken en om te voorkomen dat er een ommuurd en ontoegankelijk gebied zou ontstaan is in het ontwerp van de N470 gekozen voor voorzieningen van 1 à 1,5 meter hoog. De inpassing van de N470 die wordt nagestreefd volgt daarmee de landschapsvisie, terwijl de geluidwerende maatregelen die voor het stiltegebied worden genomen landschappelijk aanvaardbaar zijn.

Geluidsmaatregelen

Ter hoogte van de Zuidpolder van Delfgauw wordt aan weerszijden van de weg een wal aangelegd. Ook ter hoogte van de woonwijk Keizershof zal een wal worden geplaatst. Voornaamste functie van de wallen is trouwens een landschappelijke.

Ter hoogte van de kruising van de N470 met de Zuideindseweg (ongelijkvloerse kruising) is één woning waar de grenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De

overschrijding bedraagt slechts 1,5 dB(A). Het is daarom niet doelmatig om hiervoor, naast de aanwezige tunnelbak, afschermende maatregelen te nemen. Voor deze woning dient een hogere grenswaarde te worden aangevraagd.

Bij de Overgauwseweg dient om de overschrijdingen van de grenswaarden te beperken een scherm met een hoogte van 3 m + maaiveld en een totale lengte van 100 m geplaatst te worden. De geluidsbelasting ter plaatse van de woning Overgauwseweg 86 bedraagt dan 55 dB(A) op 4,5 m hoogte. In totaal dienen op deze locatie voor drie woningen hogere grenswaarden te worden aangevraagd.

Bij de Oude Leedeweg dient een wal met een hoogte van 3 m + maaiveld en een lengte van 60 m (op 12 m van kant verharding) geplaatst te worden. De geluidsbelasting ter plaatse van de woning Oude Leedeweg 6 bedraagt dan 55 dB(A) op 4,5 m hoogte. In totaal dienen op deze locatie voor zeven woningen hogere waarden te worden aangevraagd.

Ter hoogte van de kruising van de N470 met de Groenekade zijn twee woningen waar de grenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De overschrijding bedraagt maximaal 2,5 dB(A). Het is daarom niet doelmatig hiervoor afschermende maatregelen te nemen. Voor deze twee woningen dienen hogere grenswaarden aangevraagd te worden.

Bij de Klapwijkseweg dient er aan beide kanten van de weg een scherm met een hoogte van 2 m + maaiveld te worden geplaatst. Het scherm aan de westzijde van de rijbaan heeft

een lengte van 140 m en aan de oostzijde (incl. een stukje langs de Klapwijkseweg) een lengte van 82 (+ 26) m. De geluidsbelasting bedraagt dan op de twee woningen 55 dB(A) op 4,5 m hoogte. In totaal dienen voor deze locatie voor tien woningen hogere waarden te worden aangevraagd. Vanwege het als gevolg van de reconstructie van de Klapwijkseweg toenemen van de geluidhinder met 2 dB(A) of meer, is hier sprake van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder.

6. Oosttak N470 (Ruijvensche Vaart - Oostweg)

6.1. Vigerende bestemmingsplannen

Voor het gebied waar de aanleg van de oosttak van de N470 mogelijk wordt gemaakt door middel van dit bestemmingsplan N470 zijn op dit moment vigerend de bestemmingsplannen: "Landelijk gebied" (1978) en voor een klein gedeelte Noordeindseweg (1983) van de gemeente Berkel en Rodenrijs en bestemmingsplan "Buitengebied" 13e herziening (1997) van de gemeente Pijnacker.

Dit bestemmingsplan vervangt voor het op de plankaart aangegeven gebied de bovengenoemde bestemmingsplannen.

6.2. Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

Detailinformatie in het Landschapsplan

Met een bestemmingsplan wordt de aanleg van de weg juridisch mogelijk gemaakt. Daarom zijn op de plankaarten de 'juridische eenheden' weergegeven. Voor precieze informatie ten aanzien van bijvoorbeeld de ligging van geluidswallen wordt verwezen naar het Landschapsplan.

Aansluiting op bestaande infrastructuur

De N470 gaat onder de Kleihoogt en de Strikkade (ter hoogte van Tolhek) door (tunnel) en over de Strikkade / Windaassloot heen. Ten oosten van de Kleihoogt zal naast de N470 een

parallelweg worden aangelegd. Deze parallelweg vormt de verbinding tussen de Kleihoogt en het oostelijk deel van de Pastoor Verburghweg en is noodzakelijk in verband met de afsluiting van de Pastoor Verburghweg. Ten noorden van de weg zal vanaf Tolhek tot aan de Kleihoogt een fietspad worden aangelegd. Een nadere studie zal worden verricht naar de mogelijke realisatie van een fietspad langs de N470 in aansluiting op het lokale wegennet.

Bij het kunstwerk Windaassloot zal een ecologische verbinding worden aangelegd. Direct ten westen ervan zal een landbouw-/fiets tunnel worden gerealiseerd.

In het oostelijk deel van het plangebied zal de N470 worden aangesloten op de Noordeindseweg.

Een keerlus is noodzakelijk in verband met het afsluiten van de Pastoor Verburghweg.

Kabels en leidingen

Ten aanzien van de kabels en leidingen is de op dit moment bekende (bestaande) situatie op de plankaart opgenomen. Van enkele locaties is bekend dat die nog nader uitgewerkt zullen worden gedurende het proces en deze zullen hier beschreven worden.

Bij de tunnel Strikkade zal de waterleiding boven de tunnel langs geleid worden.

In dit tracédeel moet het 25 kV-tracé (hoogspanning) worden verlegd in het gebied tussen de Strikkade en de Kleihoogt

vanwege de aanleg van de N470. Dit tracé zal noordelijk van de N470 komen te liggen, vanaf de oostkant van de tunnel tot circa de duiker in de Ruivensche Vaart.

Bij de rotonde Noordeindseweg zullen de kabels en leidingen worden verlegd naar naast de aan te leggen rotonde.

Geluidsmaatregelen

Ter hoogte van de Pastoor Verburghweg zal een wal aan de noordkant van de N470 worden gerealiseerd. Voor een deel kan de wal laag blijven om de geluidsbelasting overal niet meer dan 55 dB(A) te laten zijn. Nabij de woning Kleihoogt 40k dient de wal 3 m + wegdek te worden om de hoog liggende woning voldoende af te schermen zodat de geluidsbelasting niet meer dan 55 dB(A) zal bedragen. De geluidsbelasting op de woning Kleihoogt 40k bedraagt dan 55 dB(A) op 4,5 m hoogte. In totaal dienen voor deze locatie voor drie woningen hogere waarden te worden aangevraagd.

Direct ten westen van de rotonde Noordeindseweg zal aan de noordkant en aan de zuidkant ook een wal worden gerealiseerd. Het bestaande geluidsscherm ten noorden van de rotonde Noordeindseweg wordt verplaatst. Ten gevolge van de reconstructie van de Noordeindseweg neemt de geluidsbelasting op één woning met 2 dB(A) of meer toe. Hier treedt een reconstructie op in de zin van de Wet Geluidhinder.

Ter hoogte van Kleihoogt is één woning waar de grenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De overschrijding bedraagt maximaal 6,2 dB(A). Er zouden hiervoor afscherpende

maatregelen overwogen kunnen worden. De bewoner heeft echter aangegeven dat zijn woning al zeer goed geluidgeïsoleerd is en dat hij geen afscherpende maatregelen wenst. Voor deze woning dient wel een hogere waarde te worden aangevraagd. De maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 60 dB(A) wordt niet overschreden.

Bij de Berkelseweg wordt aan beide zijden van de nieuw aan te leggen N470 een wal aangelegd. Met name aan de noordwestzijde kan de wal vrij laag blijven om de geluidsbelasting overal niet meer dan 55 dB(A) te laten zijn (hoogte 1,5 m + wegdek). De geluidsbelasting zal op 2 à 3 woningen 55 dB(A) op 4,5 m hoogte bedragen. In totaal dienen voor deze locatie voor drie tot vier woningen hogere waarden te worden aangevraagd.

7. Zuidtak N470 (Tolheklein - Bovenvaart)

7.1. Vigerende bestemmingsplannen

Voor het gebied waar de aanleg van de zuidtak van de N470 mogelijk wordt gemaakt door middel van dit bestemmingsplan N470 zijn op dit moment vigerend de bestemmingsplannen: "Landelijk gebied" (1978) van de gemeente Berkel en Rodenrijs en bestemmingsplan "Buitengebied" 13e herziening (1997) van de gemeente Pijnacker.

Dit bestemmingsplan vervangt voor het op de plankaart aangegeven gebied de bovengenoemde bestemmingsplannen.

7.2. Nadere beschrijving van het tracé en de bijkomende werken

Detailinformatie in het Landschapsplan

Met een bestemmingsplan wordt de aanleg van de weg juridisch mogelijk gemaakt. Daarom zijn op de plankaarten de 'juridische eenheden' weergegeven. Voor precieze informatie ten aanzien van bijvoorbeeld de ligging van geluidswallen wordt verwezen naar het Landschapsplan.

Aansluiting op bestaande infrastructuur

De Klapwijkseweg zal worden aangesloten op de N470.

De aansluiting van de Meerweg op de Klapwijkseweg vervalt.

Ten oosten van de rotonde Tolheklein komt een fietstunnel.

In het gebied direct ten oosten van de weg zal een fietspad worden gerealiseerd. Bij de Klapwijkse Knoop komt een ecoviaduct. Tussen de Polderweg en de Meerweg zal een verbinding komen ten behoeve van landbouwverkeer.

De N470 wordt in dit deel verhoogd aangelegd, zodat de bestaande ecologische waarden zo min mogelijk worden doorsneden.

Kabels en leidingen

Ten aanzien van de kabels en leidingen is de op dit moment bekende (bestaande) situatie op de plankaart opgenomen. Van enkele locaties is bekend dat die nog nader uitgewerkt zullen worden gedurende het proces en deze zullen hier beschreven worden.

De kabels en leidingen onder de locatie waar de Klapwijkse Knoop komt, zullen worden verlegd.

De DZH-waterleiding volgt de Nieuwe Klapwijkseweg en zal ter hoogte van het Tolheklein worden verlegd.

Geluidsmaatregelen

Ten noorden van de N470 komt ter hoogte van de Rietlanden een geluidsscherm van 2 m hoog, op de tunnel is het scherm 1,5 m hoog en ter hoogte van Pakkamers komt een geluidwal van 2 m 15.

8. Milieukundige aspecten

8.1. Inleiding

In een bestemmingsplan kan met het milieu slechts rekening worden gehouden in ruimtelijk relevante zin¹. Dit komt met name tot uitdrukking in de situering van bestemmingen. Milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen worden met elkaar in evenwicht gebracht door een zodanige onderlinge afstand te bepalen, dat zij op een aanvaardbare wijze naast elkaar kunnen bestaan. Voor het bestemmingsplan is met name een rol weggelegd bij het benoemen, waarderen en zoneren van milieubelastende en milieugevoelige functies. Een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is niet altijd nodig of gewenst: indien functiemenging gewenst is of bijvoorbeeld bij het vaststellen van een bestemmingsplan voor een bestaande situatie. In die gevallen is de bescherming van milieugevoelige functies een zaak van de milieuwetgeving.

8.2. Duurzaamheid

Het project N 470 wordt gezien als een pilotproject op het gebied van duurzaam bouwen van infrastructuur en het streven is om deze weg dan ook zo duurzaam als mogelijk uit te voeren.

¹ De tekst in deze paragraaf is afkomstig uit: "Op dezelfde leest II, standaardisering van bestemmingsplanvoorschriften", NIROV, 1996

Om dit te concretiseren is bij het opstellen van het ontwerp van de weg uitgegaan van het 'Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW'. In de besteksfase zullen besluiten genomen worden over de mogelijke toepassingen van duurzaam bouwen.

Als duurzaamheidsmaatregel geldt ook dat in nieuwe situaties geluidsvoorzieningen tot 55 dB(A) worden getroffen, terwijl dit wettelijk mag tot 60 dB(A). Het streven is echter om het aantal ernstig geluidsgehinderden (> 55 dB(A)) niet te laten toenemen door de aanleg van de N 470.

Gemeente Pijnacker

De gemeente Pijnacker heeft in 1999 een Maatregelenlijst Duurzaam Bouwen vastgesteld. Hierin opgenomen zijn een maatregelenlijst voor de woonomgeving, een maatregelenlijst voor de woningen en een maatregelenlijst voor de utiliteitsbouw. Bij de maatregelen is een onderscheid gemaakt in drie ambitieniveaus. De maatregelen dienen te worden meegenomen bij de planologische structuurschets, het stedenbouwkundig ontwerp, het gedetailleerde ontwerp van voorzieningen en tenslotte bij de uitvoering van nieuwe bouwkundige werken, civieltechnische werken en groenvoorzieningen. Zo mogelijk dient de lijst ook te worden verwerkt in het bestemmingsplan. Dit laatste is hier in principe niet direct relevant aangezien de meeste maatregelen gelden voor de woonomgeving. Van belang is dat de gemeente een ambitie heeft uitgesproken op het gebied van duurzaamheid en dat bij afwegingen in de toekomst, ook wat

de mogelijkheden in dit bestemmingsplan betreft, zal meenemen.

Gemeente Berkel en Rodenrijs

Duurzaam bouwen staat hoog op de agenda in Berkel en Rodenrijs. Het Nationaal Pakket en het stadsregionale convenant Duurzaam Bouwen (dat de gemeente evenals vele bouwpartijen ondertekend heeft) vormen het vertrekpunt, maar de ambities liggen hoger. Het gemeentelijk beleid beïnvloedt het stedenbouwkundig ontwerp, het civieltechnisch ontwerp, het architectonisch ontwerp en de bewoning. Thema's zijn energie, water, natuur, verkeer en vervoer, aanpasbaar bouwen, veiligheid, materialen en afval. Er worden op elk van de thema's vier ambitieniveaus onderscheiden, variërend van A (maximaal) tot D (alleen wettelijke vereiste). Afhankelijk van de locatie en zijn omgeving kan op onderdelen voor een hogere ambitie worden gekozen.

Ook hier geldt dat van belang is dat de gemeente een ambitie heeft uitgesproken op het gebied van duurzaamheid en dat bij afwegingen in de toekomst, ook wat de mogelijkheden in dit bestemmingsplan betreft, zal meenemen.

8.3. Bodem en Waterhuishouding

Verkenkend bodemonderzoek – Tracé provinciale weg N470 (1998)

Het tracé van de N470 bevindt zich in ten opzichte van NAP laag gelegen droogmakerijen, die aangelegd zijn in de 18e en

de eerste helft van de 19e eeuw. De gemiddelde maaiveldhoogte varieert tussen circa NAP -2,5 m en NAP -5,0 m. De hogere maaiveldhoogten worden overwegend aangetroffen in de Zuidpolder van Delfgauw (gemeente Pijnacker). Met name in de Nieuwe Droogmaking, de Westpolder en de Zuidpolder (gemeente Berkel en Rodenrijs) worden de lagere maaiveldhoogten aangetroffen. De stijghoogte van het eerste watervoerend pakket varieert tussen circa NAP -4,8 m en NAP -6,0 m. Op basis van de stijghoogten van het eerste watervoerend pakket is de stromingsrichting van het grondwater in dit pakket overwegend noord-oost.

Het verkennend onderzoek heeft tot doel inzicht te verkrijgen in de lokale milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater. Op basis van de bodemkwaliteit wordt beoordeeld of de onderzoekslocatie geschikt is voor de voorgenomen bestemming.

Het verkennend onderzoek kent drie onderzoeksfasen. In de eerste fase is een vooronderzoek uitgevoerd, op basis waarvan in fase 2 de onderzoekshypothese is opgesteld. In deze fase is een veldwerk- en analyseplan opgesteld. In fase 3 heeft de uitvoering, interpretatie en rapportage van het verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden.

Het vooronderzoek heeft betrekking op het gebied gelegen binnen een zone van 100 meter aan weerszijden van de 'as' van het toekomstig tracé van de N470. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar kruisingen met bestaande infrastructuur en woon-/werkkernen.

Geconcludeerd wordt dat de bodem ter plaatse van het toekomstig tracé van de N470 over het algemeen geschikt is voor de voorgenomen bestemming. Bij graafwerkzaamheden dient lokaal rekening te worden gehouden met licht verhoogde gehalten aan metalen. Gezien het sterk lokale karakter van de verhoogde concentraties aan metalen zoals aangetoond in het grondwater, gelden er geen beperkingen ten aanzien van grondwateronttrekkingen.

Op basis van de bodemkwaliteit zoals vastgelegd in het onderhavige onderzoek, is er geen specifieke voorkeur voor één van de benoemde MER-varianten (tracé West-1 en West-2). Ter plaatse van een deel van het toekomstig tracé is geen toestemming verkregen voor het uitvoeren van veldwerk. Op de betreffende locaties moet dus nog verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Dit betreft onder andere een groot deel van tracé Zuid. Nader onderzoek is gewenst ter plaatse van het Kleihooft 34, ter plaatse van het metaalbedrijf nabij de kruising met de Klapwijkseweg en ter plaatse van de aangetoonde klasse 3 waterbodems.

8.4. Geluid

Aangezien het bestemmingsplan N470 de aanleg van een nieuw wegtracé mogelijk maakt, moet uit dit plan blijken of voldaan wordt aan de eisen van de Wet Geluidhinder. Hiervoor is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een onderzoek uitgevoerd waarin de akoestische gevolgen getoetst worden aan de grenswaarden van de Wet Geluidhinder. Deze akoestische beoordeling is gericht op alle

bestemmingen met een geluidgevoelige functie die binnen de wettelijke zones van het tracé aanwezig of geprojecteerd zijn. Het is daarbij niet van belang of deze bestemmingen binnen of buiten het bestemmingsplangebied liggen. De wettelijke zones langs een weg zijn de gebieden waarbinnen de grenswaarden gelden en de Wet Geluidhinder moet worden toegepast. Aangezien de weg uitgevoerd wordt met 2 rijstroken is hier de wettelijke zone 250 m aan weerszijden van de weg.

Naast de akoestische gevolgen vanwege het nieuwe tracé geldt een afzonderlijke regeling voor de beoordeling van effecten die kunnen optreden indien bestaande wegen aangepast moeten worden, bijvoorbeeld vanwege het realiseren van nieuwe aansluitingen op de N470. Voor bestaande wegen die fysiek gewijzigd worden geldt dat de akoestische situatie langs de weg in principe niet achteruit mag gaan.

De wettelijke regelingen worden meer in detail uiteengezet in de rapportage van het akoestisch onderzoek.

De grenswaarde van 50 dB(A) voor wegverkeerslawaaï wordt op diverse plaatsen overschreden. Hoewel de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 60 dB(A) bedraagt, zijn de maatregelen erop gericht om de geluidsbelasting op de woningen niet boven 55 dB(A) te laten komen, om de bewoners een zo goed mogelijke bescherming te geven.

Conclusie in het geluidsonderzoek is dat vanwege de aanleg van de nieuwe weg voor circa 45 woningen hogere waarden zullen moeten worden aangevraagd.

Vanwege de aanleg van de nieuwe weg moeten ook een aantal aansluitende wegen worden gereconstrueerd. Er is onderzoek verricht naar het reconstructie-effect van de Oude Leedeweg, de Berkelseweg, de Oostweg, de Noordeindseweg en de Klapwijkseweg.

Bij verlening van een hogere grenswaarde, dient voor al deze woningen onderzocht te worden of de gevelgeluidwering voldoende is om ervoor te zorgen dat de geluidsbelasting in de verblijfsgebieden van de woningen niet meer bedraagt dan 35 dB(A). Zonodig moeten aanvullende gevelmaatregelen worden genomen. De kosten hiervan zijn voor rekening van degene die de weg aanlegt: de initiatiefnemer.

De specifieke maatregelen per locatie of tracédeel worden elders in dit bestemmingsplan bij de beschrijving van de tracédelen beschreven.

De provincie Zuid-Holland heeft op 22 november 2001 een besluit hogere grenswaarden Wet Geluidhinder vastgesteld. Deze is als bijlage in dit bestemmingsplan opgenomen.

8.5. Luchtkwaliteit

Voor de luchtkwaliteit is in het MER de totale emissie door het wegverkeer op de hoofdwegen in het studiegebied

bepaald. De verschillen tussen de in het MER onderscheiden alternatieven van de N470 zijn klein. Het Voorgenomen Tracé laat een iets gunstiger effect dan de autonome situatie zien. Op grond van de gebruikte modellering worden in geen van de alternatieven en varianten de rijksbeleidsdoelstellingen gerealiseerd: de luchtkwaliteit zal voor het gebied als geheel gezien de groei van het autoverkeer niet afnemen.

De luchtkwaliteit in de bebouwde kommen van Pijnacker en Berkel en Rodenrijs zal voor alle alternatieven in vergelijking met de uitgangssituatie verbeteren ten gevolge van de afname van het verkeer op de huidige ontsluitende wegen.

8.6. Lichthinder

De N470 wordt, gezien het aantal rotondes en aansluitingen, voorzien van openbare verlichting. Deze verlichting is in het algemeen niet hinderlijk voor woonfuncties.

Daarnaast is de verlichting van voertuigen die van de N470 gebruik maken van belang. Deze kan hinder veroorzaken wanneer deze direct van invloed is op woningen langs het tracé. Op deze locaties zijn echter in het algemeen geluidwerende voorzieningen aangebracht, waardoor ook de lichthinder voorkomen wordt. Ook hier geldt weer dat de effecten van lichthinder in de bebouwde kommen door de aanleg van de N470 afnemen.

Van belang is ook de mogelijke lichthinder richting de polders en de daar aanwezige ecologische waarden. Dit wordt zo veel

mogelijk voorkomen door bijvoorbeeld geluidsvoorzieningen (wallen). Dit geldt met name in de tracédelen Oost en West waar de wallen langs de zuidzijde een afschermende werking hebben richting het Stillegebied en de Groenblauwe Slinger. Nabij de tunnel bij Kleihoogt komt onder andere om deze reden een scherm.

9. Economische uitvoerbaarheid

De Stuurgroep N 470 is initiatiefnemer van de weg. Door de in deze Stuurgroep vertegenwoordigde partijen is in een bestuursakkoord vastgelegd dat alle kosten met betrekking tot de realisatie van de N 470 volgens de in dit akkoord vastgelegde verdeelsleutel zullen worden gedragen. Hiermede wordt het plan derhalve economisch uitvoerbaar geacht.

10. Juridische planopzet

10.1. Algemeen

Inleiding

Het bestemmingsplan N470 is opgezet als een gedetailleerd bestemmingsplan. De bij de realisering van de weg direct betrokken gronden zijn in het plan opgenomen met een daarop toegesneden bestemmingsregeling.

Omdat het bestemmingsplan slechts de gronden bevat, die voor de realisering van de N470 nodig zijn, is het aantal bestemmingen beperkt.

Plankaart

De plankaart bestaat uit drie bladen vanwege de lengte van het tracé. De bestemmingen zijn op de plankaart aangegeven met een combinatie van letters en arceringen. Ook zijn op de plankaart aanduidingen opgenomen, die een relatie hebben met de realisering van de N470, zoals de (bestaande) straalverbinding, ecologische verbindingzones en/of langzaamverkeersverbindingen en onderdoorgangen voor landbouwverkeer.

Bestemmingen algemeen

De materiële inhoud van de diverse bestemmingen is in de diverse bestemmingsvoorschriften aangegeven.

Bij een aantal bestemmingen is ook een beschrijving in hoofdlijnen in het betreffende voorschrift opgenomen. Hierin zijn de meer beleidsmatige aspecten, die bij de realisering van de bestemming een rol spelen, vertaald.

De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

10.2. De voorschriften

De voorschriften zijn verdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk 1

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende bepalingen. Dit hoofdstuk bevat 4 artikelen.

Artikel 1 geeft van een aantal in het plan voorkomende begrippen de omschrijvingen. Hierdoor worden misverstanden en interpretatieverschillen bij de toepassing van het plan voorkomen.

Artikel 2 bevat de wijze van meten voor onder andere de hoogte van bouwwerken en de oppervlakte daarvan.

Artikel 3 bevat een regeling ter bescherming van het plan.

Artikel 4 geeft aan wat de relatie is van het bestemmingsplan met andere, sectorale, wetten en verordeningen, zoals de Keur van het Hoogheemraadschap en de Bouwverordening.

Hoofdstuk 2

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsbepalingen. Hierin zijn in de artikelen 5 tot en met 12 de in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen geregeld.

Artikel 5 is een samengestelde bestemming voor de verschillende verkeersdoeleinden.

De bestemming verkeersdoeleinden – V – in artikel 5 heeft betrekking op de geprojecteerde provinciale weg N470. De inrichting van de weg is niet door middel van een profiel gedetailleerd vastgelegd. Wel is vastgelegd, dat het een weg met twee rijstroken betreft en zijn de verschuivingsmogelijkheden ten opzichte van de as van de weg beperkt. De as van de weg is vastgelegd op grond van akoestische overwegingen (geluidhinder wegverkeer). Door de verschuivingen hiervan te beperken wordt voorkomen, dat onaanvaardbare akoestische gevolgen optreden. De bestemming Wegverkeer - Vw)- is in een apart artikel opgenomen voor de verschillende parallelwegen en gebiedsontsluitingswegen.

De bestemming Groenvoorzieningen en natuurontwikkeling (artikel 7) is opgenomen voor de grote(re) direct langs de N470 te realiseren groene gebieden. In deze gebieden is tevens extensieve recreatie toegestaan in de vorm van wandelen en/of fietsen. Een aanlegvergunningstelsel beschermt deze gronden.

De bestemming Water in artikel 8 bevat een regeling voor de watergangen en waterpartijen die nodig zijn voor de waterberging en waterhuishouding.

Artikel 9 bevat de bestemming Agrarische doeleinden zonder bebouwing. Hierin is het huidige gebruik van deze gronden bestemd. Door middel van een aanlegvergunningstelsel worden de aanwezige landschappelijke en natuurwaarden beschermd. Burgemeester en wethouders kunnen deze bestemming wijzigen in de bestemming Groenvoorzieningen en natuurontwikkeling ten behoeve van natuurontwikkeling en/of de realisering van ecologische verbindingen. Ook is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van de

aanleg van een rotonde bij de Komkommerweg, onder zeer stricte voorwaarden.

Artikel 10 bevat de regeling voor de te handhaven woning met bijbehorend erf in het plangebied.

De bestemming Leidingenstrook in artikel 11 is eveneens een samengestelde bestemming en regelt de drie in het plangebied voorkomende leidingen met bijbehorende beschermingszones en bevat daarvoor een aanlegvergunningstelsel en een voorrangsregeling ten opzichte van de andere bestemmingen.

Artikel 12 tenslotte regelt de bestemming agrarische doeleinden, paardenhouderij.

Hoofdstuk 3

Hoofdstuk 3 van de voorschriften bevat de flexibiliteitsbepalingen. Hierin is geregeld in welke mate afwijkingen mogelijk zijn ten opzichte van hetgeen op de plankaart en in hoofdstuk 2 van de voorschriften is aangegeven. Zonder flexibiliteitsbepalingen zou het bestemmingsplan onnodig star en beperkend zijn. Door middel van een algemene vrijstellingsbevoegdheid is in artikel 12 aangegeven binnen welke marges burgemeester en wethouders van een aantal maatvoeringen mogen afwijken en tot welke omvang openbare nutsvoorzieningen gebouwd mogen worden.

Met een wijzigingsbevoegdheid van artikel 14 kunnen burgemeester en wethouders onder bepaalde voorwaarden delen van het plan een andere bestemming geven. In artikel 14 zijn de procedureregels bij deze twee bevoegdheden opgenomen. In beide gevallen moet uit een oogpunt van een nadere belangenafweging een procedure

worden gevolg voordat de afwijking kan worden geëffectueerd.

Hoofdstuk 4

Hoofdstuk 4 bevat de algemene bepalingen, zoals die bij ieder bestemmingsplan gebruikelijk zijn.

Artikel 15 bevat de gebruiksbepaling en geeft aan wat in elk geval tot een verboden gebruik in de zin van het bestemmingsplan wordt gerekend.

De overgangsbepalingen ten aanzien van zowel met het bestemmingsplan strijdige bouwwerken als met het bestemmingsplan strijdig gebruik zijn in artikel 16 opgenomen.

In artikel 17 is aangegeven welke overtredingen in dit plan worden aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 59 WRO.

Artikel 18 tenslotte bevat de citeertitel van het bestemmingsplan.

11. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

11.1. Overleg

VOOROVERLEGREACTIES N 470 (artikel 10 Bro)

Van de volgende instanties is een reactie ontvangen. De reacties zijn samengevat en voorzien van een beantwoording (*cursief weergegeven*).

1. Provinciale Planologische Commissie

De commissie adviseert de volgende aanpassingen:

1. Groenblauwe Slinger

- a. artikel 13 wijzigingsbevoegdheid toevoegen: "het wijzigen van de bestemming "water" in de bestemming "Groenvoorzieningen en natuurontwikkeling" als bedoeld in artikel 7 van deze voorschriften ten behoeve van het mogelijk maken van een regionale ecologische verbindingszone als onderdeel van de Groenblauwe Slinger". Ook artikel 8 Beschrijving in Hoofdpijnen hierop aanpassen. Dit vanwege het samenvallen van gronden met de zone, zodat de mogelijkheid opgehouden moet worden om er zowel water als groenvoorzieningen te kunnen realiseren.
- b. De ecoduiker bij de kruising van de N 470 en Pastoor Verburgweg ten oosten van de weg opnemen binnen de plangrens met de bestemming "wegverkeer Vw".
- c. De kaart op bladzijde 18 is niet goed weergegeven en zou vervangen kunnen worden door een zelfde kaart uit het landschapsplan N 470.

- d. De bestemming voor de ALN-bestemming met een aanlegvergunning van een aantal reststroken is omslachtig, zodat voorgesteld wordt een rechtstreekse bestemming ALN zonder wijzigingsbevoegdheid op te nemen.

2. Waterstaatszaken:

Over volgende onderwerpen dient overleg gevoerd te worden met het Hoogheemraadschap van Delfland:

- a. Nog onvoldoende is verzekerd dat de wegbestemde waterberging gecompenseerd kan worden in het kader van de groenzoneplannen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijkheid te zijn over omvang en locatie van de compensatie, wat eventueel ondervangen kan worden door een wijzigingsbevoegdheid gekoppeld aan de plannen voor de groenblauwe Slinger.
- b. Geadviseerd wordt voldoende ruimte te reserveren voor extra waterberging als gevolg van de weg, berm sloten voor neerslagwater van de weg en helofytenfilters ten behoeve van de waterkwantiteit en waterkwaliteit in relatie tot groenblauwe Slinger.

Tevens wordt de financiële uitvoerbaarheid van het plan verzekerd geacht. Verzocht wordt met de gemaakte opmerkingen rekening te houden en wordt met het plan ingestemd. Eveneens wordt een specifieke verklaring van geen bezwaar voor het gehele gebied afgegeven.

Beantwoording:

1a. Het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid moet als ongewenst worden beschouwd. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft verzocht om compensatie van een

wegbestemde waterberging. Het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid geeft het Hoogheemraadschap van Delfland minder zekerheid. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Groenblauwe Slinger zal het bestemmingsplan moeten worden herzien. Indien dit in de realisatieplanning van de N470 past kan in dat kader indien wenselijkheid en mogelijk elders compensatie voor de waterberging worden gevonden. Deze oplossing sluit tevens aan bij de onder 2a. vermelde reactie van de PPC waarin wordt verzocht compensatie te bieden voor de wegbestemde waterberging.

1b. De ecoduiker nabij de kruising van de N470 en de Pastoor Verburchweg zal worden opgenomen in het bestemmingsplan. De plankaart zal worden aangepast.

1c. De kaart wordt in het ontwerpbestemmingsplan aangepast.

1d. De genoemde stroken met ALN bestemming ter hoogte van de Komkommerweg ten noorden van de N470 worden buiten het bestemmingsplan gehouden. De plankaart zal daarop worden aangepast. De reden hiervoor is dat de desbetreffende grondeigenaren beschikken over bouwvergunningen voor kassen. Tegen de bouw daarvan bestaan ook geen overwegende bezwaren.

Voor wat betreft de waterkwaliteit en -kwantiteit wordt verwezen naar de beantwoording op de reactie van het Hoogheemraadschap Delfland.

2. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland

Geen opmerkingen

3. Ministerie van Economische Zaken, Regio Zuid-West
Aangegeven wordt dat indien het plan aanleiding geeft tot een reactie hier op korte termijn op teruggekomen wordt. Eventueel wordt in een later stadium mondeling tijdens een PPC-vergadering gereageerd.

Beantwoording: Er is geen nadere reactie ontvangen.

4. Gemeente Zoetermeer

Geen opmerkingen

5. Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Pijnacker

- het beroepschrift tegen de partiele herziening van het streekplan Zuid-Holland West en Rijnmond blijft onverkort van toepassing;
- De groenblauwe Slinger mag niet worden aangewezen als compensatie van de aanleg van de weg (ref.p 5);
- Het is niet duidelijk of de waterleiding bij de tunnel van de strikkade over de Strikkade komt te lopen of tussen Strikkade en tunnel (ref.p 23);
- Hoe wordt het ecoviaduct vormgegeven en welke keuzes zijn daarin gemaakt? (ref. p.25)
- Hoe worden de geluidswallen uitgevoerd, ingericht en beheerd?
- Afwijkende keuzes ten opzichte van de MER en landschapsvisie dienen duidelijk en gemotiveerd te worden.

Beantwoording:

- De weg is als concrete beleidsbeslissing opgenomen in de streekplanherziening Zuid-Holland West en Rijnmond.

Artikel 24 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening regelt dat voor zover het ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in een concrete beleidsbeslissing er geen zienswijzen en bedenkingen ingediend kunnen worden. De provincie heeft de streekplanherzieningen vastgesteld zodat het besluit in werking is getreden. Het indienen van beroep heeft hierop geen schorsende werking. Hoewel het bestemmingsplan zich nog niet in de fase bevindt van het indienen van zienswijzen, wordt voor de beantwoording van onderhavige vooroverlegreactie verwezen naar de beroepsprocedure tegen de streekplanherziening. In dat kader zal hetgeen naar voren is gekomen in het beroepschrift onverkort van toepassing blijven.

- b. De Groenblauwe Slinger is niet aangewezen als compensatie voor de aanleg van de N 470. De door de N 470 doorsneden Aln-gebieden worden in nauw overleg met medewerkers van de Groenblauwe Slinger gecompenseerd in nieuw beleid op basis van de evaluatienota "compensatiebeleid natuur en landschap in Zuid-Holland".*
- c. Over de exacte ligging van kabels en leidingen vinden gesprekken plaats tussen K&L beheerders en de provincie. Hierover kan op dit moment nog geen duidelijkheid worden gegeven. Overigens is dat voor de regeling in het bestemmingsplan niet van belang omdat de uitvoeringstekeningen zich niet op bestemmingsplanniveau afspelen.*
- d. In het definitief ontwerp is nu een kunstwerk opgenomen met een lengte van circa 45 meter, Aan dit kunstwerk is tevens een functie voor landbouw en recreatieverkeer*

toegekend. De N 470 passeert de Groenzone zo hoog mogelijk, de landhoofden zullen schuin worden geplaatst in de richting van de Groenzone teneinde het landschappelijk uitgangspunt nog meer gestalte te geven. Zoals bekend wordt tevens nog bekeken in de komende tijd in hoeverre het streefbeeld zoals aangegeven in het landschapsplan kan worden gerealiseerd. In het kader van het bestemmingsplan is het niet nodig om te beschikken over het ontwerp van het viaduct.

- e. Basis voor de verdere detaillering van de geluidwallen vormt het landschapsplan, op basis hiervan zullen berminrichtingsplannen worden gemaakt. Hierin zal een nadere keuze van assortiment van beplanting etc worden vastgelegd, tevens zal dan een beheersregiem worden vastgesteld. De NMP zal evenals andere belanghebbenden bij de planvorming betrokken worden.*
- f. Van de opmerking is goede notie genomen.*

6. Gemeente Nootdorp
Geen opmerkingen.

7. Gemeente Bleiswijk
Geen opmerkingen.

8. Politie Haaglanden
Verwezen wordt naar het rapport "Integrale Veiligheid N 470" dat tot stand is gekomen met de gelijknamige werkgroep waarin politie, brandweer en overige hulpverleners van de regio. Het rapport is bij de reactie gevoegd. Eveneens wordt een contactpersoon genoemd voor nadere vragen.

Verzocht wordt op de hoogte gehouden te worden van de ontwikkelingen omtrent de N 470.

Beantwoording: Het genoemde rapport is bekend en is gebruikt bij het vervaardigen van het definitief ontwerp van de N 470. De heer A.T. de Rond die in de brief als contactpersoon voor de werkgroep staat vermeld, is een exemplaar van het door gedeputeerde staten goedgekeurde ontwerp toegezonden. De heer de Rond is tevens uitgenodigd om verder deel te nemen in één van de werkgroepen van de N 470, zodat de politie Haaglanden op de hoogte wordt gehouden van de ontwikkelingen. Aan de politie Haaglanden zal een DO worden geleverd.

9. Stadsregio Rotterdam
Geen opmerkingen.

10. KPN Operator Vaste Net in Utrecht en Netwerk
Operations Rayon Zuid-West in Rotterdam

Verzocht wordt om bij de nadere uitwerking rekening te houden met de belangen van KPN Telecom zoals het creëren van tracés aan beide zijden van wegen in openbare grond, bermen en eventueel openverhardingen, het handhaven van bestaande tracés, het vrijhouden van bomen en beplanting en het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten. Tevens wordt gewezen op het vrijhouden van straalverbindingspaden van hoge objecten (hiervoor kan eventueel contact opgenomen worden met KPN Telecom Netwerkdiensten).

Beantwoording: In verdere planontwikkeling zal rekening worden gehouden met de belangen van KPN. De provincie voert met alle beheerders van Kabels en Leidingen (K&L) overleg over mogelijk noodzakelijke aanpassingen van K&L.

11. Duinwaterbedrijf Zuid-Holland

Gewezen wordt op de aanwezigheid van bestaande rivierwatertransport-, transport-, hoofd- en aansluitleidingen met het verzoek hiermee rekening te houden en contact met het bedrijf op te nemen indien er werkzaamheden uitgevoerd dienen te worden ten gevolge van het bestemmingsplan.

Beantwoording: Van de reactie van het Duinwaterbedrijf is goede notie genomen. Op korte termijn zal overleg worden gevoerd door de provincie over eventueel noodzakelijke verleggingen en andere werkzaamheden.

12. Inspectie van de Ruimtelijke Ordening West
Geen opmerkingen.

13. Hoogheemraadschap van Delfland

De weg doorsnijdt verschillende waterstaatkundige eenheden. Deze eenheden hebben elk hun eigen kenmerken met betrekking tot de waterkwantiteit en -kwaliteit, de peilbeheersing met de bijbehorende waterpeilen en eisen voor de waterkering. Het watersysteem behorende bij de weg moet passen binnen de voor het gebied geldende doelstellingen en mag toekomstige ontwikkelingen niet in de weg staan. Het is dan ook van belang dat in het bestemmingsplan de aspecten waterkwaliteit, waterkwantiteit en veiligheid voldoende worden opgenomen

met bijbehorende (reserveringen van) ruimtebehoefte. Deze aspecten zijn goed te bundelen in een waterparagraaf. Verzocht wordt de volgende punten – met inachtneming van de bijlage - in het plan te verwerken:

- ruimte opnemen voor waterberging van de weg;
- waterberging voor de weg als zodanig bestemmen;
- watergangen behorende bij de hoofdstructuur primair de bestemming water geven;
- waterkwaliteitsdoelstellingen binnen de afzonderlijke waterstaatskundige eenheden beschrijven en voorwaarden opnemen waaraan de weg moet voldoen om deze te halen;
- afstromend neerslagwater vanaf de weg afhankelijk van plaatselijke situatie of lozen op de riolering of eerst zodanig zuiveren dat de voorgenomen waterkwaliteitsdoelstellingen kunnen worden gerealiseerd;
- afzonderlijke peilgebieden met bijbehorende huidige of toekomstige waterpeilen op de plankaart aangeven. Aandachtspunt hierbij is de hoogteligging van de weg in relatie tot het waterpeil;
- alle gebieden die in de legger waterkering staan aangegeven primair bestemmen als waterkering;
- wijzigingsbevoegdheid met adviesverplichting in het plan opnemen voor de bestemmingen primair water en primair waterkering.

Beantwoording: Het voorontwerp-bestemmingsplan N470 ligt ter visie in de gemeenten Pijnacker en Berkel en Rodenrijs en omvat delen van de wegvakken N470-West, N470-Oost en N470-Zuid (tussen Tolhekplein en de Klapwijkse Knoop). Met

dit voorontwerp-bestemmingsplan N470 wordt de inpassing van onderdelen van de N470 beoogd. Een gedeelte van het tracé van de N470 ten oosten van de Hofpleinlijn maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Tolhek. Een gedeelte van de N470-West maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Delfgauw. Het gedeelte van de N470-Zuid ten zuiden van de Klapwijkse Knoop is opgenomen in de bestemmingsplannen Westpolder/Bolwerk en Oudeland in de gemeente Berkel en Rodenrijs. Verder maakt een gedeelte van het tracé van de N470 ten oosten van de Hofpleinlijn onderdeel uit van het bestemmingsplan Tolhek

In de reeds vastgestelde bestemmingsplannen is het tracé van de N470 bepaald met een bijbehorend (algemeen) dwarsprofiel.

In het Definitief Ontwerp (DO) van de betreffende wegdelen van de N470 zijn de dwarsprofielen in hoofdzaak nader gedetailleerd op basis van overleggen met het hoogheemraadschap van Delfland. Hierbij zijn de hoofdfuncties van de diverse watergangen en watergebieden in relatie tot de door de N470 doorsneden polder en peilgebieden steeds in beschouwing genomen.

In het DO heeft verwerking plaatsgevonden van de in algemeenheid door het hoogheemraadschap verstrekte informatie omtrent (beleidsmatige) voorwaarden/eisen ten aanzien van:

- waterhuishouding/berging;
- afvoer van hemelwater vanaf de weg;
- waterkeringen;
- peilbeheersing.

In het DO is op basis van deze informatie tevens het lengteprofiel van alle onderdelen van de N470 bepaald. Naast de informatie van het hoogheemraadschap is het DO, voor wat betreft de wenselijkheid van waterstaatkundige voorzieningen, afgestemd op het voor de N470 gevolgde MER-procedure en het landschapsplan N470.

Met het DO wordt in principe een detailleringsniveau bereikt, welke benodigd is voor een juridische procedure in het kader van de aanvraag van vergunningen ingevolge de geldende verordeningen.

In bovengenoemde brief van het Hoogheemraadschap, met name in de 4^e alinea, wordt de gemeente verzocht een aantal punten in het plan te verwerken. Naar aanleiding hiervan kan in algemeenheid worden meegedeeld dat in het DO rekening is gehouden met de genoemde aspecten. Voor zover noodzakelijk zal in vervolgoverleggen in het kader van vergunningaanvragen nadere detaillering van het DO plaatsvinden gebaseerd op het thans aangegeven ruimtebeslag.

Hierna wordt nog ingegaan op de op- en aanmerkingen van het hoogheemraadschap vermeld op de bij de brief behorende bijlage.

Waterkwantiteit

De N470 doorsnijdt diverse waterstaatkundige eenheden. Het ruimtebeslag van de N470, inclusief de daarbij behorende bermen en bermsloten, bedraagt veelal een gering gedeelte

van het gehele oppervlak de betreffende waterhuishoudkundige eenheid. Bij de bepaling van de benodigde waterberging hebben wij ons beperkt tot het ruimtebeslag van de N470. Uit een indicatieve berekening is gebleken dat het algemeen dwarsprofiel - bij een behoudende benadering van de maximaal toelaatbare peilstijging - meer dan voldoet aan de norm voor waterberging in stedelijk gebied.

Gelet op het voorgaande wordt bij de onteigening in het kader van de aanleg van de N470 uitgegaan van de eis van het Hoogheemraadschap dat te dempen watergangen tenminste dienen te worden gecompenseerd door het graven van vervangend water binnen hetzelfde peilgebied. Daarnaast is in het zogenaamde 'wensenplan' met betrekking tot de grondverwerving de wens opgenomen om als gevolg van de aanleg van de N470 ontstane overhoeken te vergraven tot bergend wateroppervlak. Tenslotte is het graven van extra bergend wateroppervlak in het noorden van de binnenboezem van de Polder Berkel momenteel reeds in de plannen opgenomen.

Waterkwaliteit

In de omgeving van de N 470 wordt gestreefd naar een hoge waterkwaliteit vanwege natuurbouw of wonen. In het ontwerpstadium van de N 470 is rekening gehouden met deze wens.

Recent onderzoek wijst uit dat slechts een fractie van wegwater direct in de bermsloot komt (gemiddeld minder dan 0,3 %). Het overige water verwaait of dringt via de berm in het weglichaam. De kwaliteit van het water is matig verontreinigd. Toepassing van ZOAB werkt zowel kwalitatief

als kwantitatief positief op de waterkwaliteit in de omgeving van de weg. ZOAB zorgt namelijk voor veel minder verwaaiing en extra opvang van verontreinigende stoffen. Mogelijk kan speciale beplanting van bermen en sloten langs de N 470 nog aanvullende zuivering opleveren. Derhalve is uitgangspunt bij de aanleg van de weg geen verdere aanvullende voorzieningen te treffen ter verbetering van de waterkwaliteit in de omgeving van de N 470.

Riolering

Voor zover lozing van overtollig hemelwater op de riolering noodzakelijk wordt geacht zal worden uitgegaan van de regelgeving op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewater.

Peilbeheersing met peilinstellingen

In het DO is uitgegaan van de heersende peilen en de vigerende peilbesluiten.

Ten aanzien van het lengteprofiel van de weg is geanticipeerd op een toekomstige peilverhoging in met name het gebied waarin de N470-Oost en de Groen Blauwe Slinger zullen worden ontwikkeld.

Veiligheid

Planontwikkeling van de N470 is gebaseerd op de noodzaak van een vergunningaanvraag. Afhankelijk van de situatie wordt het aspect "veiligheid" beschouwd en worden de maatregelen onderbouwd o.a. door middel van stabiliteitsberekeningen.

14. Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie

De reactie richt zich op het aanlegvergunningenstelsel in de bestemming Agrarische doeleinden met landschappelijke en/of natuurwaarden zonder bebouwing (Aln). De WLTO is van mening dat deze waarden niet onevenredig worden aangetast met de teelt van ruwvoedergewassen zoals maïs. Het is van belang om in deze teelt te kunnen voorzien en grasland te kunnen scheuren, wat ingevolge de bepalingen niet zonder vergunning zou mogen. De WLTO stelt voor dat in de Aln-gebieden ruwvoederteelt voor eigen behoefte tot 20 % van het bedrijfsareaal met een meldingsplicht mogelijk moet zijn.

De WLTO verzoekt om in de wijzigingsbevoegdheid in artikel 13 de bepaling op te nemen dat de Aln-bestemming pas gewijzigd mag worden in de bestemming "Groenvoorziening en natuurontwikkeling" of "Verkeersdoeleinden" indien de betreffende gronden zijn aangekocht. De wijzigingsmogelijkheid in de bestemming "Verkeersdoeleinden" is met name gericht op de gewenste aansluiting op de Komkommerweg in de gemeente Pijnacker.

Beantwoording: 1^e punt: De bestemming is opgenomen met als voornaamste doel om het veenweidegebied open te houden en in aanvulling op de gewenste groenstructuur in het gebied (het zoveel mogelijk waarborgen van een "groene corridor" langs de Zuideindseweg naar het Bieslandse bos). Er is voor gekozen om het aanlegvergunningenstelsel in de bestemming op te nemen, waarbij in individuele gevallen de belangen afgewogen kunnen worden. Overigens gaat het om een beperkt grondgebied binnen het bestemmingsplan N 470. 2^e punt: De wijzigingsbevoegdheid is in het plan opgenomen ter uitvoering van de Groenblauwe slinger en om de

aansluiting naar de Komkommerweg in Pijnacker mogelijk te maken. Bestemmingen in een bestemmingsplan staan los van eigendomsverhoudingen. Het koppelen van de wijzigingsbevoegdheid aan het in eigendom verkrijgen is dan ook niet mogelijk. Indien het college voornemens is om de bestemming te wijzigen, zal een procedure doorlopen dienen te worden waarin belanghebbenden in de gelegenheid gesteld worden bedenkingen in te dienen. Overigens kan –volgens privaatrecht – pas tot uitvoering overgegaan worden indien de gronden in eigendom zijn.

15. N.V. Nederlandse Gasunie

In het gebied liggen twee aardgastransportleidingen van de Gasunie en een vloeistoftransportleiding van de Nederlandse Pijpleiding Maatschappij bv. (NPM). In het voorontwerp zijn deze leidingen niet helemaal goed weergegeven. Een kaart met de juiste liggingen is bij de brief gevoegd met het verzoek de plankaart erop aan te passen. Tevens wordt gewezen op de veiligheidsafstanden die in acht genomen dienen te worden. Concreet wordt voorgesteld om in artikel 11 "Leidingenstrook" de mede-bestemming terug te brengen van 5 naar 4 meter om belemmeringen op de percelen niet groter te laten zijn dan uit het oogpunt van een veilig en bedrijfzeker gastransport noodzakelijk is. De vloeistoftransportleiding dient aanvullend geregeld te worden in artikel 11. De breedte bedraagt 5 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding. Tevens wordt verzocht artikel 5, sublid d niet diepteafhankelijk te maken omdat de diepteligging van de leidingen niet overal gelijk is en de wijze van uitvoering van invloed kan zijn op de veilige ligging.

Beantwoording: Van de reactie van de Gasunie is goede notie genomen. De voorgestelde wijzigingen zullen in de voorschriften en op de plankaart aangepast worden.

16. Gemeente Delft

Geen opmerkingen

17. Kamer van Koophandel Haaglanden

Geen opmerkingen op het plan. Succes wordt gewenst met een voorspoedige realisatie van de weg.

18. Eneco Energie Delfland

Er heeft al diverse malen overleg plaatsgevonden met betrokken partijen. Ten behoeve van de N 470 moet het bedrijf bestaande kabels, leidingen en gebouwen verplaatsen en nieuwe te realiseren mede in verband met de Vinex-locaties. Eneco wil graag in overleg bepalen op welke wijze maatregelen moeten worden genomen om problemen op te lossen en verzoekt dan ook de specifieke problemen rondom de N 470 rechtstreeks te bespreken met het energiebedrijf. De oplossing in het voorontwerp-bestemmingsplan waarin de K&L via een kunstwerk over de weg worden geleid is niet mogelijk. Tevens wordt verzocht rekening te houden met het aanleggen van K&L ten behoeve van de Vinex-locaties.

Beantwoording: Van de reactie van het Energiebedrijf is goede notie genomen. Op korte termijn zal overleg worden gevoerd door de provincie over oplossingen van eventueel noodzakelijke verleggingen of de aanleg van nieuwe K&L. Het is overigens geenszins de bedoeling om K&L via een kunstwerk over de weg te leiden, zoals vermeld staat op

bladzijde 21 van de voorschriften. Het gaat om een "overkluizing" in de weg waarmee de leidingen onder de weg door worden geleid. De tekst zal worden aangepast.

11.2. Inspraak

Gemeente Berkel en Rodenrijs

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 14 juni 2001 tot en met 11 juli 2001. Op 20 juni 2001 heeft in het gemeentehuis van Berkel en Rodenrijs een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden. De bijeenkomst is door ongeveer 25 personen bezocht.

Samenvatting van de inspraakreacties

Van de volgende personen en instanties is bij de gemeente Berkel en Rodenrijs een reactie ingekomen. De reacties zijn samengevat en in gezamenlijk overleg tussen de twee betrokken gemeenten (Pijnacker en Berkel en Rodenrijs) en de provincie Zuid-Holland voorzien van een beantwoording (*cursief weergegeven*). In dit overzicht zijn niet de reacties opgenomen die bij de gemeente Pijnacker zijn ingekomen. Mede omdat de reacties zich veelal richten tegen in een van de gemeente gelegen tracédelen, is afgesproken dat elk van de gemeenten zich beperkt tot een weergave van en beantwoording op de bij de betreffende gemeente ingekomen reacties.

1. *mevr. J. Koppert,*
 Postbus 155,
 2650 AD Berkel en Rodenrijs

Tijdens de inspraakbijeenkomst is verzocht om toezending van het Landschapsplan en het Voorontwerp-bestemmingsplan

Beide plannen zijn toegezonden

2. *Geelkerken en Linskens,*
 Postbus 2020,
 2301 CA Leiden
Verzoekt namens enkele cliënten om toezending van het Voorontwerp-bestemmingsplan

Voorontwerp is toegestuurd

3. *J.J.M. Oudshoorn,*
 Noordeindseweg 434,
 2651 LP Berkel en Rodenrijs.
Vraagt naar:
 1. de verkeersontwikkeling op de Noordeindseweg en de Oostweg;
 2. de geluidsontwikkeling vanaf de Oostweg en
 3. aanpassing van de fietstunnel onder de Oostweg

Aangenomen wordt dat met de eerste vraag bedoeld wordt op de verkeersintensiteiten. De etmaalintensiteit op de Oostweg ontwikkelt zich van 15.473 naar 22.078 motorvoertuigen (peiljaar 2011). Op de Noordeindseweg neemt de intensiteit af van 9061 naar 5211. Door de aanleg van de N470 en de reconstructie van de Noordeindseweg en Oostweg ontstaan aan de

gevel van de woning van de heer Oudshoorn geen geluidbelasting boven de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50dB(A). In dit verband wordt opgemerkt, dat op 4 juli in de Heraut door het college van burgemeester en wethouders het voornemen bekend is gemaakt om bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland een verzoek tot vaststelling van hogere grenswaarden in te dienen. Ter voorbereiding van dat verzoek is voor geïnteresseerden en belanghebbenden op woensdag 11 juli een informatieavond gehouden. Aangezien de woning, zoals aangegeven, de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt is deze niet in het verzoek opgenomen. De fietstunnel onder de Oostweg wordt vervangen door een betonnen fietstunnel.

4. *C.C. Jansen,
Meerweg 8,
2651 KS Berkel en Rodenrijs*
Verzoekt om toezending van de tekeningen van het wensenplan, het onteigeningsplan van de N470 ter hoogte van het Tolhekplein en de Klapwijkse Knoop.

De gevraagde gegevens zijn, voor zover beschikbaar, door het Ingenieursbureau Zuid-Holland toegezonden.

5. *G. van der Zon,
Noordeindseweg 448,
2651 LP Berkel en Rodenrijs*
Verzoekt om toezending van een tekening.

De tekening is toegestuurd.

6. *H.J. Rensink,
Pastoor Verburghweg 1a,
2651 KW Berkel en Rodenrijs*
Verzoekt om twee "reststrookjes", gelegen tussen het wegtracé en het perceel van verzoeker, af te graven t.b.v. een waterpartij en de vrijkomende grond te gebruiken voor het optrekken van een geluidwal. De keerlus in de Pastoor Verburghweg, ter hoogte van het perceel van verzoeker, is overbodig.

Om de geluidsoverdracht te beperken wordt ter hoogte van de woning, langs de weg een geluidwal aan te brengen. Het graven van een waterpartij dient geen landschappelijk en/of waterhuishoudkundig belang. De Groenzone Berkel-Pijnacker vindt zijn begrenzing in de (oostzijde van de) weg. Een waterpartij draagt dus evenmin bij aan het functioneren van deze ecologische en recreatieve verbindingszone. Bij de verdere planuitwerking zal worden bezien waarvoor de bedoelde reststrookjes na aanleg van de weg functioneel kunnen worden gemaakt. Voor bedoelde reststrookjes zal in het plan alsnog de bestemming Aln (art.9) worden opgenomen om het functioneel maken mogelijk te maken. Aan die bestemming is de beperking verbonden dat geen bebouwing wordt toegestaan. Naar nut en noodzaak van de keerlus wordt nadere studie gedaan. De mening van verzoeker en die van de overige bewoners

van de Pastoor Verburghweg (noordzijde) zullen bij de overwegingen worden betrokken.

7. *Geelkerken en Linskens, namens de heer G.J.M. Vijverberg,
Meerweg 2,
Berkel en Rodenrijs*

De heer Vijverberg heeft een glastuinbouwbedrijf op de hoek Meerweg/Klapwijkseweg. Het bedrijf ligt gedeeltelijk op de bestemming Verkeer. Met de heer Vijverberg wordt te weinig overleg gevoerd. Indien het bedrijf eind 2002 moet zijn beëindigd heeft de heer Vijverberg onvoldoende tijd om zich te hervestigen. Als het bedrijf kan worden voortgezet wordt omrijschade geleden. Niet duidelijk is of de woning van de heer Vijverberg gehandhaafd kan blijven. Evenmin is duidelijk of voor de woning een hogere grenswaarde is aangevraagd.

De heer Vijverberg, diens adviseur de heer J. Machielsen en (vertegenwoordigers van) de gemeente hebben, met het oog op ontwikkeling van de Vinex locatie Meerpolder, vanaf 1999 meerdere malen gesprekken gevoerd. In een eerste contact, begin 1999, werd duidelijk dat de heer Vijverberg zijn bedrijf zo lang mogelijk op de huidige locatie wil voortzetten. De N470 maakt omlegging van een gedeelte van de Klapwijkseweg noodzakelijk. De omlegging is geprojecteerd op een deel van het bedrijf van de heer Vijverberg.

Sinds het definitief ontwerp van de weg is vastgesteld trekken provincie en gemeente in het grondverwervingsproces samen op. Op 16 mei en 14 augustus hebben beide overheidspartijen overleg gehad met de heer Vijverberg en zijn adviseur. Het overleg richtte zich op het uitwisselen van de benodigde gegevens, waaronder grondplankaarten. Op basis daarvan werd duidelijk dat de wegomlegging verwerving van een groot deel van het warenhuis noodzakelijk maakt en dat het bedrijf niet in de huidige vorm gehandhaafd kan blijven. Tevens is gesproken over het moment van bedrijfsbeëindiging en wordt overleg gevoerd over de hoogte van de schadeloosstelling.

Het woonhuis van de heer Vijverberg kan gehandhaafd blijven. Voor de woning zijn inmiddels twee procedures inzake de aanvraag voor een hogere grenswaarde gestart. De procedures hebben betrekking op de reconstructie van de Klapwijkseweg en de aanleg van de N470. De heer Vijverberg is over beide procedures geïnformeerd.

Aangezien voortzetting van het bedrijf niet tot de mogelijkheden behoort, is van omrijschade geen sprake. Overigens wordt opgemerkt, dat het bestemmingsplan Meerpolder voorziet in een verbinding tussen de Meerweg en de parallel aan deze weg geprojecteerde Oostmeerlaan. De ligging en vormgeving van de weg zijn nog niet exact bepaald. Het belang dat bestemmingsverkeer zal hechten aan een zo adequaat mogelijke verbinding met de

Klapwijkseweg zal mede van invloed zijn op de uiteindelijke keuze van tracering.

8. *Schwarz Onteigeningsadviezen b.v., namens J.N. Bierman en H.B. Loodsenbouw, Kleihoogt 34 te Berkel en Rodenrijs.*
De N470 doorsnijdt circa 0,5 hectare eigendom van H.B. Loodsenbouw b.v. Dit perceel is in gebruik als (buiten)opslag van bouw- en bestratingmateriaal. Gemeente en provincie zijn bekend met ideeën over grondruil en planologische inpassing van het bedrijf, hebben zich daarover in meer of mindere mate positief uitgelaten, zonder dat dit tot op heden tot afspraken en planologische inpassing heeft geleid. De woning van de heer Bierman ligt op korte afstand van het tracé waardoor diverse vormen van hinder ervaren zullen gaan worden.

In 1996 is op initiatief van de heer Bierman het eerste contact gelegd met provincie en gemeente. Sindsdien zijn er diverse schriftelijke en mondelinge contacten geweest.

Deze contacten hebben geleid tot een goed inzicht van de wensen van de heer Bierman. Tot het moment van vaststelling van het Definitief Ontwerp hadden de contacten van provinciewege een oriënterend c.q. informeel karakter. Aangezien de provincie als initiatiefnemer primair verantwoordelijk is voor onder meer het grondverwervingsproces heeft de gemeente tot op heden een afwachtende houding ingenomen. Indien en voor zover afspraken over grondverwerving

planologische implicaties hebben die vertaling behoeven in het bestemmingsplan, is tussen provincie en gemeente afgesproken dat de provincie de betreffende afspraken ter nadere overweging en besluitvorming aan de gemeente voorlegt. Het is de gemeente bekend, dat sinds de vaststelling van het Definitief Ontwerp de heer Bierman, zijn adviseur en de provincie meerdere gesprekken hebben gevoerd over grondverwerving c.a.. Formeel staat de mogelijke aankoop van de voor de aanleg van de N470 benodigde gronden los van een planologische inpassing en herschikking van gronden behorende tot het bedrijf H.B. Loodsenbouw b.v.. De sinds 1996 naar voren gebrachte wensen en ideeën vormen niettemin onderdeel van gesprek en afweging. Indien en zodra het tot afspraken over grondverwerving komt, zal de provincie deze, overeenkomstig de hiervoor bedoelde afspraak, aan de gemeente voorleggen. Afhankelijk van het moment waarop de afspraken tot stand komen, zal de gemeente zich beijveren om de eventuele planologische consequenties mee te nemen in de onderhavige bestemmingsplanprocedure.

Het tracé van de N470 ligt op korte afstand van het woonhuis van de heer Bierman. De keuze voor dit tracé is uitgebreid gemotiveerd in het kader van een milieueffectrapportage en een herziening van het streekplan. Op grond van deze motivering is een keuze gemaakt voor het tracé zoals vastgelegd in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplantracé is gelijk aan het tracé zoals opgenomen in de (herziening van

de) streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond. Hierin is de weg als concrete beleidsbeslissing vastgelegd. Op verzoek van de heer Bierman wordt ter hoogte van zijn woning geen geluidsscherm geplaatst. Indien de heer Bierman van mening is schade te lijden als gevolg van de weg, kan de gemeenteraad, op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, gevraagd worden de schade te vergoeden.

9. *Fietzersbond, werkgroep B3-hoek, de heer P.C. Mazure.*

De fietzersbond stelt voor om vanaf de Oude Bovendijk, direct ten noorden van de Doenkade, een fietspad aan te leggen naar de fietstunnel van de N470 ter hoogte van de G.K. van Hogendorpweg/Doenkade. Verder wordt aangedrongen op een fietspad langs de N470, vanaf de Klapwijkse Knoop naar de Laan van Koot.

De reactie van de fietzersbond heeft geen betrekking op het bestemmingsplan N470. De bedoelde fietspaden c.q. -verbindingen zijn gelegen op gronden waarvoor de bestemmingsplannen Landelijk Gebied, Polder Oudeland en Westpolder/Bolwerk van kracht of in voorbereiding zijn.

Overigens wordt opgemerkt, dat het Regionale Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) van de Stadsregio Rotterdam de route Pijnacker/Klapwijkse Knoop-Hofpleinspoorlijn-Rodenrijs-G.K. van Hogendorpweg als regionale verbindingsroute (reg. Route 425) en via de

oude Bovendijk (reg. Route 424) aanwijst. Deze routes wordt in de provinciale en gemeentelijke planvorming als uitgangspunt gehanteerd. Deze routes liggen 1,3 kilometer uit elkaar. Daartussen zij in ontwikkeling woonwijk Westpolder en bedrijventerrein Oude Land die op fietsafstand van de bebouwde kom van Rotterdam liggen. Voor de verbinding op wijkniveau is een maaswijdte van 600 meter gewenst. Deze routes zijn opgenomen in het stedenbouwkundig plan van de betreffende Vinex-locaties.

De beide hiervoor genoemde ("Vinex")bestemmingsplannen houden niettemin wel rekening met een mogelijk fietspad evenwijdig aan de N470 vanaf de Klapwijkse Knoop tot aan de G.K. van Hogendorpweg. Daarmee is overigens nog niet zekergestellt dat een dergelijke verbinding er ook komt. Een fietsverbinding Klapwijkse Knoop-G.K. van Hogendorpweg maakt geen deel uit van het project N470. In het wensenplan N470 is de verbinding Rodenrijseweg-G.K. van Hogendorpweg wel opgenomen (ten westen van de N470-zuid) . Op dit moment is nog niet voor alle delen van deze verbinding duidelijk wie als initiatiefnemer optreedt. Hierover is overleg gaande tussen provincie, stadsregio, fietzersbond en gemeente. Tevens is overleg gaande over een alternatief voor de kruising van de fietsroute over de Oude Bovendijk met de N209. Ook bij dat overleg is de fietzersbond betrokken.

Gemeente Pijnacker

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 14 juni t/m 11 juli 2001. Op 18 juni 2001 heeft in het Raadhuis van de gemeente Pijnacker een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden. Op de avond waren circa 30 belangstellenden aanwezig.

Samenvatting van de inspraakreactie

De door de gemeente in samenwerking met de provincie opgestelde beantwoording is *cursief* weergegeven.

1. Duijsens, Van Enden, Zwijnenberg namens J.C.H. Verburg, Overgawseweg 60 Pijnacker

Het is niet nodig dat het tracé van de weg zijn percelen doorkruist en kan op een andere plek worden gelegd. De heer Verburg is in het bezit van een bouwvergunning voor kassen zodat de kasbestemming gehandhaafd dient te worden.

Beantwoording: De N 470 is als "concrete beleidsbeslissing" opgenomen in de streekplanherzieningen Zuid-Holland West en Rijnmond. Artikel 24 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bepaalt dat voor zover het ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in een concrete beleidsbeslissing er geen zienswijze en bedenkingen ingediend kunnen worden. Provinciale Staten heeft de streekplanherziening op 8 november 2000 vastgesteld zodat het besluit in werking is getreden. Het indienen van beroep tegen de streekplanherzieningen heeft hierop geen schorsende werking. Hoewel het bestemmingsplan zich momenteel nog niet bevindt in de fase van het indienen van een zienswijzen, wordt voor zover de reactie zich richt tegen

de ligging van de weg verwezen naar de streekplanherziening. Afwegingen en argumentatie ten aanzien van tracékeuze en bijbehorende maatregelen zijn in de streekplanprocedure reeds vastgesteld. In het kader van het bestemmingsplan zullen wij hier niet nader op ingaan.

Op 30 september 1998 is bouwvergunning verleend voor de realisering van kassen. Tot op heden is niet gestart met de bouw van de kassen, vermoedelijk in afwachting van de ontwikkelingen van de N 470. Momenteel worden met de provincie onderhandelingsgesprekken gevoerd over de grondverwerving. Inzet is onder meer te komen tot een oplossing waarbij de schade voor belanghebbenden zoveel mogelijk dient te worden beperkt en tot een schadeloosstelling wordt gekomen, overeenkomstig de bepalingen van de Ontheffingswet.

2. B.G. Luttikhuizen, Oude Leedeweg 10, 2641 NR Pijnacker

In de inspraakreactie worden vraagtekens gezet op de argumentatie waarom de weg noodzakelijk is, met name de hoofdwegenstructuur, verkeershinder, ontsluiting van de dorpen, economische aspecten, leefbaarheid, stiltegebied, groenzone en scheidingsmuur. De reactie heeft betrekking op het tracé van de weg.

Beantwoording: de reactie van de heer Luttikhuizen heeft voornamelijk betrekking op de argumentatie voor de noodzaak van de N470. De noodzaak van de weg is reeds gemotiveerd in het kader van het streekplan, zodat hier in dit kader niet op wordt ingegaan (zie eveneens de beantwoording onder 1). Bij de nadere uitwerking van het plan is overigens wel rekening

gehouden met de onderwerpen die in de brief genoemd worden. In het ontwerp van de weg is aan de kant van het stiltegebied voorzien in een wal om de gevolgen voor het landschap, waaronder lichthinder en geluidhinder, weg te nemen. De breedte van de groenzone is in het kader van de beroepsprocedure van het bestemmingsplan Tolhek reeds vastgesteld en staat derhalve niet meer ter discussie.

3. Kranenburg & de Weerd namens mevrouw J.W. Boxmeer, Overgauwseweg 86

Reactie op bestemmingsplan en geluidsprocedure. De weg loopt dicht langs de woning en wordt daardoor ingeklemd. Er zal geluidsoverlast optreden. Voorgesteld wordt te voorzien in herbouw van de woning op een gunstiger plaats, zoals aangegeven.

Beantwoording: In het verleden, toen werd aangenomen dat er grond nodig was van mevrouw Boxmeer, is mogelijk gesproken over compensatie na aanleg van de weg. Na optimalisatie van het ontwerp van de weg is er geen grond van mevrouw Boxmeer meer nodig. In een recent overleg met mevrouw Boxmeer is duidelijk geworden dat zij gaat verkopen. Er is geen sprake van een overleg over een grondruil. Een bestemmingsplanwijziging die voorziet in herbouw van een woning op een andere locatie is niet wenselijk omdat er geen noodzaak meer is en de benodigde ondergrond in eigendom is van AMEV.

Het perceel is opgenomen in de hogere grenswaarde procedure. De geluidbelasting bedraagt na aftrek bij aanleg geluidscherm/wal 55dB(A). Hierdoor behoeft de woning vanuit deze optiek niet verplaatst te worden.

4. Martha en Kees Hartevelt, P. Bregmanlaan 16, 2641 PS Pijnacker

Het fietspad naar de Strikkade loopt dicht langs het huis en beperkt hiermee de privacy en vergroot de kans op vernieling aan de kas. De P. Bregmanlaan moet toegankelijk blijven voor vrachtauto's naar het bedrijf.

Beantwoording: Door de veelheid aan reacties, is besloten om het fietspad langs de Strikkade te laten vervallen. Wel wordt in het bestemmingsplan een mogelijkheid opgenomen om het fietspad langs de N 470 via de P. Bregmanlaan aan te takken op het lokale wegennet. De provincie zal in overleg met de bewoners een nadere studie verrichten over een verdere aansluiting op het Kleihoogt, waarbij de nu ingediende ideeën zullen worden betrokken.

5. Hofstede Oostrijk V.O.F. Paardenstoeterij, familie De Groot, Zuideindseweg 39, 2645 BE Delfgauw

De geluidsbelasting van de N470 vormt een probleem. Een wal van 2 meter hoog met een scherm van 1 meter is onvoldoende. Een nieuwe indeling van het terrein is noodzakelijk. Verwezen wordt naar gemaakte afspraken met de provincie.

Beantwoording: Zoals bekend worden er onderhandelingen gevoerd met de familie De Groot. Compensatie van benodigde grond ten behoeve van voortzetting van de stoeterij is gekoppeld aan de onderhandelingen met de heer Sonneveld (naastgelegen gronden) welke eveneens momenteel worden gevoerd. De gronden zijn immers nog niet in eigendom van de

provincie. Op dit moment zijn de onderhandelingen nog niet rond. Voorgesteld wordt om het perceel van de familie De Groot op te nemen in het bestemmingsplan N470 waarin, na overleg met de gemeente en indien de benodigde overeenstemming met de heer Sonneveld is bereikt, de plannen mogelijk kunnen worden gemaakt. De bestemming Aln zoals deze nu in het bestemmingsplan N 470 is opgenomen wordt vooralsnog gehandhaafd.

Voor de opmerkingen over de geluidsproblematiek in relatie tot de bedrijfsvoering wordt korthedshalve verwezen naar de reactie van Gedeputeerde Staten in deze op de reeds eerder ingebrachte zienswijze van appellanten in het kader van de streekplanherziening (zie tevens de beantwoording onder 1.).

*6. A. van Schie, Wieldraaiersstraat 11, 2645 JN Delfgauw
Verzoekt om een kaart toegezonden te krijgen van de N 470.*

Beantwoording: Het kaartmateriaal is op 17 juli 2001 door IBZH verzonden.

*7. J.J.W. van Dijk Europalaan 44, 2641 RX Pijnacker
Verzoekt om een kaart van het voorbereidingsbesluit toe te zenden.*

Beantwoording: Op 13 juli 2001 verzonden.

*8. De heer C.F. van Koppen mede namens Plantenkwekerij H.P. van Koppen BV, Overgauwseweg 68 2641 NG Pijnacker
De reactie richt zich tegen het weghalen van de kasbestemming, omdat de kavel benodigd is om een*

economisch rendabel bedrijf te kunnen behouden. Een bouwvergunning voor kassen is aanwezig. Er is gewacht met bouwen omdat er afspraken met de provincie zijn over herindeling. Verzocht wordt om in overleg tot een goede oplossing te komen.

Beantwoording: Op 21 augustus 1998 is een bouwvergunning verleend voor uitbreiding van de kassen. Zoals aangegeven is nog niet tot realisering overgegaan. Overleg met betrekking tot grondverwerving is opgestart. Opzet van de gesprekken is om te komen tot een oplossing met als doelstelling om de schade beperkt te houden. Voor de noordelijk gelegen belendende percelen van de N 470 in het kassengebied is in het voorontwerp-bestemmingsplan de bestemming Aln opgenomen (Agrarische doeleinden met landschappelijke en natuurlijke waarden). Omdat de gronden benodigd zijn ten behoeve van de bedrijfsuitoefening zal de bestemming Aln uit het bestemmingsplan gehaald worden, zodat de glastuinbouwbestemming van kracht blijft. De glastuinbouwmogelijkheden die ten zuiden van de weg nog mogelijk zijn op basis van het bestemmingsplan Buitengebied worden in het bestemmingsplan N 470 wel vervangen voor de Aln-bestemming.

9. Familie J.C.T. van der Knaap, Strikkade 47 2641 PV Pijnacker

Bij vestiging van het bedrijf in 2000, zijn eigenaren door beiden gemeenten nooit geïnformeerd over het fietspad langs de Strikkade en wijzen de plannen derhalve af. Het bedrijf heeft zich hier in 2000 opnieuw gevestigd nadat het bedrijf vanwege de aanleg van de HSL uit Bleiswijk moest

vertrekken. De familie wil niet nog eens een onteigening meemaken.

Beantwoording: zie beantwoording onder punt 4.

10. Adviesburo Duikers bv, namens de heer A.S. Sonneveld en mevrouw J.M.Th. Sonneveld – van Schie Overgauwseweg 78 2641 NG Pijnacker

De inspraakreactie richt zich met name op de hoeveelheid aan plannen die in procedure zijn, waardoor het planologisch proces zoek raakt. De overheid heeft de plicht tot een zorgvuldige planvorming en de belangen worden geschaad als onduidelijk is op welk moment en waar bezwaar gemaakt kan worden.

Tevens is onduidelijk hoe de percelen die in eigendom zijn of gepacht worden, worden ontsloten. Cliënt wordt door de aanleg van de weg geheel afgesloten van het centrum van Pijnacker.

Beantwoording: In november 2000 is de streekplanherziening voor de N 470 door Provinciale Staten vastgesteld. Deze vaststelling is het begin van een reeks procedures die uiteindelijk de uitvoering van de weg mogelijk moeten maken. De procedures houden weliswaar verband met elkaar, maar spelen zich ieder binnen een eigen wettelijk kader af. Vanwege de complexiteit en daarmee in acht genomen zorgvuldigheid, zijn de diverse terinzageleggingen uitvoerig kenbaar gemaakt bij zowel de gemeente Pijnacker als de gemeente Berkel en Rodenrijs. Naast de verplichting om te publiceren het plaatselijke weekblad, zijn belanghebbenden zo goed als mogelijk per brief op de hoogte gesteld van de

procedures. Eveneens is bij de brieven een overzicht gevoegd van alle lopende procedures en in welk kader ze gezien moeten worden. Tevens is aangegeven bij wie informatie ingewonnen kan worden. Het stellen van vragen was in de periode van terinzagelegging te allen tijde mogelijk bij meerdere ambtenaren.

Ontsluiting: Door aanleg van de weg zullen de huidige opstallen verdwijnen. De zich ten zuiden van de weg bevindende percelen zullen worden ontsloten via een karrenpad naast de N 470 en dammen naar de percelen. De verbinding naar Pijnacker centrum zal plaatsvinden via een ontsluiting door het tuindergebied op de rotonde van de Europalaan.

11. T.J. Dijkshoorn, Strikkade 48 2651 KX Berkel en Rodenrijs

De reactie heeft betrekking op het fietspad van de P. Bregmanlaan op de Strikkade. Het fietspad is nooit eerder aangekondigd bij de eigenaren, zodat het ongepast is om ze nu in de planvorming op te nemen. Daarnaast zou het fietspad schade toebrengen aan de natuurwaarde van de historische Strikkade. Verwezen wordt naar de Natuur- en vogelwacht, de weidevogelbescherming en Stichting Werkgroep Groenbeheer Nootdorp Leidschendam omdat er in het gebied o.a. torenvalken, steenuilen, slobenden en knotwilgen voorkomen.

Een alternatief tracé wordt aangedragen: sluit het fietspad langs de N 470 vanuit Zoetermeer alleen aan op de Pieter Bregmanlaan. Dit is kostenbesparend en een logische oost-west verbinding .

Beantwoording: zie de beantwoording onder punt 4.

12. D.M. van Lith, Pieter Bregmanlaan 17, 2641 PS Pijnacker
Het fietspad tast de privacy aan omdat deze nagenoeg door de achtertuin loopt. Kan het fietspad niet langs het tracé van de N 470 zelf?

Beantwoording: zie de reactie onder punt 4.

13. Geelkerken & Linskens Advocaten, namens de heren J.A.M. van der Burg en F.J.A.M. van der Burg van J & F van der Burg Melkveehouderij cv, Klapwijkseweg 72 1651 CJ Berkel en Rodenrijs.

Door de weg kunnen cliënten hun melkveebedrijf niet meer uitoefenen, zodat het bedrijf inmiddels is aangekocht. Cliënten zullen verhuizen naar Friesland. Over het gepachte perceel is de aanleg van de weg gepland met een naastgelegen terrein bestemd voor groenvoorziening en natuurontwikkeling. De vraag is waarom het bedrijf wel volledig is aangekocht door de provincie, maar waarom niet de rechten (pachtrecht, potgrondafzetovereenkomst) van cliënten op bedoelde percelen heeft afgekocht. Verzocht wordt om alsnog een financiële regeling te treffen voor perceel kadastraal bekend gemeente Pijnacker sectie C nummer 6590 anders voelen cliënten zich genoodzaakt verweer te blijven voeren tegen ieder besluit gericht op aanleg van het tracé van de N 470. Er is in het bestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met hun belangen. Bij de brief is een aantal bijlagen bijgevoegd

waaruit o.a. de rechten van de melkveehouderij aangetoond worden.

Beantwoording: Bij de aankoop van het melkveebedrijf was de provincie niet op de hoogte van de pachtrelatie van de heren Van der Burg met bovengenoemd perceel. De provincie heeft inmiddels contact opgenomen met de heren Van der Burg om over de afkoop van het pachtrecht te overleggen. Dit overleg en de bijbehorende onderhandelingen zullen plaatsvinden binnen de door de Onteigeningswet gestelde contouren. De Onteigeningswet waarborgt onder meer de rechten en een schadeloosstelling voor de heren Van der Burg.