

Bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron

Toelichting

Gemeente Pijnacker-Nootdorp

29 maart 2012

Vastgesteld

9T9791



ROYAL HASKONING
Enhancing Society



HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTE & MOBILITEIT

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 10 443 36 66 Telefoon
(010) 44 33 688 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron
	Toelichting
Verkorte documenttitel	Bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron
Status	Vastgesteld
Datum	29 maart 2012
Projectnaam	Bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron
Projectnummer	9T9791
Opdrachtgever	Gemeente Pijnacker-Nootdorp
Referentie	9T9791/R00004/901305/Rott

Auteur(s)	ir.J.J.H. Jannink
Collegiale toets	mr. ing. J. de Rijke
Datum/paraaf	23/03/2012.....
Vrijgegeven door	mr. ing. J. de Rijke
Datum/paraaf	23/03/2012.....





INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding en doel	1
1.2 Bij het plan behorende stukken	1
1.3 Ligging plangebied	1
1.4 Vigerende regeling	2
1.5 Planvorm	2
1.6 Leeswijzer	3
2 VOORGESCHIEDENIS	5
3 BELEIDSKADER	7
3.1 Rijksbeleid	7
3.2 Provinciaal beleid	15
3.3 Regionaal beleid	21
3.4 Gemeentelijk beleid	24
3.5 Conclusies	26
4 BESCHRIJVING PLANGEBIED	27
4.1 Ruimtelijke context en bestaand gebruik	27
4.2 Ecologie	28
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	33
4.4 Conclusie	36
5 ONTWIKKELINGSVISIE	37
5.1 Uitgangspunten	37
5.2 Stedenbouwkundige visie	38
5.3 Mobiliteitstoets	41
5.4 Beeldkwaliteit	60
6 MILIEUASPECTEN	63
6.1 Bedrijven en milieuzonering	63
6.2 Externe veiligheid	66
6.3 Luchtkwaliteit	74
6.4 Water	77
6.5 Geluid	82
6.6 Bodemkwaliteit	84
6.7 Duurzaamheid	87
6.8 Conclusies	91
7 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	93
7.1 Planopzet	93
7.2 Toelichting per bestemming	93



8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	99
8.1	Exploitatieresultaten	99
8.2	Grondexploitatiewet	99
8.3	Planschade	100
9	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	103
9.1	Inspraak	103
9.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	103
9.3	Zienswijzen	104
9.4	Handhaving	104

BIJLAGEN:

-
1. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten
 2. Bijlagen mobiliteitstoets
 3. Onderzoek luchtkwaliteit
 4. Onderzoek externe veiligheid
 5. Akoestisch onderzoek
 6. Verantwoording groepsrisico
 7. Beantwoording inspraak- en overlegreacties



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Al lange tijd bestaat er het voornemen om het Bedrijvenpark Heron, ook bekend als de Grote Driehoek, in de gemeente Pijnacker-Nootdorp te ontwikkelen als bedrijfslocatie. Zowel op regionaal als op gemeentelijk niveau is voor dit gebied een bedrijfsbestemming voorzien.

Dit bestemmingsplan is bedoeld om het gebied Bedrijvenpark Heron te bestemmen ten behoeve van bedrijvigheid, zodat tot ontwikkeling kan worden overgegaan. Hiervoor dient te worden voorzien in een regeling die voldoende ruim is om een veelheid aan bedrijvigheid toe te staan, maar tegelijk ook voldoende regelend is om ongewenst gebruik (en ongewenste bebouwing) tegen te gaan.

1.2 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Bedrijvenpark Heron” bestaat uit de volgende onderdelen:

- de verbeelding, waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden is aangewezen;
- de planregels, deel uitmakende van het plan, waarin de doeleinden van de bestemmingen zijn omschreven en regels zijn opgenomen voor het bouwen en het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden;
- de toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten zijn weergegeven en onderbouwd, alsmede de resultaten van het overleg als bedoeld in artikel.

1.3 Ligging plangebied

Het gebied waar het Bedrijvenpark Heron is voorzien, is gelegen nabij de kern Nootdorp, aan de zuidoostkant van de kruising van de A12 met de Erasmuslijn van Randstadrail (de voormalige Hofpleinlijn tussen Rotterdam en Den Haag). Het gebied wordt begrensd door de rijksweg A12 en de spoorlijn Den Haag-Gouda aan de noordzijde. Aan de westzijde is het gebied gelegen langs de Erasmuslijn van Randstadrail en aan de zuidoostzijde wordt het plangebied begrensd door de 's-Gravenweg. De twee woningen aan de 's-Gravenweg 35 en 37 vallen buiten het bestemmingsplangebied. In figuur 1.1 is het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1: Het plangebied van het Bedrijvenpark Heron.

1.4 Vigerende regeling

In het plangebied zijn op dit moment drie bestemmingsplannen van kracht.

- 'Buitengebied 1971', Het plangebied heeft de bestemmingen 'Agrarisch gebied C – kassen' en 'Spoorwegdoeleinden'. Aan de bestemming 'Agrarisch C – kassen' is goedkeuring onthouden. Daardoor is dit bestemmingsplan alleen van toepassing op de spoorlijn Den Haag – Utrecht;
- 'Uitbreidingsplan op hoofdzaken 1962'. Dit bestemmingsplan is voor de agrarische percelen in het plangebieden de woningen langs de 's-Gravenweg' van kracht. In dit bestemmingsplan heeft het gebied de bestemming 'Agrarisch gebied C';
- 'Groot Zoetermeer 1968', een kleine strook aan de oostzijde valt binnen dit bestemmingsplan. Dit deel heeft de bestemming 'Weg en railvervoer' en 'Spoorwegdoeleinden'.

1.5 Planvorm

Een bestemmingsplan is vaak een mix van enerzijds ontwikkeling en anderzijds beheer. De ontwikkelingskant van het bestemmingsplan komt vooral tot uiting door het toestaan van nieuwe functies en nieuwe bebouwing. De beheerkant komt vooral tot uiting in bepalingen betreffende gebruik en maximale maatvoering van gebouwen, bouwwerken en functies (dit laatste bijvoorbeeld door bepalingen over maximale bouwhoogten) van bedrijven). De bepalingen in het bestemmingsplan zijn dwingend en kunnen bestuursrechtelijk en ook strafrechtelijk worden gehandhaafd. De verhouding tussen ontwikkeling en beheer is sterk afhankelijk van de aard van het plangebied en de gewenste ontwikkelingsrichting.

In bestemmingsplan Heron is de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein voorzien. Hoewel de hoofdlijnen van de inrichting (hoofdplanstructuur) van Bedrijvenpark Heron inmiddels vaststaan (zie hiervoor verder de beschrijving van het stedenbouwkundig plan), is nog niet bekend welke bedrijven zich waar zullen vestigen in Bedrijvenpark Heron. Een te gedetailleerde bestemmingsregeling voor de gronden waarop bedrijven worden gevestigd, zou mogelijk knellend kunnen werken en de ontwikkeling ongewenst bemoeilijken.

Op grond van bovenstaande uitgangspunten is daarom gekozen voor een bestemmingsregeling waarbij de hoofdplanstructuur (hoofdverkeersontsluitingen, hoofdwaterstructuur, hoofdgroenstructuur) als zodanig wordt bestemd, terwijl de gronden voor de vestiging van bedrijven een meer globale bestemming krijgen, waarbij de inrichting op detailniveau (plaatsingsruimte van de bedrijfsgebouwen, bedrijfsontsluitingen, plaatselijk groen en ondergeschikte watergangen) nog niet vastliggen.

Tussen het bedrijventerrein en de spoorlijn Den Haag-Gouda is een reservering opgenomen voor een toekomstige ontsluitingsweg van de Hofweg richting glastuinbouwgebied Noukoop. Omdat deze ontsluitingsweg niet binnen de plantermijn van het voorliggende bestemmingsplan gerealiseerd zal worden, is aan de ruimtelijke reservering de bestemming 'Groen' gegeven. Met deze bestemming worden ontwikkelingen die de aanleg van de weg zouden kunnen belemmeren tegengehouden, zodat ruimte gereserveerd blijft om de weg in de toekomst aan te leggen. In verband met de realisatie van water is een strook aan de zuidkant bestemd door middel van een uit te werken bestemming. Wanneer de exacte invulling van het gebied bekend is, moet voorafgaand aan de inrichting van het gebied eerst een uitwerkingsplan worden opgesteld.

In het bestemmingsplan wordt gebruikgemaakt van de systematiek van milieuzonering. In het kort komt deze systematiek erop neer dat er, op grond van de aard van de bedrijvigheid en de daarmee samenhangende milieuhinder voor de omgeving, beperkingen zijn verbonden aan de vestiging van bedrijven door middel van afstandsmaten. Voor een verdere toelichting op de systematiek van milieuzonering wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt de voorgeschiedenis van de planprocedure om te komen tot een bestemmingsplan voor Bedrijvenpark Heron beschreven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanwijzing van de provincie Zuid-Holland en het besluit van de minister van VROM om goedkeuring te onthouden aan het door de provincie opgestelde bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 bestaat uit een inventarisatie van het geldende relevante beleid op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau, waarin wordt gezien welke plaats de beoogde ontwikkeling binnen dat beleid inneemt.



Hoofdstuk 4 bestaat uit een beschrijving van het plangebied (in haar huidige opbouw), waarbij onder andere aandacht wordt besteed aan ecologie en archeologie. Bij bovengenoemde facetten wordt onderzocht in hoeverre er bij de ontwikkeling en bestemming van het gebied rekening dient te worden gehouden met deze facetten in de vorm van beperkingen of ontwerpeisen.

In hoofdstuk 5 wordt het masterplan met hierbij de programmatische uitgangspunten en het beeldkwaliteitplan behandeld. Hierbij wordt ook ingegaan op de inrichting van het gebied, groen, ontsluiting en parkeren.

Hoofdstuk 6 gaat in op de – ten behoeve van de ontwikkeling relevante – eisen op het gebied van milieu. Hierbij is aandacht voor de milieuzonering van de bedrijven (afstand tot gevoelige functies in relatie tot de aard van de bedrijvigheid), externe veiligheid, de gevolgen voor de luchtkwaliteit, de waterhuishouding, geluid, bodemkwaliteit en duurzaamheid.

Hoofdstuk 7 licht per artikel de bestemmingsregeling toe, waarna in hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

Tot slot worden in hoofdstuk 9 de overlegreacties besproken en beantwoord.



2 VOORGESCHIEDENIS

Het voornemen om het plangebied te ontwikkelen als bedrijventerrein kwam al voor in het gemeentelijke beleid van de toenmalige gemeente Nootdorp van 1997. In het Plan Integrale Ontwikkeling Nootdorp 1997 (PION, 1997), is deze locatie al als zodanig aangewezen. In het Regionaal Structuurplan Haaglanden (2002) is Bedrijvenpark Heron opgenomen in de zone Vliet/A12; een zone die, door de veelheid aan ruimtelijke wensen en de noodzaak tot onderlinge programmatische afstemming, nader uitgewerkt dient te worden. De zone Vliet/A12 bestaat globaal uit de gronden langs de A12 rond het Prins Clausplein. Bij de uitwerking van deze zone ligt het accent op bedrijvigheid. De nadere uitwerking heeft inmiddels haar beslag gekregen in de partiële herziening van het Regionaal Structuurplan Haaglanden (Uitwerkingsplan Vliet/A12, 20 april 2005; zie hiervoor verder hoofdstuk 3). Ook in deze uitwerking is het gebied aangewezen als bedrijventerrein.

Na het vaststellen van een bestemmingsplan, moest het bestemmingsplan volgens de oude WRO worden goedgekeurd door de provincie. In het geval van bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron heeft de provincie Zuid-Holland op 3 oktober 2006 goedkeuring onthouden aan het door de gemeente Pijnacker-Nootdorp vastgestelde bestemmingsplan.

Voor de vaststelling was er namelijk een conflict ontstaan tussen de provincie en de gemeente dat was ingegeven doordat er bij de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron naar de mening van de provincie geen rekening was gehouden met de komst van autodemontagebedrijven uit de Binckhorst. De gemeente Den Haag ziet graag dat autodemontagebedrijven van bedrijventerrein De Binckhorst een nieuwe plek kunnen krijgen op Bedrijvenpark Heron. Vlak voor de vaststelling van het bestemmingsplan gaf provincie een aanwijzing waar de gemeente Pijnacker-Nootdorp niet aan mee wilde werken.

Om de hervestiging van de bedrijven uit de Binckhorst mogelijk te maken stelde de provincie Zuid-Holland zelf een bestemmingsplan op voor het Bedrijvenpark Heron, waarin nadrukkelijk 4 hectare was bestemd voor autoinzamelings- en demontagebedrijven. Voor het overige was het door de gemeente Pijnacker-Nootdorp opgestelde masterplan voor de inrichting van het Bedrijvenpark Heron gevolgd. Op 27 maart 2007 stelde de provincie Zuid-Holland het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Heron" vast.

De betreffende procedure kent een goedkeuring door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Op het vastgestelde bestemmingsplan van de provincie Zuid-Holland zijn diverse bedenkingen ingediend, ook namens de raad en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Pijnacker-Nootdorp. De minister achtte de meeste bedenkingen ongegrond, maar deelde de mening van de gemeente Pijnacker-Nootdorp dat onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is. Gelet op ingediende bedenkingen heeft de minister van VROM op 21 september 2007 besloten geen goedkeuring te verlenen aan het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Heron" van de provincie Zuid-Holland.



De provincie Zuid-Holland heeft er van afgezien binnen 1 jaar een nieuw bestemmingsplan voor Bedrijvenpark Heron in procedure te brengen. De bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan voor het plangebied ligt daarom van rechtswege weer bij de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Omdat bij de gemeente Pijnacker-Nootdorp nog steeds de wens bestaat om het gebied te ontwikkelen is onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

Hierbij is de vestiging van autodemontagebedrijven niet uitgesloten. Omdat het specifiek bestemmen van autodemontagebedrijven niet mag en ook niet nodig is, is de vestiging van autodemontagebedrijven in de algemene bestemming 'Bedrijf' mogelijk gemaakt.

3 BELEIDSKADER

De beoogde ontwikkeling is in dit hoofdstuk getoetst aan het relevante vigerende beleid van de verschillende overheden. Onderstaand is het voor het plangebied relevante rijksbeleid (paragraaf 3.1), het provinciale beleid (paragraaf 3.2), het regionale beleid (paragraaf 3.3) en het gemeentelijk beleid (paragraaf 3.4) beschreven. Dit hoofdstuk sluit af met conclusies in paragraaf 3.5.

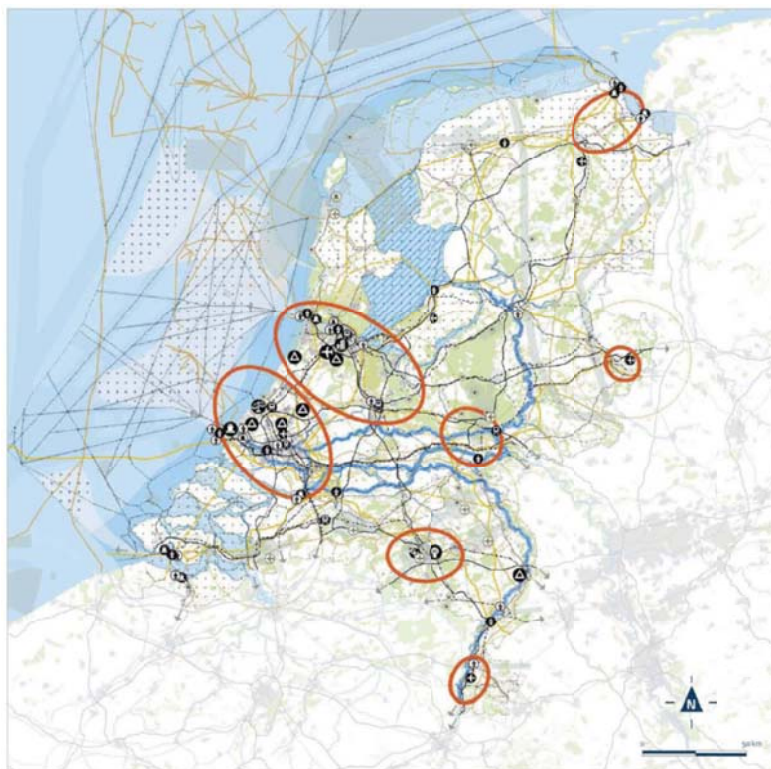
3.1 Rijksbeleid

Ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (juni 2011)

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 14 juni 2011 de nieuwe Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) met bijbehorende stukken aangeboden aan de Tweede Kamer. Naar verwachting stelt het kabinet het definitieve beleid vast in het najaar van 2011.

De ontwerp structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid zal in ieder geval de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu; leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen m.b.t. (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.



Figuur 3.1: Nationale ruimtelijke hoofdstructuur (bron: Ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)

Bij deze aanpak hanteert het rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het rijk los.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Ontwerp AmvB Ruimte

De inwerkingtreding van de Wro op 1 juli 2008 heeft gevolgen voor de doorwerking van het nationale ruimtelijke beleid. Totdat de Wro in werking was getreden werd het geldende rijksbeleid vastgelegd in Planologische Kernbeslissingen (PKB's). Sinds 1 juli 2008 zijn deze documenten alleen nog bindend voor het rijk en niet meer voor andere overheden.

Het Rijk kiest ervoor om het deel van het ruimtelijk beleid dat bedoeld is bindend te zijn voor andere overheden, ook onder de Wro te borgen. De Wro geeft daarvoor het Rijk de beschikking over het instrument Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB).

Het ontwerp voor de AMvB (Ontwerpbesluit algemene regels ruimtelijke ordening) is op 14 juni 2011 aan beide kamers der Staten-Generaal gezonden. Dit ontwerp bevat een vertaling van het geldende planologische beleid dat bedoeld is om op lokaal niveau in bestemmingsplannen, te worden verwerkt. Het betreft een beperkt aantal van de beslissingen van wezenlijk belang (en evt. concrete beleidsbeslissingen) uit de Nota Ruimte, alsmede uit de PKB, Ruimte voor de Rivier, PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) en de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

De AMvB Ruimte is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Dat betekent dat de AMvB regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente. Daarnaast kan de AMvB aan de gemeente opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

Bedrijventerreinen

In artikel 2.7 van de ontwerp-AmvB zijn regels opgenomen voor het locatiebeleid en programma van nieuwe bedrijventerreinen. Volgens dit artikel dienen deze regels opgenomen te worden in de provinciale structuurvisie.

Het voorliggende bestemmingsplan is getoetst aan de provinciale structuurvisie Zicht op Zuid-Holland en de provinciale verordening Ruimte (Zie paragraaf 3.2). Daaruit is gebleken dat het plan voldoet aan het locatiebeleid en programma voor bedrijventerreinen van de provincie Zuid-Holland.

Nota ruimte (2006)

De Tweede Kamer heeft de Nota Ruimte op 17 mei 2005 vastgesteld, op 17 januari 2006 heeft ook de Eerste Kamer ingestemd met de Nota Ruimte. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening geldt de Nota Ruimte als structuurvisie op rijksniveau.

In de nota worden vier algemene doelen geformuleerd:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter-)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal:

- ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra;
- versterking van de economische kerngebieden;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden;
- bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden;
- behoud en versterking van de variatie tussen stad en land;
- afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding;
- waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het rijk stimuleert de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen en de modernisering van verouderde terreinen. De nationale opgave voor herstructurering is ruim 21.000 hectare (ruim 20% van het huidige areaal). Omdat herstructurering maar in zeer beperkte mate extra terreinwinst oplevert, is tot 2020 naar verwachting nog ruim 23.000 hectare voor nieuwe bedrijventerreinen nodig.

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid) en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV-beleid), worden vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd, op de vraag afgestemd, aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen.

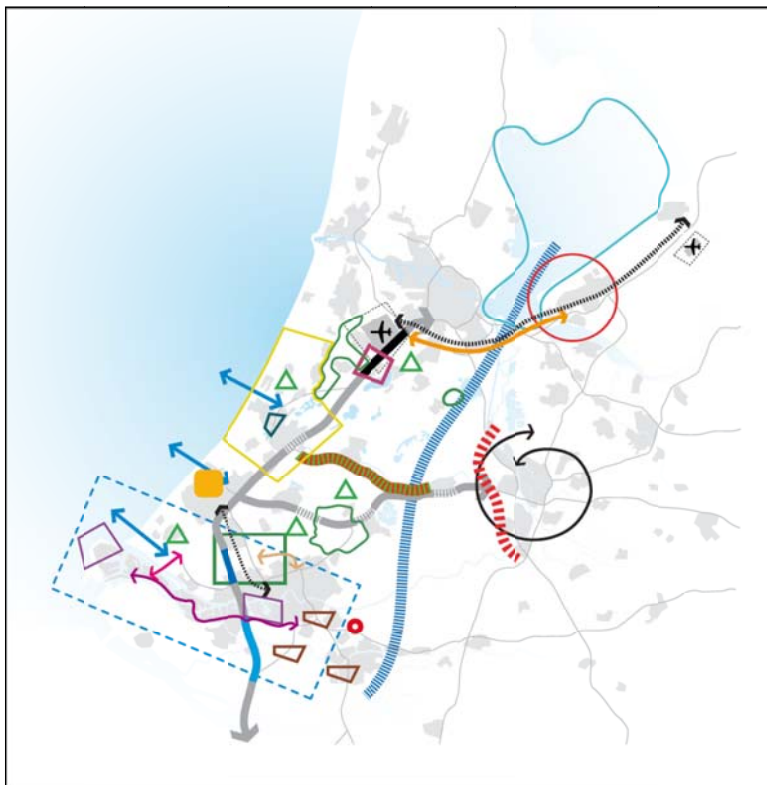
Programma Randstad urgent

Het Rijk vindt dat de Randstad moet een duurzame en concurrerende Europese topregio worden. Daarom heeft het kabinet op 22 juni 2007 het Urgentieprogramma Randstad gepresenteerd (UPR). Daarin zijn urgente projecten opgenomen die de Randstad versterken door bij te dragen aan een aangenamer en duurzamer woon-, werk- en leefklimaat en een betere bereikbaarheid.

Met het UPR wordt door het Rijk een nieuwe werkwijze geïntroduceerd waarbij bestuurlijke duo's verantwoordelijk zijn voor het organiseren van effectieve besluitvorming waarover vooraf afspraken worden gemaakt. De duo's worden gevormd door een bewindspersoon en een regionale bestuurder. Ondertekening van het UPR heeft plaatsgevonden op 29 oktober 2007.

Het UPR bouwt voort op bestaand beleid – zoals vastgelegd in bijvoorbeeld de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta – en onderscheidt een drietal kernopgaven:

- Integrale bereikbaarheid;
- Duurzame kwaliteit, vitaliteit en veiligheid van stad en land;
- Economische ontwikkeling van de steden, economische centra en clusters.



Figuur 3.2: Projectenkaart UPR (bron: Urgentieprogramma Randstad)

Voor de economische versterking van de Randstad zijn onder andere projecten geselecteerd die in extra ruimte voor werklocaties voorzien. In het UPR zijn de volgende projecten opgenomen die van belang zijn voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Heron:

- Den Haag Internationale stad;
- Flessenhalzen A4 en A12;
- Verkenning Haaglanden;
- Compartimentering Centraal Holland.

In het voorliggende bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen voor de vestiging van autodemonterbedrijven afkomstig van bedrijventerrein Binckhorst in De Haag. Verplaatsing van autodemonterbedrijven komt voort uit het project 'Den Haag internationale stad'. De herontwikkeling van het bedrijventerrein Binckhorst is één van de drie pijlers van dit project.

Binnen het project 'Flessenhalzen A4 en A12' werkt het rijk aan capaciteitsuitbreiding van de autosnelweg A12. Het voorliggende bestemmingsplan heeft geen negatieve effecten op toekomstige uitbreiding van de autosnelweg A12 en past daarmee binnen de kaders van het UPR.

Structuurvisie Randstad 2040

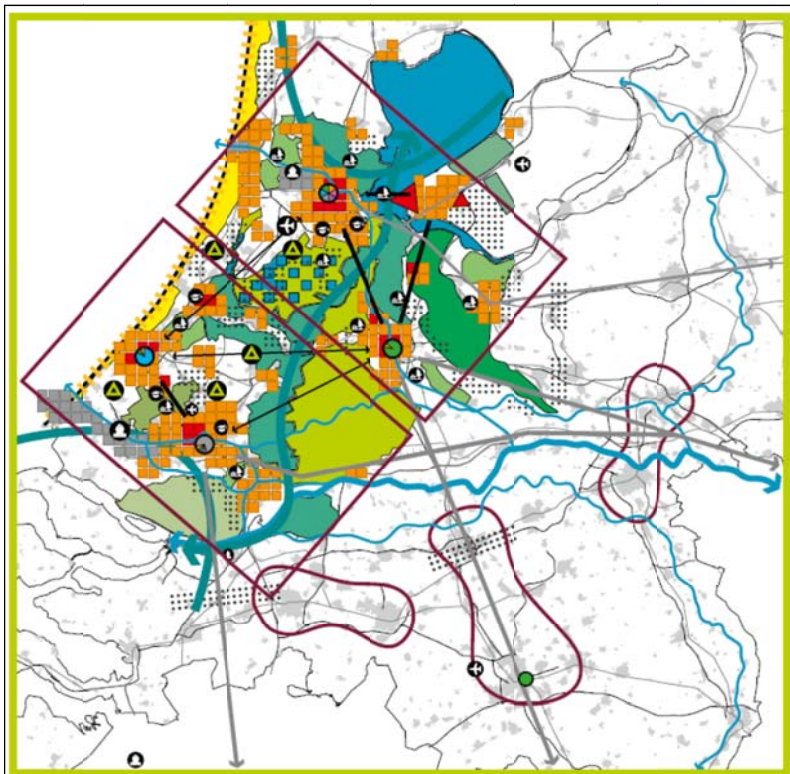
In oktober 2008 heeft het kabinet de structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. De structuurvisie Randstad 2040 is een onderdeel van het kabinetsbrede Programma Randstad Urgent. Dit programma bestaat uit een aantal projecten at op korte termijn om besluitvorming vraagt. Het kabinet wil met de structuurvisie Randstad 2040 aangeven dat ook het werken aan de lange termijn nú urgentie heeft.

In de structuurvisie Randstad 2040 geeft het kabinet aan welke ambities zij heeft met de Randstad en welke ruimtelijke keuzes zij maakt om die ambitie gestalte te geven. Centraal in de structuurvisie Randstad 2040 staat de wens van het kabinet om van de Randstad een topregio te maken van internationale betekenis die aantrekkelijk, bereikbaar en veilig is om te wonen en te werken.

De keuzes die gemaakt zijn om de Randstad tot een duurzame en internationaal concurrerende topregio te kunnen ontwikkelen, liggen voor een groot deel in het verlengde van de Nota Ruimte (2006). Daarnaast hanteert het Kabinet vier leidende principes die ten grondslag liggen aan de ruimtelijke keuzes in de structuurvisie Randstad 2040:

- *Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta.* De Groenblauwe Delta is de aaneenschakeling van het Rivierengebied, de Utrechtse Heuvelrug, Laag-Holland, het Groene Hart, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke delta en de kustzone. Belangrijke verbindingen die hiervoor in stand moeten worden gehouden zijn de Vechtstreek, Biesbosch, Merwedezone en Deltapoort;
- *Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking groen, blauw en rood.* Door meer ruimte te creëren voor groene omgevingen kan de variatie in woon- en werkomgevingen worden vergroot en de aantrekkelijkheid van de Randstad voor internationale kenniswerkers worden versterkt;
- *Wat internationaal sterk is, sterker maken.* Dit betekent dat het Kabinet om de goede internationaal georiënteerde positie van Amsterdam en de internationaal krachtige functies van Rotterdam, Den Haag en Utrecht en de greenports versterken;
- *Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid.* In de stedelijke regio's en de noordelijke en zuidelijke Randstad kiest het kabinet voor een sterkere verknoping van het autosysteem en het openbaar vervoersysteem in combinatie met verdichting en centrumvorming.

Het voorliggende bestemmingsplan past binnen de kaders van de structuurvisie Randstad 2040.



Figuur 3.3: Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (bron: Structuurvisie Randstad 2040)

Structuurvisie Zicht op mooi Nederland (Snelwegpanorama's)

De structuurvisie Zicht op mooi Nederland is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van de snelwgomgeving te verbeteren en de herkenbare en kenmerkende landschapskwaliteiten in de snelwgomgeving veilig te stellen voor de toekomst. Deze visie is bindend voor het rijk en geldt als uitgangspunt voor het eigen ruimtelijke en ruimtelijk relevante beleid. Provincies en gemeenten worden gevraagd rekening te houden met deze visie in de vertaling van eigen beleid.

De snelwegen fungeren volgens de structuurvisie vaak als katalysator voor verstedelijkingsprocessen. De omgeving van de snelweg wordt door veel Nederlanders en buitenlandse bezoekers ervaren en zij maken zich volgens het rijk zorgen over de afname van de kwaliteit hiervan. Daarom wil het rijk zich sterk maken voor meer ruimtelijke kwaliteit in de gebieden rond snelwegen.

Uitgangspunt in het rijksbeleid is dat landschappelijk goed ingepaste bundeling van verstedelijking wenselijk blijft om te behouden wat mooi is, verrommeling tegen te gaan en de variatie tussen stad en land te behouden.

Om dat te bereiken stimuleert het rijk provincies om als kader voor integrale gebiedsontwikkelingen een ruimtelijke visie op de snelwgomgeving vast te stellen. In deze provinciale structuurvisie dienen duidelijke keuzes te worden gemaakt waar wel en waar niet gebouwd mag worden en welke voorwaarden gelden wanneer wel gebouwd mag worden. Voor de open en waardevolle gebieden langs de snelwegen vraagt het rijk extra aandacht vanwege de kwetsbaarheid van de openheid.

Snelwegpanorama's

Het rijk selecteert negen Nationale Snelwegpanorama's in de Nationale Landschappen binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waarvoor zij een resultaatsverantwoordelijkheid neemt. Ontwikkelingen binnen deze panorama's zijn mogelijk, mits de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de landschaps- en cultuurhistorische gebiedskwaliteiten vanaf de snelweg worden behouden of versterkt. Hierbij gaat het om openheid en zichtlijnen, over herkenbare gebiedsidentiteiten en over de gaafheid van het gebied.

Het rijk ziet er op toe dat deze uitwerking daadwerkelijk plaats vindt.

Het plangebied voor Bedrijvenpark Heron ligt niet binnen een van de negen Nationale Snelwegpanorama's uit de structuurvisie Zicht op mooi Nederland.

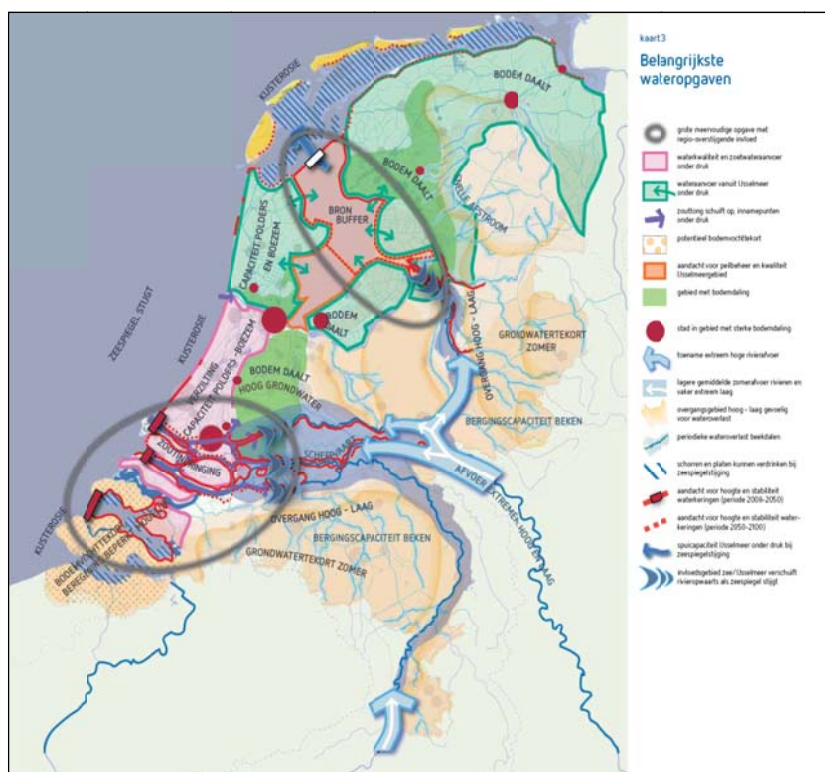
Nationaal Waterplan (structuurvisie)

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan (NWP) vastgesteld. Het NWP is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het NWP is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan tevens de status van (rijks)structuurvisie.

Het NWP geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. In het NWP stelt het Rijk dat een goede bescherming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkómen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, basisvoorwaarden zijn voor welvaart en welzijn.

Om deze doelstellingen te bereiken hanteert het kabinet in het NWP verschillende strategieën:

- *Meebewegen.* Voor een duurzaam waterbeleid is het volgens het NWP belangrijk om water de ruimte te geven en waar mogelijk mee te bewegen met en gebruik te maken van natuurlijke processen, zoals nu al gebeurt bij Ruimte voor de Rivier;
- *Versterking water en ruimte.* Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken, moet water volgens het NWP bepalender dan voorheen zijn bij de besluitvorming over grote opgaven op het terrein van verstedelijking, bedrijvigheid en industrie, landbouw, natuur, landschap en recreatie;
- *Werken aan een veilige delta.* Het NWP kiest voor een duurzaam waterveiligheidsbeleid door in te zetten op 'meerlaagsveiligheid'. De eerste laag is preventie: het voorkómen van een overstroming. De tweede en derde laag zijn gericht op het beperken van de gevolgen van een overstroming;
- *Duurzame zoetwatervoorziening.* Het beleid van het Rijk is erop gericht om - onder normale omstandigheden - zoveel mogelijk aan de behoeften van gebruikers te voldoen. Volgens het NWP zijn tot 2015 onder normale omstandigheden met het huidige beleid voorsnog geen grote problemen te verwachten. In planperiode van het NWP (2009-2015) neemt het rijk een besluit over de zoetwatervoorziening en verziltingbestrijding voor de lange termijn;
- *Schoner water met een natuurlijke inrichting.* Het kabinet houdt volgens het NWP voor de toekomst vast aan een combinatie van aanpakken van stoffen bij de bron en verbeteren van de inrichting van het watersysteem.



Figuur 3.4: Wateroppgaven (bron: Nationaal Waterplan)

NWP controversieel verklaard

Ten gevolge van de val van het kabinet Balkenende-IV heeft de Tweede Kamer het NWP controversieel verklaard. Hierdoor heeft het NWP nog niet de werking van een structuurvisie. Een aantal onderdelen (projecten) uit het Structuurvisiedeel van het NWP, kunnen daardoor niet uitgevoerd worden. Het gaat daarbij vooral om het aanwijzen van windenergiegebieden op de Noordzee en het benoemen van zoekgebieden voor de Hollandse kust en ten noorden van de Waddeneilanden, waarbinnen besluitvorming moet plaatsvinden over de aanwijzing van extra windenergiegebieden.

Het controversieel verklaren van het NWP heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

Bedrijventerreinen

Artikel 2.7 van de AMvB Ruimte (locatiebeleid) stelt dat provincies via een verordening regels op dienen te stellen ten aanzien van de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen voor nieuwe bedrijventerreinen, waarbij in elk een verantwoording moet worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met:

- de behoefte aan bedrijventerreinen in de provincie of een daarbinnen onderscheiden gebied als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag;
- de mogelijkheden om de behoefte, bedoeld onder a, door herstructurering of intensivering van bestaande terreinen te ondervangen.

In het voorliggende bestemmingsplan is in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van Bedrijvenpark Heron opgenomen. Daaruit blijkt dat in diverse regionale plannen en structuurvisies in het verleden al is aangegeven dat behoefte bestaat aan een bedrijventerrein op deze locatie (onder andere voor opvang van bedrijven die elders door herstructurering moeten vertrekken). Het voorliggende bestemmingsplan past daarmee binnen de voorschriften van de Ontwerp AMvB Ruimte.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Gedeputeerde Staten hebben op 2 juli 2010 de provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft de visie voor 2020 en een doorkijk naar 2040 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

In de Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' is weergegeven hoe de provincie in samenwerking met andere overheden en maatschappelijke actoren wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de Structuurvisie streeft de provincie naar een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor komt volgens de Structuurvisie goed wonen, werken en recreëren voor iedereen in Zuid-Holland binnen handbereik.

De provincie onderscheidt vijf hoofdpogingen om de vitaliteit en de ruimtelijke verbinding en samenhang in de provincie te vergroten. Deze vijf hoofdpogingen zijn:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

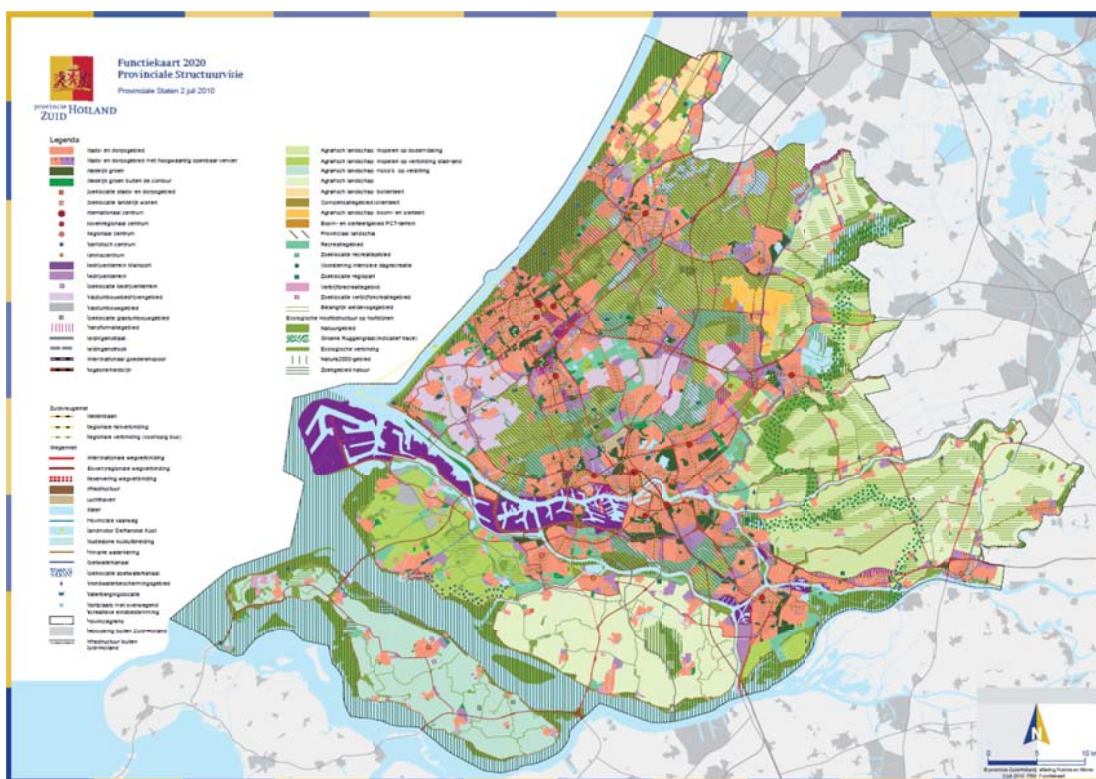
In de Structuurvisie is dit verder uitgewerkt.

Bedrijvenpark Heron is in de structuurvisie aangewezen als 'bedrijventerrein' en 'stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer'. 'Bedrijventerrein' omvat in de structuurvisie het aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie werklocaties.

Volgens de structuurvisie is voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsmilieu op de werklocaties de beschikbaarheid van een op de vraag afgestemd areaal bedrijventerreinen een belangrijke randvoorwaarde. De afstemming tussen vraag en aanbod vindt plaats door intensiveren, innoveren en herstructureren van bestaande en geplande bedrijventerreinen.

In het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan het voorliggende bestemmingsplan is gestreefd naar een zo intensief mogelijk gebruik en inrichting van het bedrijventerrein.

Binnen de gebieden die zijn aangewezen als ‘stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer’ richt de verstedelijkingsopgave zich vooral op een verdergaande concentratie en intensivering van stedelijke functies in de stedelijke centra en rond haltes van het Zuidvleugelnets. Door rond de halte openbaar vervoer intensiever gebruik toe te laten, past het voorliggende bestemmingsplan dat kader.



Figuur 3.5: Functiekaart (bron: Structuurvisie Visie op Zuid-Holland)

Verordening Ruimte

De provinciale Verordening Ruimte schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang. Het gaat daarbij om regels over bebouwingscontouren, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, milieuzoneringen, lucht- en helihavens, molen - en landgoedbiotopen.

Bebouwingscontouren

De provincie Zuid-Holland kiest ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee worden investeringen in de gebouwde omgeving gebundeld, waardoor de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden blijft en versterkt wordt. Alle kernen in de provincie zijn in de Verordening Ruimte omgeven door bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer.

Volgens de kaart bij de verordening, ligt Bedrijvenpark Heron binnen de bebouwingscontour.

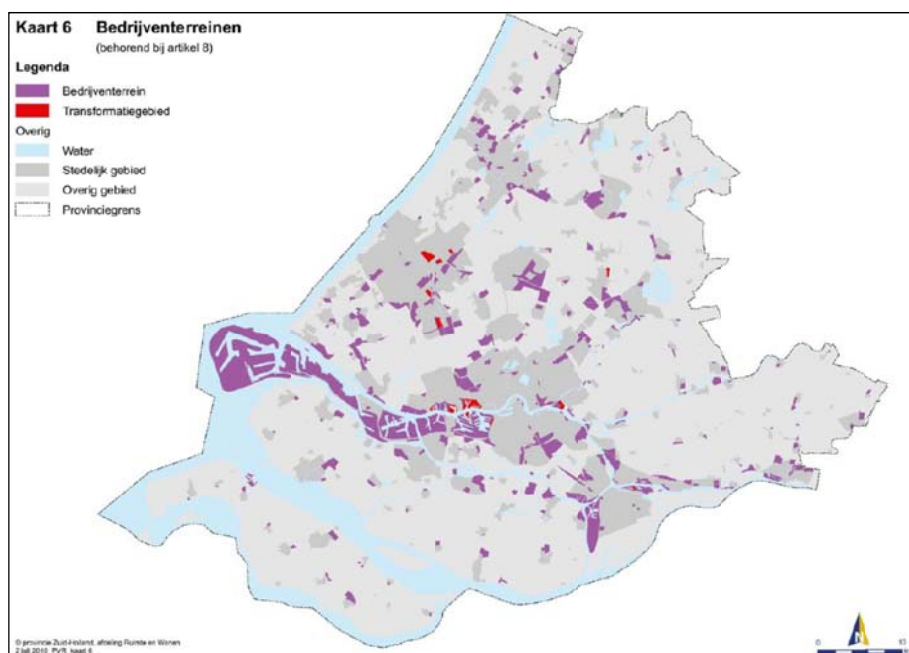
Bedrijventerreinen

In de verordening zijn voor nieuwe bedrijventerreinen drie aspecten opgenomen waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen:

- *SER-ladder*. Bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe bedrijven- en zeehaventerreinen, of de uitbreiding van bestaande bedrijven- en zeehaventerreinen met een oppervlakte van ten minste 1 hectare aan aaneengesloten percelen, moeten in de toelichting een verantwoording bevatten waarbij de behoefte aan nieuw bedrijven- en zeehaventerrein als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag wordt onderbouwd. Ook moet worden onderbouwd waarom deze behoefte niet kan worden ondervangen door herstructurering of intensivering van bestaande terreinen, of het benutten van ruimte op bedrijventerreinen elders in de regio;
- *uitsluiten bedrijfswoningen*. Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen wijzen geen bestemmingen aan die nieuwe (bedrijfs) woningen mogelijk maken. Dit uitgezonderd woningen behorende bij woonwerkeenheden op (delen van) bedrijventerreinen waar maximaal milieucategorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten is toegestaan;
- *hoogst mogelijke milieucategorie*. Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen moeten bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein mogelijk maken.

In het voorliggende bestemmingsplan is in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van bedrijventerrein Heron opgenomen. Daaruit blijkt dat in diverse regionale plannen en structuurvisies in het verleden al is aangegeven dat behoefte bestaat aan een bedrijventerrein op deze locatie (o.a. voor opvang van bedrijven die elders door herstructurering moeten vertrekken).

Het voorliggende bestemmingsplan past daarmee binnen de voorschriften van de provinciale Verordening Ruimte.



Figuur 3.6: Bedrijventerreinen (bron: Verordening Ruimte)

Kantorenlocaties

In de verordening zijn voor nieuwe kantorenlocaties drie aspecten opgenomen waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen:

- *Zuidvleugeln*. Bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen buiten de invloedssfeer van bestaande haltes van het Zuidvleugeln en buiten in een geldend bestemmingsplan opgenomen kantoorbestemmingen wijzen geen bestemmingen aan die nieuwe bebouwing voor kantoren mogelijk maken. Binnen de invloedssfeer van de haltes van het Zuidvleugeln liggen gronden die binnen 10 minuten vanaf de haltes bereikbaar zijn te voet of met hoogfrequente bus- en tramverbindingen.
- *Regionale afstemming van kantorenprogramma's*. Bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe kantoren met een omvang van meer dan 1.000 m² bruto vloeroppervlak per vestiging, moeten in overeenstemming zijn met een regionaal afgestemd kantorenprogramma. In de toelichting van het bestemmingsplan moet hierover een verantwoording worden opgenomen.
- *SER-ladder*. Bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe locaties voor kantoren of de uitbreiding van bestaande locaties voor kantoren met een oppervlakte van ten minste 1 hectare aan aaneengesloten percelen, moeten in de toelichting een verantwoording bevatten waarbij de behoefte aan nieuwe locaties als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag wordt onderbouwd.

In paragraaf 3.3 is een beschrijving van het regionale kantorenprogramma opgenomen. Daaruit blijkt dat de stadsregio Haaglanden instemt met een kantorenprogramma van 30.000 m² op deze locatie. Het voorliggende bestemmingsplan past daarmee binnen de voorschriften van de provinciale Verordening Ruimte.

Actieprogramma Ruimte voor economie (2009)

In het Actieprogramma Ruimte voor Economie 2007-2011 (2009) geeft de provincie Zuid-Holland aan hoe zij de komende jaren (ruimtelijke) opgave voor economie aanpakt. De provincie Zuid-Holland heeft de ambitie met een concurrerende, innovatieve en duurzame economie bij de koplopers van Europa horen. Daar horen volgens het actieprogramma voldoende en passende vestigingslocaties voor bedrijven bij. Om economische ontwikkeling te stimuleren, maar daarbij ook de leefomgeving aantrekkelijk te houden, hanteert de provincie de volgende uitgangspunten in het ruimtelijk-economische beleid:

- herstructurering gaat vóór de aanleg van nieuwe werklocaties. Een herstructurering is een eenmalige verbetering van het vestigingsklimaat in een bestaand gebied. Een werklocatie is een verzameling vestigingsplaatsen voor bedrijven;
- er moet voldoende oog zijn voor het behalen van ruimtewinst op bedrijventerreinen;
- er moet goede en duurzame ruimtelijke inpassing van economische activiteiten zijn met aandacht voor beeldkwaliteit.

In het Uitvoeringsprogramma Ruimte voor Economie staat hoe de provincie de uitgangspunten uit het Actieprogramma wil bereiken. Bij de uitvoering van het programma Ruimte voor Economie hanteert de provincie de filosofie: decentraal wat kan, centraal wat moet. De provincie heeft een aantal specifieke taken:

- Ze vervult een vliegwielfunctie bij de herstructurering van bedrijventerreinen. Dit doet zij bijvoorbeeld door het verstrekken van stimulerings- en uitvoeringssubsidies.

- Ze schept randvoorwaarden voor het creëren van voldoende kwantitatieve en kwalitatieve ruimte. De provincie maakt een vitaal en duurzaam vestigingsklimaat mogelijk. Ze zet actief in op het versterken van werklocaties die van strategisch belang zijn voor de Zuid-Hollandse economie.
- Ze draagt bij aan het ontwikkelen en verspreiden van kennis over herstructurering, kwaliteit, ruimtewinst en samenwerking.
- Ze zorgt voor het reserveren van voldoende ruimte via het ruimtelijke instrumentarium.

Het Uitvoeringsprogramma geeft ook inzicht in haar inzet op het gebied van de uitwerking van het Bestuurlijk Afsprakenkader Bedrijventerreinen, het te sluiten Convenant Bedrijventerreinen rijk-ipo-vng en de inzet vanuit Ruimte voor Economie richting de Provinciale Structuurvisie.

Economische Visie provincie Zuid-Holland (2007)

De economische visie van de provincie Zuid-Holland is verwoord in het rapport: "Zuid-Holland: internationaal concurrerend, innovatief en duurzaam". De belangrijkste doelstellingen van deze economische visie zijn de economische structuur en de internationale concurrentiepositie van de provincie te versterken. Hiervoor streeft de provincie een internationaal concurrerende, een innovatieve en duurzame economische regio na. De aanpak gaat uit van twee pijlers: "kwaliteit in de basis" en "excelleren in stuwende clusters". Met de strategie "kwaliteit in de basis" streeft de provincie naar een krachtige economische structuur en een optimaal vestigingsklimaat. "Excelleren in stuwende clusters" is gericht op de versterking en ontwikkeling van vier innoverende clusters.

Onder de noemer "kwaliteit in de basis" richt het economische beleid van de provincie Zuid-Holland zich op het krijgen van balans in de ruimtelijk-economische dynamiek. Hiervoor moet vooral worden ingezet op het verbeteren van de kwalitatieve ruimtebehoefte. Dit kan voor een gebeuren door een betere benutting en een kwaliteitsverbetering van bestaande bedrijventerreinen. Dit heeft prioriteit boven de aanleg van nieuwe terreinen. De aanleg van nieuwe bedrijventerreinen is gekoppeld aan herstructurering en transformatie van bestaande bedrijventerreinen. De provincie stimuleert en faciliteert regionale bedrijfsterreinprogrammeringen. Hierbij moet in acht worden genomen dat er regionaal voldoende ruimte is voor kennisclusters, bedrijven met hoge milieucategorieën en watergebonden bedrijvigheid. In regionaal verband moet dus gezocht worden naar geschikte locaties voor bedrijven in de hoge milieucategorieën.

Juist de bedrijven in de hogere milieucategorieën vragen om aandacht. De zware industrie is van aanzienlijk belang voor de Zuid-Hollandse economie, maar ze zorgen ook voor een aantal knelpunten. Hierbij valt te denken aan hinder voor de omgeving, onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden of onwenselijkheid van deze bedrijfscategorieën op gemeentelijke bedrijventerreinen. De provincie zet zich in om knelpunten rond industrie te verhelpen en te voorkomen.

Nota Wervel

Na het ondertekenen van het BLOW 2001 heeft de provincie Zuid-Holland de Nota Wervel vastgesteld. Deze nota heeft een kaderstellend karakter en bevat het ruimtelijk beleid voor opstellingen van drie of meer windturbines. Voor kleinschalige opstellingen van windturbines (één of twee) dient de Verordening Ruimte als toetsingskader.

Hieronder zijn de voor Bedrijvenpark Heron belangrijkste paragrafen uit de nota Wervel samengevat

- Windturbines moeten zoveel mogelijk in aaneengesloten grootschalige opstellingen worden geplaatst. Voor lijnopstellingen geldt hierbij voor de volgende categorieën een aflopende volgorde van voorkeur:
 1. langs (hoofd)infrastructuur in combinatie met een bedrijventerrein of glastuinbouwgebied;
 2. langs (hoofd)infrastructuur in combinatie met agrarisch gebied of recreatiegebied;
 3. op een bedrijventerrein of in een glastuinbouwgebied, dan wel aan de grens daar van, in combinatie met een agrarisch gebied of recreatiegebied;
 4. incidenteel langs (hoofd)infrastructuur in combinatie met A+gebied in een nationaal of provinciaal landschap of een regionaal park".
- In grootschalige open gebieden zonder dominante andere structuren, zoals droogmakerijen en het kleipolderlandschap is ook een clusteropstelling mogelijk.
- De locaties voor opstellingen van windturbines zijn weergegeven op de locatiekaart. Hiervan zijn de te realiseren locaties zover dat ze zonder verder ruimtelijk of milieuonderzoek gerealiseerd kunnen worden. Bij de locaties die de provincie als gewenst aanmerkt, moeten aanvullende onderzoeken uitwijzen hoe (en niet of) de locatie het beste kan worden ingevuld. Voor studielocaties en zoekgebieden hangt de uiteindelijke wenselijkheid af van de uitkomsten van nader onderzoek. Overleg tussen gemeenten en provincie speelt daarbij een belangrijke rol".

Volgens de Nota Wervel ligt Bedrijvenpark Heron in een gebied (namelijk langs de A12) waarin lijnopstellingen onder voorwaarden mogelijk zijn. Clusteropstellingen zijn niet aan de orde. Ondanks de kleinschaligheid van een mogelijke lijnopstelling van windturbines, voldoet de locatie wel aan de voorwaarden dat windturbines geplaatst moeten worden langs hoofdinfrastructuur en/of in combinatie met bedrijventerreinen.

Nota Wervelender

De Nota Wervelender vormt de opvolger van de Nota Wervel. Als onderdeel van het opstellen van deze nota, is een traject doorlopen waarin locaties tegen elkaar worden afgewogen. De locaties die uit deze studie voortkomen, zijn opgenomen in de Nota Wervelender de nieuwe provinciale structuurvisie die in 2010 is vastgesteld. Bedrijventerrein Heron is in de nota opgenomen als locatie voor het plaatsen van windturbines.

Hoewel de gemeente Pijnacker-Nootdorp lange tijd voornemens is geweest te voorzien in de plaatsing van een windturbine op Bedrijvenpark Heron, is uiteindelijk besloten hier vanaf te zien. Eisen op het gebied van externe veiligheid zouden sterke beperkingen leggen op de gebruiksmogelijkheden en uitgiftemogelijkheden van gronden binnen de veiligheidscontouren van de windturbine.

Ten tijde van het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan Bedrijvenpark Heron was er sprake van dat er in het plangebied zou worden voorzien in de plaatsing van een windturbine. Een nadere verkenning leerde echter dat het plaatsen van een windturbine qua externe veiligheid beperkingen oplegt aan de vestigingsmogelijkheden van bedrijven op Bedrijvenpark Heron. Als gevolg daarvan zouden naar verwachting substantieel minder opbrengsten gegenereerd kunnen worden uit de uitgifte van de gronden aan bedrijven en zou de economische uitvoerbaarheid dus onder druk komen te staan. Er is daarom voor gekozen om de mogelijkheid tot realisatie van de windturbine te laten vallen.

Binnen het plangebied van Bedrijvenpark Heron zijn geen alternatieve locaties beschikbaar. Als zodanig heeft de gemeente Pijnacker- Nootdorp ervoor gekozen om het zoekgebied te verruimen en het onderwerp op te pakken in het kader van de gemeentelijke structuurvisie waarmee dit jaar gestart wordt.

3.3 Regionaal beleid

Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 (2006)

Het beleid van de provincie Zuid-Holland ten aanzien van groen, water en milieu is vastgelegd in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010. Deze nota is onderverdeeld in een visie voor groen, water en milieu afzonderlijk en een integrerende visie. Het plan gaat over het ontwikkelen van ecologische waarden, over kwaliteit van natuur en water en over de kwaliteit van de leefomgeving. De ruimte is schaars en met deze nota geeft de provincie Zuid-Holland de randvoorwaarden die gesteld worden aan de inrichting van de ruimte vanuit groen, water en milieu. Hierbij stimuleert de provincie innovatie op het vlak waar maatschappelijke doelen als milieu en leefomgeving botsen met economische ontwikkeling en mobiliteit.

In het milieudeel van het Beleidsplan Groen, Water en Milieu verwoordt de provincie Zuid-Holland nogmaals haar beleidsdoel om voldoende ruimte te bieden aan bedrijven in de hoge milieucategorieën. In het kader van milieubeheer is handhaving van milieuzones van groot belang. De provincie is terughoudend met transformatie van bedrijventerreinen naar andere functies, zoals wonen. Mocht er een verplaatsingsbehoefte zijn, dan heeft in de eerste plaats inpassing op de huidige locatie de voorkeur. Vervolgens zijn gemeenten en regio's de aangewezen instanties om een dergelijk knelpunt op te lossen. Het knelpunt dient integraal in een ruimtelijke context te worden opgelost, met een oplossing voor de lange termijn. De provincie maakt afspraken met gemeenten en regio's over locaties voor bedrijven in de hoge milieucategorieën.

Kantorenstrategie Haaglanden (2004) en Actualisatie (2007)

De kantorenstrategie Haaglanden geeft een overzicht van het volume aan vierkante meters kantoorruimte en de periodes waarbinnen dit volume kan worden ontwikkeld. Het Dagelijks Bestuur van Haaglanden laat jaarlijks de kantorennieuwbouw monitoren en toetsen aan het afgesproken programma.

Het uitgangspunt van de kantorenstrategie is een ruimte behoefte van ruim 100.000 m² kantoorvloeroppervlak per jaar tot 2015 in de hele regio. Deze behoefte is verdeeld over zes kantorenmilieus: een grootstedelijk centrummilieu, knooppuntlocatie, binnenstedelijke locatie, snelweg kantoorzone, mixed bedrijvenzone, verspreide kantoren in woonwijk.

Een marktconforme kantorenstrategie beperkt zich in principe tot de plannen op de volgende locaties:

- grootstedelijk centrummilieu: Beatrixkwartier, CS kwadrant, Nieuw Centrum, Utrechtse baan e.o.;
- snelwegkantorenzone: Hoornwijk, Forepark (ADO-stadion), Overgoo, Rokkeveen;
- randstedelijke knooppuntlocaties: Den Haag Laakhaven HS, Leidschenveen, Rijswijk station en Plaspoelpolder, Delft Centraal Station/Spoorzone, Zoetermeer Stadshart;
- regionale knooppuntlocaties: Den Haag Binckhorst (Regulusweg), Ypenburg station en deelplan 19, Delft Station-Zuid, Pijnacker Zuid, Zoetermeer Afrikaweg/Van Leeuwenhoeklaan;
- binnenstedelijke locaties: Den Haag Congresgebouwgebied, Benoordenhout en Groene Schenk, Leidsenhage/Sijtwende/Noordsingel, Pijnacker Centrum, Zoetermeer Voorweg/Amerikaweg, Westland;
- mixed bedrijvenzones: Den Haag Binckhorst (Binckhorstlaan), Ypenburg West, Rijswijk Broekpolder, Pijnacker-Nootdorp **Nieuwe Veen/Driehoek**, Zoetermeer Lansinghage (Zilverstraat), Westland;
- verspreide kantoren in woonwijken: Delft, Den Haag (Leyweg), Wassenaar (Den Deijl).

Afwijkingen van het programma zijn toegestaan in geval van een kantoorgebruiker met een strategisch belang voor de regio (omvang groter dan 10.000 m², dus minstens 400 medewerkers of passend binnen de 4 pijlers van de economische strategie van Haaglanden), die kiest voor een specifieke locatie die volgens het programma nog niet aan de beurt zou zijn en waarbij de gebruiker anders zijn kantoor buiten Haaglanden zou vestigen. Afwijkingen van het programma zijn toegestaan als een gemeente wil schuiven tussen locaties op eigen grondgebied zoveel mogelijk binnen het eigen tijd- en segmentgebonden programma (uitzonderingsclausule "interne verschuivingen"). De betreffende gemeente moet daarbij voldoen aan de volgende punten:

- sloop van kantoren (= onttrekking van kantoren aan de markt) schept de ruimte om eenzelfde metrage kantoren ter vervanging te bouwen op dezelfde of een andere locatie binnen de betreffende gemeente (vervangingsvraagprocedure);
- per locatie dient een cluster te worden benoemd dat logisch samenhangt met de economische krachten in dat deel van Haaglanden (bijvoorbeeld WTC-kantoren in Den Haag Beatrixkwartier, tuinbouwgerelateerde kantoorfuncties in Westland, research & development in Delft Zuid): bij voorkeur vestiging van bedrijven uit de betreffende cluster op die locatie;
- de gemeenten dienen alle afwijkingen als hierboven bedoeld en groter dan 1.500 m² bvo te melden aan het Dagelijks Bestuur van Haaglanden ("meldingsclausule");
- indien gemeenten willen afwijken van de kantorenstrategie Haaglanden, dienen zij daarvoor vrijstelling te krijgen van het Dagelijks Bestuur van Haaglanden.

Het Dagelijks Bestuur van Haaglanden laat desgewenst het programma bijstellen als de vraag structureel (2 jaren achtereenvolgend een leegstand kleiner dan 5% of groter dan 10% in Haaglanden) anders zou liggen dan de uitgangspunten waarop het genoemde programma is gebaseerd.

Kantorenprogramma Heron

Het regionale kantorenprogramma voor Bedrijvenpark Heron is door Het Stadsgewest Haaglanden vastgesteld op 10.000 m² bvo voor de periode 2010-2015. Er zijn echter mogelijkheden om met het programma binnen gemeentelijke locaties te schuiven, zodat meer programma op Bedrijvenpark Heron gerealiseerd kan worden. Bij verschuiving van programma in de tijd is wel toestemming van het stadsgewest noodzakelijk.

De stadsregio Haaglanden heeft toestemming gegeven het kantorenprogramma op Bedrijvenpark Heron voor de periode 2010-2015 te vergroten naar 30.000 m² bvo (brief SH09.323 d.d. 18-02-2009). Voorwaarde van de stadsregio Haaglanden is dat het kantorenprogramma op andere vergelijkbare bedrijventerreinen in de gemeente Pijnacker-Nootdorp voor een gelijk aantal m² bvo wordt uitgesteld tot de periode 2015-2020.

Recent heeft onderzoek naar de kantorenmarkt in de gemeente plaatsgevonden. Op basis van het DHV-rapport 'Kansen voor kantoren in Pijnacker-Nootdorp?!' (2011) wordt een maximaal oppervlak van 20.000 m² zelfstandige kantoorruimte voor Bedrijvenpark Heron als een reëel te realiseren hoeveelheid gezien. Daarbij wordt opgemerkt dat qua nieuwvestiging van zelfstandig kantoorruimte binnen de gehele gemeente er nog een programma beschikbaar was van 80.000 m² in de plangebieden Pijnacker- Centrum en Pijnacker- Zuid. Dit programma komt te vervallen, de betreffende bestemmingsplannen zullen hier te zijner tijd op worden aangepast.

In het bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron wordt als zodanig voorzien in de vestiging van maximaal 20.000 m² zelfstandig kantoorruimte. De keuze voor het mogelijk (blijven) maken van nieuwe zelfstandige kantoorruimte in het bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron heeft te maken met het feit dat het hier een zichtlocatie betreft die goed bereikbaar is per auto en OV. Dit verhoogt de verkoopbaarheid van de kavels en daarmee een positieve exploitatie."

Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (2008)

Op 16 april 2008 is het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 vastgesteld. In dit structuurplan is de visie op de regio Haaglanden tot het jaar 2020 verwoord, met een doorkijk naar 2030. Het structuurplan bestaat uit drie delen. Het eerste deel beschrijft de algemene visie en de ruimtelijke ambities, het tweede deel werkt dit uit naar thema's en afzonderlijke beleidsvelden en het derde deel omvat een concreet uitvoeringsprogramma.

Het plangebied is in het Regionaal Structuurplan aangewezen als ontwikkellocatie voor (hoogwaardige) bedrijventerreinen. In de periode tot 2020 is er voorzien in een aanbod van 370 hectare aan nieuw bedrijventerrein, terwijl er een verwachte vraag is van 400 hectare nieuw bedrijventerrein in dezelfde periode. Kort voor 2020 zal er dus een tekort ontstaan aan nieuwe ruimte. Het is de bedoeling dat na die periode de ruimte voor werken binnen het bestaande stedelijk gebied wordt gevonden. De periode tot 2020 geldt als transitiefase.

De locatie Bedrijvenpark Heron wordt genoemd als geconcentreerde uitplaatsingsmogelijkheid voor bedrijven in de hogere milieucategorieën. Hiervoor is nog ruimte naast de autodemontagebedrijven die hier een plek moeten krijgen. Zodoende ontstaat de mogelijkheid om 2,4 hectare eersteklasbedrijvenpark te ontwikkelen in de buurt van het RandstadRailstation Nootdorp. Voor het overige ontwikkelt Bedrijvenpark Heron zich tot modern bedrijventerrein, waarbinnen de mogelijkheid bestaat voor de vestiging van autodemontagebedrijven en recycling.

In toenemende mate is kwaliteit en duurzaamheid van nieuwe bedrijventerreinen van belang. Als een van de bouwstenen voor het zoeken naar geschikte locaties geldt dat deze multimodaal bereikbaar moeten zijn, dus met meerdere typen vervoermiddelen. Mogelijkheden om aan te haken bij bestaand openbaar vervoer moeten daarbij worden uitgebuit.

3.4 Gemeentelijk beleid

Project Integrale Toekomstvisie "PIT" (ontwerp) Structuurvisie (2009)

In de Wro is bepaald dat voor het gehele grondgebied van de gemeente één of meerdere visies moeten worden opgesteld. De gemeenteraad van Pijnacker-Nootdorp heeft voor de eerste fase gekozen voor het opstellen van één structuurvisie voor het gehele grondgebied.

Met de vorming van de nieuwe gemeente Pijnacker-Nootdorp, is de behoefte ontstaan aan een nieuwe strategische visie op de toekomst. In de twee oude gemeenten zijn eerder keuzes gemaakt over de inrichting en ontwikkeling van de gemeenten tot aan ongeveer 2010. De kern daarvan is een forse groei in woningen en bedrijven, waardoor Pijnacker-Nootdorp de komende jaren zal groeien naar 55.000 inwoners, en op lange termijn naar 64.000. In de nieuwe gemeente zijn de bestaande visies herijkt en samengebracht tot één toekomstvisie, wat geresulteerd heeft in het PIT.

In de PIT! Structuurvisie wordt het beleid voortgezet dat in de Nota Integrale Toekomstvisie (2005) is vastgelegd. De structuurvisie bestaat uit 3 onderdelen:

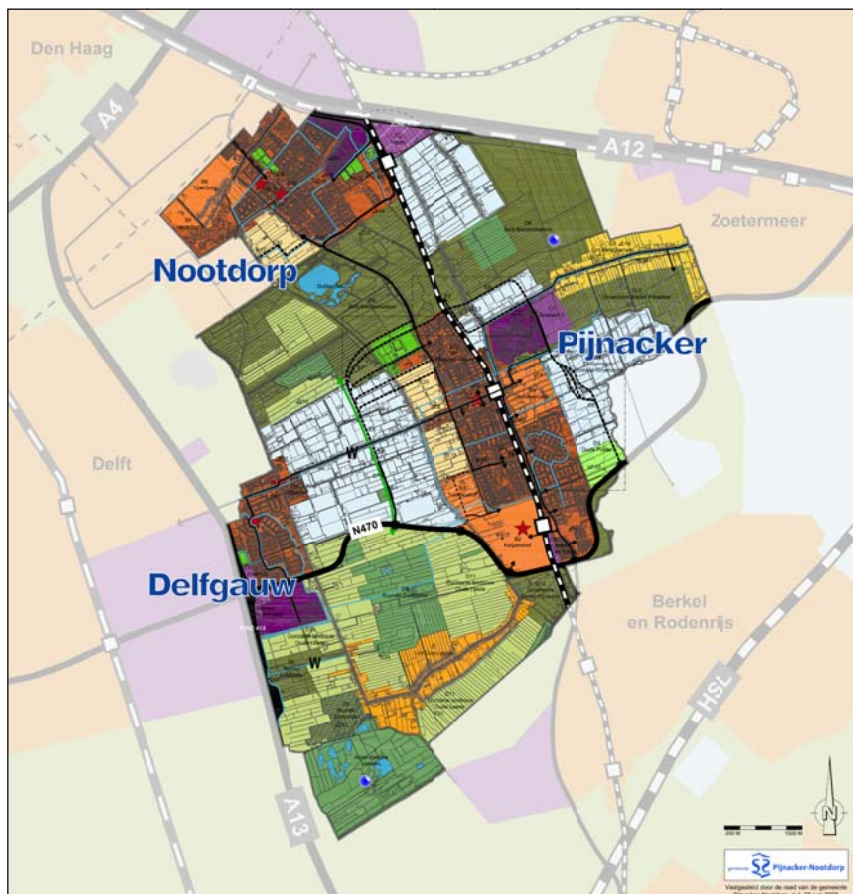
- de Strategische hoofdlijnen met de algemene richting en keuzes voor de toekomst;
- de Structuurschets 2025 met een beeld van Pijnacker-Nootdorp over de komende 20 jaar;
- de uitvoeringsparagraaf met een concreet programma voor de komende jaren.

Structuurschets 2025

De belangrijkste economische doelstelling is het minimaal vasthouden van de woon-werkbalans op 55% en dit uit te bouwen. Om dit te realiseren ligt de prioriteit van de gemeente bij het uitgeven van nieuwe bedrijventerreinen, gevolgd door het ontwikkelen van nieuwe kantoorlocaties en het versterken van de glastuinbouw en recreatie.

Concreet is het plangebied in structuurvisie opgenomen als een nog te ontwikkelen werkgebied. Zie figuur 3.6 voor de plankaart van de structuurvisie. Hierop is ook te zien dat er rond de halte van Randstadrail gestreefd wordt naar verdichting.

Het programma voor de werkgelegenheidsgroei in de gemeente Pijnacker-Nootdorp bestaat tot 2025 uit het ontwikkelen van 34 hectare bedrijfsterrein en 118.000 m² bvo aan kantoorruimte en mogelijk een grootschalige detailhandelsvoorziening langs de A12 na 2010.



Figuur 3.7: Plankaart PIT! (bron: structuurvisie gemeente Pijnacker-Nootdorp)

Waterplan Pijnacker-Nootdorp (2006)

De gemeente Pijnacker-Nootdorp en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben een gemeentelijk waterplan opgesteld. Het waterplan heeft tot doel ervoor te zorgen dat de gemeente en het waterschap samen nieuwe ontwikkelingen in het gemeentelijk waterbeheer aanpakken. Het waterplan richt zich op het opheffen van huidige knelpunten in het watersysteem en speelt in op nieuwe ontwikkelingen.

Door het opstellen van een watervisie wordt getracht duidelijk te maken wat de gewenste toekomstige situatie voor het watersysteem is. Kort samengevat moet het waterbeheer zorgen voor droge voeten, een gezond watersysteem en optimale beleving van het water zowel in het bebouwd gebied als in het buitengebied.

De watervisie bestaat uit een beschrijving van belangrijke kenmerken van het watersysteem, een ruimtelijke weergave van watergerelateerde ontwikkelingen en een gebiedsspecifieke invulling. De ruimtelijke uitwerking heeft vooral betrekking op ruimte voor waterberging en ruimte voor groenblauwe verbindingen.

Een bestaand knelpunt is het feit dat er onvoldoende mogelijkheden zijn voor waterberging. Dit leidt kan leiden tot wateroverlast. Lokaal zal meer ruimte moeten worden gemaakt om water te bergen. Het plangebied wordt aangemerkt als een gebied met veel kansen voor waterberging.

3.5 Conclusies

Het plangebied is zowel in het provinciaal als het gemeentelijk beleid aangewezen als bedrijventerrein. Ook het rijksbeleid is in overeenstemming met de voorgenomen ontwikkeling.

Het provinciaal beleid zet in op de vestiging van bedrijven uit categorie 4 en 5 van de Staat van bedrijfsactiviteiten waaronder autodemontagebedrijven. Het bestemmingsplan sluit de vestiging van bedrijven uit categorie 4.2 niet uit. Hiermee is de vestiging van autodemontagebedrijven niet uitgesloten. Hetzelfde geldt voor milieuhinderlijke bedrijven.

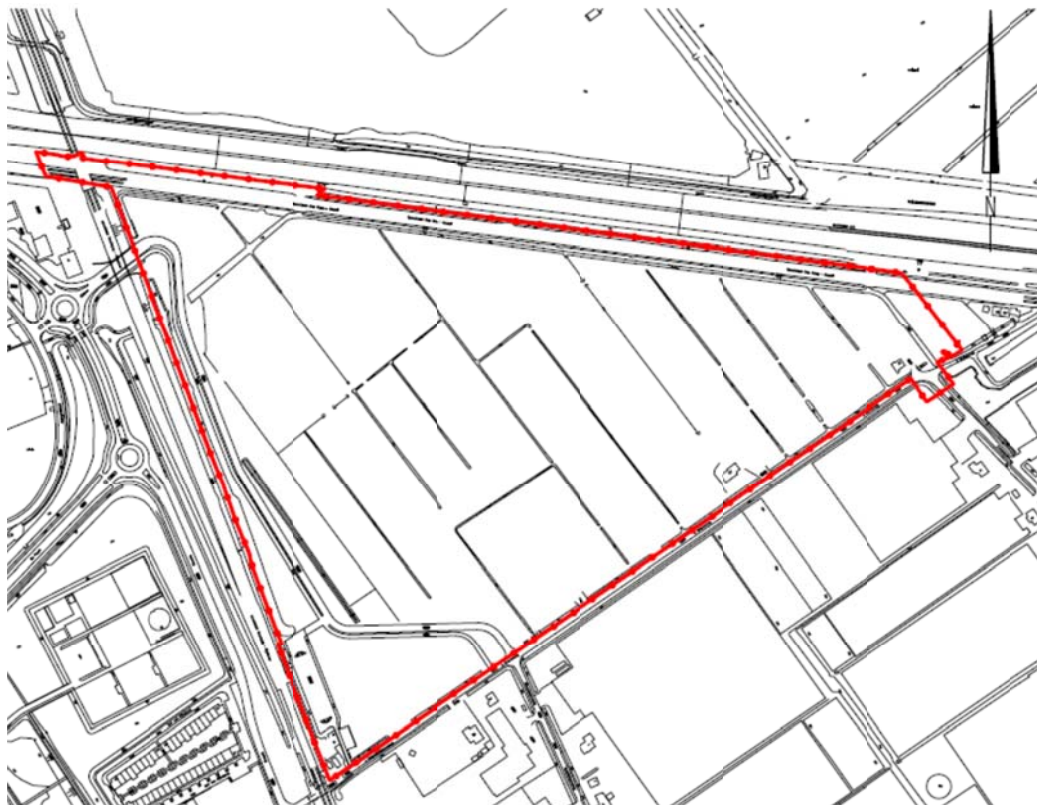
In het provinciaal beleid is kantoorvestiging op bedrijventerreinen alleen mogelijk nabij knooppunten. Het plangebied voldoet hier aan. De vestiging van kantoren in het plangebied is hiermee in overeenstemming met het provinciaal beleid.

4 BESCHRIJVING PLANGEBIED

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie in het plangebied Bedrijvenpark Heron beschreven. Hierbij wordt ook onderzocht in hoeverre op basis van de bestaande (ruimtelijke of ruimtelijk relevante) aspecten in en rond het plangebied, beperkingen zijn met betrekking tot de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron als bedrijventerrein.

4.1 Ruimtelijke context en bestaand gebruik

Bedrijvenpark Heron is een terrein van circa 23 hectare, dat grenst aan twee infrastructurele lijnen, te weten het spoor Den Haag-Gouda/rijksweg A12 en de Erasmuslijn van RandstadRail. De rijksweg en het spoor Den Haag-Gouda zijn gelegen op maaiveld. De Erasmuslijn kruist de 's-Gravenweg op maaiveld, maar ligt ter hoogte van de kruising met de rijksweg A12 en het spoor Den Haag-Gouda op een spoordijk van circa 7,5 meter ten opzichte van het maaiveld. Door het talud kan een beperkt gedeelte van het terrein niet worden benut voor het bedrijventerrein. In figuur 4.1 is een overzicht van de bestaande situatie opgenomen.



Figuur 4.1: De bestaande situatie van het plangebied

Bedrijvenpark Heron vormt een kleine schakel in een reeks van ontwikkelingen aan en in de directe nabijheid van de A12. Op korte afstand, ten westen van Bedrijvenpark Heron, ligt de VINEX-wijk Ypenburg. Grenzend aan Ypenburg, aan de overzijde van de A12, is de VINEX-wijk Leidschenveen gebouwd.

Tussen Ypenburg en Bedrijvenpark Heron liggen twee nieuwe uitbreidingsgebieden: Nieuweveen en 's-Gravenhout. De laatste gebieden zijn voornamelijk woonwijken in aansluiting op de kern Nootdorp. Bij Nieuweveen is tevens voorzien in afschermende bedrijfs- en kantoorbebouwing tussen de rijksweg, het spoor en de woonwijk.

In de genoemde VINEX-gebieden is zowel gebouwd aan een substantieel aantal woningen als aan een noodzakelijke oppervlakte bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen liggen voornamelijk langs de A12 en dienen deels voor afscherming van de woongebieden. De hoogte van bedrijfs- en kantoorpanden varieert sterk, waarbij het gebouw langs de Erasmuslijn aan de Randweg met een hoogte van circa 25 meter het hoogste is.

Ten oosten van Bedrijvenpark Heron zijn dergelijke bedrijventerreinen langs de A12 ook al gerealiseerd bij Zoetermeer. De ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron als bedrijfslocatie is daarmee een aanvulling op de bestaande bedrijfslocaties langs de A12.

Het gebied is hoofdzakelijk in gebruik als agrarisch gebied. Op de gronden zijn nauwelijks bouwwerken aanwezig. Het betreft voornamelijk graslanden met kavelsloten. De bij de graslanden behorende bebouwing is geconcentreerd langs de 's-Gravenweg op een viertal bouwpercelen. Deze percelen liggen verspreid in het gebied.

In de directe omgeving van het terrein bevindt zich aan de zuid- en oostzijde van Bedrijvenpark Heron een glastuinbouwgebied. Deze functie zal vooralsnog worden gecontinueerd. Het betreft immers het duurzaam ontwikkelde glastuinbouwgebied Noukoop ter weerszijden van de Nieuwkoopseweg en de Langelandseweg.

4.2 Ecologie

Deze paragraaf geeft een beschrijving van de ecologie van het plangebied. Om een beeld te krijgen van de voorkomende dier- en plantensoorten in het gebied is een quickscan uitgevoerd (quickscan ecologie Bedrijvenpark Heron te Nootdorp, Provincie Zuid-Holland/Royal Haskoning, 13 juli 2007). Deze quickscan toetst de ecologische situatie ook aan de Flora- en faunawet, waarmee duidelijk wordt gemaakt welke maatregelen genomen moeten worden om bij de uitvoering van de geplande ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron te voldoen aan de Flora- en faunawet. Verder zijn er onderzoeken uitgevoerd door bureau Regelink (20 januari 2010) en van der Helm (31 maart 2011).

4.2.1 Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Beleid EHS

Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kunnen natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan. Het totaal van al deze gebieden en de verbindingen ertussen vormt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van Nederland.

Bij de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) werken verschillende overheden samen. Het Rijk heeft in 1995 in grote lijnen de grenzen van de EHS vastgesteld in het Structuurschema Groene Ruimte en deze grotendeels netto begrensd weergegeven in de Nota Ruimte in 2004. De provincies bepalen om welke gebieden het precies gaat. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van de ecologische hoofdstructuur is geregeld in het Streekplan.

In zijn algemeenheid is het ruimtelijke beleid voor de EHS-gebieden gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader, het zogenoemde 'nee, tenzij'-regime. Binnen de gebieden waar het 'nee, tenzij'-regime van kracht is, zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

In het Meerjarenplan Ontsnippering (MJPO) is de verbinding tussen de noordzijde van de A13 (Westerpark, Roeleveense plas) en de Zuidzijde van de A12 (Balijbos/Groenblauwe Slinger/Groenzoom) als op te heffen knelpunt opgenomen (ZH 13 Roeleveen). Doelsoorten zijn Ringslang, waterspitsmuis, hermelijn, Gewone pad, Steenmarter, Rosse woelmuis. De duiker halverwege de noordrand die het plangebied onder de spoorlijn Den Haag-Gouda en A12 door met de Roeleveense plas verbindt maakt onderdeel uit van deze verbinding. Daarom is het van belang de verbinding tussen deze duiker en het Balijbos in stand te houden. In de Ecologische Kaart staat deze verbinding beschreven bij VN7.

Plangebied nabij EHS, maar vormt er geen onderdeel van

Het beoogde gebied voor Bedrijvenpark Heron maakt geen deel uit van natuur- of groengebieden met een beschermde status, zoals speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, staats- of beschermde natuurmonumenten of Relatienotagebieden. Provinciale ecologische verbindingzones ontbreken eveneens.

Ten noorden van de rijksweg A12 zal in de toekomst in het kader van de Groen Blauwe Slinger een ecologische verbinding tussen de Roeleveense plas en de nieuwe Meerpolder worden ontwikkeld. In Roeleveen ligt het accent op een betere toegankelijkheid voor het publiek en op een meer ecologisch beheer van het grasland. De ontwikkeling van deze ecologische verbinding is opgenomen in het recent vastgestelde bestemmingsplan Roeleveen van de gemeente Zoetermeer (vastgesteld 23-09-2010).

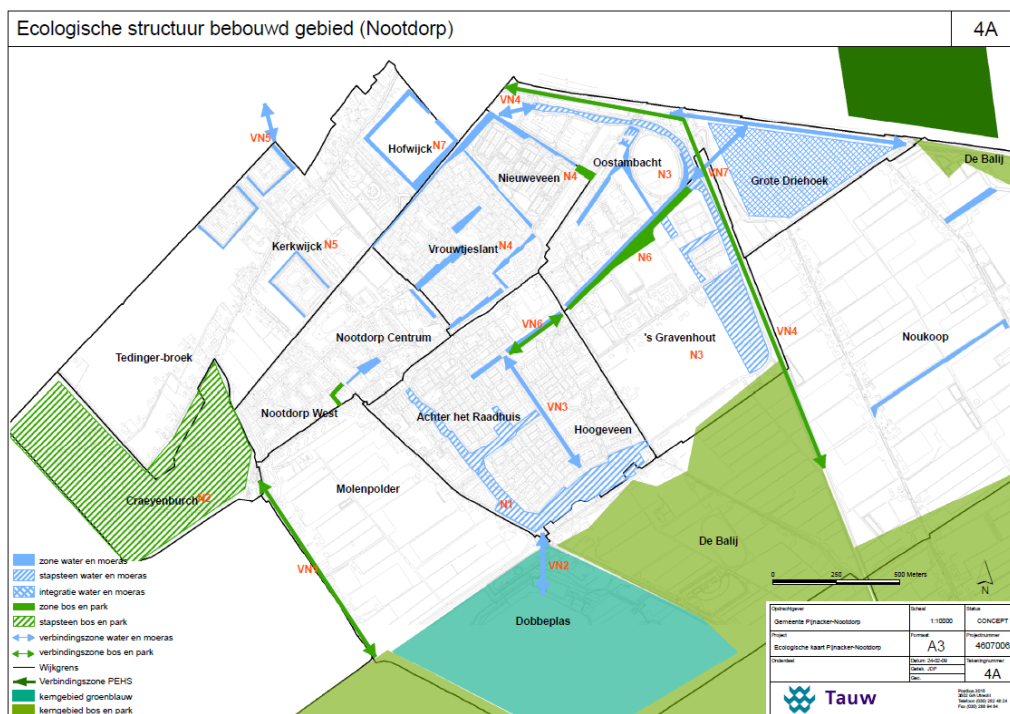
Ten zuiden van het plangebied is het Balijbos in ontwikkeling. Voor 2013 worden de laatste delen van het Balijbos ingericht als wandel- en speelbos en natuurlijk bos. Ook worden de laatste ontbrekende schakels in fietsverbindingen aangelegd. In de bosgebieden is aandacht voor extra waterbergingscapaciteit.

Omdat het plangebied is gelegen in een groene omgeving (grasland) met sloten, zijn er enige natuurwaarden aanwezig. Hierbij kan men denken aan kleine grondgebonden zoogdieren en broedende vogels.

Ecologische kaart Pijnacker-Nootdorp

De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft in 2009 de Ecologische kaart vastgesteld. Op de ecologische kaart is het plangebied aangewezen als gebied waar bebouwing en water en moeras geïntegreerd kunnen worden. Bovendien loopt aan de rand van het plangebied een ecologische verbingszone die Oostambacht ten westen van de Randstadrail via het plangebied verbindt met het gebied ten Noorden van de A12 (Roeleveense plas) en het Balijbos tussen Langelandse weg en de spoorlijn Den Haag-Gouda en A12 (in de Ecologische kaart aangeduid met VN7). Deze zone zal worden ingericht met natuurvriendelijke oevers type F (Handboek Natuurvriendelijke oevers, LIOR).

In de waterparagraaf (paragraaf 6.4) zijn deze uitgangspunten verder uitgewerkt.



Figuur 4.2: Ecologische kaart Pijnacker-Nootdorp

4.2.2 Flora- en fauna

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet beschermt een groot aantal bijzondere en minder bijzondere inheemse plant- en diersoorten. De verstoring van (vaste rust- en verblijfsplaatsen van) deze soorten is in beginsel verboden. Er kan een ontheffing van zulke verboden worden gegeven wanneer de gunstige staat van instandhouding van de soort(en) niet in gevaar komt.

Voor algemene soorten is een vrijstelling van kracht van deze ontheffingsplicht voor ruimtelijke ontwikkelingen. De zorgplicht uit de wet blijft voor deze soorten wel van kracht: bij werkzaamheden moet zoveel mogelijk voorkomen worden dat schade toegebracht wordt aan beschermde soorten.

Voorzover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Onderzoeksmethode quickscan

Op de website van het Natuurloket is een globale rapportage opgevraagd. Deze gegevens worden per soortgroep, per kilometerhok gepresenteerd. Hieruit is gebleken dat voor de meeste soortgroepen er niet of nauwelijks onderzoek is uitgevoerd. Voor de verspreiding van strikt beschermde soorten is gebruik gemaakt van de brochure *Beschermde planten en dieren in Zuid-Holland* (Provincie Zuid Holland, 2004). In deze brochure is de verspreiding van soorten van de Habitatrichtlijn op kaart weergegeven. Daarnaast is gebruik gemaakt van een onderzoek naar flora en fauna in de Gemeente Pijnacker-Nootdorp (Achterkamp *et al*, 2005). Op de website www.waarneming.nl zijn daarnaast, door vrijwilligers verzamelde, verspreidingsgegevens te raadplegen. Dit zijn niet gevalideerde gegevens en zijn daarom mogelijk anderszins niet altijd correct.

Daar er weinig concrete verspreidingsgegevens van beschermde soorten voorhanden zijn, is er, in combinatie met de beschikbare gegevens, op basis van een habitatgeschiktheidsanalyse bepaald of in het plangebied beschermde soorten voor kunnen komen. Voor deze analyse is op donderdag 19 april 2007 een veldbezoek gebracht aan het plangebied. Tijdens dit veldbezoek is beoordeeld of het gebied geschikt biotoop bevat voor beschermde soorten. Tijdens dit veldbezoek is niet gericht gezocht naar beschermde soorten. Hiervoor is een andere aanpak en inventarisatie inspanning vereist, welke geen onderdeel uitmaken van deze opdracht. Wel is met behulp van een schepnet een bemonstering uitgevoerd naar de aanwezigheid van vissen en amfibieën in de sloten in het plangebied.

Vaatplanten

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Het veldbezoek is uitgevoerd in het bloeiseizoen van de Gewone dotterbloem. Deze soort is zoals aangegeven niet aangetroffen. Het plangebied is potentieel geschikt voor de Zwanenbloem en de Brede wespenorchis. Deze soorten bloeien nog niet in het vroege voorjaar. De optimale periode om deze soorten waar te nemen ligt in juni. Overigens zijn dit algemeen voorkomende soorten. Uit eerder onderzoek is bekend dat in een tuin in het plangebied Gele helmbloem voorkomt (Achterkamp *et al*, 2005).

Zoogdieren

Achterkamp *et al*. (2005) meldt het voorkomen van algemene soorten zoogdieren in het plangebied. Adviesbureau BILAN heeft een vleermuizeninventarisatie in het plangebied uitgevoerd. Hierbij zijn verschillende soorten vleermuizen aangetroffen. In het plangebied zijn de volgende soorten vleermuizen waargenomen: Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Rosse vleermuis en Laatzvlieger.

Daarnaast zijn nog twee vleermuizen waargenomen die niet op naam gebracht konden worden. Eén is een soort van het genus *Myotis*, de andere is een Rosse of Tweekleurige vleermuis. De vleermuizen gebruiken het plangebied als foerageergebied. Geen van de aangetroffen vleermuissoorten heeft een vaste verblijfplaats in het gebied. De onderzochte huizen worden niet gebruikt als vaste verblijfplaats.

Vogels

In het plangebied zullen verschillende soorten vogels broeden. Soorten die in het plangebied kunnen broeden zijn grond- en oeverbewonende soorten als Kievit en Wilde eend. Op de erven broeden verschillende soorten cultuurvolgers zoals mezen, lijsters en Witte kwikstaart. In het gebied zijn geen vaste verblijfplaatsen van vogels aangetroffen. Tijdens het veldbezoek zijn verschillende alarmerende weidevogels aangetroffen. Het gaat om de soorten Grutto, Tureluur, Kievit en Scholekster. Het is zeer aannemelijk dat deze soorten in het plangebied een nest hadden.

De functie van het plangebied als overwinteringsgebied voor ganzen lijkt beperkt. Het gebied is relatief klein en ligt ingeklemd tussen bebouwing en een drukke snelweg en spoorlijn. Overwinterende ganzen zullen hier snel verstoord worden.

Vissen

Tijdens visteeltinventarisaties zijn vijf soorten vis aangetroffen, te weten: Tiendoornig Stekelbaarsje, Baars, Rietvoorn en Kleine modderkruiper. De laatste soort is beschermd; de andere soorten zijn niet beschermd. Er zijn tijdens de inventarisatie geen zoetwermosselen aangetroffen. Deze zijn essentieel voor het voorkomen van de Bittervoorn. Hieruit kan geconcludeerd worden dat deze soort in het plangebied niet voor komt.

Amfibieën

Tijdens veldonderzoeken werd de bastaardkikker aangetroffen. Mogelijk komen in het gebied algemene soorten als Bruine kikker en Gewone pad voor. Deze soorten zijn algemeen voorkomend. Het voorkomen van de streng beschermde Rugstreeppad is onwaarschijnlijk. Er is veel geïnventariseerd in het gebied en de dichtstbijzijnde bekende populatie ligt bij Gouda (Achterkamp et al, 2005).

Ongewervelden

Tijdens de visbemonstering is de aanwezige watervegetatie gecontroleerd op het voorkomen van zoetwaterslakken van het genus *Anisus*. De beschermde Platte schijfhoren behoort namelijk tot dit genus. Er zijn geen exemplaren van dit genus aangetroffen.

Ook het voorkomen van andere beschermde ongewervelden is onwaarschijnlijk. De verschillende beschermde soorten zijn gebonden aan zeer specifieke omstandigheden (bijvoorbeeld speciale waardplanten). In het plangebied komen dergelijke omstandigheden niet voor.

Conclusies en aanbevelingen

De beschreven natuurtoets heeft geleid tot de volgende conclusies en aanbevelingen.

- In het plangebied komen beschermde soorten voor van tabel 1 van de AMvB. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van de verboden van de Flora- en faunawet.
- Het voorkomen van beschermde soorten van tabel 2 en 3 van de AMvB van de soortgroepen amfibieën, reptielen en ongewervelden is uitgesloten.
- Er bevinden zich geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in de gebouwen die gesloopt moeten worden.
- De werkzaamheden dienen voorafgaand aan de broedperiode van vogels te worden aangevangen (voor 1 maart) en voldoende voorafgaand hieraan (en ook tijdens de broedperiode) dient het gebied ongeschikt gemaakt en gehouden te worden voor nestelen (maaien van graskanten van oevers, rooien laag struweel, afdekken zandhopen e.d.).
- In het plangebied komt de Kleine modderkruiper voor. Indien aantoonbaar gewerkt wordt volgens de gedragscode van de waterschappen geldt een vrijstelling voor deze soort. Anders dient er een ontheffing aangevraagd te worden.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

4.3.1 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem, en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling, is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta). In 1992 ondertekenden twintig Europese staten, waaronder Nederland, dit Verdrag.

De belangrijkste uitgangspunten van het verdrag zijn:

- archeologische waarden dienen zoveel mogelijk (in situ) in de bodem bewaard te blijven en beheermaatregelen dienen genomen te worden om dit te bewerkstelligen;
- vroeg in de ruimtelijke ordening dient al rekening gehouden te worden met archeologie;
- bodemverstoorders betalen het archeologisch (voor)onderzoek en mogelijke opgravingen wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

In 2007 is de Wet op de Archeologische monumentenzorg (Gewijzigde monumentenwet 1988) werking getreden. In deze wet zijn de uitgangspunten van het verdrag van Malta overgenomen.

De wet maakt het nu verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke orderingsplannen. Het is belangrijk om in een vroeg stadium archeologisch onderzoek te laten uitvoeren. Bij eventuele archeologische waarden kan dan besloten worden elders te bouwen of op de bouwlocatie een archeologievriendelijke aanpak te hanteren of in het uiterste geval een opgraving uit te voeren.

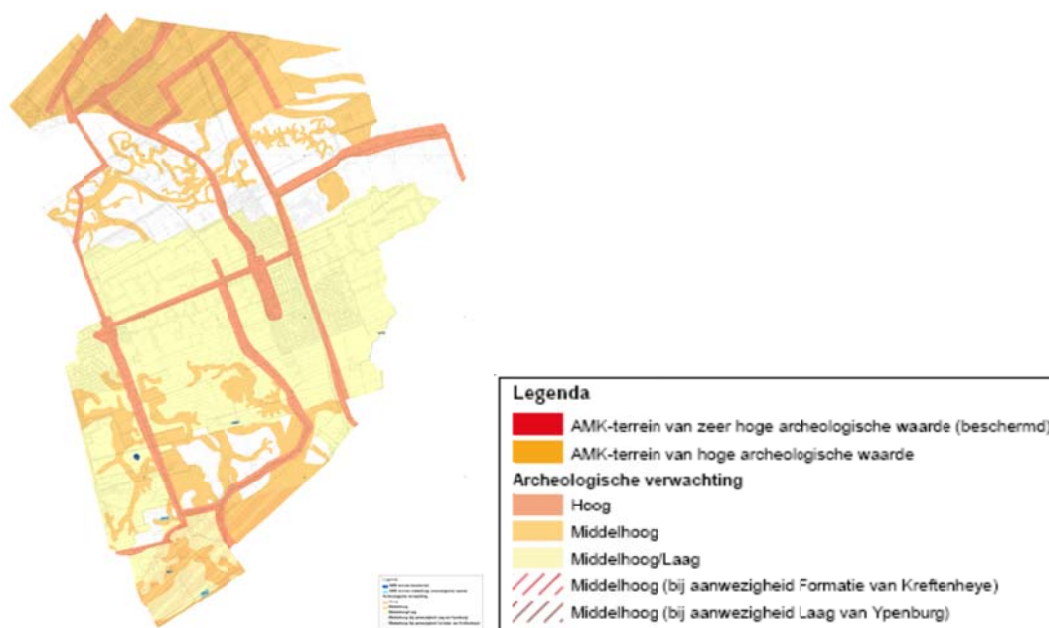
Beleidsnotitie Archeologie (gemeente Pijnacker-Nootdorp)

De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft waardering voor haar archeologisch erfgoed en onderschrijft de uitgangspunten en principes van het Verdrag van Malta waarop de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is gebaseerd. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid voor het eigen bodemarchief en streeft ernaar het verdrag en de wet op een goede manier tot uitdrukking te laten komen in het gemeentelijke beleid. De gemeente heeft daarom een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart laten opstellen.

Op basis van de kennis over het archeologisch bodemarchief in de gemeente Pijnacker-Nootdorp is een beschermend regime ontwikkeld voor bepaalde delen van het gemeentelijke grondgebied. Dit is weergegeven in de archeologische beleidskaart van de gemeente. De verschillende archeologische verwachtingszones op de archeologische beleidskaart, en de terreinen en locaties waar archeologische resten zijn vastgesteld, hebben ieder een eigen benadering van en omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden: Hoog, Middelhoog en Laag.

Om de omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden goed, maar ook zinvol, te laten verlopen wordt archeologisch (voor)onderzoek vereist wanneer de aard van voorgenomen bodemingrepen dusdanig is dat er ook daadwerkelijk schade aan het bodemarchief kan optreden. Ruimtelijke ingrepen tot een bepaalde maximale oppervlakte en diepte worden, in alle verwachtingszones, ontheven van de onderzoekspllicht naar archeologische resten.

Volgens de archeologische beleidskaart bij de notitie ligt het plangebied in een gebied met middelhoge en hoge verwachtingswaarde voor het aantreffen van archeologische resten. In deze gebieden is archeologisch onderzoek nodig bij grondroerende werkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 100 m² (hoog), 200 m² (middelhoog) en dieper dan 30 centimeter onder maaiveld.



Figuur 4.3: Archeologische beleidskaart gemeente Pijnacker-Nootdorp

Borging archeologische waarden in bestemmingsplan

Het plangebied krijgt in het voorliggende bestemmingsplan de dubbelbestemming Waarde - archeologie met bijbehorende voorschriften. Doel van deze maatregel is om de verwachte archeologische waarden in de bodem te beschermen. Door het opnemen van deze dubbelbestemming zullen omgevingsvergunningen voor het bouwen en slopen voor het betreffende gebied eerst beoordeeld moeten worden op hun archeologische waarde. Blijkt dat de bescherming van de verwachte waarden niet of onvoldoende mogelijk is dan dient voorafgaand aan verdere planvorming een archeologisch proefsleuvenonderzoek uitgevoerd te worden.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek neemt het bevoegd gezag (gemeente Pijnacker-Nootdorp) het besluit of archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. De kosten van het archeologisch onderzoek (inclusief uitwerking en rapportage) zullen als gevolg van de implementatie van het Verdrag van Valletta ten laste komen van de verstoorder van het bodemarchief (verstoorder betaalt-principe).

4.3.2 Cultuurhistorie

Cultuurhistorische kaart Zuid-Holland

De cultuurhistorische kaart van Zuid-Holland geeft een overzicht van cultuurhistorische kenmerken en waarden in de provincie. De cultuurhistorische kaart, ook aangeduid als Cultuurhistorische Hoofdstructuur, kent drie verschillende thema's: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Ieder thema bestaat weer uit twee kaarten die inzichtelijk maken welke elementen volgens de provincie in Zuid-Holland cultuurhistorisch van belang zijn.

De cultuurhistorische kaart is een belangrijke onderlegger voor ruimtelijke planvorming. Hiermee wil de provincie stimuleren dat cultuurhistorie behouden of ingepast wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om de lokale cultuurhistorische kwaliteiten die de provincie van belang vindt inzichtelijk te maken, heeft de provincie 'Regioprofielen Cultuurhistorie' opgesteld. Deze dienen op de eerste plaats als een handreiking voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie in te passen in ruimtelijke plannen. Hiertoe is het provinciaal belang van de Regioprofielen opgenomen in de Provinciale Structuurvisie en in de Verordening Ruimte.

Via dit formele kader kan zo nodig met een 'zienswijze' of 'reactieve aanwijzing' worden bijgestuurd als het provinciaal cultuurhistorisch belang daarom vraagt.

Geen cultuurhistorische waarden aanwezig

Volgens de cultuurhistorische kaart liggen er in het plangebied geen landschappelijke elementen of nederzettingsstructuren met cultuurhistorische waarde.



Figuur 4.4: Cultuurhistorische elementen (http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_chs.html)

4.4 Conclusie

Dit hoofdstuk heeft een beeld geschetst van het plangebied, waaruit duidelijk is geworden dat dit een locatie betreft die nu voornamelijk uit agrarisch gebied bestaat. Er komen voornamelijk algemeen voorkomende plant- en diersoorten voor. Het gebied geeft aanleiding tot bescherming van archeologische waarden door middel van een dubbelbestemming.

5 ONTWIKKELINGSVISIE

Algemeen

Het bedrijvenpark wordt op een toplocatie in de Zuidvleugel van de Randstad tot stand gebracht. De gemeente heeft hoge ambities ten aanzien van de ontwikkeling van het bedrijvenpark. Het terrein moet ruimte bieden aan een grote verscheidenheid aan bedrijven, die voor een versterking zorgen van de al in de gemeente aanwezige bedrijvigheid. In het beeldkwaliteitsplan Heron zijn beeldkwaliteitseisen opgesteld waardoor Bedrijvenpark Heron een voorbeeld kan worden van duurzame ontwikkeling in de regio. Voor een uitgebreide uitleg wordt naar dit document verwezen. Hieronder zijn de belangrijkste punten samengevat.

5.1 Uitgangspunten

Positie binnen de Randstad

Bedrijvenpark Heron moet inspelen op zijn overgangspositie, als landelijke noot die de westelijke Randstad afsluit.

Zichtbaarheid

- Bedrijvenpark Heron moet in het oog springen aan de noordzijde.
- De noordelijke rand moet eenduidig en overzichtelijk worden vormgegeven.
- Aan de westzijde moet Bedrijvenpark Heron een kwalitatieve indruk maken op de metropassagier.

Vindbaarheid

- Door een (gemeentelijke) bewegwijzering zal Bedrijvenpark Heron ook via de Hofweg gemakkelijk gevonden moeten worden.

Positie Pijnacker-Nootdorp

- Bedrijvenpark Heron zal de landelijke kwaliteit uitstralen kenmerkend voor Pijnacker-Nootdorp.

Aansluiting omgeving

- De ontsluiting van Bedrijvenpark Heron dient logisch aan te sluiten op de routes in zijn omgeving.
- Langs de noordrand wordt voorzien in een regionale fietsverbinding.

Landschappelijke kwaliteit

- Bedrijvenpark Heron flankiert en versterkt het landschappelijk netwerk Groenblauwe Slinger.

Station en omgeving

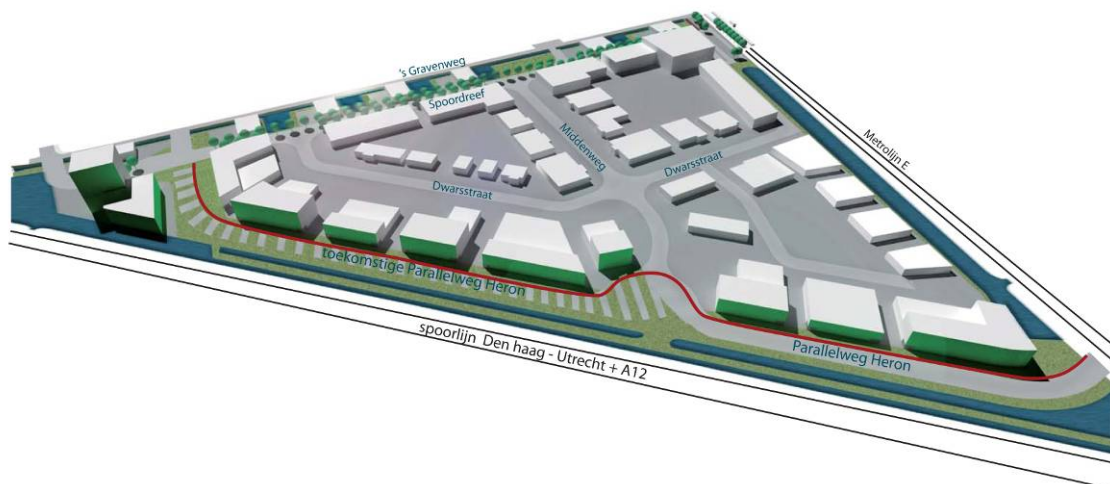
- Het station moet een belangrijke rol spelen in de verkaveling van Bedrijvenpark Heron.

Eigen interne kwaliteit

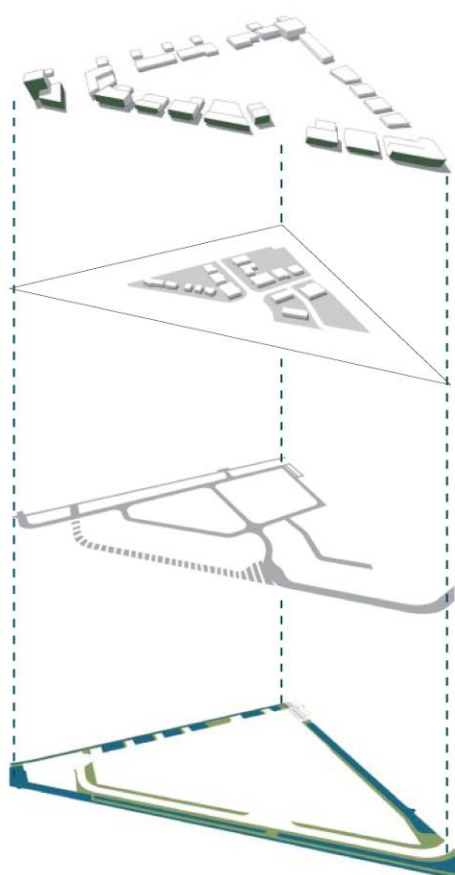
Bedrijvenpark Heron dient:

- Nu en in de toekomst kwaliteit te bieden aan zijn gebruikers en bezoekers.
- Een eigen duurzame identiteit te hebben.
- Van zichzelf voldoende kwaliteit te hebben, onafhankelijk van zijn omgeving.

5.2 Stedenbouwkundige visie



Figuur 5.1



Onderdeel van het geheel

Omdat Bedrijvenpark Heron met slechts één viaduct toegankelijk is, ligt het qua bereikbaarheid nogal geïsoleerd. Ruimtelijk haalt de stedenbouwkundige visie het toekomstige bedrijfspark uit zijn isolement. Door de wegen zo veel mogelijk in het verlengde van elkaar te leggen ontstaat er intern een aangename transparantie. Met het voorgestelde wegenplan en met de bijbehorende bebouwingstructuur zijn vanaf de openbare weg op zeer veel plekken zichtrelaties naar 'buiten' mogelijk, bijvoorbeeld richting spoorbanen en snelweg. Dat maakt dat Bedrijvenpark Heron, ondanks de geïsoleerde ligging, voelbaar onderdeel uitmaakt van het grote geheel.

Functioneel

Functioneel zit het beoogde stedenbouwkundige plan doordacht in elkaar. Wegen bedoeld voor doorgaand verkeer liggen aan de buitenzijde van het bedrijfspark. De bebouwing aan deze buitenzijden wordt niet vanaf betreffende wegen ontsloten. Genoemd worden de oude 's-Gravenweg voor doorgaand langzaam verkeer en de toekomstige Parallelweg Heron die loopt langs de spoorbaan Den Haag-Utrecht. Laatstgenoemde is bedoeld voor het

doorgaande auto- en fietsverkeer. Deze zal in de toekomst doorgetrokken worden. De Spoordreef heeft als doel om over de gehele diepte van het Bedrijvenpark Heron zoveel mogelijk bedrijven ruimtelijk en functioneel te linken aan het station.

Alle wegen in het plangebied komen uit op de Spoordreef. Hierdoor zijn alle wegen direct of indirect geënt op een route naar het station.

Landschappelijk duurzaam

Bedrijvenpark Heron ligt op een belangrijke plek van een natuurlijk netwerk, grenzend aan de Groenblauwe Slinger. Door het te realiseren programma zoveel mogelijk in het midden van het plangebied te concentreren ontstaat lucht en ruimte aan de randen. De meeste vierkante meters bedrijfsruimte worden bovendien gekoppeld aan de metrohalte Nootdorp en de voetgangersvriendelijke Spoordreef. De ontstane ruimte aan de drie buitenzijden kunnen hierdoor landschappelijk worden ingericht, met natuurvriendelijke rietoevers en waterrijke gebieden.

Op Bedrijvenpark Heron zelf wordt gestreefd naar intensief en effectief ruimtegebruik. In- en uitritten worden zoveel mogelijk gecombineerd aangelegd. Parkeren wordt groen omkleed en zoveel mogelijk geconcentreerd aangeboden. Parkeren in een gebouwde voorziening, bijvoorbeeld op het dak of (half-) verdiept inpandig.



Figuur 5.2: Groengevels

Groengevels

Bedrijvenpark Heron wordt langs de rijksweg A12 en de spoorlijn Den Haag-Gouda een nieuw visitekaartje voor de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Eén van de manieren waarop bedrijven hieraan zullen bijdragen is door een groengevel toe te passen. Een groengevel is een gevel die grotendeels en structureel bestaat uit vegetatie.



Het gebruik van groengevels biedt de volgende voordelen:

- duurzame, groene uitstraling (PR),
- toename biodiversiteit,
- binding van fijnstof,
- extra geluidswering spoor en snelweg,
- voorkomen van graffiti,
- positieve bijdrage aan de gevelisolatie.

Er is een aanvullende notitie Groengevels opgesteld bedoeld om bedrijven te informeren.

Voor reclame-uitingen op groengevels bestaan drie mogelijke uitvoeringen:

1. reclame op vlakke gevel in een kader uitstekend voor groengevel;
2. reclame vóór de groengevel (let op contrast met groen);
3. reclame is groen.

Inrichting kavels en openbare ruimte

Voor alle bedrijfsvoering geldt dat het manoeuvreren van vrachtwagens en het laden en lossen op het eigen terrein dient te worden opgelost. Inritten worden zoveel mogelijk gecombineerd aangelegd. De inrichting van de kavels is privaat.

Op uitgeefbaar terrein dat grenst aan de openbare weg zijn beukenhagen aangeplant (circa 1 meter hoog, 0,5 meter breed). Entrees springen hierdoor aantrekkelijk in het oog en vallen op vanaf de openbare weg. Eventuele hekwerken op bijvoorbeeld zijdelingse perceelsgrenzen zijn maximaal 1,8 meter hoog. Goederenopslag gebeurt uit het zicht, bij voorkeur aan de achterzijde van de bebouwing.

Voor de parkeernormering wordt verwezen naar het meest recente gemeentelijk parkeerbeleidsplan.

Heel het Bedrijvenpark Heron wordt ingericht als een 30km-gebied; alle kruispunten zijn gelijkwaardig tenzij anders aangegeven. De rijbaan en fietspad zijn duidelijk herkenbaar.

5.3 Mobiliteitstoets

5.3.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron maakt de ontwikkeling van een relatief groot bedrijventerrein mogelijk (netto circa 13 ha). Een bedrijventerrein met een dergelijke omvang wordt beschouwd als een grootschalige ontwikkeling welke zijn invloed doet gelden op het lokale en regionale wegennet. De provinciale nota Regels voor Ruimte stelt dat bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een Mobiliteitstoets opgenomen dient te worden in de toelichting van het bestemmingsplan. Dit betekent dat het bestemmingsplan dient te worden voorzien van een mobiliteitsparagraaf waarin de mobiliteitseffecten in beeld worden gebracht.

In het NVVP (de voorloper van de Nota Mobiliteit) is de Mobiliteitstoets aangekondigd als instrument voor het beter betrekken van verkeers- en vervoersaspecten bij ruimtelijke planvorming.

De Mobiliteitstoets is bedoeld om na te gaan of er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid te garanderen. Daarnaast kan het ook een hulpmiddel zijn om maatregelen te nemen om eventuele negatieve effecten op de veiligheid en leefbaarheid te voorkomen. De Mobiliteitstoets dient daartoe inzichtelijk te maken hoeveel autoverkeer de ontwikkeling tot gevolg heeft, zodat effecten op het lokale en regionale wegennet kunnen worden ingeschat. Verder dienen aspecten als openbaar vervoer, langzaam verkeer, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving aan de orde te komen.

In augustus 2011 is de mobiliteitstoets voor Bedrijvenpark Heron geactualiseerd. Voor de actualisatie zijn de verkeerseffecten van het bedrijventerrein opnieuw berekend, op basis van recente verkeerstellingen van de Hofweg (2011). Onderstaand is de mobiliteitstoets integraal opgenomen, voor zover wordt verwezen naar bijlagen zijn deze als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

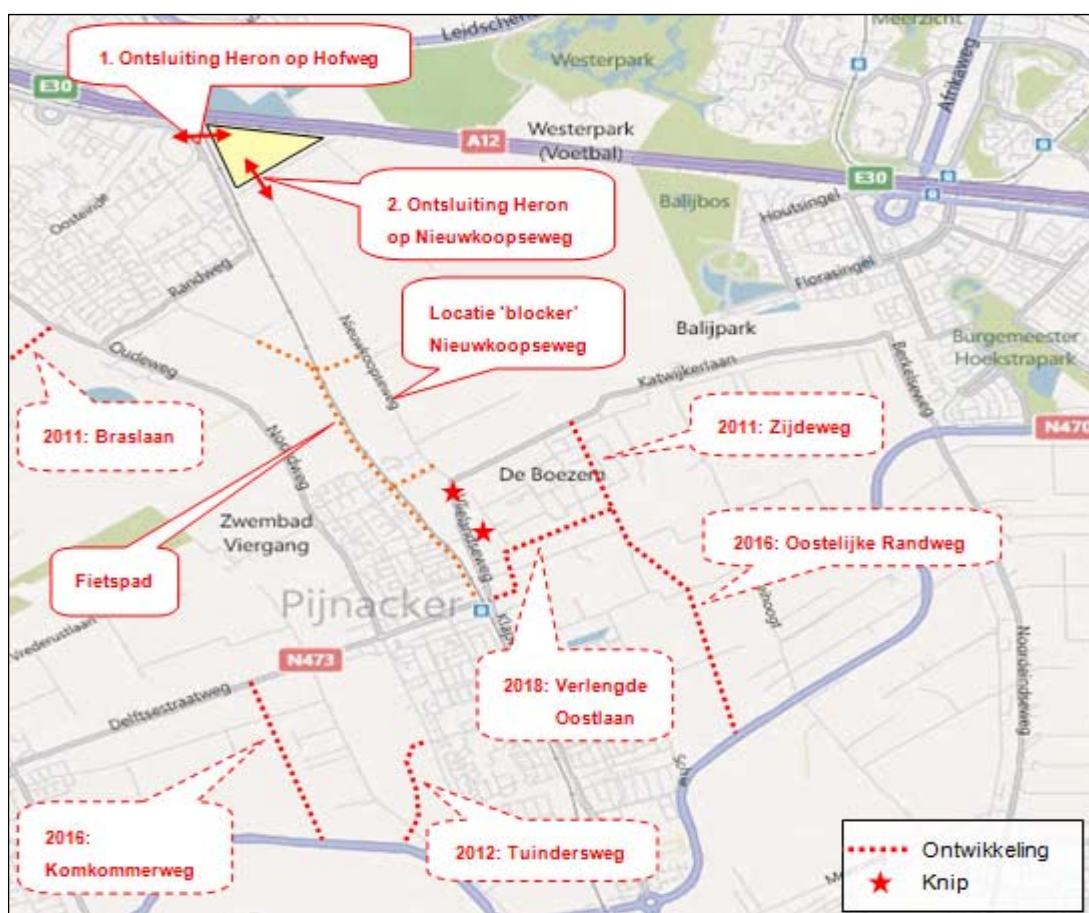
In januari 2012 komt er een aanvulling op deze mobiliteitstoets (van Haskoning) tot stand gekomen m.b.t. de gevolgen voor de Nieuwkoopseweg. De raad heeft hierom gevraagd bij de behandeling van het Ontwerp. Reden is dat het college op 13 september 2011 een ontwerpbesluit heeft vastgesteld voor het opheffen van de spitsafsluiting op de Nieuwkoopseweg. Hierop zijn zienswijzen ingediend. Het college vergadert 20 december 2011 over de beantwoording van de zienswijzen en het definitieve besluit om de Nieuwkoopseweg weer open te stellen. Afhankelijk van de beroepstermijn zal de Nieuwkoopseweg in februari 2012 open gaan. De blocker wordt nog niet definitief verwijderd. Afhankelijk van het ontwikkelingstempo van de bedrijven op Bedrijvenpark Heron kan in een later stadium opnieuw besloten worden de Nieuwkoopseweg af te sluiten. Met de aanvullende mobiliteitstoets kan worden bepaald of en wanneer dit nodig is.

5.3.2 Beschrijving studiegebied

Om inzicht te krijgen in het studiegebied en de ontwikkelingen die er spelen wordt allereerst een hoofdstuk geweid aan de beschrijving van het studiegebied en wordt er een opsomming van de toekomstige ontwikkelingen gegeven.

5.3.3 Ontsluitingsmogelijkheden en ontwikkelingen studiegebied

De Nieuwkoopseweg is gelegen ten zuiden van het toekomstig te ontwikkelen bedrijvenpark Heron (geel aangegeven). Het bedrijvenpark zal in de toekomst voornamelijk worden ontsloten op de Hofweg **(1)**. Via deze route kan ook de aansluiting op de Rijksweg 12 worden bereikt. De ontsluiting met de Nieuwkoopseweg **(2)** kan eveneens als ontsluiting gebruikt worden. In de huidige situatie is op deze weg een selectieve afsluiting (blocker) aanwezig, waardoor het tijdens de spitsuren niet mogelijk is gebruik van deze weg te maken. Verkeer vanuit Pijnacker dient nu via de Noordweg, de Oudeweg en de Randweg te rijden. Langs de Hofpleinlijn (metro) is recentelijk een vrijliggend fietspad aangelegd welke de kernen Pijnacker-Noord en Nootdorp verkeersveilig ontsluiten. De Nieuwkoopseweg wordt via twee tussenliggende fietspaden ontsloten op dit fietspad.



Figuur 5.3: Ontsluitingsroutes en ontwikkelingen studiegebied [Bron: maps.live.com]

5.3.4 Bedrijvenpark Heron

Uitgangspunten ontwikkeling Bedrijvenpark Heron

Bedrijven en kantoren omvatten de hoofdfunctie van bedrijvenpark Heron.

- *Bedrijvenpark Heron*
Het totale uitgeefbare gebied van Heron bedraagt 13,3 hectare, waarvan 12,4 hectare bedrijven en 0,9 hectare kantoren. Nog eens 4 hectare is gereserveerd voor groen- en watervoorziening. De overige 5,5 hectare komt beschikbaar voor overige voorzieningen, waaronder de infrastructuur (wegen, fietspaden, P&R-terrein). Als type werkmilieu geldt hier 'gemengd' bedrijventerrein. De stedelijkheid van het studiegebied speelt geen rol. Parkeren gebeurt op eigen terrein van het desbetreffende bedrijf.
- *Kantoren*
De oppervlakte van het kantorenpark bedraagt 0,9 hectare met een gestapeld kantorenprogramma van 20.000 m² bvo. Als type werkmilieu geldt hier 'voorstadlocatie' en er worden administratieve en zakelijke functies uitgevoerd. Parkeren gebeurt op eigen terrein van het desbetreffende kantoor.
- *P&R locatie*
De P&R locatie biedt voor alsnog plaats aan ongeveer 75 parkeerplaatsen en zal worden uitgebreid volgens de planning naar 100 parkeerplaatsen. De parkeerplaats zal hiervoor worden heringericht. De ligging is nabij het station van de Randstadrail. Er vindt geen carpoolen plaats.
- *Verkeersintensiteiten Hofweg, Nieuwkoopseweg en A12*
Van de gemeente zijn verkeersstellingen verkregen betreffende de Hofweg (2011) en de Nieuwkoopseweg (periode 1995 tot 2010).
Verkeersmodelcijfers zijn ontvangen van de gemeente (bijlage 1), deze dienen ter indicatie voor de hoeveelheid geprognosticeerd verkeer in 2016 en 2021.
Van RWS zijn doorsnede intensiteiten ontvangen van de A12 voor de jaren 2016 en 2021 (bijlage 5).
- *Gefaseerde ontwikkeling Heron*
De opdrachtgever heeft aangegeven dat de ontwikkeling van bedrijvenpark Heron in fases doorlopen zal worden. In tabel 5.4 op de volgende pagina zijn de percentages per fase gegeven.

Tabel 5.4: Aantal m² kavel beschikbaar voor bedrijven

Jaar	Aantal beschikbare m ² kavel	Percentage beschikbaarheid
2014	66.000	50%
2016	82.000	62%
2018	100.000	75%
2020	118.000	89%
Einde	133.000	100%

5.3.5 Toekomstige ontwikkelingen

Bij deze gevoeligheidsanalyse dient verder ook nog rekening gehouden te worden met de volgende toekomstige ontwikkelingen:

- in Pijnacker wordt, naar verwachting eind 2012, de Tuindersweg, opengesteld waardoor vervoersstromen deels naar de westkant van de kern Pijnacker verschuiven, hierdoor zou de Nieuwkoopseweg als sluiproute kunnen verminderen.
- pas na 2018 een afsluiting van de Vlielandseweg als de nieuwe ontsluitingsweg 'Verlengde Oostlaan' tussen de Oostlaan en oostelijke randweg door AckersWoude klaar is. De afsluiting van de Vlielandseweg zal de route over de Nieuwkoopseweg voor een aantal relaties minder aantrekkelijk maken;
- Ontwikkeling bedrijventerrein Boezem II aan de Katwijkerlaan. Hierdoor zal de verkeersdruk richting de A12 verder toenemen met onder andere vrachtverkeer.

5.3.6 Functie en gebruik Nieuwkoopseweg

De Nieuwkoopseweg is ingericht als een erftoegangsweg met suggestiestroken waar een snelheidslimiet geldt van 50 kilometer per uur buiten de bebouwde kom. Uitzondering vormt het traject binnen de bebouwde kom tussen de Katwijkerlaan en het fietspad naar het Balijbos, circa 100 meter voorbij de Balijkade, waar een snelheidslimiet van 30 km/uur geldt. De verhardingsbreedte op de Nieuwkoopseweg varieert tussen de 3,90 en 4,90 meter. Een uitzondering vormt de verhardingsbreedte ter hoogte van de brug, deze bedraagt 3,2 meter.

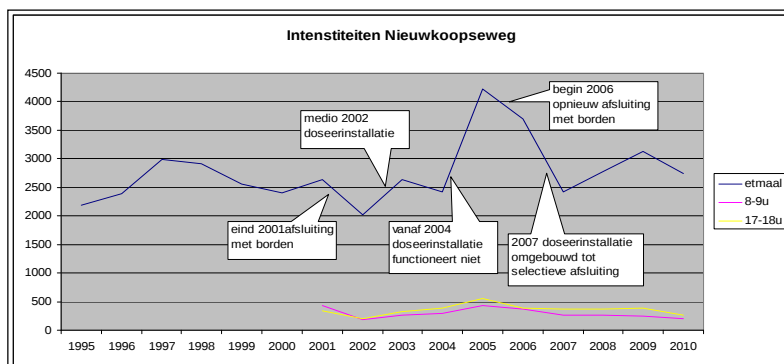
De Nieuwkoopseweg kruist de voorrangsweg 's Gravenweg en ontsluit meerdere percelen waar glas/tuinbouw bedrijvigheid plaatsvindt. Ook sluiten twee fietspaden vanuit het westen aan op de weg. De Nieuwkoopseweg is in de huidige situatie gesloten m.b.v. een selectieve afsluiting tussen 7:00 en 9:00 uur 's ochtends en 15:00 en 18:00 uur 's middags. Ten tijde van een calamiteit is het wel mogelijk deze ontsluiting te gebruiken. Buiten de spits is het toegestaan bedrijvenpark Heron te bereiken via de Nieuwkoopseweg.

Er sluiten drie fietspaden uit oostelijke richting aan op de Nieuwkoopseweg. De 's-Gravenweg vormt echter de hoofd fietsverbinding. Voor autoverkeer heeft de 's-Gravenweg alleen een erftoegangsfunctie voor de aanliggende percelen en de ontsluiting van de Langelandseweg. Ter hoogte van de RandstadRail en de A12 loopt deze weg dood.



Figuur 5.5: Bermbeschadiging langs Nieuwkoopseweg

Uit tellingen van de Nieuwkoopseweg blijkt dat er in het verleden verschillende maatregelen zijn getroffen om de Nieuwkoopseweg voor sluipverkeer te behoeden. De gemiddelde spitsintensiteit kwam hiermee op ongeveer 300 motorvoertuigen per spitsperiode te liggen, zie onderstaande figuur 5.6. Voor de realisatie van de selectieve afsluiting lag de gemiddelde etmaalintensiteit op 3.000 mvt/etmaal met een top van 4.000 mvt/etmaal in 2005. Ook blijkt uit deze telling dat in de ochtendspits het grootste aandeel verkeer richting de A12 rijdt (in noordelijke richting). In de avondspits is dit andersom. De verhouding tussen de drukste en de minder drukke richting bedraagt 60 staat op 40 in beide spits perioden.



Figuur 5.6: Intensiteiten Nieuwkoopseweg

(bron: gemeente Pijnacker-Nootdorp)

Verder is bekend dat er in 2009 een telling is uitgevoerd naar het aantal fietsers op de Nieuwkoopseweg. De intensiteit ligt ongeveer tussen de 500 en 700 fietsers per etmaal. Hierbij zijn ook het aantal doorgaande fietsers meegeteld. Deze fietsers kunnen tegenwoordig gebruik maken van het nieuwe vrijliggende fietspad langs de Hofpleinlijn. Hoeveel fietsers er sinds de openstelling van het fietspad langs de Hofpleinlijn er nu over de Nieuwkoopseweg fietsen is onbekend.

5.3.7 Functie en gebruik Hofweg

De Hofweg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met twee gescheiden rijbanen, waar een snelheidslimiet geldt van 50 kilometer per uur (zie afbeelding 5.7). Het naastgelegen vrijliggende (brom)fietspad is in twee richtingen te berijden en beschikt over voldoende breedte. De capaciteit op deze weg is in grote mate afhankelijk van de afwikkeling ter hoogte van de rotondes.

Het kruispunt waar bedrijvenpark Heron aansluiting vindt op de Hofweg bestaat uit een enkelstrooksrotonde met bypass. Door deze bypass kan het verkeer vanaf Bedrijvenpark Heron vrij invoegen op de Hofweg richting de A12. Het verkeer komend vanaf de A12 richting Bedrijvenpark Heron dient de rotonde driekwart te nemen alvorens onder de spoordijk door te rijden richting Bedrijvenpark Heron. De spoordijk is voorzien van een verdiepte doorgang middels een kunstwerk.



Figuur 5.7: Rotondes op de Hofweg

In de huidige situatie wikkelt de Hofweg per etmaal 14.800 motorvoertuigen af. In de ochtendspits zijn dit er 958 mvt/uur in de westelijke richting (richting A12) en 384 mvt/uur in oostelijke richting (vanaf de A12). Uitgaande van een gemiddelde capaciteit 2.000 mvt/uur op doorsnede niveau kan een gebiedsontsluitingsweg dit verwerken. De realiteit is echter, zo blijkt volgens de ervaringsdeskundigen, dat het verkeer zich op de Hofweg in de huidige situatie moeizaam afwikkelt tijdens de beide spitsperiodes. Het wegvak tussen de A12 en Veenkamp wordt drukker bereden. Mogelijk kan de enkelstrooksrotonde het verkeer niet voldoende afwikkelen.

Tabel 5.8: Intensiteiten Hofweg

	Mvt/etmaal	08:00 - 09:00 uur	19:00 – 23:00 uur
A12 - Veenkamp	9.550	574	1.471
Veenkamp - A12	9.315	1.136	1.183
Veenkamp - Ambachtshof	7.621	384	1.174
Ambachtshof - Veenkamp	7.179	958	899

5.3.8 Verkeersgeneratie bedrijvenpark Heron

De realisatie van het plangebied brengt een verandering in de verkeersstromen van en naar het gebied teweeg. Deze paragraaf beschrijft de verkeersgeneratie van het nieuwe bedrijventerrein en de overige functies. Deze overige functies genereren extra motorvoertuigbewegingen bovenop de bewegingen die de bedrijven en kantoren zelf genereren en worden apart in beeld gebracht.

- *Bedrijven*

De verkeersgeneratie van de bedrijven is gebaseerd op zogenaamde ritprognose kentallen (bron: CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon en werkgebieden'). Een 'gemengd' bedrijventerrein genereert per netto hectare 214 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal, waarvan 12% bestaat uit vrachtverkeer¹. Gezien het feit dat het aantal hectare bedrijven 12,5 hectare netto bestrijkt, leidt dit tot een ritprognose van **2.675** motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

- *Kantoren*

De autoproduktie voor de kantoren zijn ook gebaseerd op ritprognose kentallen (bron: CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon en werkgebieden'). De kantoren, met als type werkmilieu 'voorstadlocatie' en soort 'administratie en zakelijk' genereren per 100 m² bvo 8 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Gezien het feit dat de Randstadrail zich in de nabije omgeving bevindt zullen relatief veel werknemers ervoor kiezen met het openbaar te gaan. Tevens bevindt het kantorenpark zich tegen de stedelijke omgeving aan. In totaal zal er voor 20.000 m² bvo aan kantoorruimte gebouwd worden. Dit leidt tot een verkeersprognose van **1.600** motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal (20.000/100*8).

- *P&R locatie*

Er liggen voor alsnog 75 parkeerplaatsen op de P&R locatie. In de plannen wordt uitgegaan van een totale hoeveelheid van 100 parkeerplaatsen. Uitgaande van één auto per parkeerplaats per werkdagemaal, leidt dit tot een toekomstige verkeersgeneratie van **200** extra motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

- *Totaal*

In totaal genereert bedrijventerrein 'Heron' **4.454** motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Tabel 5.9 Prognose ritgeneratie

Functie	Omvang	Kental (mvt/etmaal)		Prognose ritgeneratie (mvt/etm)
<i>Bedrijven</i>	12,4 hectare	214	Per netto hectare	2.654
<i>Kantoren</i>	20.000 m ² bvo	8	per 100 m ² bvo	1.600
<i>P&R locatie</i>	100 pp	2	per parkeerplaats	200
				4.454

¹ Dit bedrijventerrein heeft als type werkmilieu 'gemengd terrein'. Tabel 8 uit publicatie 256 van de CROW, geeft dan als kental dat er 214 motorvoertuigbewegingen per netto hectare per werkdagemaal plaatsvinden (personenauto: 170 bewegingen, vrachtauto: 44 bewegingen). De hoeveelheid intern verkeer is verwaarloosbaar.

Voor berekenen van de verkeersafwikkeling is de hoeveelheid vrachtverkeer ook relevant. Op basis van onderstaande tabel 5.10 is de ritgeneratie van vrachtauto's berekend. In deze studie is ervan uitgegaan dat alleen de functie 'bedrijven' vrachtverkeer genereert. De overige functies genereren weinig tot geen vracht. Onderstaande tabel 5.10 geeft de berekening van de verkeersgeneratie. Hieruit blijkt dat het aandeel vrachtverkeer dat Heron genereert 12,25% bedraagt ten opzichte van het totaal aantal motorvoertuigen per etmaal (546/4.454), zie ook bijlage.

Tabel 5.10 Prognose ritgeneratie

	Kental per etmaal per netto hectare bedrijventerrein	Mvt/etmaal
Personenauto's	170	2.108
Vrachtverkeer	44	546
Totaal	214	2.654

Onderstaande tabel 5.11 toont de procentuele verdeling van de intensiteiten per dagdeel aangegeven. Deze verdeling van de ritten zijn afgeleid van de percentages zoals genoemd in de CROW-publicatie 256 (Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden) voor bedrijven, kantoren en overige voorzieningen.

Tabel 5.11 Procentuele verdeling van de ritten over de dagdelen

	8:00 – 9:00		17:00 – 18:00		7:00 – 19:00		19:00 – 23:00		23:00 – 7:00	
	ritten	V	ritten	V	ritten	V	ritten	V	ritten	V
<i>Bedrijven</i>	9%	24%	8%	78%	90%	50%	5%	63%	5%	33%
<i>Kantoren</i>	10%	9%	9%	90%	92%	49%	5%	71%	3%	30%
<i>P&R locatie</i>	10%	9%	9%	90%	92%	49%	5%	71%	3%	30%

In tabel 5.12 staan de absolute (spits)aantallen weergegeven in mvt/uur met een aparte kolom vertrekkende (V) ritten. Voor de P&R locatie is geen procentuele verdeling over de dagdelen bekend. Besloten is gezien de geringe hoeveelheid ten opzichte van het totaal uit te gaan van de verdeling van kantoorpersoneel over de dag.

Tabel 5.12 Verdeling ritgeneratie in mvt/uur over de dagdelen (uren van de dag)

	8:00 – 9:00		17:00 – 18:00		7:00 – 19:00		19:00 – 23:00		23:00 – 7:00	
	ritten	V	ritten	V	ritten	V	ritten	V	ritten	V
<i>Bedrijven</i>	239	57	212	166	2.389	1.194	133	84	133	44
<i>Kantoren</i>	160	14	144	130	1.472	721	80	57	48	14
<i>P&R locatie</i>	20	2	18	16	184	90	10	7	6	2
Totaal mvt/uur	419	74	374	311	4.045	2.006	223	148	187	60

De in de tabel vermelde absolute aantallen zijn op eenheid nauwkeurig berekende aantallen. Dit suggereert een nauwkeurigheid die er niet is. Cijfers dienen daarom met een bepaalde afronding gelezen te worden. Dit doet echter niets af aan de betrouwbaarheid van de berekening.

5.3.9 Bepaling verkeersbelasting exclusief ontwikkeling Heron

Bepaling hoeveelheid verkeer exclusief ontwikkeling Heron

Voor de prognose van de hoeveelheid verkeer op de Hofweg is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Pijnacker-Nootdorp, exclusief de ontwikkeling van Heron. In 2011 heeft er op de Hofweg-Noord tevens een telling plaatsgevonden. Het verkeersmodel is op basis van deze telling bijgesteld. De telcijfers betreffen werkdaggemiddelden op basis van vierdaagse tellingen, welke in april 2011 zijn uitgevoerd. Het verschil tussen de verkeersmodelintensiteiten 2011 en 2021 is gebruikt om de werkelijke prognose intensiteiten voor 2021 te berekenen (zie onderstaande tabel 5.13).

Tabel 5.13: Overzicht verschil tussen telcijfers en verkeersmodel in mvt/etmaal

	Vk-model 2011	Vk-model 2021	Vershil	Werkelijk 2011	Verwacht 2021
Hofweg 'noord' (ri. A12)	12.838	13.814	8%	14.764	15.886
Hofweg 'zuid' (ri. Pijnacker)	10.207	11.657	14%	11.738	13.405
Nieuwkoopseweg	2.720	2.345	-14%	2.720	2.345

In het verkeersmodel is voor het jaar 2021 uitgegaan van de aanwezigheid van de Zijdweg door AckersWoude en een knip in de Vlielandseweg (realisatie 2018). Hierdoor zal na 2018 een deel van dit verkeer niet meer over de Nieuwkoopseweg rijden. Daarom wordt aangenomen dat tot 2018 er 2.720 mvt/etmaal over de Nieuwkoopseweg rijden (verkeersmodel komt overeen met werkelijke telcijfers 2011) en vanaf 2018 dit er minder zullen zijn, namelijk 2.345 mvt/etmaal (volgens verkeersmodel).

Sluipverkeer

Verwacht wordt dat bij verwijdering van de selectieve afsluiting op de Nieuwkoopseweg deze een verkeersaantrekkende werking heeft op bestemmingsverkeer van en naar Pijnacker vanaf de A12. In het verleden bleek dit ook te gebeuren (zie grafiek 2.1, jaar 2005). Bij openstelling van de Nieuwkoopseweg gaan we dus uit van een toename van sluipverkeer. Dit zullen ongeveer 2.000 mvt/etmaal zijn. In de spitsperioden zullen dit 200 mvt/uur zijn. Verwacht wordt dat na 2018 dit aantal zal verminderen vanwege de knip in de Vlielandseweg. Hierdoor zal de reistijd via de Nieuwkoopseweg toenemen, waardoor de aantrekkelijkheid van deze route ten opzichte van de hoofdroute zal afnemen. Daarom is de aanname gedaan dat vanaf 2018 de hoeveelheid sluipverkeer per etmaal zal halveren, dus 1.000 mvt/etmaal en 100 mvt/uur tijdens de spitsperiode.

Tabel 5.14: Overzicht intensiteiten exclusief ontwikkeling Heron in mvt/etmaal

Jaar:	2012	2014	2016	2018	2020	2021
Hofweg 'noord' (ri. A12)	14.764	15.100	15.325	15.550	15.774	15.886
Hofweg 'zuid' (ri. Pijnacker)	11.738	12.905	12.572	12.905	13.239	13.405
Nieuwkoopseweg	4.720	4.608	4.533	3.458	3.383	3.345

5.3.10 Verkeersbelasting inclusief ontwikkeling Heron

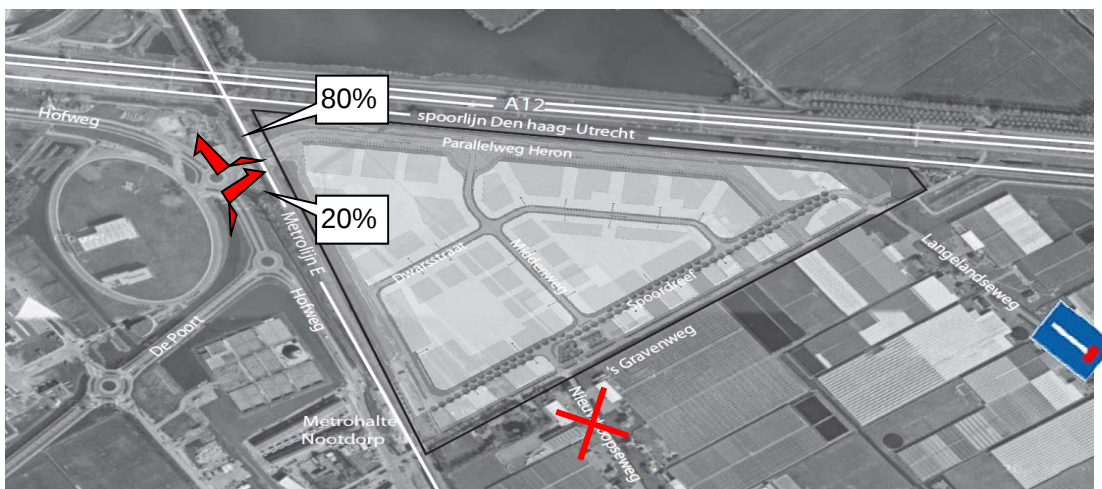
De ontwikkeling van bedrijvenpark Heron zal gefaseerd verlopen. Daarom zal de extra verkeersdruk in het begin nog niet zo hoog zijn als in het verleden werd aangegeven. Toen ging men nog uit van volledige ontwikkeling in 2016. In tabel 3.1 in deze rapportage is de fasering in percentages uitgedrukt. Dit percentage is ook toegepast bij de berekening van de verkeersgeneratie van bedrijvenpark Heron.

In het verleden is er vanuit gegaan dat de totale hoeveelheid verkeer dat bedrijvenpark Heron genereert ontsluit via de Hofweg. Daarvan gaat 80% richting de A12 en 20% richting Pijnacker. Op de A12 verdeelt de 80% zich en gaat de helft richting Zoetermeer en de andere helft richting Den Haag. Bij opening van de Nieuwkoopseweg zal deze verdeling veranderen. In overleg met de gemeente is besloten beide situaties in beeld te brengen. De volgende onderverdeling is daarom in dit hoofdstuk gemaakt:

- Verkeersbelasting exclusief openstelling Nieuwkoopseweg tijdens de spits;
- Verkeersbelasting inclusief openstelling Nieuwkoopseweg tijdens de spits.

5.3.11 Verkeersbelasting exclusief Nieuwkoopseweg tijdens spits

De verdeling van de intensiteiten is hieronder grafisch weergegeven.



Afbeelding 5.15: Percentuele afwikkeling per richting in de spitsperiode [Bron: www.maps.live.nl]

Bovenstaande verdeling van het verkeer tijdens de spitsperiode is een schatting. Deze hangt mede af van de mate van congestie op de verschillende alternatieve routes. Voor het verkeer richting Den Haag (schatting 40%) bestaat niet echt een goed alternatief voor de Hofweg. Het overige verkeer (richting Zoetermeer en Pijnacker) kan buiten de spitsperiodes ook voor de Nieuwkoopseweg kiezen. Omdat tijdens de spitsperiodes beide ontsluitingen het zwaarst belast worden is op basis daarvan berekend wat de consequenties zijn van het openstellen van de Nieuwkoopseweg tijdens de spitsperiodes.

5.3.12 Verdeling van de ritgeneratie

Tabel 5.16 Verkeerstoename

		Totaal ochtend	Van Heron	Naar Heron	Totaal avond	Van Heron	Naar Heron
		419	74	345	374	311	63
Hofweg Noord	80%	335	59	276	299	249	50
Hofweg Zuid	20%	84	15	69	75	62	13

Tabel 5.16 toont de verkeerstoename voor de jaren 2012 t/m de totale ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron in- en exclusief ontwikkeling bedrijvenpark Heron in motorvoertuigen per etmaal.

NB:

1. Intensiteiten Nieuwkoopseweg exclusief ontwikkeling Heron tot 2018 hetzelfde, in 2018 afname door knip Vlielandseweg.

5.3.13 Verkeersafwikkeling A12

Tabel 5.17 I/C-verhouding bij situatie inclusief ontwikkeling (2016 en 2021)

wegvak	jaar	capaciteit (mvt/etmaal)	I/C-verhouding		knelpunt
			excl. ontw.	incl. ontw.	
A12 Oost: Nootdorp – Zoetermeer C	2016	180.000	0,77	0,77	nee
			0,80	0,81	nee
A12 West: Pr. Clausplein - Nootdorp	2021	180.000	0,64	0,65	nee
			0,67	0,68	nee

*) capaciteit van 2x3 rijstroken bij 8% van de etmaalintensiteit in het drukste uur (capaciteit per uur: 2 x 7.250)

Conclusie A12

Op de A12 tussen Nootdorp en Zoetermeer is de I/C verhouding 0,81 in 2021. Deze waarde wordt met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heron bereikt. Exclusief de ontwikkeling van bedrijventerrein Heron bedraagt de I/C verhouding hier 0,80.

Geconcludeerd kan worden dat Bedrijvenpark Heron bijdraagt aan een verhoging van de I/C waarde op de A12. Echter, volgens de huidige prognose exclusief ontwikkeling Heron zal de verkeersafwikkeling in 2021 op de A12 tussen het Prins Clausplein en Nootdorp ook slechter worden.

Verkeersafwikkeling Hofweg

Voor de Hofweg zijn ook de I/C waarden bepaald. Onderscheid is gemaakt in het noordelijke deel (richting de A12) en het zuidelijke deel (richting Pijnacker). Onderstaande tabellen tonen voor beide spitsperiodes de I/C-waarden. Gezien het aantal rotondes op de Hofweg is gesteld dat de capaciteit 2.000 mvt/uur bedraagt.

Tabel 5.18 I/C-verhouding Ochtendspits bij situatie inclusief ontwikkeling (2016 en 2021)

wegvak	jaar	capaciteit (mvt/uur)	I/C-verhouding		knelpunt
			excl. ontw.	incl. ontw.	
Hofweg noord	2016	2.000	0,77	0,87	ja
	2021		0,79	0,96	ja
Hofweg zuid	2016	2.000	0,63	0,65	nee
	2021		0,67	0,71	nee

Tabel 5.19 I/C-verhouding Avondspits bij situatie inclusief ontwikkeling (2016 en 2021)

wegvak	jaar	capaciteit (mvt/uur)	I/C-verhouding		knelpunt
			excl. ontw.	incl. ontw.	
Hofweg noord	2016	2.000	0,77	0,86	ja
	2021		0,79	0,94	ja
Hofweg zuid	2016	2.000	0,63	0,65	nee
	2021		0,67	0,71	nee

In 2016 bedraagt de I/C verhouding op de Hofweg-noord zonder ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron 0,77. Uitgaande van deze waarde zou men verwachten dat de doorstroming geen probleem is. Toch blijkt in realiteit dat de doorstroming op de Hofweg nu al een zorgpunt is. Indien Bedrijvenpark Heron ontwikkeld zal de verkeersdruk nog verder toenemen en kritiek worden.

Verkeersafwikkeling bij terreinontsluiting Heron op de Hofweg

De verkeersafwikkeling (en dus de capaciteit) op kruispunten bepaalt in de praktijk de mate van capaciteit en dus de doorstroming op het wegvak. Ook voor de hoofdontsluiting van Bedrijvenpark Heron op de Hofweg is de rotonde een belangrijke factor.

5.3.14 Verkeersbelasting inclusief Nieuwkoopseweg tijdens spits

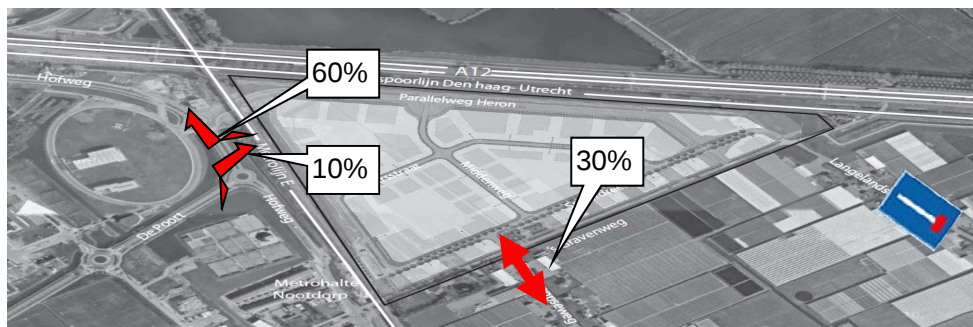
Hierbij is de volgende aanname gedaan:

- Van de 80% richting de A12 gaat de helft richting Zoetermeer. De helft daarvan zal in de nieuwe situatie via de Nieuwkoopseweg richting Zoetermeer rijden (20%). Dit betekent: 60% rechtsaf via Hofweg richting de A12 (80% - 20%);
- 20% gaat op de Hofweg linksaf richting Pijnacker. In de nieuwe situatie zal de helft daarvan via de Nieuwkoopseweg richting Pijnacker rijden (20% - 10%);

De verdeling van de intensiteiten is verduidelijkt middels onderstaande tabel 5.7 en is ook grafisch weergegeven in afbeelding 5.2.

Tabel 5.20: Verdeling intensiteiten bedrijvenpark Heron

	Hofwegnoord	Hofweg zuid	Nieuwkoopseweg	Totaal
Den Haag	40%	0%	0%	40%
Zoetermeer	20%	0%	20%	40%
Pijnacker	0%	10%	10%	20%
Totaal	60%	10%	30%	100%


Afbeelding 5.21: Percentuele afwikkeling per richting

[Bron: www.maps.live.nl]

Bovenstaande verdeling van het verkeer is een schatting. Deze hangt mede af van de mate van congestie op de verschillende alternatieve routes en de in paragraaf 4.1 beschreven invloedfactoren. Voor het verkeer richting Den Haag (schatting 40%) bestaat niet echt een goed alternatief voor de Hofweg. Het overige verkeer kan voor de Nieuwkoopseweg of de Hofweg kiezen. De aanname dat 50% voor de Nieuwkoopseweg kiest is een vrij hoge schatting. Het is niet waarschijnlijk dat in de praktijk meer verkeer dat zal doen. Alleen als de capaciteit van de route naar de A12 veel te laag zal zijn dan zou meer verkeer via de Nieuwkoopseweg kunnen gaan rijden.

Onderstaande tabel 4.4 toont de verkeerstoename voor de jaren 2012 t/m de totale ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron in- en exclusief ontwikkeling bedrijvenpark Heron in motorvoertuigen per etmaal. De tabellen 5.21 t/m 5.23 tonen de intensiteiten per uur voor de ochtend- en de avondspits.

Tabel 5.22: Overzicht verkeerstoename in mvt/etmaal

2012	2012				2014	2014			
	Excl. Heron	Heron	Incl. Heron			Excl. Heron	Heron	Incl. Heron	
Heron			0		Heron		2.218		
Hofweg n	14.764	0	14.764		Hofweg n	15.100	1.331	16.431	
Hofweg z	11.738	0	11.738		Hofweg z	12.905	222	13.127	
Nweg	4.720	0	4.720		Nweg	4.608	665	5.273	
2016	2016				2018	2018			
	Excl. Heron	Heron	Incl. Heron			Excl. Heron	Heron	Incl. Heron	
Heron			2.749		Heron		3.346		
Hofweg n	15.325	1.650	16.975		Hofweg n	15.550	2.007	17.557	
Hofweg z	12.572	275	12.847		Hofweg z	12.905	335	13.240	
Nweg	4.533	825	5.357		Nweg	3.458	1.004	4.461	
2020	2020				Einde	Eindsituatie			
	Excl. Heron	Heron	Incl. Heron			Excl. Heron	Heron	Incl. Heron	
Heron			3.942		Heron		4.450		
Hofweg n	15.774	2.365	18.139		Hofweg n	15.886	2.670	18.556	
Hofweg z	13.239	394	13.633		Hofweg z	13.405	445	13.850	
Nweg	3.383	1.183	4.565		Nweg	3.345	1.335	4.680	

NB:

1. Intensiteiten Nieuwkoopseweg excl. ontwikkeling Heron tot 2018 hetzelfde, in 2018 afname door knip Vlielandseweg.
2. Door verwijderen 'blocker' wordt een toename van sluipverkeer verwacht van 2.000 mvt/etmaal tot 2018. In 2018 en daarna wordt een halvering van de hoeveelheid sluipverkeer door de knip op de Vlielandseweg verwacht.

Voor de Hofweg zijn de I/C waarden bepaald voor de ochtend- en avondspits. Onderscheid is gemaakt in het noordelijke deel (richting de A12) en het zuidelijke deel (richting Pijnacker). Onderstaande tabellen tonen voor beide spitsperioden de I/C-waarden.

Tabel 5.23 I/C-verhouding Ochtendspits bij situatie inclusief ontwikkeling (2016 en 2021)

wegvak	jaar	capaciteit (mvt/uur)	I/C-verhouding		knelpunt
			excl. ontw.	incl. ontw.	
Hofweg noord	2016	2.000	0,77	0,84	ja
	2021		0,79	0,92	ja
Hofweg zuid	2016	2.000	0,63	0,64	nee
	2021		0,67	0,69	nee

Tabel 5.24 I/C-verhouding Avondspits bij situatie inclusief ontwikkeling (2016 en 2021)

wegvak	jaar	capaciteit (mvt/uur)	I/C-verhouding		knelpunt
			excl. ontw.	incl. ontw.	
Hofweg noord	2016	2.000	0,77	0,84	ja
	2021		0,79	0,91	ja
Hofweg zuid	2016	2.000	0,63	0,64	nee
	2021		0,67	0,69	nee

Conclusie

Op basis van de bovenstaande tabellen en de tabellen 5.20 en 5.22 kan geconcludeerd worden dat de openstelling van de Nieuwkoopseweg tijdens de spitsperioden slechts een kleine verlaging van de I/C waarden tot gevolg heeft voor de Hofweg in de ochtend- en de avondspits.

5.3.15 Beschouwing verkeersbelasting Nieuwkoopseweg

Richtintensiteiten conform Duurzaam Veilig

De CROW hanteert als maximale toelaatbare verkeersbelasting voor een erftoegangsweg een gemiddelde van 4.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een algemeen cijfer voor zowel wegen binnen als buiten de bebouwde kom. Het is ook geen hard cijfer. Voor sommige wegen is een lager aantal al onwenselijk en soms kan een hogere intensiteit gezien de omstandigheden toch acceptabel zijn.

Wat voor een specifieke erftoegangsweg nog als acceptabele intensiteiten kan worden aangemerkt hangt van een aantal factoren af. Belangrijk zijn:

- breedte van het wegdek;
- aantal fietsers;
- aanwezigheid van bebouwing langs de weg;
- aandeel vrachtverkeer;
- conflictvrije zone tussen de weg en de omliggende voorzieningen, zoals de afstand tot bomen, struiken, sloten en huizen;
- aantal kruispunten;
- bermschade.

5.3.16 Mate van bermschade

Bij de beoordeling of de erftoegangswegen in het studiegebied nog wel geschikt zijn om de verkeersintensiteiten af te wikkelen speelt de maximale intensiteit ter voorkoming van bermschade een rol. De maximale intensiteit van de plattelandswegen (erftoegangswegen buiten de bebouwde kom) in het plangebied wordt bepaald door de wegbreedte. Bij een smallere wegbreedte neemt de kans op bermschade toe doordat voertuigen bij een tegenligger moeten uitwijken. Dit vraagt extra onderhoud aan de bermen en wegconstructie, en kan gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid voor met name de langzame verkeersdeelnemers, waaronder fietsers.

De CROW hanteert als maximale toelaatbare verkeersbelasting voor een erftoegangsweg een gemiddelde van 4.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierbij wordt uitgegaan van een voorgeschreven profielbreedte van 6 meter. Om deze richtintensiteiten af te kunnen wikkelen is wel een rijbaanbreedte nodig van 5,00 à 5,50 meter om de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling te kunnen waarborgen en bermschade te voorkomen. De Nieuwkoopseweg voldoet hier niet aan en is daarmee dus niet breed genoeg om de hierboven beschreven maximale richtintensiteit van 6.000 mvt/etmaal aan te kunnen houden.

Om de maximaal toelaatbare intensiteit van de Nieuwkoopseweg te bepalen is de breedte van het verhard oppervlak gemeten. De breedte is niet overal gelijk. Hieronder volgt een opsomming van verhardingsbreedtes op de Nieuwkoopseweg (bron: gemeente Pijnacker-Nootdorp).

- | | |
|--|--------------------|
| • Nootdorpse deel ten noorden van de brug | - 4,5 – 4,9 meter; |
| • Ter hoogte van de brug | - 3,2 meter; |
| • Ten zuiden van de brug | - 4,0 meter; |
| • Ten noorden van fietspad richting Zoetermeer | - 4,1 meter; |
| • Ten zuiden van de Balijade | - 3,9 meter; |
| • Tussen Katwijkerlaan en Molenpad | - 4,0 – 4,5 meter. |

In het Handboek Wegontwerp - Erftoegangswegen van het CROW wordt ook aangegeven wat de maximale verkeersbelasting in motorvoertuigen per etmaal kan bedragen waarbij geen bermschades zullen plaatsvinden*. Deze verkeersbelasting is onder andere afhankelijk van het soort grond. In Pijnacker-Nootdorp wordt er vanuit gegaan dat de grondsoort bestaat uit klei en veen.

De bermschade wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het vracht- en landbouwverkeer. Het vrachtverkeer dat wel over de Nieuwkoopseweg zal rijden zal voornamelijk bestemmingsverkeer zijn. Het percentage vrachtverkeer dat Heron genereert (12%, zie bijlage) zal voornamelijk ontsluiten op de Hofweg. Hiermee rekening houdend zal de maximaal toelaatbare intensiteit hoger liggen op de Nieuwkoopseweg. Geschat is dat de maximale intensiteit waarbij geen bermschade zal ontstaan hierdoor met een factor 2,5 vermenigvuldigd mag worden. Deze factor is bepaald op basis van expert opinion en ervaring binnen andere projecten.

Tabel 5.25: Maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade*

Verhardingsbreedte	(mvt/etmaal)	Factor 2,5
3,00	300	750
3,50	350	875
4,00	500	1.250
4,50	800	2.000
5,00	1.150	2.900
5,50	3.000 à 4.000	3.000 à 4.000
6,50	5.000 à 6.000	5.000 à 6.000

*) Bij 12% vracht- en landbouwverkeer en type ondergrond klei/veen. De grenzen zijn indicatief omdat doordat er maar beperkt onderzoek naar is gedaan. Bron: Handboek Wegontwerp – Erftoegangswegen, CROW, 2002: tabel 7.4

De aldus ontstane waarden zijn de maximale intensiteiten waarbij geen bermschades zullen ontstaan. Volgens deze waarden zou er op de Nieuwkoopseweg (breedte 4,5 meter) een verhoogde kans op bermschade zijn bij een intensiteit van 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit sluit aan bij de huidige praktijkervaring.

Dit wil echter niet zeggen dat de maximaal toelaatbare verkeersbelasting is bereikt. Deze ligt namelijk hoger. Wel wijst het CROW erop dat bermschades zoveel mogelijk voorkomen moeten worden. Het CROW beschrijft de belangrijkste bermschaderisico's:

- verkeersonveiligheid voor met name fietsers;
- mogelijke aantasting wegconstructie door indringing water;
- hogere onderhoudskosten;
- mogelijke aansprakelijkheid wegbeheerder bij permanent aanwezige risico's.

Grafiek 2.1 toont dat de selectieve afsluiting op de Nieuwkoopseweg is aangebracht in 2005. De intensiteit bedroeg op dat moment iets meer dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Met de realisatie van Heron en de te verwachten hoeveelheid sluipverkeer (zie tabel 4.3) zal deze verkeersbelasting weer bereikt kunnen worden. De geschiedenis heeft aangetoond dat deze verkeersbelasting op de Nieuwkoopseweg mogelijk is. Men moet zich opnieuw afvragen of dit een wenselijke situatie is.

5.3.17 Andere capaciteitsbepalende factoren

- *Obstakels op de weg*

Het belangrijkste obstakel op de Nieuwkoopseweg vormt de brug. Deze is slechts 3,20 meter breed. Hierdoor is het op de brug niet mogelijk elkaar te passeren. Dit stagneert het verkeer. Ook fietsers voelen zich ter hoogte van deze wegversmalling niet veilig.

- *Obstakelvrije zone*

Op een aantal locaties langs de Nieuwkoopseweg bevinden de woningen en bedrijven zich binnen de gewenste obstakelvrije zone. Weggebruikers houden hierdoor meer afstand tot elkaar. De capaciteit daalt hierdoor. Deze reactie wordt versterkt door de smalle bermen en de sloten aan weerszijden van de Nieuwkoopseweg.

- *Binnen de bebouwde kom*

Ter hoogte van het kruispunt met de Katwijkerlaan zorgen de woningen aan weerszijden van de Nieuwkoopseweg voor een smal wegprofiel. Hierdoor zullen tijdens de spits mogelijk wachtrijen ontstaan op het traject binnen de bebouwde kom. In paragraaf 2.2 is al beschreven dat de verhouding tegemoet komend verkeer hoog is.

5.3.18 Maatregelen om intensiteiten te verminderen

De CROW schrijft enkele maatregelen voor om de verkeersdruk op een weg te verminderen zonder deze af te sluiten. In deze paragraaf wordt beschreven of één van deze maatregelen een reële oplossing zou kunnen zijn om de verkeersdruk op de Nieuwkoopseweg te verminderen. Onderstaande maatregelen zijn beschreven.

- *snelheidsremmende maatregelen;*
- *verbod vrachtverkeer (met uitzondering van bestemmingsverkeer);*
- *instellen van eenrichtingverkeer;*
- *wegenstructuur Heron waarbij de route van doorgaand verkeer langer wordt;*
- *doseren verkeer.*

Geconcludeerd kan worden dat maatregelen als eenrichtingsverkeer, drempels, wegversmallingen en doseerinstallaties geen solas bieden op de Nieuwkoopseweg. Het verlengen van de route over Bedrijvenpark Heron zal ervoor zorgen dat een deel van het sluipverkeer een andere route zal kiezen. Hoe groot dit percentage is, is niet exact te bepalen. Een vrachtverbod voor doorgaand verkeer zal ervoor zorgen dat in ieder geval het meeste vrachtverkeer via de Hofweg zal rijden.

5.3.19 Conclusie

- **Verkeersproductie studiegebied**

Met de komst van bedrijvenpark Heron ontstaat een toename van het verkeer op zowel de Parallelweg Heron (huidige ontsluitingsweg plangebied), de Hofweg en de A12. In beide spitsen zorgt de komst van bedrijvenpark Heron voor een ritgeneratie van 419 motorvoertuigen per uur in de ochtendspits en 374 motorvoertuigen per uur in de avondspits. Per etmaal genereert bedrijvenpark Heron 4.450 mvt/etmaal.

- **Gevolgen ontwikkeling Heron voor de Hofweg**

Onderstaande tabellen tonen de I/C verhoudingen voor de Hofweg bij wel of geen openstelling van de Nieuwkoopseweg. Zoals valt af te lezen zijn de verschillen tussen beide varianten niet substantieel groot. Reden hiervoor vormt de al bestaande intensiteit op de Hofweg. Het verschil in verkeersgeneratie bij wel of geen openstelling van de Nieuwkoopseweg vormt slechts een klein percentage hiervan. Zoals valt af te lezen draagt de ontwikkeling van Heron bij aan een hogere I/C verhouding. Uitgegaan is van een capaciteit van 2.000 mvt/uur op de Hofweg. Hiervan is vanuit gegaan vanwege de 3 aanliggende rotondes.

Tabel 5.27: I/C-verhouding Ochtendspits (2016 en 2021)

wegvak	jaar	Exclusief Nieuwkoopseweg		Inclusief Nieuwkoopseweg	
		excl. ontw.	incl. ontw.	excl. ontw.	incl. ontw.
Hofweg noord	2016	0,77	0,87	0,77	0,84
	2021	0,79	0,96	0,79	0,92
Hofweg zuid	2016	0,63	0,65	0,63	0,64
	2021	0,67	0,71	0,67	0,69

Tabel 5.28: I/C-verhouding Avondspits (2016 en 2021)

wegvak	jaar	Exclusief Nieuwkoopseweg		Inclusief Nieuwkoopseweg	
		excl. ontw.	incl. ontw.	excl. ontw.	incl. ontw.
Hofweg noord	2016	0,77	0,86	0,77	0,84
	2021	0,79	0,94	0,79	0,91
Hofweg zuid	2016	0,63	0,65	0,63	0,64
	2021	0,67	0,71	0,67	0,69

De rotonde Hofweg-Parallelweg Heron kan volgens de gehanteerde rekenmethode op pagina 17 de extra ritgeneratie van Bedrijvenpark Heron in 2021 nog net verwerken. Om onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de restcapaciteit op de rotonde, dient gerekend te worden met o.a. de meerstrooksrotondeverkenner tijdens de spitsperiodes. Hiervoor waren op dit moment niet voldoende gegevens beschikbaar.

- **Gevolgen ontwikkeling Heron voor opengestelde Nieuwkoopseweg**

Onderstaande tabel toont de intensiteiten zonder en met ontwikkeling Heron in motorvoertuigen per etmaal op de Nieuwkoopseweg. De intensiteiten in de spitsperiodes liggen rond de 500 mvt/uur. Na 2018 neemt deze af met ongeveer 100 mvt/uur vanwege de knip op de Vlielandseweg. Daarmee ligt tijdens de spits de intensiteit per uur net iets lager dan in het verleden, net voor de in gebruik name van de selectieve afsluiting.

Tabel 5.29: Groei Nieuwkoopseweg (mvt/etmaal)

Jaar	Excl. Heron	Incl. Heron
2012	4.720	4.720
2014	4.608	5.273
2016	4.533	5.357
2018	3.458	4.461
2020	3.383	4.565
Einde	3.345	4.680

• **Aanvaardbaarheid verkeersbelasting Nieuwkoopseweg**

Volgens de richtlijnen uit het CROW handboek 'Erftoegangswegen' blijkt dat de kans op bermschade op de Nieuwkoopseweg op zal treden bij een intensiteit van zo'n 2.000 motorvoertuigen per etmaal (inclusief beoogde ophoging met factor 2,5). Dit is onder meer gebaseerd op de profielbreedte van de Nieuwkoopseweg en de ligging langs het water en op een klei/veen ondergrond. Het is dan ook te verklaren dat er in de huidige situatie al bermschade wordt gereden met een intensiteit van ongeveer 2.700 mvt/etmaal.

Dit wil echter niet zeggen dat de maximaal toelaatbare verkeersbelasting is bereikt. Deze ligt namelijk hoger. Feit blijft echter wel dat een hogere intensiteit dan 2.000 mvt/etmaal op de Nieuwkoopseweg risico's met zich meebrengt. De CROW beschrijft de belangrijkste:

- verkeersonveiligheid voor met name fietsers;
- mogelijke aantasting wegconstructie door indringing water;
- hogere onderhoudskosten;
- mogelijke aansprakelijkheid wegbeheerder bij permanent aanwezige risico's.

Voordat de selectieve afsluiting in werking werd gesteld bedroeg de intensiteit op de Nieuwkoopseweg ongeveer 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Met de realisatie van Heron en de te verwachten hoeveelheid sluipverkeer zal deze etmaalintensiteit wederom bereikt worden. Men moet zich afvragen of dit een wenselijke situatie is. Een mogelijke oplossing vormt het verharderen van de berm met grasbeton elementen. De ruimte hiervoor is echter maar beperkt en het zal niet op alle plaatsen langs de weg een oplossing zijn.

Ook geldt als nadeel van grasbeton elementen dat deze niet opgesloten kunnen worden in het talud, waardoor al snel spleten zullen ontstaan tussen het grasbeton en de weg. Op het Pijnackerse deel van de Nieuwkoopseweg is op enkele locaties bermversteving toegepast door de bermgrond te vermengen met onder meer cement. Onderzoek moet bevestigen of dit ook op andere locaties langs de Nieuwkoopseweg toegepast kan worden.

- **Nieuwkoopseweg minder aantrekkelijk maken voor verkeer**

Verwacht wordt dat wanneer de mogelijke knelpunten op de Hofweg richting de A12, die in de huidige situatie voor stagnatie zorgen, worden opgelost men ook eerder geneigd is de Nieuwkoopseweg met rust te laten. Als de oostelijke ontsluiting van Pijnacker op de lange termijn voltooid is, kan een knip op de Vlielandseweg een effectieve bijdrage leveren. De plannen hiervoor zijn echter nog niet concreet en bieden voor de korte termijn nog geen soelaas. Het instellen van een vrachtverbod voor doorgaand verkeer kan bijdragen aan het verminderen van de verkeersdruk op de Nieuwkoopseweg.

5.3.20 Aanbevelingen

Om na te gaan welke maatregelen genomen kunnen worden om de doorstroming van het verkeer te verbeteren zijn de volgende aanbevelingen gedaan:

- *Aanvullend verkeersonderzoek Hofweg*

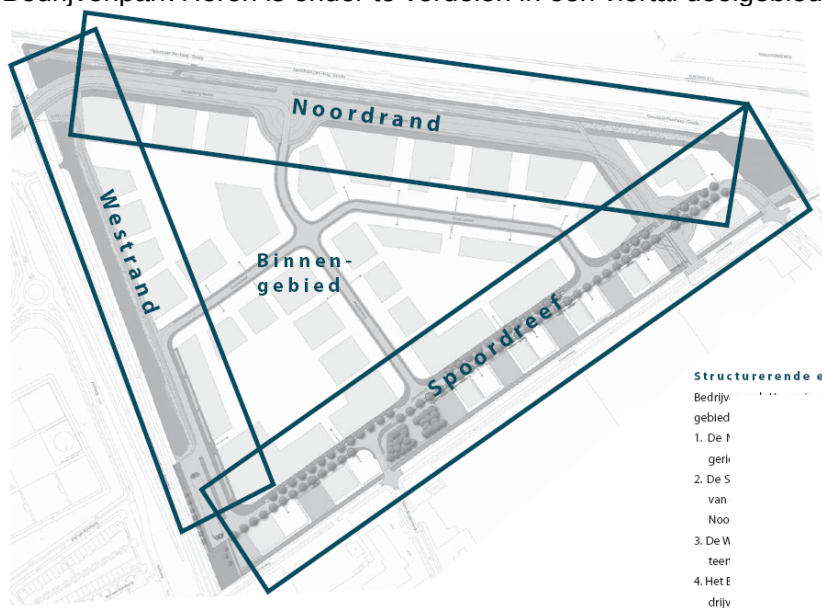
Geadviseerd wordt op basis van recente verkeerstellingen een verkeersonderzoek uit te voeren voor de Hofweg. Hierin moet onder andere de restcapaciteit van de rotondes worden meegenomen.

- *Bevorderen gebruik Randstadrail en de fietsinfrastructuur*

Een van de maatregelen die kunnen bijdragen aan een vermindering van het autogebruik is het bevorderen van het gebruik van de RandstadRail door medewerkers van Bedrijvenpark Heron. Ook het stimuleren van fietsgebruik kan hieraan bijdragen. Hierom is het belangrijk dat ook tijdens het inrichtingsproces van Bedrijvenpark Heron veel aandacht wordt besteed aan het creëren van een optimale fietsinfrastructuur en voldoende directe wandelpaden.

5.4 Beeldkwaliteit

Bedrijvenpark Heron is onder te verdelen in een viertal deelgebieden:



Figuur 5.30: Deelgebieden

Noordrand

De Noordrand leent zicht optimaal voor bedrijven die zich groen en duurzaam willen presenteren naar de vele passanten die voorbij komen over de A12 en de spoorlijn Utrecht – Den Haag. De kavels worden ontsloten via de Dwarsstraat. Het type bedrijven dat in de Noordrand neerstrijkt wil zich presenteren naar de snelweg én gebruikt de laad- en losfaciliteiten aan de zuidkant van de kavel. Dit daagt uit tot het maken van alzijdig aantrekkelijke façades. Tussen de bedrijfspanden wordt tweezijdig geparkeerd. Er wordt hiervoor een zijdelingse bebouwingsvrije ruimte op het perceel aangehouden van circa 9 meter.

Het groene, duurzame beeld kan in de oostelijke punt van het plangebied benadrukt worden met een solitair staand, hoog gebouw dat het verdient om qua uitstraling het logo te worden van een (inter)nationaal opererend bedrijf. Centraal in de Noordrand wordt een groenblauwe landschappelijke strip aangelegd. De combinatie van water en riet zorgt voor een robuuste uitstraling. De reclamemast zal zich ook voegen in het groene streefbeeld.

Langs de Parallelweg Heron met fietspad wordt op uitgeefbaar terrein een struweelborder aangelegd. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke groene zoom waar alle aanliggende bedrijfspanden in staan. Gekoppeld aan de entrees kan een fietsaansluiting worden gerealiseerd door de struweelborder heen.

In het ontwerp voor de Noordrand wordt met de ontwerpprincipes van de Regenboogroute rekening gehouden door langs de snelweg het landschap boven de bebouwing te laten prevaleren, en de kruisende structuurlijnen ('s-Gravenweg en Hofpleinlijn) duidelijk als zelfstandige elementen te laten bestaan. Voor de uitwerking van de Regenboogroute is de site www.routeontwerp.nl te raadplegen.

Spoordreef

Om binnen Bedrijvenpark Heron de invloedssfeer van het station goed zichtbaar en voelbaar te maken wordt een lange laan met bomen aangelegd. De weg wordt zo georiënteerd dat de gebruiker ervan langs zichtlijnen gekoppeld is aan zowel metrohalte Nootdorp als aan de A12/spoorlijn Utrecht – Den Haag. Daardoor zijn alle bedrijven, gevestigd aan deze Spoordreef, verbonden met hun omgeving.

Aan de noordzijde van de 's-Gravenweg verandert het beeld structureel. In een evenwichtige afwisseling staan zes á zeven kleinschalige bedrijfspanden in het water. Vanaf de Spoordreef zorgt deze afwisseling van bebouwing en water over de lengte van de gehele laan voor doorkijkjes naar het gemeentelijke landschap met kassen ten zuiden van de 's-Gravenweg. Dit zorgt ervoor dat de Spoordreef, en daarmee het bedrijvenpark, verankerd wordt in het landschap van de gemeente Pijnacker-Nootdorp.

Aan de noordzijde van de Spoordreef staan kloeke bedrijfspanden zij aan zij in een gesloten straatwand, op het publiek gericht. Incidenteel zijn openingen tussen de geschakelde bedrijfspanden denkbaar (maximaal 10 meter breed). Hier kunnen de aan de achterzijde gelegen binnenhoven worden bereikt, waar wordt geparkeerd.

Verkeerskundig is een directe (lees: te gemakkelijke) koppeling van de Nieuwkoopseweg op het bedrijvenpark ongewenst. Daarom is in het stedenbouwkundige plan aan de Spoordreef een groenplek ingericht voor de pauzerende werknemer.

Westrand

Alle bebouwing parallel aan het water moet zich met representatieve gevels als visitekaartje presenteren naar de spoorbaan van Metrolijn E. Ten noorden van de dwarsstraat staan de gebouwen met (gedeeltelijk) beklede groengevels aan het water. Het is mogelijk dat meerdere panden aan deze rand de ruimtelijke begrenzing vormen. Bij voorkeur worden de entrees in het zicht van de Randstadrail geplaatst. Belangrijk is dat aandacht wordt besteedt aan het vrijhouden van eventuele tussenruimtes van opslag.

Wat de openbare ruimte betreft wordt de noordelijke Westrand vormgegeven als een groenblauwe zone van rust tussen de bedrijvigheid en transport. Een flauwe oever met riet zorgt voor een natuurlijk aantrekkelijke uitstraling op maaiveld. Richting het stationsgebied worden de gevels stedelijker en steenachtiger.

Ten zuiden van de dwarsstraat is het stationsgebied rond de metrohalte vooral gericht op de transitie van passagiers. De directe stationsomgeving en aangelegen bebouwing dient de bezoeker verblijfskwaliteit bieden. Op dit moment biedt het P+R terrein plaats aan 50 parkeerplaatsen. In de toekomst kan dit aantal tot 100 worden uitgebreid. Ruimtelijk gaat het plan uit van een stationsplein met aangename afmetingen. Het plein wordt aan één zijde begrensd door het station en aan de andere zijde door geschakelde panden die front maken naar het plein.

Binnengebied

De samenhang wordt in het binnengebied gecreëerd door de materiaalkeuze van primaire en secundaire bebouwing en hagen op eigen terrein. De straten en binnenhoven worden zakelijk en overzichtelijk ingericht.



6 MILIEUASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante sectorale aspecten voor de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron. Naast een uiteenzetting over de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in het plangebied wordt in dit hoofdstuk ook gekeken naar de randvoorwaarden die aan de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron worden gesteld vanuit externe veiligheid, luchtkwaliteit, waterberging, geluid, bodemkwaliteit, ecologie, archeologie en duurzaamheid.

6.1 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen gemeenten in bestemmingsplannen een ruimtelijke regeling te treffen, die recht doet aan de gevestigde bedrijven, maar ook garanties geeft voor een goede kwaliteit van de leefomgeving. Om ervoor te zorgen dat gevestigde bedrijven geen overlast voor de omgeving veroorzaken, wordt bij bestemmingsplannen het uitgangspunt gehanteerd dat milieubelastende en hindergevoelige functies ruimtelijk van elkaar worden gescheiden. De basis hiervoor is gelegen in de notitie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).² Deze notitie was voorheen beter bekend onder de noemer 'het Groene boekje'.

De milieuzonering is gebaseerd op de Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB) uit het Groene boekje. In deze Staat wordt met behulp van een indeling in milieucategorieën op basis van de SBI-codering aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of een bedrijfsactiviteit ten opzichte van een hindergevoelige functie toelaatbaar kan zijn. Aan deze categorieën worden bepaalde omgevingstypen en/of richtafstanden gekoppeld.

Gevoelige functies en gebiedstypen

De milieuzonering van het bedrijventerrein wordt bepaald door de gevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied en gevoelige functies binnen het plangebied. Gevoelige functies zijn woningen en woongebieden. Daarnaast moet gedacht worden aan scholen, ziekenhuizen en recreatieve functies. De richtafstanden tot deze gevoelige functies is afhankelijk van het gebiedstype.

In het Groene boekje zijn twee gebiedstypen onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'.

Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Andere functies dan wonen staan ten dienste van het wonen, zoals wijkvoorzieningen. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring door verkeer.

Gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden langs hoofdinfrastructuur behoren eveneens tot gemengd gebied. De verhoogde akoestische belasting kan het toepassen van kleinere afstanden rechtvaardigen.

² VNG, 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)

Richtafstanden SvB

De richtafstanden voor de milieucategorieën die in de SvB worden aangehouden ten opzichte van een rustige woonwijk en een gemengd gebied zijn weergegeven in de onderstaande tabel. De grootste afstand is daarbij bepalend voor de richtafstand die dient te worden aangehouden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies. In relatie tot beide gebiedstypen zijn richtafstanden opgenomen in het Groene boekje:

Tabel 6.1: Richtafstanden SvB (bron: bedrijven en milieuzonering)

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Relatie met Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en Activiteitenbesluit

Een milieuzonering op basis van de SvB staat los van enige omgevingsvergunningplicht of meldingsplicht, voor zover het milieuaspecten betreft, en biedt op basis van aspecten van ruimtelijke ordening garanties voor het voorkomen van hinder door bedrijven. Dit wil overigens niet zeggen dat de omgevingsvergunningplicht in het geheel geen rol speelt. Ook bedrijven die, door hun activiteiten, vallen onder de omgevingsvergunningplicht of meldingsplicht voor het oprichten, in werking hebben of wijzigen van een inrichting die mogelijk milieueffecten heeft, moeten voldoen aan de vestigingseisen op basis van de milieuzonering. Het is evenwel mogelijk dat bedrijven op basis van hun meldings- of vergunningplichtige milieuaspecten zijn toegestaan, maar op basis van de milieuzonering niet, of vice versa. In de bestemmingsregeling zijn voorzieningen worden getroffen om dergelijke discrepanties op te heffen indien deze zich voordoen en er geen onoverkomelijke bezwaren zijn (afwijkingsregels).

Uitwerking milieuzonering

De milieuzonering van het toekomstige bedrijventerrein wordt bepaald door de gevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied. Bepalend is de woonwijk 's-Gravenhout ten zuidwesten van de Erasmuslijn (RandstadRail). De kleinste afstand tussen de geplande woningen en de bedrijvenlocatie bedraagt circa 110 meter. In het overdrachtsgebied speelt de aanwezigheid van de spoordijk, die ter plaatse een hoogte heeft van circa 4 meter boven maaiveld, een beperkte rol.

Daarnaast is er langs de Nieuwkoopseweg en de 's-Gravenweg sprake van agrarische, incidentele lintbebouwing, bestaande uit de bedrijfswoningen bij de glastuinbouwbedrijven. De kleinste afstand tussen de woningen langs de 's-Gravenweg en het toekomstig bedrijventerrein bedraagt circa 20 meter ('s-Gravenweg). Ten slotte bevindt zich ter hoogte van het plangebied ten noorden van rijksweg A12 eveneens één woning.



Gemengd gebied

Bij het opstellen van de milieuzonering is met betrekking tot de omliggende woonbebouwing uitgegaan van richtafstanden ten opzichte van gemengde gebieden. Indien een gebied in de huidige situatie een sterke functiemenging kent en/of een hogere geluidbelasting heeft van nabijgelegen hoofdinfrastructuur (bijvoorbeeld een autosnelweg), wordt in de SvB gesproken van een gebiedstype 'gemengd gebied'. Vanwege de al aanwezige verhoogde belasting op de omgeving, is in deze gebieden een kleinere richtafstand volgens de SvB acceptabel.

Volgens de toelichting bij de SvB in het 'Groene Boekje' kan naast gebieden met een sterke functiemenging (zoals in 's-Gravenhout) ook lintbebouwing in een buitengebied met overwegende agrarische en andere bedrijvigheid beschouwd worden als gemengd gebied.

Bij het opstellen van de milieuzonering is daarom uitgegaan dat de woningen in de omgeving zijn gelegen in gemengd gebied.

Milieuzonering Bedrijvenpark Heron

In principe zou, op basis van de SvB, langs het grootste deel van de 's-Gravenweg kunnen worden voorzien in bedrijven uit categorie 3.2/4.1 of zelfs hoger.

Bestemmingsplantechnisch wordt echter rekening gehouden met een mogelijke herontwikkeling van het terrein Noukoop op middellange termijn. Om deze ontwikkeling niet onnodig te frustreren door het realiseren van milieuhinderlijke bedrijven, is de toelaatbaarheid aan deze zijde van het plangebied enigszins beperkt. Langs de 's-Gravenweg worden bedrijven uit maximaal categorie 3.1 toegestaan.

Op twee plaatsen in het plangebied zijn kantoren toegestaan. Deze zijn toegestaan binnen de bestemming 'Bedrijf'. Om de hinder van de bedrijven op de kantoren te beperken zijn ter plaatse van deze gebieden bedrijven toegestaan uit maximaal categorie 3.2.

Op grond van deze uitgangspunten is de milieuzonering bepaald en weergegeven op de plankaart. De toelaatbaarheid voor bedrijven wordt hoofdzakelijk bepaald door de (mogelijke) gevoelige functies aan de zuid(west) kant van het plangebied. Dit houdt in dat vooral aan de zuidrand (langs de 's-Gravenweg) en ter hoogte van het stationsgebied bedrijven met een maximale toelaatbaarheid uit categorie 3.1 mogelijk worden gemaakt. Richting het noorden wordt de toelaatbaarheid vergroot tot maximaal categorie 4.2 in de noordwesthoek van het plangebied.

Milieuzonering van autodemontagebedrijven

Syncera/De Straat heeft op 9 september 2005 definitief rapport uitgebracht over de milieuhygiënische randvoorwaarden voor de uitplaatsing van de autodemontagebedrijven uit de Binckhorst.³ Doel van dit onderzoek was onder andere om te bepalen in welke milieucategorie de diverse autodemontagebedrijven vallen. Conclusie is dat de verschillende autodemontagebedrijven vallen in categorie 3 en 4 van de SvB. Hiermee zijn deze bedrijven toelaatbaar op het Bedrijvenpark Heron.

³ Syncera De Straat, Verplaatsingsonderzoek autodemontagebedrijven: Milieuhygiënische randvoorwaarden, M05A0279, 9 september 2005

Bijzondere aandacht verdient in dit verband de aanwezigheid van een shredder. Uit onderzoek blijkt dat een bedrijf met shredder valt in categorie 5 van de SvB. Een dergelijk bedrijf kan, op basis van de milieuzonering, dan ook niet worden toegestaan op Bedrijvenpark Heron. Ook de aanwezigheid van een wrakkenpers kan tot problemen leiden als deze buiten staat opgesteld. Een in pandige wrakkenpers behoort wél tot de mogelijkheden.

Zolang de autodemontagebedrijven niet beschikken over een shredder dan wel een wrakkenpers op het buitenterrein, passen deze bedrijven vanuit het oogpunt van milieuzonering op het Bedrijvenpark Heron.

Bedrijfswoningen

Op het bedrijventerrein Bedrijvenpark Heron zijn geen bedrijfswoningen toegestaan. Bedrijfswoningen op een bedrijventerrein leggen immers, om milieuhygiënische redenen, beperkingen op aan de bedrijfsuitoefening van bedrijven. Dat komt doordat bedrijfswoningen worden aangemerkt als gevoelige bestemmingen.

Afwijking

De uitoefening van bepaalde activiteiten uit een hogere categorie hoeft niet in alle gevallen onaanvaardbaar te zijn. De Staat van Bedrijfsactiviteiten geeft namelijk een vrij grove indeling van de hinderlijkheid van bedrijven. Het komt vooral voor dat een bedrijf door de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of een milieuvriendelijke werkwijze, minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In dat geval kan aan een dergelijk bedrijf voor de betreffende activiteit via een omgevingsvergunning afwijking van deze bepaling kan worden toegestaan (passende maatregelen worden in dergelijke gevallen geregeld via de vergunning in het kader van onder meer de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

6.2 Externe veiligheid

Inleiding

In dit hoofdstuk externe veiligheid wordt aangegeven op welke wijze de externe veiligheid in beschouwing is genomen bij het bestemmingsplan. De externe veiligheid gaat over de beoordeling van de risico's die verband houden met het gebruik van gevaarlijke stoffen. Tijdens de productie, de opslag, het gebruik en het transport kunnen er zich calamiteiten voordoen, waardoor de veiligheid van de omgeving in het geding is. Dit houdt daarom een risico in voor de omgeving van dergelijke activiteiten. Externe veiligheid heeft geen betrekking op mogelijke gezondheidsschade door langdurige blootstelling aan gevaarlijke of schadelijke stoffen. Het gaat om plotseling optredende schadelijke effecten en de directe gevolgen van die effecten.

6.2.1 Normstelling en beleid

- **Twee sleutelbegrippen: plaatsgebonden risico en groepsrisico**

De risico's bij de externe veiligheid worden uitgedrukt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Waarom worden er twee begrippen gebruikt? Het rijksoverheidsbeleid maakt onderscheid tussen het risico waaraan het individu is blootgesteld en het risico waaraan een groep mensen is blootgesteld. Het gaat om het risico op overlijden. Voor de beoordeling van het risico waaraan het individu is blootgesteld gebruikt men het plaatsgebonden risico. Dit is de maatstaf voor de persoonlijke veiligheid. De maatstaf voor de kans dat een groep van mensen in een keer overlijdt, is het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de overlijdenskans per jaar die op een bepaalde afstand aanwezig is door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij wordt voor de berekening uitgegaan van een fictieve burger. Deze burger is 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op de plaats aanwezig waarvoor het plaatsgebonden risico wordt berekend. Verder zal de burger geen aanstalten maken zich in veiligheid te brengen (vlucht- of schuilgedrag) gedurende de maximaal 30 minuten blootstelling aan het optredende effect. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (de zogeheten risicocontour).

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans op het overlijden in één keer van een groep mensen (Juridisch is de minimum omvang gesteld op 10 doden om van een groepsrisico te kunnen spreken) als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting, transportroute gevaarlijke stoffen of buisleiding en als gevolg van een ongewoon voorval in dit invloedsgebied waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het invloedsgebied is het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt.

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het groepsrisico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1.000 slachtoffers tegelijk vallen. Bij transportrisico's geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overeen komt met de kans op 10 slachtoffers gelijk aan één op de tienduizend (10-4). De kans op 100 slachtoffers gelijk aan één op de miljoen (10-6) enzovoorts. Bij stationaire risicobronnen geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico een factor 10 kleiner ligt. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is geen wettelijke norm, het is bedoeld als een ijkpunt. Er kunnen redenen zijn dat een gemeente meer of juist minder risico's accepteert. De gemeente is verplicht om voor iedere situatie een belangenafweging te maken (verantwoording groepsrisico). Daarbij spelen onder anderen de zelfredzaamheid van bewoners, vluchtwegen, economische en maatschappelijke belangen een rol.

6.2.2 Kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten

Kwetsbare objecten

Kwetsbare objecten zijn onder ander woningen (met uitzondering van verspreid liggende woningen met een dichtheid van maximaal twee per hectare en dienst- of bedrijfswoningen), kantoren met meer dan 1.500 m² bruto vloeroppervlak en andere objecten waar zich gedurende een groot deel van de dag grote groepen mensen bevinden of (een deel van de dag) kwetsbare groepen mensen, zoals in onderhavig geval een school. De kwetsbare objecten staan gedefinieerd in Bevi artikel 1 sub I. Na inwerkingtreding van het Bevi is de definitie van kwetsbare objecten nog verduidelijkt.

Beperkt Kwetsbare objecten

Onder beperkt kwetsbare objecten worden onder andere verstaan woningen, hotels, restaurants, kantoren, winkels en sport- en kampeerterrainen, voor zover deze objecten niet tot de kwetsbare objecten behoren. In artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is een definitie opgenomen van een beperkt kwetsbaar object.

Waarom onderscheid?

Het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is van belang om te bepalen of de PR 10-6 een grenswaarde of een richtwaarde.

6.2.3 Besluit externe veiligheid inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Dit besluit moet individuele en groepen burgers een basisbeschermingsniveau garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een inrichting. De Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) geeft uitvoering aan het Bevi. De laatste wijziging van Bevi/Revi is in werking getreden op 13 februari 2009.

Plaatsgebonden risico

Het BEVI gaat bij het plaatsgebonden risico uit van:

* Het in acht nemen van een grenswaarde van 10-6 voor kwetsbare objecten.

Dit betekent dat altijd moet worden voldaan aan deze grenswaarde.

* Rekening houden met een richtwaarde van 10-6 voor beperkt kwetsbare objecten.

Dit betekent dat om gewichtige redenen mag worden afgeweken van de richtwaarde.

Groepsrisico

Bij inrichtingen geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overeen komt met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–5 per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–7 per jaar en met de kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–9 per jaar.

Verantwoording groepsrisico

Indien er een vergunning moet worden verleend aan een inrichting met gevaarlijke stoffen die wordt opgericht, veranderd of in werking is moet het bevoegd gezag bij een toename van het groepsrisico het groepsrisico verantwoorden. Bij het vaststellen of wijzigen van bestemmingsplannen of voor het toestaan van tijdelijke situaties, zoals ook bij het verlenen van vrijstelling op bestemmingsplannen, moet het bevoegd gezag het groepsrisico verantwoorden.

6.2.4 Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Op dit moment wordt het beleidskader nog gevormd door de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (2004) en de nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (1996). De circulaire is een operationalisering en verduidelijking van het beleid uit de nota, er zijn risiconormen voor vervoerssituaties beschreven en qua methodiek sluit de circulaire aan op het Bevi. Vanaf 1 januari 2010 is een gewijzigde versie van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van kracht. Hierin is, met het oog op de invoering van het Basisnet, juridisch vastgelegd welke risico's het vervoer van gevaarlijke stoffen via weg en water mag veroorzaken.

Om te bevorderen dat bij de Basisnetten weg en water de veiligheidsafstanden worden gerespecteerd en de vervoershoeveelheden worden gebruikt, zijn deze juridische verankerd in de Circulaire. De circulaire zal op termijn vervangen worden door het 'Besluit transportroutes externe veiligheid' (Btev).

Plaatsgebonden risico

De cRNVGS gaat bij het plaatsgebonden risico uit van:

- * Het in acht nemen van een grenswaarde van 10⁻⁶ voor kwetsbare objecten. Dit betekent dat altijd moet worden voldaan aan deze grenswaarde.
- * Rekening houden met een richtwaarde van 10⁻⁶ voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat om gewichtige redenen mag worden afgeweken van de richtwaarde.

Groepsrisico

Bij transportroutes geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overeen komt met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–4 per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–6 per jaar en met de kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–8 per jaar.

Verantwoording groepsrisico?

Conform de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen moet het bevoegd gezag bij ruimtelijke plannen verantwoording over het groepsrisico afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of bij een toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied.

6.2.5 Basisnet

Het Ministerie van V&W ontwikkelt het zogenaamde Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het basisnet wordt vastgelegd in een Amvb op basis van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Doel van het Basisnet is om bij de toewijzing van vervoerscapaciteit over een vervoersas rekening te houden met een vastgelegde risicoruimte. Deze risicoruimte dient dan tevens als randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen. Er moet rekening worden gehouden met de brieven die door het Ministerie van V&W worden uitgegeven over de stand van zaken met betrekking tot het basisnet en de concept Amvb. Verder wordt in het basisnet weg een aantal wegen aangewezen waarop een zogenaamde veiligheidszone en/of een plasbrand aandachtsgebied (PAG) wordt aangewezen. Het PAG is een zone van 30 meter aan weerszijden van de weg.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het PAG moet het bevoegd gezag onderbouwen, waarom het de ontwikkelingen wil toestaan. Het basisnet gaat vooralsnog niet gelden voor provinciale en gemeentelijke wegen.

6.2.6 Besluit externe veiligheid buisleidingen

Sinds 1984 wordt er getoetst aan circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen (1984) en vanaf 1991 ook aan de circulaire Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie. Sinds 1 januari 2011 zijn beide circulaires vervangen door het Besluit en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Buisleidingen.

Belemmerde strook

De belemmerde strook is een strook (bij een buisleiding met een ontwerpdruk tot en met 40 bar) van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding, waarbinnen het niet is toegestaan enig bouwwerk op te richten. De belemmerde strook is door de Gasunie bepaald en dient ter waarborging van een veilig en gegarandeerd transport van gas en ter beperking van gevaar in de directe omgeving van buisleidingen.

Plaatsgebonden risico

* Het in acht nemen van een grenswaarde van 10⁻⁶ voor kwetsbare objecten.

Dit betekent dat altijd moet worden voldaan aan deze grenswaarde.

* Rekening houden met een richtwaarde van 10⁻⁶ voor beperkt kwetsbare objecten.

Dit betekent dat om gewichtige redenen mag worden afgeweken van de richtwaarde.

Groepsrisico

Bij buisleidingen geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overeen komt met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–4 per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–6 per jaar en met de kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10–8 per jaar.

Wanneer verantwoording groepsrisico?

De verantwoordingsplicht van het groepsrisico is van toepassing bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg van een buisleiding of de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten.

6.2.7 Vuurwerk

Ingevolge het in 2002 in werking getreden Vuurwerkbesluit dient ook via het spoor van de ruimtelijke ordening expliciet aandacht te worden besteed aan de veiligheidsafstanden die gelden voor vuurwerkopslag. Aan situaties waarin niet meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk wordt opgeslagen, wordt in het kader van dit bestemmingsplan niet expliciet aandacht besteed. De hiervoor geldende veiligheidsafstand is dusdanig klein (8 m), dat hieraan in de meeste gevallen kan worden voldaan door de opslagplaats en de deuropening op een juiste wijze op het perceel te projecteren. In het bestemmingsplan worden daarom geen afstandseisen opgenomen. Nadere regulering kan via het milieuspoor (vergunning of melding) plaatsvinden.



Vanzelfsprekend is handel in en opslag van consumentenvuurwerk uitsluitend toegestaan, wanneer dit past binnen de bestemming die aan de betreffende gronden is gegeven. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen is niet van toepassing op vuurwerkopslagplaatsen

6.2.8 Inventarisatie plangebied

Er is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidssituatie in het plangebied. Gekeken is naar risicovolle inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en spoor en naar de aanwezigheid van buisleidingen. In de onderstaande paragraaf zijn de uitkomsten van het onderzoek samengevat. Voor de volledige resultaten van het onderzoek wordt verwezen naar bijlage 4 van de toelichting.

6.2.9 Risicovolle inrichtingen

In dit bestemmingsplan worden bedrijven die onder het Bevi vallen uitgesloten. Als zodanig hoeft met dit aspect geen rekening te worden gehouden.

6.2.10 Transportroutes gevaarlijke stoffen

Spoorbaan Den Haag-Rotterdam

Dit spoor wordt niet gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen. Rondom de spoorbaan bevindt zich daarom geen risicocontour in het kader van externe veiligheid.

Gemeentelijke route voor transport gevaarlijke stoffen

De gemeente Pijnacker-Nootdorp beschikt over een aangewezen wegennet voor routeplichtige stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De route voor gevaarlijk transport ligt op meerdere kilometers van het bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron.

Transport gevaarlijke stoffen over rijkswegen

Rijksweg A12: Binnen een afstand van 200 meter van dit plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de Rijksweg A12. Het plangebied ligt op ruim 35 meter van de rand van de A12, dit is buiten het plasbrand aandachtsgebied van 30 meter. De veiligheidszone van de A12 ter hoogte van het plan is vastgesteld op 0 meter.

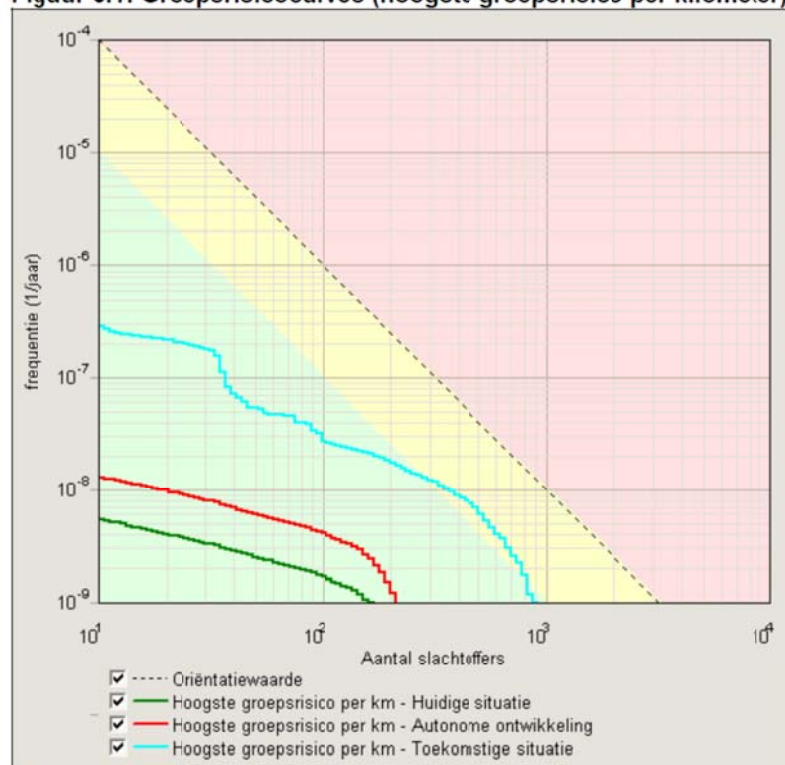
Voor de Rijksweg A12 zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico bepaald. In onderstaande tabel 6.2 zijn de resultaten van het plaatsgebonden risico weergegeven. Figuur 6.1 en tabel 6.3 tonen de resultaten van het groepsrisico. Het complete EV onderzoek is bijgevoegd als bijlage 4.

Tabel 6.2: Risicocontouren voor plaatsgebonden risico per scenario, ter hoogte van het plangebied

Scenario	Plaatsgebonden risicocontour [meter] ^{1,3}			
	10^{-5}	10^{-6}	10^{-7}	10^{-8}
Huidige situatie	n.a.	n.a.	ca. 13	ca. 90
Autonome ontwikkeling	n.a.	n.a.	ca. 50	ca. 120
Toekomstige situatie	n.a.	n.a.	ca. 50	ca. 120

1. De afstanden zijn gegeven vanaf de as van de transportroute;
2. Niet aanwezig;
3. Deze afstanden wijken af van de vermelde waarden in de RBM-rapportages (bijlage 3, 4 en 5). Deze rapportages vermelden namelijk de *gemiddelde* afstand.

Figuur 6.1: Groepsrisicocurves (hoogste groepsrisico per kilometer)¹



Legenda:

- Groene arcering: Het groepsrisico is lager dan 0.1 x de oriëntatiewaarde
 Gele arcering: Het groepsrisico ligt tussen 0.1 en 1 x de oriëntatiewaarde
 Roze arcering: Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde

Tabel 6.3: Overschrijding normwaarde voor groepsrisico

Scenario	Normwaarde	Overschrijdingsfactor
Huidige situatie	0,00003	0,003
Autonome ontwikkeling	0,00007	0,007
Toekomstige situatie	0,00176	0,176

Conclusie

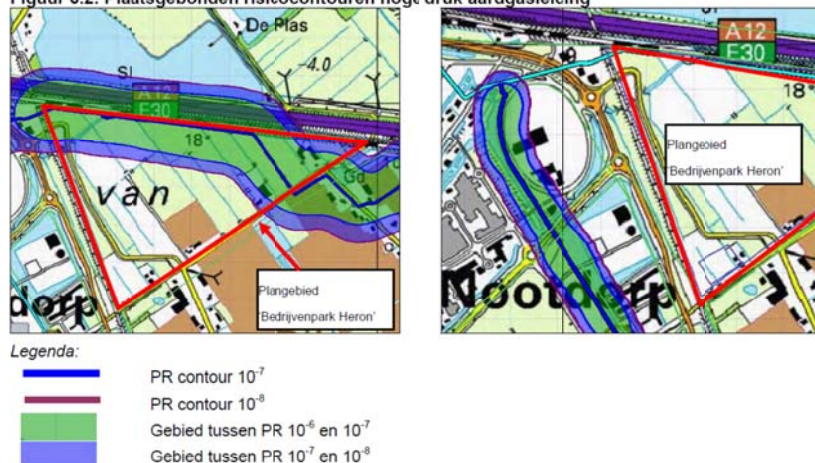
Op basis van het externe veiligheidsonderzoek van de A12 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In de huidige situatie, autonome ontwikkeling en in de toekomstige situatie wordt geen plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ berekend. Derhalve wordt in alle scenario's voldaan aan de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- rekening houdend met toekomstige wet- en regelgeving, hoeft de gemeente Pijnacker-Nootdorp bij de inrichting van het gebied rondom de A12 geen rekening te houden met een veiligheidszone;
- in alle scenario's wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden;
- de realisatie van het plangebied 'Bedrijventerrein Heron' zorgt voor een toename van het groepsrisico ten opzichte van de autonome ontwikkeling;
- als gevolg van de realisatie van het plangebied treedt in de toekomstige situatie een verhoging op van het groepsrisico (>10%). Conform de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen dient de gemeente Pijnacker-Nootdorp hiervoor een 'verantwoording groepsrisico' op te stellen. Deze verantwoording staat beschreven in bijlage 6.

6.2.11 Buisleidingen

Hogedruk aardgasleiding: Binnen een afstand van 200 meter liggen twee hoge druk aardgasleidingen. Voor de relevante hogedruk aardgasleidingen zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico bepaald. In onderstaande figuur 6.2 zijn de resultaten van het plaatsgebonden risico weergegeven. Tabel 6.4 toont de resultaten van het groepsrisico. Het complete onderzoek is bijgevoegd als bijlage 4.

Figuur 6.2: Plaatsgebonden risicocontouren hoge druk aardgasleiding



Tabel 6.4: Overschrijding normwaarde voor groepsrisico

Scenario	Overschrijdingsfactor (hoogste kilometer)	Leidingtraject ¹
W-539-01		
Huidige situatie	0,0004	490 – 1490
Toekomstige situatie	0,6930	1760 – 2760
W-539-05		
Huidige situatie	0,0036	20 – 1020
Toekomstige situatie	0,0036	20 – 1020

Conclusie

Op basis van het externe veiligheidsonderzoek van de hoge druk aardgasleidingen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In de huidige situatie en in de toekomstige situatie wordt geen plaatsgebonden risicocontour 10-6 berekend. Derhalve wordt in alle scenario's voldaan aan de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en in de toekomstige situatie wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden;
- in de toekomstige situatie vindt, ten opzichte van de huidige situatie, een toename plaats van het groepsrisico;
- in de toekomstige situatie verplaatst het hoogste groepsrisico per kilometer naar het plangebied;
- omdat er een toename van het groepsrisico van meer dan 10% plaatsvindt in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie, dient de gemeente Pijnacker-Nootdorp een verantwoording van het groepsrisico op te stellen. Deze verantwoording staat beschreven in bijlage 6.

6.2.12 Vuurwerk

In dit bestemmingsplan wordt de grootschalige opslag van vuurwerk niet toegestaan.

6.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden welke is beschreven in de Wet luchtkwaliteit (Wlk). De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de wet Milieubeheer. Door deze wijziging zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 en het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2006 komen te vervallen. Daarvoor in de plaats is een aantal nieuwe Ministeriële regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) van kracht geworden, waaronder de AmvB 'Niet in Betekende mate' (NIBM).

In augustus 2011 is door Royal Haskoning onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in het plangebied. In de onderstaande paragraaf zijn de uitkomsten van het onderzoek samengevat. Voor de volledige resultaten van het onderzoek wordt verwezen naar bijlage van de toelichting.

6.3.1 Onderzoek en resultaten

Bedrijvenpark Heron zal invloed hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. De emissies van Bedrijvenpark Heron zullen afkomstig zijn van:

- de te vestigen bedrijven;
- het verkeer van en naar het bedrijvenpark.

De invloed van Bedrijvenpark Heron wordt getoetst aan de grenswaarden van de Wlk voor de jaren 2016 en 2021 in zowel de autonome situatie als in de situatie na projectrealisatie. Het jaar 2016 is in beschouwing genomen aangezien dit een toetsingsjaar in het NSL is. Het jaar 2021 geldt als doorkijk naar de toekomst.



Emissies bedrijven

De invloed van Bedrijvenpark Heron op de luchtkwaliteit in de omgeving is bepaald op basis van de staat van bedrijfsactiviteiten bij dit bestemmingsplan. Van deze bedrijven en de verkeersbewegingen op het terrein is de emissie van NO₂ en fijn stof naar de omgeving berekend.

De emissies van bedrijven zijn getoetst door de berekende NO₂- en PM₁₀-bijdrage ten gevolge van activiteiten van het Bedrijvenpark Heron op te tellen bij de achtergrondconcentratie en deze te vergelijken met de wettelijke grenswaarde. In tabel 6.5 en 6.6 is de bijdrage van bedrijven aan de concentraties NO₂ en PM₁₀ weergegeven.

Emissies verkeer

De realisatie van Bedrijvenpark Heron zal leiden tot een verandering van de verkeersintensiteit op de belangrijkste toevoerwegen in de omgeving: de Hofweg (Randweg Noord/Zuid), de autosnelweg A12. Daarnaast zal de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron leiden tot (extra) verkeer op het bedrijvenpark zelf. De emissies van verkeer is getoetst door de berekende NO₂- en PM₁₀-bijdrage bij de achtergrondconcentratie en de emissies van bedrijven op te tellen. Het totaal is vergeleken met de wettelijke grenswaarden. In tabel 6.5 en 6.6 is de bijdrage van verkeer aan de concentraties NO₂ en PM₁₀ weergegeven.

Toetsing

Toetsing is uitgevoerd op de volgende toetspunten:

1. De locatie waarop de hoogste concentratie is aangetroffen.
2. Woning Roeleveenseweg (dichtbijgelegen woning ten noorden van A12).
3. Kruispunt 's-Gravenweg – Langelandseweg (nabij Bedrijvenpark Heron).
4. Oosteinde, Nootdorp (nabij gelegen woningen).
5. Rietkade, Leidschenveen.

Daarnaast is als worstcase benadering de hoogste berekende bijdrage in het studiegebied afkomstig van de productieprocessen van de bedrijven en overige activiteiten, opgeteld bij de bijdrage verkeersaantrekkende werking en de hoogste achtergrondconcentratie in het studiegebied (toetspunt 6).

Tabel 6.5 Resultaten NO₂ zichtjaren 2016 en 2021

Toetspunt	Coördinaten (x; y)	Achtergrond-conc. [µg/m ³]	Bijdrage Heron [µg/m ³]	Bijdrage verkeer Heron [µg/m ³]	Bijdrage verkeer A12 [µg/m ³]	Totaal [µg/m ³]
2016						
1	84.900; 451.200	29,8	0,2	0,9	0,2	31,1
2	88.650; 451.950	24,4	3,1	0,9	0,2	28,6
3	88.900; 451.700	24,4	2,5	0,9	0,2	28,0
4	87.900; 451.700	23,7	1,0	0,9	0,2	25,8
5	88.650; 452.450	23,7	1,5	0,9	0,2	26,4
6	n.v.t.	29,8	4,2	0,9	0,2	35,1
2021						
1	88.400; 451.700	20,1	11,9	0,6	0,1	32,7
2	88.650; 451.950	20,1	6,8	0,6	0,1	27,7
3	88.900; 451.700	20,1	3,5	0,6	0,1	24,4
4	87.900; 451.700	20,0	2,2	0,6	0,1	23,0
5	88.650; 452.450	19,6	2,3	0,6	0,1	22,7
6	n.v.t.	24,6	11,9	0,6	0,1	37,2

Tabel 6.6 Resultaten PM₁₀ zichtjaren 2016 en 2021

Toetspunt	Coördinaten (x; y)	Achtergrond-conc. [µg/m ³]	Bijdrage Heron [µg/m ³]	Bijdrage verkeer Heron [µg/m ³]	Bijdrage verkeer A12 [µg/m ³]	Totaal ⁴ [µg/m ³]
2016						
1	83.400; 454.200	18,6	0,0	0,1	< 0,1	18,8
2	88.650; 451.950	17,4	1,2	0,1	< 0,1	18,7
3	88.900; 451.700	17,4	0,8	0,1	< 0,1	18,3
4	87.900; 451.700	17,5	0,6	0,1	< 0,1	18,2
5	88.650; 452.450	17,2	0,7	0,1	< 0,1	18,0
6	n.v.t.	18,6	1,2	0,1	< 0,1	20,0
2021						
1	88.650; 451.950	16,3	1,9	0,1	< 0,1	18,3
2	88.650; 451.950	16,3	1,9	0,1	< 0,1	18,3
3	88.900; 451.700	16,3	1,2	0,1	< 0,1	17,6
4	87.900; 451.700	16,5	1,0	0,1	< 0,1	17,6
5	88.650; 452.450	16,1	1,1	0,1	< 0,1	17,3
6	n.v.t.	17,6	1,9	0,1	< 0,1	19,6

Conclusie

Uit het luchtkwaliteitonderzoek is gebleken dat de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron niet leidt tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ in de jaren 2016 en 2021.

⁴ Concentraties PM₁₀ zonder zeezoutcorrectie

6.4 Water

In het kader van het bestemmingsplan is een watertoets opgesteld. Deze watertoets is afgestemd met het Hoogheemraadschap Delfland.

In de onderstaande paragrafen is watertoets integraal opgenomen.

6.4.1 Beleid, wet- en regelgeving

Kaderrichtlijn Water

Door de Europese Kaderrichtlijn Water heeft Nederland een resultaatverplichting voor het bereiken de gewenste waterkwaliteit en ecologie van grond- en oppervlaktewatersystemen. Voor grote wateren of watersystemen, de zogenaamde waterlichamen, zijn hiertoe bindende doelen opgesteld. De maatregelen om de doelen te bereiken worden uitgewerkt in de stroomgebiedprocessen.

Voor de overige wateren geldt het stand-still principe. Waterbeheerders mogen hiervoor zelf aanvullende doelen opstellen.

Nota "Anders omgaan met Water" (2000)

In dit kabinetsstandpunt deelt men de zorg van de Commissie WB21 dat het huidige systeem van waterbeheer zeker niet in staat is om de toekomstige ontwikkelingen als klimaatverandering, bevolkingsgroei en economische groei op te vangen. Men beaamt de noodzaak van verandering in het huidige waterbeheer om Nederland in de toekomst, wat water betreft, een veilig, leefbaar en aantrekkelijk land te houden.

De belangrijkste aanbevelingen van de commissie Waterbeheer 21e-eeuw, zoals de nieuwe aanpak van de trits "vasthouden, bergen, afvoeren", zo min mogelijk afwenteling, de stroomgebiedbenadering en de watertoets, worden door het kabinet overgenomen.

Nationaal Waterplan

Zie voor paragraaf 3.1 voor een beschrijving van het Nationaal Waterplan.

Waterbeheersplan, Watergebiedsplan, Keur

In het Waterbeheersplan staat het beleid van het hoogheemraadschap Delfland verwoord. In dit plan geeft het waterschap aan hoe zij de eigen visie, het natte Europese-, rijks- en provinciebeleid vertaalt naar een doelgericht plan, waarmee de toestand van het watersysteem gevolgd en verbeterd wordt.

In het waterbeheersplan staan de doelen van Delfland voor de periode 2006-2009 en wat Delfland gaat doen om deze te realiseren. Volgens het waterbeheersplan richt het hoogheemraadschap zich op de volgende doelen:

- de zorg voor veilige dijken;
- het voorkomen van wateroverlast;
- het tegengaan van watertekorten, verdroging en verzilting;
- het verbeteren van de waterkwaliteit en het zuiveren van afvalwater.

De keur is een verordening van het hoogheemraadschap voor het veilig stellen van de water aan- en afvoer, de bescherming tegen wateroverlast, overstromingen en de ecologische toestand van het watersysteem.

Watertoets + wateradvies

Sinds 1 november 2003 is het volgens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor ruimtelijke plannen verplicht een watertoets uit te voeren. De watertoets is een procesinstrument en omvat de hele procedure van elkaar vroegtijdig informeren, adviseren, gezamenlijk afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten van zowel rijk, provincies als gemeenten. Door middel van deze toets dient duidelijkheid geboden te worden, welke effecten ruimtelijke aanpassingen hebben op het oppervlakte- en grondwater in het plangebied en omgeving.

6.4.2 Huidige situatie

Waterkwantiteit

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Polder van Nootdorp. In het plangebied liggen 2 peilvakken:

- de watergang ten zuiden van het plangebied (langs de 's-Gravenweg) is aanvoerwatergang voor het aangrenzende gebied;
- de overige watergangen in het plangebied hebben een zomerpeil van NAP -4,80 m en een winterpeil van NAP -5 m.

Het plangebied watert af via de poldersloten naar de watergang in het noorden (langs het spoor Den Haag-Gouda). Deze watergang komt in het zuidoosten via een duiker onder de 's-Gravenweg het plangebied binnen. Het water wordt afgevoerd in westelijke richting via een duiker onder de Erasmuslijn richting Nootdorp/Delft. Daar wordt het water uitgeslagen op de Tweemolentjesvaart, de boezem. In het noorden van het plangebied is een verbinding met de Plas van de Ende via een duiker onder de spoorlijn en de Rijksweg A12. Deze plas maakt deel uit van de Groenblauwe Slinger, een provinciaal natuurontwikkelingsproject.



Figuur 6.3: Peilgebieden

In de regio en in de polder van Nootdorp zijn waterhuishoudkundige problemen:

- er is een bergingstekort in de polder, waardoor frequent sprake is van wateroverlast bij langdurige en/of hevige regenval. Doordat het water niet voldoende snel kan worden afgevoerd of binnen het gebied kan worden opgevangen, ontstaat er wateroverlast;
- daarnaast wordt door de hevige regenval de riolering overbelast en treden overstorten in werking. Dit vormt een belangrijke bron van verontreiniging van het oppervlaktewater in het gebied. De nutriëntenconcentraties (met name fosfaat) laten forse overschrijdingen van het maximaal toelaatbaar risico (MTR) zien;
- de hoge nutriëntenconcentraties worden ook veroorzaakt door het landbouwkundig gebruik (agrarisch gebruik en glastuinbouw).

Waterkwaliteit en riolering

Het gebied is in de huidige situatie niet gerioleerd. De nutriëntenconcentraties in het oppervlaktewater zijn hoog (zie paragraaf Waterkwantiteit).

Bodem, grondwater en maaiveldhoogte

Het plangebied ligt in een laaggelegen polder, een droogmakerij met zeekleigronden en veen/klei-op-veen, waarin afwisselend kwelders en kreekruggen voorkomen.

Het peilgebied heeft een grondwatertrap III. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) ligt tussen 25 en 40 cm beneden maaiveld en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) varieert van 80-120 cm beneden maaiveld (Bron: Bodemdata.nl).

Waterkeringen

In het plangebied liggen geen waterkeringen.

6.4.3 Toekomstige situatie

Ontwerp watersysteem

De gemeente streeft naar een robuust en duurzaam watersysteem. Het watersysteem is weergegeven in figuur 6.4. Het bestaande polderpeil blijft gehandhaafd (zomerpeil NAP -4,80 m en winterpeil NAP -5 m). In het noorden wordt een nieuwe watergang aangelegd (ABC-maatregel Delfland) met een natuurvriendelijke oever. De twee watergangen langs de noordelijke plangrens worden onderling verbonden en zijn ook via bestaande duikerverbindingen verbonden met de watergang tussen de spoorlijn Den Haag-Gouda en de A12.

De duikerverbinding in de noordoosthoek van het plangebied, naar het polderwater aan de andere zijde van de 's-Gravenweg (gebied Noukoop), wordt gehandhaafd en zo nodig aangepast.

In de zone Westrand wordt de bestaande watergang verbreed. Deze verbrede waterpartij zal een natuurlijke barrière vormen tussen de bedrijfsbebouwing en de Erasmuslijn. Ook langs deze waterpartij wordt een natuurvriendelijke oever aangelegd. De peilstijging in de noordelijke en westelijke watergang wordt 33 cm.

In de zone Spoordreef zullen bedrijfspaviljoens worden afgewisseld met kleine waterpartijen die geschikt zijn voor waterberging. Hiervoor wordt de aanvoerwatergang langs de 's-Gravenweg verbreed en er wordt een nieuw vast peil van NAP -4,30 m aangehouden. Het nieuwe peil sluit goed aan bij het streefpeil van de watergang aan de zuidoostelijke zijde van de 's-Gravenweg, tussen de Nieuwkoopseweg en de Langelandseweg.

Door de omvangtoename en het onderling verbinden van deze aanvoersloten, wordt een robuuster watersysteem gecreëerd. Voor de aanvoerwatergang (de zuidelijke watergang) wordt een peilstijging van 30 cm aangehouden.

Berging

Delfland hanteert voor het watersysteem in bebouwd gebied een waterbergingsnorm van 325 m³/ha (zie hoofdstuk 2, beleidsuitgangspunt 1). Voor het plangebied van 23,87 hectare betekent dit dat een bergingsvolume van 7.758 m³ water noodzakelijk is.

Er wordt in elk geval een oppervlakte van 17.717 m² water gerealiseerd in de polder en 6.372 m² in de aanvoerwatergang langs de zuidrand van het plangebied, zodat aan de bergingsnorm wordt voldaan.

Aansluiting watersysteem omgeving

In een nadere planfase zal in overleg met Delfland de aansluiting met het bestaande watersysteem verder worden uitgewerkt. Indien nodig worden bestaande duikers naar achterliggende gebieden aangepast/vervangen om daar de aanvoer van water te garanderen. Verder worden de nodige waterhuishoudkundige voorzieningen getroffen om de peilstijging van 30 cm en de verbinding naar de aanvoersloot aan de zuidoostelijke zijde van de 's-Gravenweg mogelijk te maken. Alle waterhuishoudkundige voorzieningen zijn gericht op een beter, goed en beheersbaar watersysteem. De nieuwe voorzieningen in het watersysteem worden vastgelegd in de Watervergunning (beleidsuitgangspunt 6).

Ontwerp watergangen

Het ontwerp van watergangen en onderhoudspaden wordt vastgelegd in de Watervergunning (beleidsuitgangspunt 6).

Waterkwaliteit

Op de aanvoerende watergang mag om ecologische en bedrijfsmatige redenen alleen schoon hemelwater worden geloosd. Het hiernaar af te voeren verharde oppervlak mag dus alleen maar uit schone daken bestaan. Op de afvoerende (polder)watergangen mag afstromend hemelwater van lagere kwaliteit worden geloosd. Dit wordt gerealiseerd door een verbeterd gescheiden rioolstelsel aan te leggen dat bestaat uit een 'drie leidingensysteem' (zie paragraaf 4.5).

De doorstroming wordt gewaarborgd door het verbinden van de watergangen met elkaar en het omringende watersysteem. Problemen met de waterkwaliteit als gevolg van stilstaand water worden voor het grootste deel van het watersysteem niet verwacht. Een mogelijke uitzondering hierop zijn de bergingsgebieden in het Spoordreefgebied (tussen en onder de bedrijfsgebouwen). Hier moet aandacht worden besteed aan vervuiling van de gebieden en dienen mogelijk maatregelen te worden genomen om de doorstroming te waarborgen (bv. fontein). Bovendien moet de lichtintensiteit voldoende zijn. Mochten de gebouwen langs de 's-Gravenweg op palen worden gebouwd, dan moeten deze daarom voldoende hoog boven het water worden gebouwd. In een nadere planfase zullen in overleg met Delfland de maatregelen om voldoende doorstroming en lichtintensiteit in de bergingsgebieden Spoordreefzone te garanderen nader worden besproken.

Riolering

In het plangebied wordt een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd dat bestaat uit een 'drie leidingensysteem':

- één leiding voor schoon HWA: schoonwaterafvoer (van schoon dakoppervlak) op de aanvoerwatergang langs de 's-Gravenweg;
- één leiding voor vuil HWA: hemelwaterafvoer (van vuile daken, wegen en terreinen) op de afvoerwatergangen;
- één leiding voor DWA: droogweerafvoer op het riool. Er komt een nieuw rioolgemaal voor het Bedrijvenpark Heron (en het ten zuiden van Bedrijvenpark Heron gelegen buitengebied) die met een al aangelegde persleiding wordt aangesloten op het hoofdgemaal van Delfland op het Oosteinde in Nootdorp.

Het gebruik van groene daken voor de bedrijfsgebouwen in het plangebied is een mogelijkheid.

Voor het lozen van afgekoppeld hemelwater op het oppervlaktewater wordt een *Watervergunning* (beleidsuitgangspunt 7) bij Delfland aangevraagd.

Bodem en grondwater

Volgens de Nota Regels voor Ruimte [8] moet, bij functiewijziging van een polder naar een kapitaalintensievere functie, voldaan worden aan de beschermingseisen ten aanzien van waterveiligheid met betrekking tot aanleghoogte, vloerpeil en bouwwijze. Het plan dient te voldoen aan de waterbergingsnormen zoals deze in samenwerking met Delfland zijn vastgelegd in het Waterhuishoudkundig Raamplan Kern Nootdorp. Deze waterbergingsnormen zijn gerelateerd aan het nieuwe gebruik van de locatie en beogen de wateroverlast door inundatie te beperken tot de (geaccepteerde) normen (eens in de 100 jaar) die hiervoor zijn opgesteld. Voor infrastructurele werken en bebouwing geldt veelal als eis een drooglegging (verschil tussen maaiveldhoogte en het waterpeil in de sloten) van 0,80 tot 1 meter.

Om de wateroverlast te beperken en de waterveiligheid te waarborgen, wordt de locatie integraal opgehoogd. De maaiveldhoogtes in het plangebied zullen variëren vanwege de twee te hanteren waterpeilen. Voor het grootste deel van het plangebied, tussen de spoorlijnen en de parallel aan de 's-Gravenweg gelegen infrastructuur, geldt een voorgenomen maaiveldhoogte van NAP -3,45 m. Voor het gebied tussen de 's-Gravenweg en de daar parallel aan gelegen infrastructuur, geldt een maaiveldhoogte van circa NAP -3 m. Hiermee wordt een gemiddelde drooglegging bereikt van circa 1,30 meter, welke daarmee ruim afdoende is.

De bouwpeilen zullen in een later stadium in detail worden bepaald, in relatie tot de vereiste ontwateringsdiepte (het verschil tussen de onderkant van de bebouwing en het grondwaterpeil) welke door de gemeente zal worden vastgesteld. Indien noodzakelijk kan besloten worden om kruipruimteloos te bouwen.

Onderhoud

De hoofdwatertangen zullen in onderhoud komen bij Delfland. Over de overige watertangen zal in het kader van efficiënt beheer overleg plaatsvinden met Delfland. De watertangen en de daarin toe te passen waar nodig duikers langs de 's-Gravenweg zullen worden ingericht voor varend onderhoud. Daarvoor zullen ook tewaterlaatplaatsen worden ingericht.

6.5 Geluid

Bij het aspect geluid zijn verschillende bronnen van belang, namelijk industrielawaai, weg-, rail- en luchtverkeerslawaaï en stiltegebieden. Bij het aanleggen van een bedrijventerrein dient met het aspect geluid vooral rekening te worden gehouden met de extra productie van geluid. In principe zijn bedrijvenfuncties niet gevoelig voor het aspect geluid.

6.5.1 Industrielawaai

Het aspect industrielawaai is pas relevant op het moment dat op het nieuwe bedrijventerreinen ook geluidshinderlijke activiteiten worden toegestaan. Op het Bedrijvenpark Heron worden dergelijke inrichtingen uitgesloten. Daarmee is ook het vaststellen van een geluidszone industrielawaai niet relevant.

De maximale geluidsbelasting van de toekomstige bedrijven in relatie tot de omgeving van het bedrijventerrein is in principe bepaald door de milieuzonering (toelaatbaarheid van bedrijven). In paragraaf 6.1 is op dit aspect al ingegaan.

6.5.2 Weg-, rail- en luchtverkeerslawaaï

Weg- en spoorwegverkeer gaan gepaard met geluidshinder. In de Wet geluidshinder (Wgh) is een rechtstreeks (inhoudelijk en procedureel) verband gelegd tussen geluidshinderproblematiek en ruimtelijke ordening door middel van in de Wgh geïntroduceerde geluidszones langs wegen en spoorwegen.

Een geluidszone is een gebied aan weerszijden van een weg of spoorweg waarbinnen, wanneer er in dat gebied woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn of wenselijk worden geacht, door middel van akoestisch onderzoek extra aandacht moet worden besteed aan het aspect geluidshinder. Ook bij de aanleg van nieuwe (spoor)wegen langs bestaande geluidsgevoelige bestemmingen dient aan dit aspect extra aandacht te worden besteed. Ten slotte dient akoestisch onderzoek ook bij werkzaamheden aan gezoneerde (spoor)wegen voor de binnen deze geluidszone aanwezige geluidsgevoelige bestemmingen te worden uitgevoerd.

Wegen binnen het plangebied

Op het Bedrijvenpark Heron worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Wel zijn er buiten het plangebied enkele bestaande geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig. De maximumsnelheid van de interne wegen van het Bedrijvenpark Heron bedraagt 30 km/uur. Voor 30 km/uur wegen is geen wettelijk kader vastgelegd. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluidsniveaus ter plaatse van de woningen in de omgeving toch onderzocht.

In augustus 2001 is door Royal Haskoning onderzoek uitgevoerd naar geluidbelasting op gevoelige bestemmingen buiten het plangebied, door de aanleg van nieuwe wegen op het bedrijvenpark. In de onderstaande paragraaf zijn de uitkomsten van het onderzoek samengevat. Voor de volledige resultaten van het onderzoek wordt verwezen naar de bijlage bij de toelichting.

Hierbij zij opgemerkt dat de gebruikte verkeerscijfers voor het akoestisch onderzoek inmiddels zijn aangepast. De afname van het geluidsniveau ten gevolge van de interne planwegen op basis van de veranderde verkeersintensiteiten bedraagt minder dan 0,5 dB. De toename van het geluidsniveau ten gevolge Hofweg op basis van de veranderde verkeersintensiteiten bedraagt ten hoogste 0,4 dB. De afname van het geluidsniveau ten gevolge van de A12 op basis van de veranderde verkeersintensiteiten bedraagt minder dan 0,1 dB. Deze toenames en afnames zijn akoestisch gezien niet relevant en zullen de conclusie van het akoestisch onderzoek niet veranderen. Dit houdt in dat er nog steeds sprake zal zijn van een aanvaardbaar geluidniveau.

Vier woningen in de directe omgeving van Bedrijvenpark Heron hebben ten gevolge van de 30 km/uur wegen een geluidbelasting L_{den} op de gevels welke meer bedraagt dan 48 dB. De geluidbelasting L_{den} bedraagt ten hoogste 55 dB.

De geluidbelasting ter plaatse van woningen ten gevolge van de interne wegen op het bedrijvenpark zijn als “goed” of “stedelijk toelaatbaar” beoordeeld.

Cumulatie van geluid

Tevens is vanwege de hoge geluidniveaus van andere geluidbronnen in de directe omgeving de gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van de woningen met en zonder de interne planwegen onderzocht. De gecumuleerde geluidbelasting neemt ten gevolge van de interne planwegen met 1 dB toe.

Het menselijk gehoor kan een toename van 1 dB niet waarnemen. Deze toename is dan ook akoestisch niet significant.

Wegen buiten het plangebied

Voor realisatie van het bedrijvenpark is geen reconstructie – in de zin van de Wet geluidhinder – nodig van wegen buiten het plangebied. Ten aanzien van dit aspect is akoestisch onderzoek dan ook niet noodzakelijk.

De gemeente Pijnacker-Nootdorp zal, in het kader van het Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan (GVVP), nader onderzoeken of de Hofweg en de rotonde Hofweg – Ambachtshof aanpast dienen te worden om de toekomstige (autonome) groei van het verkeer op te vangen.

In dat geval kan sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Binnen de geluidzone van de rotonde bevinden zich echter geen geluidgevoelige bestemmingen.

Spoorweglawaaai

Binnen de geluidzone van de spoorlijn Den Haag – Utrecht, worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Ten aanzien van dit aspect is akoestisch onderzoek dan ook niet noodzakelijk.

Luchtverkeerslawaaai

Er zijn in of nabij het plangebied geen relevante zones van luchtverkeerslawaaai.

6.5.3 Stiltegebieden

Er bevinden zich geen stiltegebieden nabij het plangebied.

6.6 Bodemkwaliteit

De gemeente Pijnacker-Nootdorp hanteert bij de beoordeling van bestemmingsplannen de richtlijn dat voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan een onderzoek naar de bodemkwaliteit moet worden uitgevoerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op een schone bodem gerealiseerd te worden. Dit geldt dus uitdrukkelijk niet alleen voor woningbouw, maar ook voor alle andere functies waarbij een nieuwe inrichting plaatsvindt.

Voorafgaand aan een functiewijziging of herinrichting van een gebied dient op basis van ten minste het eerste deel van het verkennende bodemonderzoek, namelijk het historisch bodemonderzoek, vastgesteld te worden of ter plaatse geen risico van bodemverontreiniging bestaat. Indien op grond van het historisch onderzoek blijkt dat mogelijk verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden dient ook het tweede deel van het verkennende bodemonderzoek te worden uitgevoerd, bestaande uit een standaard bodemonderzoek.

Er zijn in dit geval diverse verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd, zowel voor het gehele plangebied als voor deellocaties daarbinnen. Uit deze onderzoeken blijkt dat er diverse lichte verontreinigingen zijn aangetroffen waarvoor nader onderzoek en/of sanering niet aan de orde is. Op een aantal locaties zijn echter wel matige tot ernstige verontreinigingen aangetroffen.

Het gaat om de volgende locaties:

- ter hoogte van de dammen in het gebied: matige verontreinigingen met zink⁵⁾;
- 's-Gravenweg 13: een matige verontreiniging met lood en zink, een verhoogd gehalte EOX en een sterke verontreiniging met minerale olie in het grondwater geconstateerd⁶⁾;
- 's-Gravenweg 27 en 33: een matige verontreiniging met arseen⁷⁾;
- 's-Gravenweg 27: een sterke verontreiniging met minerale olie⁸⁾;
- berm 's-Gravenweg: matig tot sterk verhoogde concentratie PAK, matig verhoogde concentraties zware metalen en minerale olie⁹⁾.

Uit de diverse onderzoeken blijkt dat voor deze verontreinigingen nader bodemonderzoek noodzakelijk is.

⁵⁾ Ingenieursbureau Mol, Verkennend bodemonderzoek Grote Driehoek, projectnr. 05651, 09-06-2004.

⁶⁾ Ingenieursbureau Mol, Aanvullend en nader bodemonderzoek 's-Gravenweg 13, projectnr. 05652C, 20-04-2004.

⁷⁾ Van der Helm Milieubeheer, Verkennend milieukundig bodemonderzoek 's-Gravenweg 27 en 33, projectcode NOOG6713, 15-11-1996.

⁸⁾ Van der Helm Milieubeheer, Verkennend milieukundig bodemonderzoek 's-Gravenweg 27, projectcode NOOG6716, 15-11-1996.

⁹⁾ De Straat Milieuadviseurs B.V., Bodemonderzoek diverse wegbermen binnen de gemeente Nootdorp, projectnr. B00A0287, 31-07-2000.



Om de bodem voor langere tijd te willen gebruiken moeten we de bodem op de juiste manier benutten en beschermen. Naast het beschermen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit hecht de gemeente waarde aan de overige functionele bodemkwaliteiten. Onder functionele bodemkwaliteiten wordt verstaan de draagkwaliteit, informatiekwaliteit, regulatiekwaliteit en productiekwaliteit. Deze kwaliteiten hebben onder andere betrekking op warmte/koude opslag, cultuurhistorische betekenis, levende bodem of geothermische energie. Hoe de gemeente omgaat met de bodem is vastgelegd in de bodemnota.

De plangrens van het 'Ontwerpbestemmingsplan Bedrijvenpark Heron: (Royal Haskoning B.V., projectnummer: 9T9791, d.d. 24 augustus 2011), zoals weergegeven in de situatietekening, valt binnen het gezoneerde gebied van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Op basis van beschikbare bodemkwaliteitsgegevens is per zone de diffuse milieuhygiënische bodemkwaliteit vastgesteld en in de bodemkwaliteitskaart opgenomen. Uit deze gegevens kunnen per zone de achtergrondwaarden van de opgenomen parameters worden bepaald. In het bodembeheerplan staat beschreven op welke wijze met grondverzet (inclusief baggerspecie) binnen en tussen zones moet worden omgegaan. Bij gebruik van niet-vormgegeven bouwstoffen wordt tevens aangesloten bij het Besluit bodemkwaliteit.

Voorafgaand aan (her)inrichting of bestemmingswijziging van een locatie en/of bij grondverzet inclusief het verwijderen van grondgebonden objecten dient een historisch (bodem)onderzoek conform de vastgestelde norm te worden uitgevoerd om mogelijk bodembedreigende activiteiten te achterhalen (huidige norm: NEN-5725). In het kader van het historisch onderzoek zal minimaal een terreininspectie moeten worden uitgevoerd, een gesprek met de (voormalige) eigenaar/beheerder van de locatie moeten plaatsvinden, het raadplegen historische kaarten en luchtfoto's, en een bezoek aan het gemeentearchief moeten worden gebracht (tenzij geen relevante informatie van de onderzoekslocatie bij de gemeente aanwezig is). Op basis van de beschikbare historische en/of beschikbare milieuhygiënische (bodemkwaliteits)gegevens wordt bepaald of (aanvullend) asbest-, water- en/of bodemonderzoek dient te worden uitgevoerd conform de vastgestelde norm (huidige norm: verkennend milieukundig bodemonderzoek: NEN-5740).

Een locatie wordt als asbestverdacht beschouwd indien nu of in het verleden op de locatie verhardingen, (zintuiglijk) verdachte terreindelen aanwezig zijn of zijn geweest (bijvoorbeeld (puin)dammen, (puin)funderings- of ophooglagen, bodemvreemde materialen, etc.), en overige asbestgerelateerde of bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of hebben plaatsgevonden (bijvoorbeeld opstallen met golfplaten, beschoeiingen, etc.). Indien een locatie als asbestverdacht kan worden beschouwd zal een asbestinventarisatie van de bodem conform de vastgestelde norm moeten worden uitgevoerd (huidige norm: NEN-5707).

Indien asbestverdacht bouw- en/of sloopaafval of (puin)granulaat worden aangetroffen zal een asbestinventarisatie conform de vastgestelde norm moeten worden uitgevoerd (huidige norm: NEN-5897).

Voorafgaand aan de sloop dient voor aanwezige opstallen een asbestinventarisatie te worden uitgevoerd conform de vastgestelde norm (huidige norm: SC540), om zorg te dragen dat bij de sloop van opstallen het aanwezige asbesthoudende materiaal onder daarvoor geldende wet- en regelgeving voorafgaand aan de overige sloop werkzaamheden wordt verwijderd (conform de norm: SC530) en naar een erkend eindverwerker wordt afgevoerd, zodat geen asbesthoudende materialen op en/of in de bodem achterblijven.

Binnen het gebied dat valt onder 'Ontwerp Bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron zijn (mogelijk) locaties aanwezig, waarvoor in het kader van het Wet bodembescherming op dit moment bekend is en/of in de toekomst wordt vastgesteld, dat het een (mogelijk) 'ernstig geval van bodemverontreiniging' betreft en/of in het verleden is gesaneerd middels een isolatievariant of waar een restverontreiniging is achtergebleven. Voor de aanpak bij (her)inrichting of wijziging in het gebruik van deze locaties dient in het kader van de Wet bodembescherming goedkeuring te zijn verleend door het bevoegd gezag, te weten Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. De gemeente toetst de saneringsvariant van een 'ernstig geval van bodemverontreiniging' in het kader van de Woningwet en de saneringsvariant van een 'niet-ernstige geval van bodemverontreiniging'. Voor de aanpak van gevallen van asbestverontreiniging die vallen onder het Besluit asbestwegen Wms dient goedkeuring zijn verleend door het bevoegd gezag, te weten VROM-inspectie.

Voorafgaand het vrijkomen van baggerspecie en/of het dempen van een watergang dient voor het bepalen van de (milieuhygiënische) kwaliteit van baggerspecie) een waterbodemonderzoek te worden uitgevoerd conform de vastgestelde norm (huidige norm: NVN-5720 of NUB 3 + Landelijke Regeling), voor zover het Besluit bodemkwaliteit geen vrijstelling kent. Tevens wordt geadviseerd om gelijktijdig monsters te nemen van de ondergrond onder de (aanwezige) baggerspecie, het volume van de aanwezige baggerspecie vast te (laten) stellen en een verwerkingsadvies voor de baggerspecie op te (laten) stellen.

In het kader van aan- en verkoop van percelen wordt geadviseerd om voorafgaand de transactie na te (laten) gaan welke (milieuhygiënische) bodemgegevens en (bodembedreigende) activiteiten bekend zijn bij de verkoper en gemeente. Op basis van de beschikbare historische en/of milieuhygiënische (bodemkwaliteits)gegevens wordt bepaald of aanvullend asbest-, water- en/of bodemonderzoek dient te worden uitgevoerd, om eventuele waardevermindering van een perceel vast te kunnen stellen.

Explosieven

Ter plaatse van het plangebied is (voor zover het gronden betreft die niet in particuliere handen zijn) tevens onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van explosieven¹⁰⁾. Daarbij is laag verdacht gebied met een oppervlakedetectie afgezocht. Tot een diepte van 3 meter onder het oorspronkelijke maaiveld zijn daarbij geen explosieven aangetroffen. Hoog verdacht gebied is ter plaatse van de uitgeefbare percelen en in het kader van toekomstige heiwerkzaamheden met dieptedetectie afgezocht tot op de eerste zandlaag. Ook daarbij zijn geen explosieven aangetroffen.

¹⁰⁾ Saricon BV, Proces verbaal van oplevering, inclusief voorlopige deelvrijwaring Conventionele Explosieven, Locatie 05, Grote Driehoek, projectnr. 72087, 14-10-2004

Op de nog te verwerven percelen 's-Gravenweg 27 en 31 na, is het gehele projectgebied onderzocht en vrijgegeven. De te verwerven percelen liggen in laag verdacht gebied, waar alleen nog oppervlakedetectie nodig is na verwerving.

6.7 Duurzaamheid

De opgave voor het Bedrijvenpark Heron is een hoogwaardig duurzaam bedrijventerrein te ontwikkelen. De gemeente streeft ernaar om een kwalitatief hoogwaardig duurzaam ondernemersklimaat te scheppen.

De internationaal aanvaarde definitie van duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling waarbij aan de behoeften van de huidige generatie wordt voldaan zonder dat daardoor de mogelijkheden van andere volkeren en toekomstige generaties worden verminderd. Kort gezegd is er niet alleen aandacht voor het "hier en nu" maar ook voor "daar en later".

Duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen vindt op drie niveaus plaats:

1. Inrichting van het bedrijventerrein.
2. Gebouwen.
3. Bedrijfsvoering (individueel en in samenwerking).

De aanpak zal altijd een integrale aanpak moeten zijn. Immers de bovenstaande niveaus haken op verschillende punten op elkaar in. Hierbij worden onder meer de ondernemers, de provincie, het hoogheemraadschap, brandweer, politie en het stadsgewest Haaglanden betrokken. Het is de bedoeling samen met de ondernemers door middel van een open plan proces te komen tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein.

Hieronder wordt nader ingegaan op de drie niveaus van duurzame ontwikkeling.

6.7.1 Inrichtingsniveau

Bij de inrichting van een bedrijventerrein zijn de volgende aspecten van belang.

Energie en materiaalgebruik

Duurzame energievoorziening komt tot stand in een driestappenstrategie:

1. Verminder het gebruik (bijvoorbeeld door lage EPC, energiezuinige openbare verlichting en duurzaam energiegebruik in de openbare ruimte).
2. Gebruik duurzame opwekking (zoals zon, warmte, wind, biogas of waterkracht).
3. Maak efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen (bijvoorbeeld collectieve energievoorzieningen).

Wat betreft materiaalgebruik gaat het erom het gebruik beperken en bij de materiaalkeuze rekening te houden met duurzaamheid (vernieuwbare bronnen, hergebruik, uitloging en effecten zoals geluidshinder).



De gemeente Pijnacker-Nootdorp streeft naar een energieneutrale gemeente. Hiervoor hanteert bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en woonwijken het “warmte (i.p.v. gas) tenzij principe”. Dit houdt in dat duurzame warmte toegepast in plaats van gas tenzij dit technisch, economisch of wat betreft plan niet mogelijk is. Hiervoor wil zij duurzame restwarmte betrekken vanuit lokale bronnen (restwarmte en geothermie). Voor Bedrijvenpark Heron wil de gemeente een concessie uitgeven voor een energieneutrale warmtelevering.

Water

Hierbij gaat het om de watersysteembenadering en integraal waterbeheer. Kenmerk is dat vraagstukken over "stedelijk" water, altijd worden bekeken in het licht van het watersysteem of stroomgebied waar het plangebied in ligt. "Stedelijk" water moet een bijdrage leveren aan het duurzaam functioneren van het gehele watersysteem. Hierbij moet oppervlakte- en grondwater worden betrokken. Waterkwaliteit en waterkwantiteit van het gehele systeem moet in samenhang worden beheerd.

Voor het plangebied Bedrijvenpark Heron betekent dit:

- dat de locatiekeuze (per bedrijf) mede afhankelijk moet worden gesteld van het watersysteem;
- dat ruimtelijke functies en watersysteem op elkaar moeten worden afgestemd;
- dat binnen dit plangebied maatregelen kunnen worden genomen die bijdragen aan de doelstellingen van integraal waterbeheer en die eventuele negatieve effecten kunnen afzwakken.

Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 6.4 Water.

Natuur en ecologie

Hierbij gaat het om het realiseren van een sterke groenstructuur en groene ruimte in het plangebied. Er wordt een balans gezocht tussen gebruikswaarden (recreatie, verblijfskwaliteit openbare ruimte) en natuurwaarden. De algemene doelstellingen luiden:

1. Instandhouden en tot bloei laten komen van natuur (bijvoorbeeld nestkasten en vegetatiedaken).
2. Realiseren van een goed bereikbaar en fijnmazig groen-blauw-recreatief netwerk dat in verbinding staat met natuurgebieden buiten het plangebied.
3. Stimuleren van collectief aanleggen van ecologische inrichting (bijvoorbeeld door toepassen inheemse vegetatie en natuurvriendelijke oevers) en collectief ecologisch beheer (geen chemische bestrijdingsmiddelen).

Ruimtegebruik en flexibiliteit

Gestreefd dient te worden naar efficiënt en multifunctioneel gebruik van de ruimte en de infrastructuur en een lange levensduur door in te spelen op toekomstige veranderingen zoals behoefte aan uitbreiding, splitsing en functieverandering.

Verkeer en vervoer

Hierbij gaat het om efficiënt grondgebruik met betrekking tot de verkeers(infra)structuur, een goede langzaamverkeersstructuur, goede bereikbaarheid, ook met het OV (het plangebied is goed bereikbaar met Randstadrail), veiligheid en het beperken van autoverkeer (bijvoorbeeld door het aanbieden van faciliteiten als kleedruimten, douchegelegenheden en goede fietsenstallingen ter stimulering van het fietsgebruik, het realiseren van een fijnmazig fietsnetwerk, dubbel gebruik van parkeerplaatsen en het stimuleren van vervoersmanagement).

Afval

Hierbij gaat het om het stimuleren van gescheiden en collectieve inzameling, bijvoorbeeld met behulp van parkmanagement.

Leefbaarheid

Hierbij gaat het om milieuaspecten (zoals beschreven in dit hoofdstuk) en de leefomgeving. Gedacht kan worden aan criminaliteitspreventie, camera's en het instellen van het keurmerk veilig ondernemen.

6.7.2**Gebouwniveau**

Op gebouwniveau zijn de voorgaande en de volgende aspecten van belang (zie hieronder). De gemeente streeft naar duurzame bedrijfsgebouwen. Naast de toepassing van fsc hout, geen toepassing van zware metalen hanteert de gemeente een GPR-gebouwscore van minimaal 7 voor elk thema (energie, milieu, gebruikskwaliteit, gezondheid en toekomstwaarde) als basiskwaliteit van een duurzaam bedrijfsgebouw.

Energie

Duurzame Elektriciteit kan ook opgewekt worden door middel van zonnepanelen. De grote dakoppervlaktes van bedrijfsgebouwen zijn hiervoor uitermate geschikt. Zonnepanelen zijn heden ten dage kosteneffectieve investeringen.

De bij "inrichting" genoemde driestappenstrategie voor energievoorziening, bestaat op gebouwniveau uit:

1. Verminder het gebruik (bijvoorbeeld door compact bouwen, zongericht of schaduwgericht bouwen en extra isolatie).
2. Gebruik duurzame opwekking (zoals zon, wind, biogas).
3. Maak efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen (bijvoorbeeld door gebruik van warmtepompen en lage temperatuurverwarming).

In de bestemmingsregeling is een vrijstelling opgenomen, waarmee de plaatsing van miniwindturbines op bedrijfsgebouwen mogelijk is. Hoewel deze voorziening op dit moment nog niet algemeen gangbaar is, is het zinvol hiermee voor eventuele toekomstige situaties rekening te houden.

Voor individuele ondernemers die hun bedrijf met deze kleine turbines willen verduurzamen wordt het deze ontheffingsmogelijkheid eenvoudig een dergelijke mini-windturbine te plaatsen, zodra deze voorziening meer gemeengoed wordt.



Water

Op gebouwniveau kan bij het aspect water gedacht worden aan beperking van het watergebruik, bijvoorbeeld door hergebruik, doorstroombegrenzers, toiletdoorspoeling van 2,5 liter of regenwater voor toiletdoorspoeling.

Ruimtegebruik en flexibiliteit

Bij ruimtegebruik op gebouwniveau gaat het om compact bouwen en het gebruik van collectieve voorzieningen. Flexibiliteit bestaat eruit om in bouwplannen rekening te houden met het opnemen van toekomstige veranderingen zoals uitbreiding, splitsing en functieverandering. Ook kan gebruikgemaakt worden van demontabele constructies.

6.7.3 Parkmanagement en bedrijfsvoering

Om de kansrijke opties te realiseren is het belangrijk verschillende taken bij een parkmanagementorganisatie (PMO) onder te brengen. Parkmanagement wordt als volgt gedefinieerd: het managen en sturing geven aan de inrichting en het beheer van een bedrijventerrein, met als doel het verkrijgen en behouden van een hoog kwaliteitsniveau. Toepassing van parkmanagement maakt het mogelijk kostenbesparingen voor de deelnemende bedrijven te realiseren. Deze besparingen zijn mogelijk doordat er zich schaalvoordelen voordoen. Denk hierbij aan collectieve beveiliging, collectieve inkoop, ook bijvoorbeeld op het gebied van datacapaciteit en telecommunicatienetwerk, collectieve afvalverwijdering en collectieve voorzieningen.

Op het gebied van individuele of collectieve bedrijfsvoering is nog van belang dat bedrijven gebruik kunnen maken van een energiescan en een bedrijfsintern milieu- en energiezorgsysteem.

Direct bij werving van ondernemers kan het parkmanagement operationeel gemaakt worden door een kettingbeding op te stellen. Dit betekent dat ondernemers verplicht zijn het parkmanagement uit te voeren.



6.8 Conclusies

De ruimtelijke eisen die worden gesteld aan de vestiging van bedrijven, zijn vertaald in een bestemmingsregeling waarbij door middel van de "Staat van Bedrijfsactiviteiten" beperkingen worden gelegd aan vestiging van bedrijven die mogelijk hinder kunnen veroorzaken voor de omgeving. Door deze bestemmingsregeling is zeker gesteld dat er geen hinder zal optreden voor de omliggende gevoelige functies, zodat de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron (met de genoemde beperkingen) doorgang kan vinden.

Uit dit hoofdstuk zijn enkele milieukundige aspecten naar voren gekomen, waarmee rekening gehouden dient te worden bij de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron. Voor de aanwezige gasleiding dient ruimte te worden gereserveerd en hiervoor wordt dan ook een speciale bestemmingsplanregeling getroffen. Bij de omvorming van het plangebied naar bedrijventerrein moet voldoende ruimte worden gereserveerd voor waterberging. Nader akoestisch onderzoek is niet noodzakelijk. Om Bedrijvenpark Heron duurzaam te ontwikkelen moet een integrale aanpak – samen met de ondernemers – een streven zijn.



7 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

7.1 Planopzet

Het bestemmingsplan vervult in dit plangebied in belangrijke mate een ontwikkelingsfunctie. Het beleid is erop gericht het plangebied te ontwikkelen als bedrijfsterrein. Gezien de gewenste ruimtelijke en functionele structuur, is gekozen voor een overwegend globale planvorm, waarbij binnen de bestemming Bedrijf ruimte is voor een flexibele inrichting.

De gemeente Pijnacker-Nootdorp hanteert, ten behoeve van uniformiteit in de verschillende bestemmingsgebieden, standaardregels. Er is bij het opstellen van het bestemmingsplan zoveel mogelijk aangesloten op de systematiek van de standaardregels. Voor zover noodzakelijk is voorzien in maatwerk. Verder is op 1 oktober 2010 de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Hierdoor is de wettelijke terminologie op sommige punten aangepast. De planregels zijn hierop eveneens aangepast.

De standaard bestemmingsregeling van de gemeente Pijnacker-Nootdorp kent ook een standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB), die samenhangt met de milieuzonering en in acht te nemen afstandsmaten. Gezien de – relatief – kleine schaal van Bedrijvenpark Heron en de specifieke eisen met betrekking tot in acht te nemen afstanden, blijkt deze Staat echter onvoldoende gedetailleerd om te worden gebruikt voor Bedrijvenpark Heron. Er is daarom gekozen voor een fijnmaziger systematiek, waarbij de hogere milieucategorieën zijn onderverdeeld in verschillende subcategorieën (zo is bijvoorbeeld milieucategorie 3 onderverdeeld in categorie 3.1 en 3.2).

7.2 Toelichting per bestemming

Ter verduidelijking zal hieronder per artikel de bestemmingsregeling worden toegelicht, voor zover hier onduidelijkheden over kunnen ontstaan. Deze toelichting is bedoeld om de verschillende regelingen in onderling verband te kunnen duiden, en om de relatie tussen toelichting enerzijds en planregels en plankaart anderzijds aan te geven.

Artikel 1: Begrippen

In dit artikel zijn de begrippen omschreven die gebruikt worden in de planregels van dit bestemmingsplan, voor zover deze begrippen een aanvullende beschrijving behoeven.

Artikel 2: Wijze van meten

Deze wijze van meten "dekt" alle bouwwerken, dus gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde; deze wijze van meten "werkt" ook ondergronds.

Artikel 3: Bedrijventerrein

Voor het bestemmen van bedrijven wordt gebruikgemaakt van een Staat van Bedrijfsactiviteiten die is afgeleid van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). Bij de samenstelling van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn in principe de inrichtingen die als "bedrijven" in de zin van het bestemmingsplan kunnen worden aangemerkt, geselecteerd uit de staten in de VNG-publicatie.

Om hinder van het bedrijventerrein op omliggende woningen te beperken is op de plankaart een milieuzonering aangebracht, oplopend tot bedrijven uit categorie 4.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Tevens is in de planregels geregeld dat Bevi-inrichtingen en geluidhinderlijke inrichtingen zoals bedoeld in de Wgh niet zijn toegestaan. Ook opslag van meer dan 10.000 kg vuurwerk is niet toegestaan. Van de als recht toegestane bedrijven zijn detailhandelsbedrijven uitgezonderd.

Met name bij bedrijven geldt dat in de huidige tijd, met de huidige mogelijkheden van bedrijfsvoering (procesbegeleiding, bewaking en dergelijke) bedrijfswoningen in principe niet meer als noodzakelijk voor de bedrijfsvoering kunnen worden aangemerkt. Bedrijfswoningen zijn dan ook niet meer toegestaan.

In de bestemmingsregeling is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen waardoor de plaatsing van mini windturbines op bedrijfsgebouwen mogelijk is. In de bestemmingsregeling is verder een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor bedrijven die, op grond van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, in een hogere categorie vallen, maar feitelijk een uitstraling hebben vergelijkbaar met een lagere milieucategorie. De afwijking is bedoeld om de vestiging van deze bedrijven mogelijk te maken, mits is aangetoond dat de uitstraling inderdaad minder is dan op grond van Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt aangenomen.

Autodemontagebedrijven

Gezien de voorgeschiedenis van het bestemmingsplan is een autodemontagebedrijf toegestaan binnen de bestemming Bedrijf. Hierbij moet het bedrijf echter wel voldoen aan de maximale bedrijfscategorie zoals bedoeld in de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Kantoren

Gelegen aan het stationsgebied is een locatie gereserveerd voor kantoren. Tevens is in het oosten van het plangebied en langs de 's-Gravenweg de mogelijkheid opgenomen om kantoren te realiseren. Deze gebieden zijn bestemd voor Bedrijventerrein met de aanduiding 'kantoor'. Er is bepaald dat er binnen het plangebied een maximaal totaal toelaatbaar aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak van 20.000 m² mag worden gerealiseerd.

Daghoreca

Nabij de metrohalte is binnen de aanduiding 'specifieke vorm van horeca- daghoreca' de mogelijkheid geboden voor de realisatie van daghoreca.

Bedrijfsgebonden kantoren

De provincie Zuid-Holland bereidt een wijziging van artikel 7 van de provinciale verordening ruimte voor. De ontwerpwijziging van de provinciale verordening van de provincie Zuid-Holland stelt dat bedrijfsgebonden kantoren met een bruto vloeroppervlak (BVO) van meer dan 3.000 m² of 50% van het totale bruto vloeroppervlak niet mogelijk zijn buiten de invloedssfeer van de haltes HOV. Bedrijvenpark Heron valt buiten een dergelijke invloedssfeer. Het bestemmingsplan dient dus te voorzien in een dergelijke regeling, hetgeen thans niet het geval is.

De provinciale verordening is een algemene set regels die de provincie vast kan stellen en die rechtstreeks werken op de gemeentelijke planvorming op grond van de Wro en vergunningverlening op grond van de Wabo. Een en ander is geregeld in artikel 4.1 Wro.

Wet ruimtelijke ordening, artikel 4.1 lid 1, eerste volzin:

“Indien provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen, van omgevingsvergunningen waarbij met toepassing van [artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht](#) van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, omtrent de daarbij behorende toelichting of onderbouwing, alsmede omtrent de inhoud van beheersverordeningen.”

Lid 2

“Tenzij bij de verordening een andere termijn wordt gesteld, stelt de gemeenteraad binnen een jaar na inwerkingtreding van de verordening een bestemmingsplan of een beheersverordening vast met inachtneming van de verordening.”

Lid 3

“Bij of krachtens een verordening als bedoeld in het eerste lid kunnen regels worden gesteld die noodzakelijk zijn om te voorkomen dat in de verordening begrepen gronden of bouwwerken minder geschikt worden voor de verwezenlijking van het doel van de verordening zolang geen bestemmingsplan of beheersverordening als bedoeld in het tweede lid in werking is getreden. Bij de verordening kunnen regels worden gesteld met inachtneming waarvan bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bij die verordening aan te geven regels.”

In lid 1 en 2 ligt de kern van de regeling omtrent de provinciale ruimtelijke verordening en de koppeling tussen Wro en Wabo. Er wordt vanuit gegaan dat binnen de in de verordening gestelde tijd het bestemmingsplan wordt aangepast aan de provinciale ruimtelijke verordening. Tot die tijd geldt de provinciale ruimtelijke verordening als toetsingskader voor de omgevingsvergunning, voor zover er sprake is van een zogenaamde buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan. Er is dus sprake van een grendeling via twee routes: binnenplannen via het bestemmingsplan en buitenplannen via de Wabo.

Hierbij is de wetgever er vanuit gegaan dat de provincie zelf voorziet in gevallen waarbij via de vigerende binnenplanse regels eventueel een omgevingsvergunning zou kunnen worden verleend die niet strookt met de regels van de provinciale verordening. Dit is geregeld in artikel 4.2 lid 3 Wro. Er zijn dus legio mogelijkheden voor de provincie om in te grijpen in het ruimtelijk planproces en in het vergunningproces.

Het is verder aan de provincie om de doorwerking van haar beleid te regisseren. Hierbij wordt de provincie geholpen door het wettelijk verplicht vooroverleg en de mogelijkheden die er zijn om provinciale aanwijzingen (actief en reactief) te geven. Het is zelfs mogelijk dat de provincie een onderdeel van het bestemmingsplan buiten werking stelt, zie hiervoor artikel 3.8 lid 6 Wro.

Terzijde:

De provincie verstaat onder 'bestemmingsplan':

"In deze regeling en de daarop berustende bepalingen worden onder 'bestemmingsplan' ook begrepen een wijzigings- of uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a of b van de wet, een omgevingsvergunning, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan en de beheersverordening wordt afgeweken, een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38 van de wet en een besluit om de beheersverordening buiten toepassing te laten als bedoeld in artikel 3.40 van de wet. Dit tenzij anders is bepaald of de bepaling zich daartegen verzet (artikel 1 lid 1 provinciale verordening) "

Een binnenplanse afwijking (bedoeld wordt een afwijking van het bestemmingsplan die in het bestemmingsplan zelf mogelijk is gemaakt), wordt door de provincie niet beschouwd als een ruimtelijk plan. Ook artikel 4.1 lid 1 spreekt niet van een binnenplanse afwijking. Dit lijkt in te houden dat een binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan niet hoeft te worden getoetst aan de provinciale verordening. Dit, op haar beurt, houdt weer in dat een binnenplanse afwijkingsregeling op voorhand dient te worden getoetst aan de provinciale ruimtelijke verordening.

De voorgestelde wijziging van de provinciale verordening kent een ontheffings-/ uitzonderingsregeling, opgenomen in lid 5: "Bestemmingsplannen mogen in afwijking van het bepaalde in lid 1 nieuwe kantoren mogelijk maken voor zover het gaat om het herbestemmen van onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden of het bestemmen van kantoren waarvan de planontwikkeling op 1 januari 2012 ver gevorderd is en waarover bestuurlijke overeenstemming met de provincie bestaat. Voorwaarde daarbij is dat strikte toepassing van het bepaalde in lid 1 zou leiden tot onevenredige benadeling van andere belangen. De toelichting van het bestemmingsplan bevat hierover een verantwoording."

Het is mogelijk dat het bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron wordt vastgesteld voordat de wijziging van de provinciale verordening wordt vastgesteld, zodat formeel geen rekening hoeft te worden gehouden met de nieuwe regeling omtrent bedrijfsgebonden kantoren. Dit lijkt echter weinig zinvol, omdat de gemeente dan alsnog zal moeten voorzien in een planherziening op korte termijn. Overigens zij opgemerkt dat er thans vanuit wordt gegaan dat de wijziging van de provinciale verordening is doorgevoerd voordat het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Heron' wordt vastgesteld.

Als zodanig zal, rekening houdend met de wijziging van de provinciale ruimtelijke verordening, worden bepaald dat van de bedrijfsgebonden kantoren zijn toegestaan toe 3000 m² en met een maximum van 50% BVO.

Hierop wordt één uitzondering gemaakt en dat betreft de nieuwe vestiging van Riverdale. Bij deze vestiging wordt voorzien in een bedrijfsgebonden kantooroppervlak van maximaal 4.000 m² BVO. Het gaat hier om een bouwplan in een vergevorderd stadium waarover al overleg is gevoerd met de provincie. Op de toekomstige kavel van Riverdale wordt een uitzonderingsregeling getroffen.

Artikel 4: Groen

Binnen de groenbestemming is het structurele groen opgenomen (de groene omwalling rond Bedrijvenpark Heron). Uitsluitend de structurele groene elementen zijn in deze bestemming opgenomen, bij de individuele bedrijven kan daarnaast ook worden voorzien in kleinschaliger groen, dit is in de bestemming Bedrijf mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming Groen is ook water en, middels een aanduiding op de plankaart, de bouw van een reclamemast nabij het spoorviaduct over de A12 mogelijk gemaakt.

Artikel 5: Verkeer - Railverkeer*Algemeen*

De bestemming Verkeer - Railverkeer is bedoeld voor de spoorwegen aan de west- en noordzijde van het plangebied, voor zover deze vallen binnen het plangebied. Het bestaande spoortraject is als zodanig bestemd, in de bestemmingsomschrijving zijn alle voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van de spoorweg mogelijk gemaakt.

Artikel 6: Verkeer - Wegen

De wegen in het plangebied (inclusief het verblijfsgebied) hebben deze bestemming gekregen. De maximale oppervlaktemaat van de in deze bestemming toegelaten ondergeschikte gebouwen (abri's, nutsvoorzieningen en dergelijke) is bepaald op 20 m². Dat vormt geen beperking ten opzichte van hetgeen krachtens het Besluit omgevingsrecht (Bor) – maximaal 10 m² – "vergunningvrij" is toegestaan.

Stationsgebied

Ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation' is het stationsplein opgenomen. Binnen het gebied zijn een "kiss and ride" en een "park and ride" voorziening mogelijk gemaakt. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om kiosken te realiseren voor detailhandel en lichte horeca. Ook hier is de maximale oppervlaktemaat van de ondergeschikte gebouwen (abri's, nutsvoorzieningen en dergelijke) bepaald op 20 m².

Artikel 7: Water

De beoogde en bestaande watergangen zijn bestemd voor Water. Binnen de bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd met een maximale hoogte van 3 meter.

Artikel 8: Leiding - Gas

De bestemming Leiding - Gas is bedoeld voor de gasleiding die evenwijdig aan de A12 loopt. Ten behoeve van de externe veiligheid is een minimale afstandsmaat van 4 meter voor bebouwing opgenomen, zodat de leiding bijvoorbeeld niet overbouwd wordt en er daarnaast voldoende ruimte is om werkzaamheden uit te kunnen voeren. Van dit bouwverbod kan echter – na positief advies door de leidingbeheerder – worden afgeweken. Daarnaast geldt een vergunningstelsel voor graven en grondverzet, wederom bedoeld voor de veiligheid. Werken en werkzaamheden mogen pas worden uitgevoerd na vergunningverlening. Vergunning wordt pas verleend als er advies is ingewonnen bij de beheerder van de gasleiding.

Artikel 9: Waarde archeologie – 1 en artikel 10: Waarde archeologie – 2

Beide artikelen voorzien in een regeling die potentieel aanwezige archeologische waarden beschermd. Werken en werkzaamheden (denk aan graven en grondverzet) zijn slechts toegestaan nadat archeologisch onderzoek is verricht. Om dit te borgen is voorzien in een vergunningstelsel, waarbij eveneens de mogelijkheid is opgenomen om, voor zover noodzakelijk, aanvullende eisen te stellen om de (potentieel) aanwezige archeologische waarden te beschermen.

Artikel 11: Antidubbeltelregel

De antidubbeltelregel is bedoeld om te voorkomen dat voor hetzelfde perceel meermaals een bouwvergunning wordt verleend. Hierdoor zou de situatie kunnen ontstaan dat er een cumulatie van bebouwing optreedt waardoor de maximale maatvoering in het bestemmingsplan (bijvoorbeeld maximaal vloeroppervlak) in totaliteit wordt overschreden.

Artikel 12: Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels zijn gebruiksregels opgenomen die gelden voor het hele plangebied. Het betreft gebruiksregels voor gebouwen en onbebouwde gronden.

Artikel 13: Algemene afwijkingsregels

In de algemene afwijkingsregels is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het bouwen van nutsvoorzieningen met een maximale oppervlakte van 20 m² en een maximale bouwhoogte van 3,5 meter. Verder is er in dit artikel een regeling opgenomen voor het overschrijden van de maximale maten met ten hoogste 10%. Deze regeling is uitsluitend bedoeld om een betere technische realiseren van het bouwplan mogelijk te maken of wanneer dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein.

Artikel 14: Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die dient om "binnenplans" (binnen het kader van het bestemmingsplan) grenzen van de diverse soorten vlakken te kunnen verschuiven op de plankaart. Tevens zijn er wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor het wijzigen van de bijlage Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Artikel 15: Algemene procedureregels

Dit artikel regelt de te volgen procedure bij het stellen van nadere eisen.

Artikel 16: Overgangsrecht

Dit artikel bevat bepalingen, die betrekking hebben op het overgangsrecht: bouwwerken die op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het plan bestaan, mogen blijven bestaan en onder de genoemde voorwaarden worden vernieuwd of uitgebreid, ook al is er strijd met de in het voorliggende plan gegeven bouwregels. Het gebruik van gronden en opstallen, dat afwijkt van de regels in het nieuwe plan en al bestaat op het moment dat het plan van kracht wordt, mag worden voortgezet of gewijzigd, mits door die wijziging de strijdigheid met het plan niet wordt vergroot.

Artikel 17: Slotregel

Deze bepaling geeft de exacte naam van het bestemmingsplan aan: "Bestemmingsplan Bedrijvenpark Heron".

8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkelingen die concreet mogelijk gemaakt worden binnen het bestemmingsplan moeten (economisch) uitvoerbaar zijn en gerealiseerd kunnen worden.

8.1 Exploitatieresultaten

Voor de ontwikkeling van het plangebied is een grondexploitatie opgesteld. Deze grondexploitatie bevat een overzicht van uitgaven en inkomsten. In grote lijnen bevat de grondexploitatie de volgende onderdelen:

Uitgaven:

- Verwervingskosten
- Milieukosten
- Ophogen
- Bouwrijp maken
- Woonrijp maken
- Plankosten
- Overige kosten, fondsvorming en financieringskosten.

Inkomsten:

- Uitgifte bouwrijpe kavels
- Subsidie en bijdrage derden.

Met betrekking tot het resultaat van de grondexploitatie wordt uitgegaan van een sluitend resultaat op basis van de aannames en uitgangspunten per 1 januari 2011. De verwachting is dat de geprognoseerde inkomsten hoger zullen zijn dan de geprognoseerde uitgaven. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verzekerd.

8.2 Grondexploitatiewet

In het kader van de Grondexploitatiewet (GREX) is het mogelijk dat in kader van de bestemmingsplanwijziging een exploitatieplan moet worden vastgesteld door de gemeenteraad. De centrale doelstelling van de Grondexploitatiewet, zoals opgenomen als afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling.

Het uitgangspunt van de Grondexploitatiewet is dan ook dat gemeenten een verplichting hebben tot kostenverhaal. Dit betekent, dat een gemeente de gemaakte kosten op de particuliere grondeigenaar moet verhalen in het geval deze eigenaar tot een ontwikkeling van de gronden overgaat. De gemeente mag hier bovendien niet meer van afzien.

Op grond van artikel 6.12, tweede lid Wro kan van de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan worden afgezien, indien (globaal) sprake is van de volgende factoren:

- Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie is anderszins verzekerd;
- Het bepalen van een fasering en/of het vastleggen van locatie-eisen is niet noodzakelijk.

In november 2010 zijn hier uitzonderingsregels aan toegevoegd.

Exploitatieplan

Voor het voorliggende bestemmingsplan dient geen exploitatieplan te worden vastgesteld omdat voor de gronden in eigendom van de gemeente het kostenverhaal verzekerd is.

Voor het perceel in eigendom van het Hoogheemraadschap Delfland is overeenstemming over de inbreng van de gronden en wordt een anterieure overeenkomst afgesloten voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Voor twee woonpercelen heeft de gemeente de afgelopen jaren getracht tot minnelijke verwerving te komen. Voor een groot gedeelte van het eigendom heeft aankoop reeds plaatsgevonden. Voor de twee bedrijfswoningen is nog geen overeenstemming bereikt. Doordat de minnelijke verwerving nog niet is afgerond en als dit niet succesvol wordt, zal de gemeente overgaan tot onteigening van de percelen. Zelfrealisatie is praktisch niet mogelijk gezien de grootte van de percelen.

Voor de twee percelen valt de geraamde exploitatiebijdrage (op basis van het concept exploitatieplan) negatief uit. Daarmee is de som van de exploitatiebijdrage minder dan € 10.000,-- en valt hiermede onder de uitzonderingsregel van artikel 6.2.1a Bro waardoor een exploitatieplan niet vastgesteld hoeft te worden.

8.3 Planschade

Elke ruimtelijke ontwikkeling heeft gevolgen. Eén van de mogelijke gevolgen is dat vermogensschade ontstaat voor derden door een wijziging van het planologische regime. In beginsel moeten burgers die schade zelf dragen. Het kan echter voorkomen dat de gevolgen van een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling voor derden zo nadelig zijn, dat een tegemoetkoming in planschade op zijn plaats is.

Met de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan de agrarische bestemmingen vervangen door de bestemmingen Bedrijventerrein, Verkeer, Groen en Water ten behoeve van de aanleg van Bedrijvenpark Heron. Ten opzichte van de hiervoor geldende regelingen betekent dit een bepaalde beperking van de gebruiksmogelijkheden. Zoals verwoord in hoofdstuk 2 is deze keuze gemaakt, omdat het plangebied reeds vanaf 1997 is aangewezen als nieuw bedrijventerrein. In het ruimtelijke beleid van de provincie Zuid-Holland, het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Pijnacker-Nootdorp

Bij deze keuze zijn ook de financiële gevolgen hiervan in ogenschouw genomen. Het niet langer planologisch toestaan van het huidige agrarisch gebruik kan namelijk planschade tot gevolg hebben.



Planschade en onteigening

In 2011 is door Royal Haskoning een planschaderisicoanalyse opgesteld voor de ontwikkeling van Bedrijvenpark Heron. De uitkomst hiervan is dat de kans op het optreden van indirecte planschade (schade die toevallt aan gronden/eigenaren waarvan de bestemming niet wordt gewijzigd, doch wel schade zouden kunnen ondervinden op grond van de toename van bijvoorbeeld lichthinder) op nihil wordt geschat. Het ontstaan van directe schade (schade als gevolg van een bestemmingswijziging) is niet meegenomen in de planschaderisicoanalyse. Dit omdat de gemeente voornemens is alle particuliere gronden op opstallen binnen het plangebied minnelijk te verwerven, waarmee automatisch wordt voorzien in een schadeloosstelling. Daarbij zij overigens opgemerkt dat, indien de gronden niet minnelijk kunnen worden verworven, het instrument van onteigening zal worden ingezet.



9 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het gemeentebestuur streeft naar draagvlak bij belanghebbenden en maatschappelijke organisaties voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Daarom hecht het gemeentebestuur veel belang aan de dialoog over dit bestemmingsplan. Dit hoofdstuk over de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid' gaat nader in op de maatschappelijke dialoog die in het kader van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden.

9.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Bedrijvenpark Heron heeft van 3 maart tot en met 14 april 2011 terinzage gelegen op het gemeentekantoor in Pijnacker. Tijdens de inzagetermijn heeft een ieder een inspraakreactie in kunnen dienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Pijnacker-Nootdorp.

Tijdens de terinzagelegging zijn 15 inspraakreacties ingediend. De beantwoording van de inspraakreacties is vastgelegd in een nota Beantwoording inspraak en overleg. In de nota is per inspraakreactie aangegeven of deze heeft geleid tot aanpassing van het plan. De inspraakreacties hebben op enkele punten geleid tot aanpassing van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan.

De nota Beantwoording en overleg is als bijlage bij het voorliggende ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

9.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerpbestemmingsplan Bedrijvenpark Heron is op 1 maart 2011, in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro, opgestuurd naar de relevante overlegpartners. De onderstaande instanties hebben een overlegreactie ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Pijnacker-Nootdorp.

Overlegpartner	Plaats
Provincie Zuid-Holland, Directe Ruimte en Mobiliteit, Afdeling Ruimte en Wonen	Den Haag
Kamer van Koophandel Den Haag, Kantoor Zoetermeer	Zoetermeer
Prorail BV	Utrecht
Milieuplatform Pijnacker-Nootdorp	Pijnacker
VROM Inspectie, Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Den Haag
NV Nederlandse Gasunie	Groningen
Hoogheemraadschap van Delfland, Sector Beleid en Onderzoek	Delft
Stadsgewest Haaglanden	Den Haag
Tennet TSO BV	Arnhem
Stedin Netbeheer	Rotterdam
VAC Pijnacker –Nootdorp, Adviescommissie Wonen	Pijnacker

De beantwoording van de overlegreacties is vastgelegd in een nota Beantwoording inspraak en overleg (zie paragraaf 9.1). In de nota is per overlegreactie aangegeven of deze heeft geleid tot aanpassing van het plan. De overlegreacties hebben op enkele punten geleid tot aanpassing van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan.

9.3 Zienswijzen

Deze paragraaf wordt ingevuld na de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan.

9.4 Handhaving

Bij de ontwikkeling van nieuwe bestemmingsplannen (voor het landelijk gebied en de bebouwde kommen) wordt heden ten dage speciaal aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de voorschriften. Zo ook bij dit bestemmingsplan. Bepalingen waarvan op voorhand bekend is dat de controle op de naleving een probleem vormt, zijn vermeden. Tevens zijn vage formuleringen geweerd ter voorkoming van verschillende interpretaties. Duidelijke en inzichtelijke formuleringen geven zowel de ambtenaren belast met handhaving, als de burgers houvast. Wanneer het gebruik van een multi-interpretabel begrip niet kan worden voorkomen, is in de begripsomschrijving duidelijk gemaakt welke interpretatie of definitie in dit bestemmingsplan wordt gehanteerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het begrip “permanente bewoning”. Wat betreft de invulling van de begripsomschrijvingen is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de overige gereviseerde bestemmingsplannen in het belang van de uniformiteit (rechtszekerheid en rechtsgelijkheid).

De gemeente Pijnacker-Nootdorp wil haar handhavingstaken op een structurele en integrale manier vormgeven. De gemeente heeft hierbij de ambitie om een kwaliteitsslag te maken en de handhaving naar een hoger peil te trekken.

Door daarbij handhaving transparant en eenduidig te maken, worden de verschillende doelgroepen van de handhaving gestimuleerd en geadviseerd de regels na te leven.

De (dreiging van) toepassing van bestuurs- of strafrechtelijke instrumenten maakt daarnaast de handhavingsketen compleet.

9.4.1 Handhavingsbeleid bedrijventerreinen gemeente Pijnacker-Nootdorp

Handhaving vindt plaats binnen wettelijke kaders. Het vigerende bestemmingsplan is maatgevend voor gebruik van en bebouwing op een bedrijventerrein. Activiteiten op een bedrijventerrein worden dan ook getoetst aan het voor dat gebied van toepassing zijnde bestemmingsplan. Bij een vermoeden van illegaal gebruik of bebouwing dient door middel van het opstellen van een constateringsrapport te worden vastgesteld of hier ook daadwerkelijk sprake van is.

Voordat tot handhaving van een op grond van een toets aan het bestemmingsplan vastgestelde illegale activiteit kan worden overgegaan, dient op grond van vaste jurisprudentie te worden onderzocht of tot legalisering van activiteiten overgegaan kan worden. Soms biedt het bestemmingsplan hiertoe aanknopingspunten in de vorm van een in het bestemmingsplan beschreven afwijkingsmogelijkheid, soms biedt een zogenaamde buitenplanse afwijkingsmogelijkheid hiertoe de mogelijkheid.



Het college van burgemeester en wethouders heeft een beleidsvrijheid om al dan niet over te gaan tot het verlenen van een vrijstelling en hiermee de tot dat moment illegale situatie te legaliseren. Om te voorkomen dat sprake is van willekeur en met als uitgangspunt zorgvuldige besluitvorming, zijn in de Nota Handhaving Bedrijventerreinen de beleidslijnen beschreven waarbij onder verschillende omstandigheden overgegaan kan worden tot het verlenen van vrijstelling.

Daarbij is overigens toegezien op verondersteld illegaal (functioneel) gebruik van bebouwing en niet op veronderstelde illegale bebouwing zelf. Het gegeven dat handhaving van illegale bebouwing al passende aandacht verkrijgt en met name ten aanzien van de controle op het functionele gebruik een achterstand is ontstaan, ligt hieraan ten grondslag.

Indien sprake is van omstandigheden die niet in de nota zijn beschreven dan kan ten aanzien van de vraag of tot legalisering kan worden overgegaan, teruggerepen worden naar in de nota beschreven ordeningsprincipes op bedrijventerreinen. Deze principes bieden houvast om voor nieuwe situaties tot uitspraken over de wenselijkheid om tot legalisering te komen of tot handhaving over te gaan. De alsdan ontstane besluitvorming geeft vervolgens verdere uitbreiding en invulling aan het handhavingsbeleid.

Handhaving vormt het sluitstuk van het ruimtelijk beleid, doch kan alleen worden ingezet bij duidelijke ondubbelzinnige kaders. Indien vanuit het legaliseringsbeleid tot de conclusie wordt gekomen dat legalisering niet mogelijk of wenselijk is dan zal hieruit geen ander gevolg kunnen komen dan dat handhavend opgetreden dient te worden. Uiteindelijk zal de uit ruimtelijk oogpunt illegale activiteit gestaakt dienen te worden.

Het servicepunt bedrijven zal door middel van informatieverschaffing preventief haar mogelijkheden benutten om illegale vestigingen te voorkomen.



Bijlage 1
Toelichting algemene aanpak milieuzonering met
behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten



Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten

Hoofddeling

De Staat van Bedrijfsactiviteiten omvat de bedrijfstypen met codering volgens de Standaard Bedrijfsindeling SBI. Bij die bedrijfstypen is rekening gehouden met de normaliter bij deze bedrijven voorkomende opslagen en installaties.

Afstanden voor geur, stof, geluid en gevaar

Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woonbebouwing, om hinder en schade aan mensen tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Voor elk van de aspecten is de noodzakelijk geachte afstand bepaald. In principe geldt de afstand tussen enerzijds de perceelsgrens van het bedrijf en anderzijds de gevel van een woning. Uit de vier verkregen afstanden kan de uiteindelijk noodzakelijk geachte afstand worden afgeleid: de grootste van de vier. Bij deze invulling zijn de volgende afstandscategorieën gehanteerd voor omgevingstype rustige woonwijk:

10 m
30 m
50 m
100 m
200 m
300 m
500 m
700 m
1.000 m
1.500 m

Mocht een bedrijf meerdere SBI-codes kennen, dan moet voor elk aspect de grootste afstand worden genomen. Opgemerkt dient te worden dat de methodiek in de eerste plaats is ontwikkeld om in nieuwe situaties een vestigingsplaats voor een bedrijf vast te stellen en niet voor toetsing van bestaande situaties.

Daarom wordt bij bestaande situaties uitgegaan van de maatregelen, die voor een nieuwe vestiging van een dergelijk bedrijfs-/activiteitstype redelijkerwijs kunnen worden verwacht. Verder gelden de afstanden alleen in relatie tot rustige woonwijken gelegen in zuivere woongebieden, dus niet voor woningen die in gebieden liggen met een andere bestemming of kwalificatie. Voor de toepassing van deze methodiek op bestaande situaties is het zeker niet zo dat elk bedrijf, dat is gevestigd op kortere afstand tot aaneengesloten woonbebouwing dan de wenselijke, zonder meer onaanvaardbaar is. Wel geeft de gewenste afstand een maat voor potentiële hinder, gevaar of schade.

Gevaar: risico (R) en vuurwerk (V)

Voor bepaalde bedrijfstypen is na de afstand voor gevaar de letter R van "risico" aangegeven. Dat houdt in dat voor deze bedrijfsactiviteiten moet worden nagegaan of het Bevi van toepassing is.



Daarnaast is bij bepaalde bedrijfstypen na de afstand voor gevaar de letter V van "vuurwerk" opgenomen. Voor deze bedrijfsactiviteiten dient getoetst te worden aan het Vuurwerkbesluit.

Categorie

De milieucategorie wordt afgeleid van de grootste afstand van de afstanden, die daarvóór in de kolommen geur, stof, geluid en gevaar zijn vermeld. De milieucategorie is vermeld in kolom 'categorie'.

Onder de kop "categorie" is een indeling opgenomen, in tien mogelijke milieucategorieën:

Milieucategorie	Grootste afstand
1	10 m
2	30 m
3.1	50 m
3.2	100 m
4.1	200 m
4.2	300 m
5.1	500 m
5.2	700 m
5.3	1.000 m
6	1.500 m

Indices voor verkeersaantrekkende werking, bodem (B) en lucht (L)

Het aspect verkeer(saantrekkende werking) is kwalitatief beoordeeld. Dat weerspiegelt zich in een indicatie omtrent de bronsterkte:

1. potentieel geringe verkeersaantrekkende werking;
2. potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking;
3. potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking.

Het aspect bodem (bodemverontreiniging) geeft aan dat een activiteit een verhoogde kans op bodemverontreiniging geeft. Het aspect lucht (luchtverontreiniging) geeft aan dat een activiteit een uitstoot van schadelijke stoffen naar de lucht heeft die mogelijk in planologisch opzicht relevant is.

Verklaring gebruikte afkortingen

- : niet van toepassing/niet relevant
- < : kleiner dan
- > : groter dan
- = : gelijk aan
- cat. : categorie
- e.d. : en dergelijke
- kl. : klasse
- n.e.g. : niet elders genoemd
- o.c. : opslagcapaciteit
- p.c. : productiecapaciteit
- p.o. : productieoppervlak
- b.o. : bedrijfsoppervlak



v.c. : verwerkingscapaciteit
u : uur
d : dag
w : week
j : jaar
B : bodemverontreiniging
L : luchtverontreiniging
R : risico (Besluit externe veiligheid inrichting mogelijk van toepassing)
V : vuurwerkbesluit van toepassing



Bijlage 2

Bijlagen mobiliteitstoets



Bijlage 3

Onderzoek luchtkwaliteit



Bijlage 4 **Onderzoek externe veiligheid**



Bijlage 5

Akoestisch onderzoek



Bijlage 6

Verantwoording groepsrisico



Bijlage 7 **Beantwoording inspraak- en overlegreacties**