

**Nota van beantwoording zienswijzen
(incl. staat van wijzigingen)**

**Ontwerpwijzigingsplan
"Reesloot 10"
(geanonimiseerd)**

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. Ontvangen zienswijzen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Bijlage: Staat van wijzigingen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Inleiding

Op woensdag 9 september is bekendgemaakt, dat het ontwerpwijzigingsplan 'Reesloot 10' vanaf donderdag 10 september gedurende zes weken – ofwel tot en met woensdag 21 oktober - ter inzage zal worden gelegd. Tijdens deze inzage termijn zijn 4 zienswijzen kenbaar gemaakt aan het college van burgemeester en wethouders. De zienswijzen zijn in deze nota samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording.

1. Ontvangen zienswijzen

1.1 Overzicht ontvangen zienswijzen

	Indieners zienswijzen	Datum registratie
1	XXXXXXXXXXXXXXXX	
2	XXXXXXXXXXXXXXXX	
3	XXXXXXXXXXXXXXXX	
4	XXXXXXXXXXXXXXXX	

1.2 Ontvankelijkheid

De termijn voor het indienen van zienswijzen liep vanaf donderdag 10 september tot en met woensdag 21 oktober 2020. Alle zienswijzen zijn binnen deze termijn ontvangen.

1.3 Inhoudelijke behandeling

Hierna is een inhoudelijke samenvatting van de ingekomen zienswijzen opgenomen en voorzien van een gemeentelijke beantwoording. In de conclusie die onder de zienswijze staat, wordt aangegeven of en tot welke wijzigingen de ontvangen zienswijze leidt.

1.		
	Datum registratie:	XXXXX
	Ontvangen van:	XXXXX

Ingediende zienswijze

Door betrokkenen worden de navolgende onderdelen naar voren gebracht:

a.	Parkeren op eigen terrein Betrokkenen stellen dat er overeenkomstig de vigerende parkeernormen van de gemeente Pijnacker-Nootdorp twee parkeerplaatsen voor auto's op het eigen terrein geplaatst dienen te worden. De combinatie van smalle toegangsdammen (opritten) en de positie van het bebouwingsvlak van de twee buitenste kavels, maken het niet mogelijk hier twee auto's gelijktijdig op te parkeren. Hetgeen volgens betrokkenen in strijd is met de parkeernorm en hoogst waarschijnlijk wild parkeren in de Reesloot tot gevolg heeft. Betrokkenen baseren zich op het volgende: a. Door de smalle dam en de positie van de woning (ca. 6 / 6,5 meter uit de erfgrens) is het niet mogelijk om twee auto's naast elkaar te parkeren. Een en ander is gevisualiseerd in bijlage A. b. Als je de sleeplijnen uit de CROW neemt en twee auto's evenwijdig aan de Reesloot positioneert, blijkt dat de auto's het terrein niet zonder veelvuldig steken kunnen verlaten / betreden. Een en ander is gevisualiseerd in bijlage B. c. De enige methode om twee auto's in combinatie met de huidige bebouwingspositie en dambreedte op het terrein te parkeren is achter elkaar. Hiermee wordt echter niet voldaan aan het parkeerbeleid van de gemeente Pijnacker-Nootdorp. De tweede parkeerplaats mag immers niet als volwaardige plek worden meegeteld. Een en ander is gevisualiseerd in bijlage Betrokkene geven aan dat om parkeren op eigen terrein op de juiste manier mogelijk te maken zijn er twee oplossingen: 1. Dam verbreden of het bebouwingsvlak naar achteren schuiven (of aan de voorzijde inkorten). De eerste (verbreden van de dam) was voor de gemeente richting de onlangs opgeleverde woningen aan de Reesloot onbespreekbaar (wel de wens van de bewoners). Dit zou het parkeren op de oprit in de hand werken en was ongewenst. Hier zijn wij het achteraf gezien overigens mee eens en dit is bewezen effectief! 2. De enige mogelijkheid om alsnog twee parkeerplaatsen op de buitenste kavels mogelijk te maken is door het bebouwingsvlak naar achteren te schuiven (ten minste 7,5 meter vanaf de erfgrens) of het bebouwingsvlak in te korten. Dit zou wat betrokkenen betreft een goede oplossing zijn. Noot: de oprit van de onlangs opgeleverde woningen van betrokkenen zijn eveneens 4,5 meter breed. Het parkeren op eigen terrein is hier dan ook buitengewoon lastig. Door gebruik te maken van het naastgelegen groen (er over heen te rijden) in combinatie met een bredere opening (minimaal 5 m1), kunnen we diagonaal de oprit op rijden en de auto schuin voor het huis parkeren (eigenlijk ongewenst). Dit is door de dam en het water bij de nieuwe kavels niet mogelijk.
----	--

	Indien de woningen / kavels worden voorzien van een talud, dient het bebouwingsvlak met de horizontale afstand van het talud ten opzichte van de onder bijlage d. genoemde afstand te worden vergroot. Bv. het talud is horizontaal 0,5 meter, dan dient het bebouwingsvlak ten minste 7,5m1 plus 0,5m1 is 8m1 van de erfgrans geplaatst te worden.
b.	Verspringing verschillende bebouwingsvlakken (bezwaar (wens)) De verspringing van de verschillende bebouwingsvlakken past volgens betrokkenen goed in het gevelbeeld! Echter de keuze om dit spiegelsymmetrisch te doen ten opzichte van de overliggende bebouwing is wat betrokkenen betreft ongewenst. Sterke voorkeur is om dit juist met de overliggende bebouwing mee te laten springen. Op deze manier is de privacy van alle onlangs opgeleverde woningen aan de Reesloot gelijk (afstand tussen de voorgevel van de huidige woningen en de voorgevel van de nieuwe woningen aan de overzijde zijn dan allemaal gelijk). Op het moment dat de bebouwingsvlakken van de buitenste kavels ten minste 1,5 meter extra (of liever iets meer) naar achteren worden geschoven, wordt direct het probleem van zowel bezwaar 1 als bezwaar 2 opgelost. De verspringing is mogelijk iets kleiner als stedenbouwkundig gewenst, echter door het feit dat dit zelfbouw betreft, zal de diversiteitswens van het straatbeeld sowieso worden vervuld en is verspringen mogelijk niet eens meer nodig.

Gemeentelijke beantwoording

a en b.	Wij delen de mening van betrokkenen dat de resterende ruimte voor 2 parkeerplekken op het eigen terrein in het ontwerpbestemmingsplan krap bemeten is. De afstand tussen de perceelsgrens (ligt halverwege de sloot) en het bouwvlak van de buitenste woningen bedraagt 8 meter (bij de middelste woning bedraagt deze afstand 10,5 meter). Wij merken hierbij overigens wel tegelijkertijd op, dat het niet verplicht is om aan de zijde van de Reesloot in de bouwgrans van het bouwvlak te bouwen. De verplichte 'gevellijn' ligt immers aan de zijde van de Katwijkerlaan. M.a.w., de toekomstige bewoners mogen de woning ook verder uit de Reesloot bouwen. De aangegeven 8,00 meter kan dus gelezen worden als een minimum afstand. Dit neemt niet weg dat inderdaad de mogelijkheid bestaat om het bouwvlak volledig te benutten. De ruimte voor parkeren moet, bij 2 parkeerplaatsen naast elkaar, 6 bij 4,5 meter zijn (volgens de geldende gemeentelijke nota parkeernormen). Dit betekent dat bij de buitenste woningen nog 2 meter resteert voor de (insteek van de) sloot en de toegang naar de woning. Wij zijn met betrokkenen van mening dat dit te krap is. Na overleg met de initiatiefnemer zullen wij de bouwvlakken van alledrie de woningen inkorten met 3 meter. Dit betekent dat de woningen maximaal 15 meter diep kunnen worden en de minimumafstand tot de perceelsgrens (ligt halverwege de sloot) bij de buitenste woningen wordt verruimd naar 11 meter (en bij de middelste woning zelfs tot 13,5 meter). Wij achten deze nieuwe minimale afstand voldoende om 2 volwaardige parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Om misverstanden en ongewenste precedents te voorkomen, merken wij hierbij tot slot
---------	---

	nog wel het volgende op. De afstand tussen de bestaande woning van betrokkenen en de nieuwe woning bedroeg in het ontwerpwijzigingsplan minimaal 24,50 meter. Deze afstand achten wij zeer royaal. De privacy was derhalve in het ontwerpwijzigingsplan naar onze mening niet in het geding en op zichzelf ook geen aanleiding om de bouwvlakken in te korten.
--	--

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding voor het aanbrengen van wijzigingen ten opzichte van het ontwerpwijzigingsplan. De bouwvlakken van de woningen worden aan de zijde van de Reesloot met 3 meter ingekort tot een diepte van 15 meter.

2.		
	Datum registratie:	XXXXXX
	Ontvangen van:	XXXXXX

Ingediende zienswijze

Door betrokkenen worden de navolgende onderdelen naar voren gebracht:

	Volgens de parkeernormen in de gemeente Pijnacker-Nootdorp dienen er twee parkeerplaatsen voor auto's op het eigen terrein geplaatst te worden. Door de indeling van het erf verwachten betrokkenen problemen, dat conform de regels dit niet voldoende gewaarborgd is op de drie nieuwe kavels. Gevolg ervan is dat de nieuwe bewoners elders in de straat hun voertuig(en) gaan neerzetten wat overlast bij de huidige bewoners kan geven. Bijvoorbeeld: voor het huis van betrokkenen ligt een overloop parkeerplaats ,die op dit moment alleen maar gebruikt wordt tijdens verjaardagen/feestjes. Deze is niet geschikt voor permanent gebruik voor 1 van de nieuwe bewoners. Betrokkenen sluiten zich aan bij indiener van zienswijze onder nummer 1. Betrokkenen stellen voor om de gevellijn van de nieuwe huizen opschuiven naar vergelijkbare afstanden zoals de woningen op de Reesloot nr. 12, 12a, 12b, 14 en 14a. Als u dit zo indeelt kunnen er minstens 2 auto's op eigen terrein geplaatst worden.
--	---

Gemeentelijke beantwoording

	Onder verwijzing naar de gemeentelijke beantwoording van de zienswijze onder 1, delen wij de mening van betrokkenen, dat de resterende ruimte voor 2 parkeerplekken op het eigen terrein in het ontwerpbestemmingsplan krap bemeten is. De afstand tussen de perceelsgrens (ligt halverwege de sloot) en het bouwvlak van de buitenste woningen bedraagt 8 meter (bij de middelste woning bedraagt deze afstand 10,5 meter). Wij merken hierbij overigens wel tegelijkertijd op, dat het niet verplicht is om aan de zijde van de Reesloot in de bouwgrens van het bouwvlak te bouwen. De verplichte 'gevellijn' ligt immers aan de zijde van de Katwijkerlaan. M.a.w., de toekomstige bewoners mogen de woning ook verder uit de Reesloot bouwen. De aangegeven 8,00 meter kan dus gelezen worden als een minimum afstand. Dit neemt niet weg dat inderdaad de mogelijkheid bestaat om het bouwvlak volledig te benutten. De ruimte voor parkeren moet, bij 2 parkeerplaatsen naast elkaar, 6 bij 4,5 meter zijn (volgens de geldende gemeentelijke nota parkeernormen). Dit betekent dat bij de buitenste woningen nog 2 meter resteert voor de (insteek van de) sloot en de toegang naar de woning. Wij zijn met betrokkenen van mening dat dit te krap is. Na overleg met de initiatiefnemer zullen wij de bouwvlakken van alledrie de woningen inkorten met 3 meter. Dit betekent dat de woningen maximaal 15 meter diep kunnen worden en de minimumafstand tot de perceelsgrens (ligt halverwege de sloot) bij de buitenste woningen wordt verruimd naar 11 meter (en bij de middelste woning tot 13,5 meter). Wij achten deze nieuwe minimale afstand voldoende om 2 volwaardige parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.
--	---

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding voor het aanbrengen van wijzigingen ten opzichte van het ontwerpwijzigingsplan. De bouwvlakken van de woningen worden aan de zijde van de Reesloot met 3 meter ingekort tot een diepte van 15 meter.

3.		
	Datum registratie:	XXXXX
	Ontvangen van:	XXXXX

Ingediende zienswijze

Door betrokkenen worden de navolgende onderdelen naar voren gebracht:

	Betrokkenen maken zich zorgen over het parkeren bij de nieuwe woningen. Zoals het nu ingetekend is lijkt het, dat de bewoners niet allemaal 2 auto's op eigen terrein kwijt kunnen. Dit was ten tijde van de bouw van de woning van betrokkenen wel een eis. De Reesloot zelf heeft verder qua parkeren geen alternatieven, wat in kan houden dat er in de berm of op de weg geparkeerd gaat worden. Aangezien er veel wandelaars, fietsers en ook spelende kinderen op de Reesloot zelf bewegen lijkt dit niet gewenst.
--	---

Gemeentelijke beantwoording

	Wij delen de mening van betrokkenen, dat de resterende ruimte voor 2 parkeerplekken op het eigen terrein in het ontwerpbestemmingsplan krap bemeten is. De afstand tussen de perceelsgrens (ligt halverwege de sloot) en het bouwvlak van de buitenste woningen bedraagt 8 meter (bij de middelste woning bedraagt deze afstand 10,5 meter). Wij merken hierbij overigens wel tegelijkertijd op, dat het niet verplicht is om aan de zijde van de Reesloot in de bouwgrens van het bouwvlak te bouwen. De verplichte 'gevellijn' ligt immers aan de zijde van de Katwijkerlaan. M.a.w., de toekomstige bewoners mogen de woning ook verder uit de Reesloot bouwen. De aangegeven 8,00 meter kan dus gelezen worden als een minimum afstand. Dit neemt niet weg dat inderdaad de mogelijkheid bestaat om het bouwvlak volledig te benutten. De ruimte voor parkeren moet, bij 2 parkeerplaatsen naast elkaar, 6 bij 4,5 meter zijn (volgens de geldende gemeentelijke nota parkeernormen). Dit betekent dat bij de buitenste woningen nog 2 meter resteert voor de (insteek van de) sloot en de toegang naar de woning. Wij zijn met betrokkenen van mening dat dit te krap is. Na overleg met de initiatiefnemer zullen wij de bouwvlakken van alledrie de woningen inkorten met 3 meter. Dit betekent dat de woningen maximaal 15 meter diep kunnen worden en de minimumafstand tot de perceelsgrens (ligt halverwege de sloot) bij de buitenste woningen wordt verruimd naar 11 meter (en bij de middelste woning tot 13,5 meter). Wij achten deze nieuwe minimale afstand voldoende om 2 volwaardige parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.
--	---

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding voor het aanbrengen van wijzigingen ten opzichte van het ontwerpwijzigingsplan. De bouwvlakken van de woningen worden aan de zijde van de Reesloot met 3 meter ingekort tot een diepte van 15 meter.

4.		
	Datum registratie:	23 september 2020
	Ontvangen van:	Veiligheidsregio Haaglanden Postbus 52155 2505 CD Den Haag

Ingediende zienswijze (overlegreactie)

Door de Veiligheidsregio Haaglanden worden de volgende punten naar voren gebracht:

	<i>Risicobronnen</i> In het kader van fysieke en externe veiligheid zijn het plangebied en de directe omgeving beschouwd op de aanwezigheid van risicobronnen met de opslag, het transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Geconstateerd is dat het plangebied niet in het invloedsgebied ligt van transportroutes gevaarlijke stoffen, buisleidingen of objecten waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen van toepassing is. De uitvoering van dit bestemmingsplan leidt daarom niet tot een noemenswaardige toename of afname van bestaande risico's. De Veiligheidsregio Haaglanden heeft op basis hiervan besloten om in het kader van externe veiligheid geen specifieke adviezen uit te brengen met betrekking tot dit bestemmingsplan. <i>Incidentbestrijding door hulpdiensten</i> In verband met de ruimtelijke inrichting van het plangebied is het voor de hulpdiensten van belang dat voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid^[1] van incidenten, de toegankelijkheid, opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen voor dit plangebied voldoende zijn. Voor wat betreft de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van incidenten zijn de toegankelijkheid, opstelplaatsen en bluswatervoorziening(en) nu voldoende, dit dient wel geborgd te worden in de toekomst. Verder wordt benadrukt, dat bij de verdere uitwerking van het plangebied ook specifiek wordt gekeken naar de brandveiligheid. Hiervoor kunnen extra maatregelen benodigd zijn.
--	---

Gemeentelijke beantwoording

	We danken de Veiligheidsregio Haaglanden voor hun reactie met betrekking tot de bestaande risico's en de bereikbaarheid, energietransitie en de bestrijdbaarheid van incidenten. Daar waar nodig zal de Veiligheidsregio Haaglanden betrokken worden bij de nadere uitwerking van plannen. Uit de reactie vloeien geen wijzigingen voort ten opzichte van het ontwerp. De reactie wordt verwerkt in de toelichting van het wijzigingsplan dat gaat over de externe veiligheid.
--	--

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het aanbrengen van wijzigingen ten opzichte van het ontwerp wijzigingsplan. De wijzigingen zien op paragraaf 4.2 Externe veiligheid, zoals opgenomen in de toelichting.

Bijlage 1 : STAAT VAN WIJZIGINGEN

t.o.v. ontwerpwijzigingsplan Reesloot 10

De belangrijkste (ambtshalve) wijzigingen.

Ondergeschikte tekstuele wijzigingen en verbeteringen zijn niet opgenomen.

TOELICHTING

Paragraaf 4.2 Externe veiligheid

Deze paragraaf wordt voorzien van de onderstaande aangepaste redactie.

Risicovolle bedrijven binnen/nabij het plangebied

Binnen/nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen met een plaatsgebonden risicocontour die buiten de inrichting valt. Het plangebied ligt ook niet binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting.

REESLOOT 10	
INRICHTINGEN	
Binnen invloedsgebied MPM Oil	nee
Binnen invloedsgebied propaan	nee
Binnen invloedsgebied LNG	nee
Binnen invloedsgebied geothermie	nee

Tabel invloedsgebieden inrichtingen

Transport gevaarlijke stoffen binnen/nabij het plangebied

Transport gevaarlijke stoffen over rijkswegen

Uit de risicokaart blijkt dat de A4 een PR 10-6 contour heeft van 23 meter. De A4 heeft een plasbrandaandachtsgebied. Uit de risicokaart blijkt dat de A12 een PR 10-6 contour heeft van 0 meter. De A12 heeft geen plasbrandaandachtsgebied. Uit de risicokaart blijkt dat de A13 een PR 10-6 contour heeft van 17 meter. De A13 heeft ook een plasbrandaandachtsgebied. Het plangebied ligt niet binnen deze contouren. Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van de A4, de A12 of de A13. Een berekening en een (volledige) verantwoording van het groepsrisico zijn dan ook niet aan de orde.

REESLOOT 10	
RIJKSWEGEN	
Binnen invloedsgebied A4 (4000m)	nee
Afstand A4 - Deelgebied	± 5.700 m
Afstand = meer dan 200m	ja
Binnen invloedsgebied A12 (880m)	nee
Afstand A12 - Deelgebied	> 2.100 m
Afstand = meer dan 200m	ja
Binnen invloedsgebied A13 (4000m)	nee
Afstand A13- Deelgebied	± 4.900 m
Afstand = meer dan 200m	ja

Tabel invloedsgebieden Rijkswegen

Transport gevaarlijke stoffen over provinciale wegen

Een klein deel van de N470 is aangewezen als gemeentelijke route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Over dit gedeelte wordt voornamelijk LNG vervoerd, naar een locatie op het bedrijventpark Ruyven. Op basis van de vergunde jaarlijkse doorzet zijn er 260 transportbewegingen te verwachten. Het overige deel van de N470 is niet aangewezen als route transport gevaarlijke stoffen. Er kan incidenteel wel transport van gevaarlijke stoffen plaats vinden, via een ontheffing. Dit zal met name de bevoorrading van (kleine) propaantanks in het buitengebied betreffen. De tankstations binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp verkopen geen LPG, ook ESSO aan de Rijksweg A13 niet.

In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen conform het vigerende beleid geanalyseerd moeten worden. In HART zijn vuistregels opgenomen ten aanzien van de noodzaak om te rekenen aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het gebruik van deze handleiding is verplicht.

De vuistregels uit de HART geven aan dat voor een weg buiten de bebouwde kom (zoals de N470) geldt dat er geen $PR-10^{-6}$ contour aanwezig is als het aantal tankauto's van de stofcategorie GF3 (propaan, LPG, LNG) lager is dan 500. Voor de N470 binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp zijn geen tellingen beschikbaar, wel voor het deel in Delft (GF3: 75) en in Zoetermeer (GF3: 73). Gezien het feit dat in Pijnacker-Nootdorp geen LPG geleverd wordt maar alleen propaan zal het aantal transporten GF3 op het niet aangewezen deel van de N470 vergelijkbaar of lager zijn. Op het aangewezen deel van de N470 komen daar de transporten LNG bij (260). Opgeteld zal het totaal aantal transporten GF3 beduidend lager zijn dan 500. Daarmee wordt voldaan aan de vuistregels voor het plaatsgebonden risico.

Er is ook gekeken of er voor de N470 sprake is van overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Om dit te bepalen is getoetst of het aantal GF3 transporten onder de drempelwaarden in tabel 1-6 (overschrijding 10% van de oriëntatiewaarde voor wegen buiten de bebouwde kom, eenzijdige bebouwing) en tabel 1-7 (overschrijding 10% van de oriëntatiewaarde voor wegen buiten de bebouwde kom, tweezijdige bebouwing) zit en of met dit plan ook onder deze drempelwaarde wordt gebleven.

Van belang is de afstand tussen de bebouwing en de N470, het aantal personen per hectare en het aantal transporten GF3 over de N470. Ter hoogte van dichte en tweezijdige bebouwing (Emerald en Ruyven) is de afstand tussen de as van de weg en de bebouwing minimaal 30 meter. Hier is ook het aantal transporten het hoogst, vanwege het bevoorraden van het LNG-tankstation op Ruyven: 260. Tabel 1-7 laat zien dat de drempelwaarde voor de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt pas overschreden bij een bevolkingsdichtheid van 90 personen per hectare. Dat is daar niet aan de orde. Elders langs de N470 ligt de bebouwing wel dichterbij (minimaal 15 meter) maar daar is sprake van eenzijdige bebouwing. Hiervoor wordt gekeken naar tabel 1-6. Over dit deel van de N470 wordt alleen sporadisch propaan vervoerd. In combinatie met de lagere bevolkingsdichtheid zal ook hier de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet worden overschreden.

De N470 ligt op ongeveer 2.000 meter van het plangebied. Tabellen 1-6 en 1-7 gaan tot een afstand van 200 meter. Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) hoeven namelijk geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in een gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Een berekening van (de toename van) de hoogte van het groepsrisico is dan niet aan de orde.

Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico is aan de orde indien een plangebied zich bevindt binnen het invloedsgebied van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van de stofcategorieën die getransporteerd worden. Voor GF3 geldt een invloedsgebied van 355 meter. Gezien de afstand tot het plangebied is een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico niet aan de orde.

Gemeentelijke route voor transport gevaarlijke stoffen

Het transport van alle gevaarlijke stoffen rust op een belangrijk basisprincipe: diegene die met een voertuig via de weg gevaarlijke stoffen vervoert is, op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS), verplicht als zodanig de bebouwde kommen van gemeenten te vermijden. Als het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden en lossen of omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is, mag de chauffeur van dit basisprincipe afwijken. Op deze manier wordt het transport van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom geminimaliseerd.

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 is gelegen op bedrijventerrein Ruijven en ligt op ruime afstand (op meer dan 4.800 meter) van het plangebied.

Transport gevaarlijke stoffen over spoor en water

Het spoor (NS Den Haag - Gouda; Randstadrail Den Haag - Rotterdam) wordt niet gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen. Rondom deze spoorbanen bevindt zich daarom geen risicocontour in het kader van externe veiligheid. Er vindt ook geen transport van gevaarlijke stoffen over water plaats.

Buisleidingen binnen/nabij het plangebied

REESLOOT 10	
BUISLEIDINGEN	
Aardgas - Binnen 100%?	nee
Aardgas - Binnen 1%?	nee
Aardgas - Afstand tot deelgebied	± 800 m
CO ₂ - Binnen 100%?	nee
CO ₂ - Binnen 1%?	nee
CO ₂ - Afstand tot deelgebied	> 2.500 m
K2 - Binnen 100%?	nee
K2 - Binnen 1%?	nee
K2 - Afstand tot deelgebied	± 3.300 m

Tabel invloedsgebieden Buisleidingen

Aardgas

Het plangebied ligt niet binnen de 1% of de 100% letaliteitsgrens van een hoge druk aardgasleiding. Deze leidingen vormen dan ook geen belemmering in het kader van externe veiligheid.

Brandbare vloeistoffen

Er loopt een brandstofleiding (K2) van Defensie Pijpleidingorganisatie (DPO) door de gemeente Pijnacker-Nootdorp. De PR 10⁻⁶ contour ligt op de leiding. Omdat er maximaal 'minder dan 10 slachtoffers' kunnen vallen is er, conform art. 1 van het Bevb, formeel geen sprake van een groepsrisico voor de K2-leiding. De leiding ligt bovendien op ruime afstand van het plangebied en vormt daarom geen belemmering.

CO₂

Er loopt een CO₂-leiding door de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Naar aanleiding van ontwikkelingen nabij dezelfde CO₂-leiding in Zoetermeer is in 2007 door RIVM en TNO uitgebreid onderzoek gedaan naar de risico's en effecten van vrijkomend CO₂ bij leidingbreuk. Hierbij is door het RIVM geconcludeerd dat de risico's en letale effecten zich niet voordoen buiten een afstand van 4 meter van de buisleiding. VROM onderschrijft dit onderzoek en deze conclusie (brief VROM, datum 24 augustus 2007, kenmerk DGM/EV2007082989). Ook recent onderzoek aan de leiding De CO₂ leiding (Tebodin, documentnummer 3413682, 7 april 2014) bevestigt dit. De rapportage van Arcadis "QRA Vervoersknoop Bleizo (1 februari 2016, kenmerk D04011.000122) stelt "De ondergrondse leidingdelen leiden niet tot externe veiligheidsrisico." De buisleiding ligt ook op ruime afstand van het plangebied en is dan ook geen belemmering in het kader van externe veiligheid.

Conclusie externe veiligheid in het plangebied

Alle aspecten van externe veiligheid zijn beschreven en beoordeeld. Er is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH). De VRH heeft gereageerd per e-mail (kenmerk 2020091138184, datum 23 september 2020) en heeft daarin aangegeven in het kader van externe veiligheid geen specifiek advies uit te brengen. Externe veiligheid vormt geen belemmering.

Paragraaf 4.8 Water

Onder kopje 'Conclusie ten aanzien van het wijzigingsplan' wordt de bestaande tekst vervangen door de navolgende aangepaste tekst:

Veiligheid en waterkeringen:

In het plangebied is een regionale waterkering gelegen. Deze waterkering heeft de dubbelbestemming 'Waarde-Waterkering' verkregen. Van belang is hierbij dat de woningen op voldoende afstand staan. De woningen moeten met de fundering boven de 1:5 van het binnentalud worden aangelegd. Voor de aanleg van de woningen is een watervergunning nodig. Voor de werkzaamheden die worden uitgevoerd en werken die worden aangelegd binnen de zonering van de waterkering (bijvoorbeeld aanleg van de tuin, ingraven trampoline en plaatsing van schuttingen), is over het algemeen een watervergunning nodig. De definitieve

uitwerking moet daarbij voldoen aan de criteria, die het Hoogheemraadschap van Delfland stelt, en wordt nader met het Hoogheemraadschap van Delfland afgestemd..

Voorkomen van wateroverlast

De normen voor wateroverlast zijn voor verschillende bestemmingen vastgelegd in de provinciale waterverordening. Vanwege de economische waarde en te verwachten schade bij overstromingen moet bebouwd gebied (geen glastuinbouw) beter worden beschermd dan bijvoorbeeld gebieden met de bestemming agrarisch of natuur. De normering geeft aan tot hoever de zorgplicht van het waterschap gaat op het gebied van voorkomen, of beperken van wateroverlast door het overlopen van het oppervlaktewater als gevolg van extreme neerslag. Voor bebouwd gebied geldt bijvoorbeeld dat bij een waterstand die gemiddeld eens in de 100 jaar voorkomt geen schade mag ontstaan. Voor agrarisch gebied is dat eens in de 10 jaar, voor glastuinbouw eens in de 50 jaar.

Als een bestemming wijzigt naar wonen, zou ter plaatse van de ontwikkeling een strengere norm gaan gelden. Het is echter niet mogelijk om het watersysteem zo te sturen of aan te passen dat in een klein deel van het peilvak een hogere bescherming wordt geboden dan in de rest van het peilvak. Daarom geldt bij geïsoleerde bestemmingen hetzelfde beschermingsniveau als in de omgeving. De initiatiefnemer is daarom zelf verantwoordelijk om maatregelen te nemen en daarmee een hoger beschermingsniveau te bereiken. Bij nieuwbouw kan dat bijvoorbeeld door bebouwing verhoogt aan te leggen.

Waterkwantiteit

Het projectgebied is gelegen binnen de polder Droogmaking van de Oude Polder van Pijnacker. Ten behoeve van de ontwikkeling is de door het waterschap beschikbaar gestelde watersleutel ingevuld. Deze watersleutel is een rekentool die helpt te bepalen hoeveel waterberging moet worden gerealiseerd om bij een ruimtelijke ontwikkeling de effecten op het watersysteem te compenseren.

De watersleutel berekent de benodigde waterberging, zowel voor het compenseren van verharding als om gevolgen van klimaatverandering op te vangen. De watersleutel is als bijlage bij de Toelichting opgenomen. Conclusie is dat er als gevolg van het verdwijnen van verharding geen compensatie hoeft plaats te vinden.

Bodem en grondwater

De bodem ter plaatse van het plangebied is geclassificeerd als Bebouwing. Hierdoor is er niks bekend over de bodemopbouw. Omliggende gebieden bestaan uit Veen op ongerijpte klei en Lichte klei met een homogeen profiel. Ook over de grondwatertrap zijn geen gegevens te vinden. In de omliggende gebieden is er sprake van een grondwatertrap II met een gemiddeld hoogste grondwaterstand van 0,40 m beneden maaiveld en een gemiddeld laagste grondwaterstand tussen 0,50-0,80 m beneden maaiveld (bron: maps.bodemdata.nl).

Onderhoud en bagger

Waterkering: De tuinen van de woningen liggen in de waterkering. Om de zoveel tijd moet de waterkering hier opgehoogd worden. Dat betekent dat de waterkering onderhoudbaar moet zijn. Bij aanleg van de woningen moeten deze ook al op tijd op hoogte worden gebracht, zodat de eerste keer pas ruim na aanleg van de tuin nodig is.

Watergang: In het onderhoud van de watergangen rond het plangebied wijzigt niets ten opzichte van de bestaande situatie. De watergang aansluitende op het plangebied moeten worden kunnen onderhouden vanaf de kant.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Er vinden geen aanpassingen plaats met relevantie voor de watersysteemkwaliteit en met impact op ecologie.

Afvalwaterketen

De nieuwe woningen wordt aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel van de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Voor de afvoer van het hemelwater zijn creatieve en efficiënte maatregelen mogelijk, zoals een hoger bouwpeil van de woning, open verharding ter plaatse van de parkeerplaatsen of water vasthouden op particulier terrein, bijvoorbeeld door middel van de aanleg van wadi's, groene daken, het afkoppelen van hemelwaterafvoer en dergelijke.

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de waterhuishoudkundige situatie.

VERBEELDING

De bouwvlakken van de woningen worden 15m diep in plaats van 18m diep, waardoor er meer ruimte ontstaat voor de inpassing van 2 parkeerplekken op eigen terrein.

