



STARTNOTITIE BOUWLOKATIE
BUITENPLAATS YPENBURG



Gemeente Pijnacker



Gemeente Rijswijk



Gemeente Den Haag

*Initiatiefnemer:
Samenwerkingsverband Ypenburg
Postbus 29734
2502 LS Den Haag*



Tauw Milieu bv

*Adviesbureau:
Tauw Milieu bv
Postbus 133
7400 AC Deventer*

Deventer, september 1994

R3348172.E01/DJB



VOORWOORD

Problematiek

Het stadsgewest Haaglanden heeft op termijn een groot tekort aan woningen. Het rijk heeft daarom besloten dat er, in het gewest Haaglanden voor het jaar 2005, 42.500 nieuwe woningen moeten komen. Het stadsgewest Haaglanden wil aan deze taakstelling tegemoet komen door, ten behoeve van de doorstroming, op een aantal lokaties binnen het gewest woningen te bouwen. Eén daarvan is de lokatie Ypenburg met ruimte voor circa 10.000 woningen. Daarnaast is op de lokatie Ypenburg ruimte gereserveerd voor circa 90 ha bedrijfsterrein en 50.000 m² kantoorruimte. De bundeling van wonen en werken is essentieel om het gewenste mobiliteitseffect te bereiken en voor de financiering van onder andere de benodigde infrastructuur. De keuzes die tot de selectie van deze lokatie hebben geleid zijn verwoord in de notitie "Milieu-aspecten VINEX-lokaties gewest Haaglanden", welke bij deze startnotitie ter inzage ligt.

Besluiten

Om de woonwijk te kunnen bouwen moet een nieuw bestemmingsplan worden geschreven voor het plangebied. De belangrijkste bestemming van gebied, namelijk het militair vliegveld, zal daarbij geheel verdwijnen. Omdat het plangebied is verdeeld over de gemeenten Rijswijk, Nootdorp en Pijnacker, zal het plan worden opgesplitst. Deze besluiten kunnen ingrijpende gevolgen hebben voor het gebied en de omgeving. Daarom wil het coördinerend bevoegd gezag graag de mening van anderen (insprekers) horen met betrekking tot dit initiatief. De gemeente Rijswijk zal als coördinerend bevoegd gezag optreden.

Startnotitie milieu-effectrapport

Om de milieu-effecten van de aanleg en inrichting van deze nieuwe woon-werk lokatie zichtbaar te maken en tevens een aantal alternatieven te ontwikkelen zal een zogenaamd milieu-effectrapport (MER) worden geschreven. In deze Startnotitie wordt beschreven wat de initiatiefnemer (het Samenwerkingsverband Ypenburg) in dit rapport wil gaan beschrijven en hoe de wijk er naar mening van het Samenwerkingsverband Ypenburg ongeveer uit zou moeten gaan zien. De definitieve besluitvorming over de aanleg en inrichting van de woonwijk zal onder andere worden gebaseerd op de resultaten van het MER.

De openbare bekendmaking van voorliggende Startnotitie 'Bouwlokatie Buitenplaats Ypenburg' markeert het begin van de milieu-effectrapportage-procedure. Deze procedure is gekoppeld aan het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Buitenplaats Ypenburg.

Reacties

Er kan op de Startnotitie worden gereageerd door wensen kenbaar te maken ten aanzien van de inhoud van het MER.

De Startnotitie zal gedurende vier weken ter inzage liggen.



INHOUDSOPGAVE	Pagina
1	INLEIDING 1
2	PROBLEEMSTELLING EN DOEL 3
2.1	Algemeen 3
2.2	Woningbehoefte 3
2.3	Woningbouwcapaciteit 4
2.4	Lokatiebeleid bedrijfsterreinen 5
2.5	Doel lokatie Ypenburg 6
3	TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN 7
3.1	M.e.r.-plichtig besluit 7
3.2	Overige te nemen besluiten 7
3.2.1	Voorgenomen activiteit 7
3.2.2	Samenhangende activiteiten 8
4	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN 11
4.1	Gebiedsbeschrijving 11
4.2	Het stedenbouwkundig plan 11
4.3	Varianten en alternatieven in het MER 16
5	AARD VAN DE TE VERWACHTEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU . . 21
6	PROCEDURE 23



1 INLEIDING

Het Samenwerkingsverband Ypenburg¹ is voornemens om, in het kader van de regionale woningbouwtaakstelling², een woningbouwlokatie te ontwikkelen met een capaciteit van circa 10.000 woningen op de bouwlokatie Ypenburg, waarbij ruimte wordt gereserveerd voor circa 90 ha. bedrijfsterrein en (circa 50.000 m²) kantoren (zie figuur 1).

Op grond van artikel 7.2 Wet milieubeheer (Wm), juncto categorie 11 Besluit milieu-effectrapportage dient, voor het bouwen van 4.000 woningen of meer in gemeenten die gezamenlijk een verstedelijkt gebied vormen, de milieu-effectrapportage (m.e.r.)-procedure te worden doorlopen. De m.e.r.-procedure is van toepassing op de vaststelling van het ruimtelijk plan (Wet op de Ruimtelijke Ordening, WRO) dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.

De m.e.r.-procedure is in dit geval gekoppeld aan het opstellen van drie samenhangende gemeentelijke (globale) bestemmingsplannen. Een lokatiekeuze is **niet** aan de orde. Bovenlokale aspecten zijn reeds aan de orde geweest is de milieu-notitie van het gewest Haaglanden "Milieu-aspecten Vinex-lokaties gewest Haaglanden" [Tauw, 1994] (verder te noemen 'Milieunotitie'), welke bij deze startnotitie ter inzage ligt.

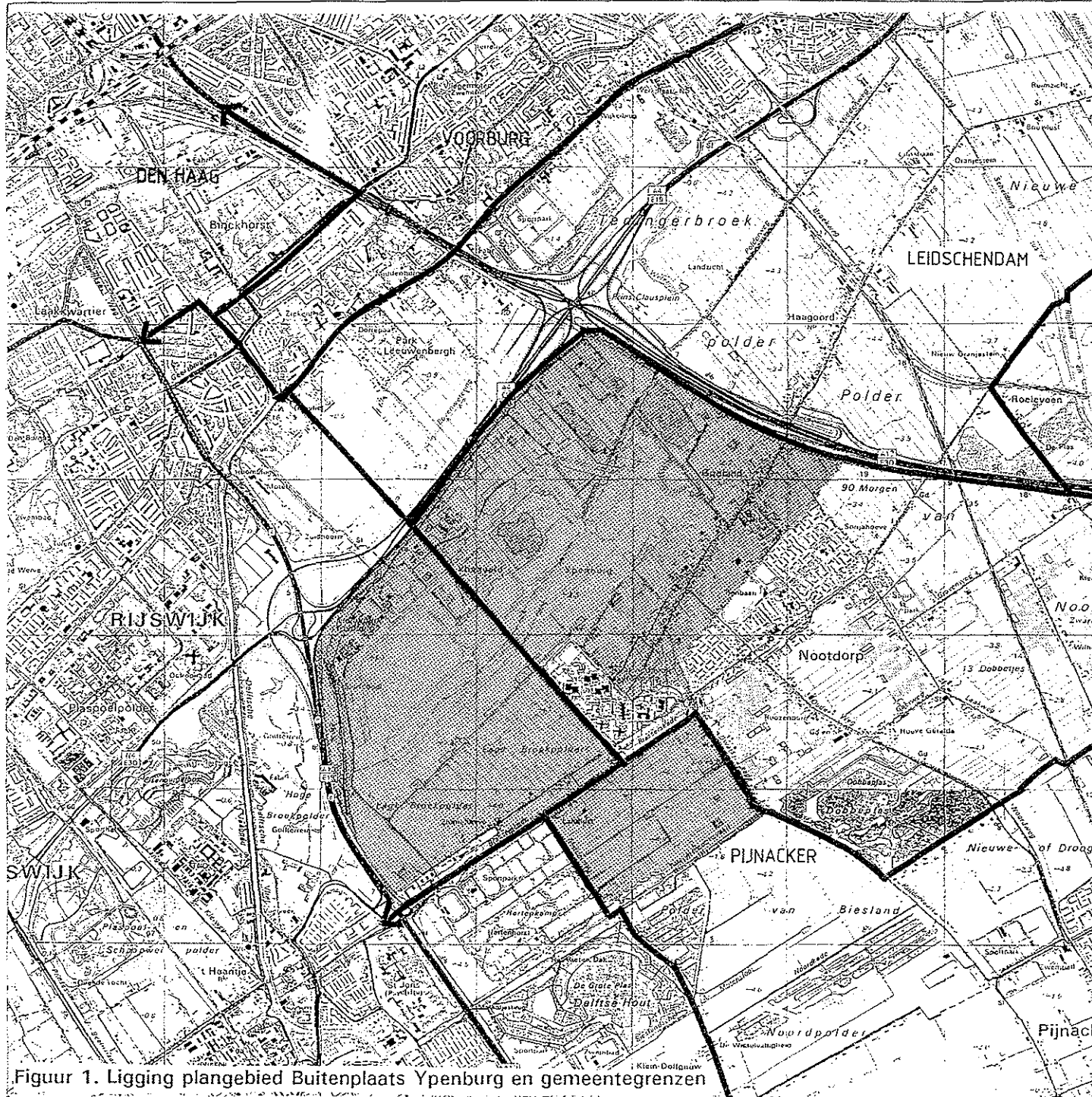
In de 'Milieunotitie' zijn uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven ten aanzien van de lokatie Ypenburg. Het gaat hierbij met name om het programma van infrastructuur (hoofdverkeersontsluitingen auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer), het woningbouwprogramma (inclusief dichtheid) en de bedrijventerreinen (inclusief bedrijvenprofielen) alsmede de regionale groenstructuur. De in de 'Milieunotitie' beschreven aspecten zijn reeds vastgelegd en kunnen als een "gepasseerd station" in de m.e.r.-procedure worden beschouwd. Daarnaast is een indicatie gegeven van de resterende beleidsruimte (zie voor details bijlage II). In het globaal bestemmingsplan worden concrete uitwerkingen voor de **inrichting** van de lokatie vastgelegd.

Het Samenwerkingsverband Ypenburg treedt op als initiatiefnemer, namens de respectievelijke colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Nootdorp en Pijnacker. De gemeente Rijswijk treedt vooralsnog op als coördinerend bevoegd gezag, namens de Gemeenteraden van respectievelijk Rijswijk, Nootdorp en Pijnacker.

De Startnotitie dient in het kader van de m.e.r.-procedure om insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. (C-m.e.r.) kennis te laten nemen van het initiatief en om ze zo de mogelijkheid te bieden opmerkingen te maken over richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Indiening bij het bevoegd gezag en publicatie van de Startnotitie markeren de officiële start van de m.e.r.-procedure (zie hoofdstuk 6 en bijlage I).

¹ Het 'Samenwerkingsverband Ypenburg' is een samenwerkingsverband van de gemeenten Rijswijk, Nootdorp, Pijnacker en Den Haag.

² Zoals verwoord in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) [VROM, 1993a], het Startconvenant voor de uitwerking van het verstedelijkingsbeleid in de Haagse regio [Provincie Zuid-Holland, 1992] en het VINEX-akkoord in hoofdlijnen [VROM, 1994].



Plangebied
Gemeentegrens



0 0,5 1km

Opdrachtgever	Schacht	Formaat
Project	Projectnr.	
Onderdeel	Datum: Getek. Gewisz. Gezet	Tekeningnr.

Figuur 1. Ligging plangebied Buitenplaats Ypenburg en gemeentegrenzen



2 PROBLEEMSTELLING EN DOEL

2.1 Algemeen

De provincie en het rijk hebben in de afgelopen jaren min of meer parallel hun beleidskader met betrekking tot de gewenste verstedelijkingsstructuur van de Randstad ontwikkeld. In de Haagse regio is wat betreft de groenstructuur aansluiting gezocht bij de parallelle opbouw van bebouwde (stedelijke) en onbebouwde (groen) zones. Daarnaast is vanuit mobiliteitsoverwegingen gekozen voor bundeling van wonen, werken en voorzieningen in het stadsgewest, waarbij ten aanzien van wonen concentratie en nabijheid belangrijke uitgangspunten vormen. De afstemming tussen wonen en werken is essentieel. Het gunstige mobiliteitseffect van woningen in of aan bestaand stedelijk gebied gaat verloren als niet tegelijkertijd wordt vastgehouden aan maximale concentratie van arbeidsplaatsen op locaties in of bij de centrale stad (Den Haag). Duidelijk is gebleken dat operationele woningbouwcapaciteit niet tijdig voorhanden is en dat grote uitvoerbare woningbouwlocaties ontbreken.

De bij deze startnotitie gevoegde 'Milieunotitie' bevat een uitgebreide verantwoording op gewestelijk niveau van de keuzes die hebben geleid tot de selectie van de locaties in het gewest Haaglanden, waaronder **Ypenburg**. Daarbij is met name aandacht besteed aan de milieu-overwegingen die bij de keuzes een rol hebben gespeeld, zoals de beperking van de mobiliteit en de regionale groenstructuur.

2.2 Woningbehoefte

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) [VROM, 1993a] wordt onder andere voor de Haagse regio (stadsgewest Haaglanden) de gewenste ontwikkelingsrichting voor woningbouwlocaties gegeven.

De geschatte toename van het aantal woningen in de Randstad bedraagt volgens de VINEX, in de periode 1995-2015, 485.000 woningen. De bouwtaak voor de Haagse regio omvatte (volgens VINEX) circa 45.000 woningen, te realiseren in de periode 1995-2005 (zie tabel 2.1). De toename van de woningbehoefte in de Randstad wordt voor de helft veroorzaakt door demografische en sociaal-culturele processen (vergrijzing, individualisering) en voor de andere helft door bevolkingsgroei, in hoofdzaak veroorzaakt door buitenlandse migratie.

Uit het in maart 1993 verschenen Trendrapport volkshuisvesting 1992 [VROM, 1992] (een vierjaarlijkse inventarisatie van de behoefte aan woningen) en de beleidsmatige vertaling hiervan, de Trendbrief [VROM, 1993b], is gebleken dat er extra woningen in ons land gebouwd moeten worden ten opzichte van de aantallen uit de VINEX. Uitgangspunt hierbij is het terugdringen van het woningtekort tot 2% in het jaar 2000. De extra woningen zijn met name in de Randstad nodig.

Het tekort aan woningen in de Haagse regio dreigt groter dan 4% te worden. De voornaamste oorzaak van de noodzaak aan extra woningen is gelegen in het feit dat bij de prognoses in 1988 [VROM, 1988], die ten grondslag lagen aan de VINEX, geen rekening was gehouden met het hoge aantal gezinsherenigingen van migranten.



Voor de provincie Zuid-Holland leidt dit dreigende tekort tot een verhoogde taakstelling van 131.000 woningen in plaats van 117.000 woningen voor de periode tot 2004. Bovendien is een sterke fasering voorgesteld. Te weten circa 88.000 woningen voor de periode 1995-1999 en circa 43.000 woningen in de periode 2000-2004 [VROM, 1993b en Provinciale Staten Zuid-Holland, 1993].

Op grond van deze cijfers zullen de stadsgewesten de produktie tot het jaar 2000 versnellen. Voor het stadsgewest Haaglanden is, om invulling te geven aan voornoemde taakstelling, overeengekomen in de periode 1995-2005 capaciteit te realiseren voor 42.500 woningen, waarvan 28.500 woningen voor het jaar 2000, of zo spoedig mogelijk daarna (zie tabel 2.1) [VROM, 1994].

2.3 Woningbouwcapaciteit

In het 'Startconvenant voor de uitwerking van het verstedelijkingsbeleid in de Haagse regio' [Provincie Zuid-Holland, 1992b] is door rijk, provincie, gewest en de gemeenten in de regio, de globale overeenstemming die zij hebben bereikt met betrekking tot de uitwerking van de VINEX neergelegd. Het betreft uitwerking van de in de VINEX geschetste ontwikkelingsrichtingen voor de Haagse regio³ (zie tabel 2.1). Na het afsluiten van het startconvenant zijn nieuwe inzichten omtrent de verdeling van de geïnventariseerde woningbouwcapaciteit over de diverse lokaties gepresenteerd. Daarnaast is er naar aanleiding van de "Trendbrief" een geactualiseerde situatie met betrekking tot de benodigde uitbreidingsproduktie ontstaan voor de Haagse Regio (zie paragraaf 2.1). De verschuivingen ten opzicht van het Startconvenant worden duidelijk in het volgend overzicht (zie tabel 2.1).

Tabel 2.1. Capaciteit in Start- en Uitvoeringsconvenant

Verstedelijkingsrichting	In het Startconvenant opgenomen aantal woningen	In het Uitvoeringsconvenant op te nemen aantal woningen
Binnenstedelijk gebied	8 à 10.000	9.000
Leizo	7.000	6.800
Wateringen / Ypenburg	25.000	17.000 ¹⁾
Zoekactie:		
Zoetermeer-Oost	niet nader ingevuld	6.000 ²⁾
Pijnacker-Zuid	niet nader ingevuld	1.700 ³⁾
Pijnacker-Delfgauw	niet nader ingevuld	2.000
totaal zoekactie	3 à 5.000	9.700
TOTAAL	45.000	42.500

1) Na 2004 nog restcapaciteit aanwezig van 2000 woningen, zo spoedig mogelijk na 2004 te benutten.

2) Na 2004 nog restcapaciteit aanwezig om door te groeien naar 8.000 woningen.

3) Deze lokatie kan doorgroeien naar 4.000 woningen na 2004.

³ Daarbij heeft afstemming plaatsgevonden met de Nota Verstedelijking Zuidvleugel (NVZ) waarin concrete voorkeursverstedelijkingsrichtingen voor de verstedelijking van de Zuidvleugel voor de periode tot 2015 zijn uitgezet.



Vooruitlopend op het 'Uitvoeringsconvenant'⁴ is op hoofdlijnen overeenstemming bereikt tussen de betrokken partijen⁵ over (onder andere) de ontwikkelingsrichtingen voor woningbouw in het stadsgewest Haaglanden ('VINEX-akkoord'). Ten aanzien van de ontwikkelingsrichting Wateringen-Ypenburg is voor de periode 1995-2005 afgesproken een capaciteit van 17.000 woningen in het 'Uitvoeringsconvenant' op te nemen, waarbij na 2004 nog een restcapaciteit aanwezig is van 2000 woningen (zo spoedig mogelijk na 2004 te benutten) [VROM, 1994]. Deze capaciteit kan nader worden onderverdeeld in circa 10.000 woningen in Ypenburg en 7.000 woningen in Wateringse Veld (gemeente Den Haag) en de gemeente Wateringen (voor 2005). In de periode daarna is nog ruimte voor 1.000 woningen in Ypenburg en 1.000 in Wateringse Veld en de gemeente Wateringen.

Daarnaast zijn in het 'VINEX-akkoord' ten aanzien van de lokatie Ypenburg op hoofdlijnen afspraken gemaakt omtrent de aanleg van een tramverbinding met Den Haag en Rijswijk of Delft, een groene verbindingzone tussen het Rijswijkse parklandschap en het Bieslandse bos, kosten voor bodemsanering en de realisatie van bedrijventerreinen (circa 90 ha) bij het NS-station/A12 (B-lokatie) en aan de A4/A13 (C-lokaties).

2.4 Lokatiebeleid bedrijfsterreinen

De VINEX kiest voor het verbeteren van het internationaal vestigingsmilieu in de Randstad ten behoeve van de zakelijke dienstverlening en daarmee voor een forse toename van het aantal arbeidsplaatsen in de grootstedelijke centra. Om de bereikbaarheid van deze centra te behouden is geleiding van de mobiliteit noodzakelijk. Dit wordt ondermeer bereikt middels een lokatiebeleid voor bedrijventerreinen te ontwikkelen. Dit is het zogenaamde ABC-lokatiebeleid⁶. Bij een bepaald bereikbaarheidsprofiel behoort ook bedrijvigheid met een passend mobiliteitsprofiel. Dit bepaalt tevens het type bedrijventerrein (zie bijlage III).

Conform het landelijk en provinciaal beleid is door het stadsgewest Haaglanden een regionaal lokatiebeleid voor kantoren en bedrijven ontwikkeld [Stadsgewest Haaglanden, 1993]. Aan de hand van het huidig en toekomstig bereikbaarheidsprofiel zijn de bestaande en geplande lokaties gelabeld naar de genoemde A-, B- en C-categorieën.

Uit prognoses naar de regionale behoefte aan kantoorruimte en bedrijfsterrein (werklokaties) bleek een overaanbod aan kantoorlokaties/hoogwaardige bedrijfsterreinen en een tekort aan traditioneel bedrijventerrein⁷. Via temporisering en herprofilering (omzetten naar "lagere" marktsegmenten) is dit door het gewest gecorrigeerd. Kantoorlokaties en hoogwaardige bedrijfsterreinen in de bouwlocatie Ypenburg zijn echter gehandhaafd, omdat bij de keus voor te ontwikkelen lokaties ruimtelijk aansluiting is gezocht bij de toekomstige lokaties voor woningbouw. De

⁴ Zie paragraaf 3.2.

⁵ Ministers van VROM en V&W, Staatssecretarissen van VROM, BiZa, EZ, LNV, het gewest Haaglanden, de Vervoerregio en de provincie Zuid-Holland.

⁶ A = openbaar vervoerlokatie, B = gemengd autosnelweg en openbaar vervoer lokatie en C = autosnelweglokatie

⁷ Zie voor toelichting op deze vestigingsmilieu's bijlage III.



betrokken werklokaties worden met dezelfde infrastructuur ontsloten als de woningbouw (spreiding kosten). Omdat het hier om een centrale verstedelijkingsrichting van de VINEX gaat, zijn dit de tracés waar in de toekomst aanvullende investeringen in openbaar vervoer zullen plaatsvinden conform het "wensbeeld" van het Regionaal verkeers- en vervoersplan [Vervoerregio Den Haag, 1992]. Hiermee krijgen deze lokaties (op termijn) het vereiste B-niveau. Ondanks dat het hier gaat om geringe hoeveelheden op het totaal aan plancapaciteit, zijn ze wel van belang voor de grondexploitatie van de lokatie.

2.5 Doel lokatie Ypenburg

De realisatie van de lokatie Ypenburg is, mede gezien zijn omvang, een essentiële voorwaarde om te voldoen aan de taakstelling, ten aanzien van het voorzien in de woningbehoefte, van de Haagse regio. Dit vergt een zo optimaal mogelijke benutting van de mogelijkheden van deze lokatie, als onderdeel van de Haagse agglomeratie. Daarbij hoort ook de reservering binnen het plangebied van circa 90 ha voor bedrijfsdoeleinden en kantoren. De lokatie Ypenburg biedt naar schatting ruimte aan circa 10.000 woningen.

De lokatie is van grote betekenis voor de vorming van voldoende draagvlak voor een hoogwaardige (regionale) openbaar vervoersverbinding en biedt mogelijkheden voor aansluiting op het stedelijk openbaar vervoernet en op termijn richting het Tussengebied. De lokatie past uitstekend binnen de gewenste ruimtelijke structuur van de Haagse agglomeratie, biedt goede mogelijkheden voor het versterken van het draagvlak van het Haagse stadscentrum en ligt op fietsafstand van kantoor- en winkelvoorziening in Voorburg en Rijswijk.

De ontsluiting van het gebied, doorbreken van de barrières A4, (A12) en A13, biedt (beperkte) mogelijkheden een ecologische/recreatieve verbinding tussen de Rijswijkse Parkenzone en het Bieslandse Bos te creëren.



3 TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN

3.1 M.e.r.-plichtig besluit

Zoals reeds in de inleiding is gesteld, vormt de vaststelling van de drie (samenhangende) globale bestemmingsplannen, die tezamen de bouw van meer dan 4.000 woningen op de lokatie Ypenburg mogelijk maken, het m.e.r.-plichtige besluit. De vaststelling van het (in drie delen opgesplitste) bestemmingsplan is het eerste formele ruimtelijke plan in het kader van de WRO dat in de mogelijke aanleg voorziet. De m.e.r.-procedure is in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) vastgelegd (zie bijlage I).

Op de (lokatie-)besluiten die in een eerder stadium zijn genomen is om verschillende redenen geen m.e.r. toegepast. De minister van VROM heeft aangegeven de m.e.r.-regeling niet op de VINEX van toepassing te achten, omdat in de VINEX geen concrete lokaties worden aangewezen maar alleen ontwikkelingsrichtingen. Alternatieven worden in de VINEX niet uitgesloten. Bij de gedeeltelijke herziening van het Streekplan Zuid-Holland West [Provincie Zuid-Holland, 1993a] zijn zodanige formuleringen ten aanzien van de verstedelijkingsrichting Ypenburg gekozen dat de m.e.r.-plicht niet van toepassing bleek. Ypenburg is als studie-lokatie opgenomen. Het streekplan maakt ontwikkeling van de wijk hiermee wel mogelijk (zie verder paragraaf 3.2.1). Andere relevante besluiten voor de verstedelijking waaronder de Nota Verstedelijking Zuidvleugel [Provincie Zuid-Holland 1990], het Start- en Uitvoeringsconvenant zijn zogenaamde informele plannen en die zijn als zodanig niet m.e.r.-plichtig.

3.2 Overige te nemen besluiten

3.2.1 Voorgenomen activiteit

Een uitwerking van de afspraken en condities, die op hoofdlijnen door de deelnemers zijn omschreven in het 'VINEX-akkoord', zullen moeten worden vastgelegd. Partijen spannen zich in om na de zomer (1994) het 'VINEX-akkoord' om te zetten in een 'Uitvoeringsconvenant' en de instemming van hun gemeenteraad, het algemeen bestuur van het stadsgewest, provinciale staten respectievelijk ministerraad te verkrijgen. Het gaat hierbij met name om de aantallen woningen, woningdifferentiatie (70% marktsector), ABC-lokatiebeleid, kosten voor bodemsanering, infrastructuur en openbaar vervoer, afspraken ten aanzien van de hervestiging van glastuinbouw en de realisering van grootschalige groengebieden en verbindingszones (randstadgroenstructuur).

Verwacht wordt dat de algehele herziening van het streekplan Zuid-Holland West eerst zijn beslag zal krijgen in 1995-1996. Op dat moment kunnen de resultaten van de VINEX-onderhandelingen worden vastgelegd in het streekplan (zie paragraaf 3.1). Bij de algehele herziening zullen de uitkomsten van het MER/bestemmingsplan in het streekplan worden vastgelegd.



Het stadsgewest Haaglanden heeft de bevoegdheid een Structuurplan voor het stadsgewest op te stellen, dat als leidraad voor de (gehele) ruimtelijke planning in de regio moet gelden. Vaststelling van dit plan, dat op veel meer zaken dan alleen woningbouw betrekking heeft, zal echter niet voor 1996 plaatsvinden.

3.2.2 Samenhangende activiteiten

VINEX-locaties Leidschendam-Zuidoost (Leizo) en Nootdorp-Zuidoost

Direct grenzend aan de bouwlokatie Ypenburg zijn (nog) twee VINEX-bouwlocaties gepland. Aan de overkant van de A12 is dit Leizo, een woon-werklokatie met een omvang van circa 6.800 woningen en 70 ha bedrijfsterrein en 50.000 m² kantoren (zie figuur 2). De lokatie is met name van belang in verband met de ontsluiting van Ypenburg. Zowel wat betreft het creëren van draagvlak en de financiering van de aanleg van (langzaam) verkeersontsluiting, als de ontwikkeling van een hoogwaardige openbaar vervoerontsluiting, zijn beide lokaties van elkaar afhankelijk (zie 'Milieunotitie'). Een op elkaar afgestemde ontwikkeling is van belang, met name met betrekking tot de ontsluiting op en onder de A12, de openbaar vervoerverbinding Delft/Rijswijk-Ypenburg-Leizo-Leidschendam en het geplande NS-station.

Aan de oostzijde van Nootdorp is de woningbouwlokatie Nootdorp-Zuidoost gepland (circa 1.500 woningen, zie figuur 2). Deze lokatie is met name van belang in verband met de hoofdverkeersontsluiting (hoofdweg) in randligging die moet gaan aansluiten op de rondweg om Nootdorp (Zuidoost). Voorts is inpassing in het stedenbouwkundig plan van groot belang omdat de lokaties (Ypenburg en Nootdorp-Zuidoost) ruimtelijk een eenheid vormen.

Hoornwijck

Aan de overkant van de A4 nabij het knooppunt Ypenburg is de werklokatie Hoornwijck gepland (zie figuur 2). Conform het regionaal beleid van het gewest Haaglanden zal in de eerste fase circa 50.000 m² bruto vloeroppervlakte (b.v.o.) aan intensieve werkgelegenheid (specifiek kantorenmilieu, zie bijlage III) worden gerealiseerd. De eerste fase dient tot ontwikkeling te worden gebracht binnen een straal van 400 meter van de huidige halte van tramlijn 1, gelegen ten zuiden van de Rotterdamseweg.

De tweede en derde fase, inhoudende 100.000 m² b.v.o. of 6 ha aan hoogwaardig bedrijfsterrein en 50.000 m² b.v.o. aan kantoren en/of bedrijven, zal plaatsvinden in het kader van de integrale herziening van het streekplan Zuid-Holland West. De medewerking aan deze fasen stellen Gedeputeerde Staten afhankelijk van de ontwikkeling van woon- en werkgelegenheid op Ypenburg, de programmering en fasering van kantoren en bedrijfsterreinen in regionaal verband alsmede de realisering van een ontsluiting per hoogwaardig openbaar (rail-)vervoer.

De lokatie-kenmerken maken een B-status voor Hoornwijck verantwoord. De lokatie krijgt een betere bereikbaarheid indien de tramlijn Ypenburg-Den Haag wordt opgewaardeerd tot sneltram.

Voltooiing "Haagse Hoefijzer"

Als gevolg van de voltooiing van het zogenaamde "Haagse Hoefijzer", de randweg om Den Haag, door de aanleg van de N54/N211 in aansluiting op de A4, zal de bereikbaarheid van het Haagse stadscentrum en de lokatie Ypenburg sterk verbeteren. Dit is met name van belang voor de geplande werklocaties.



Randstadgroenstructuur

In de 'Milieunotitie' zijn de grote groenprojecten in het kader van de Randstadgroenstructuur reeds besproken. Ten aanzien van de bouwlocatie Ypenburg zijn met name de ontwikkeling van een verbinding tussen de Delftse Hout en de Baliij, het Bieslandse Bos in het zuiden en de ontwikkeling van de Tedingerbreekpolder (recreatieve verbinding) in het noorden van belang (zie figuur 2). De ontwikkeling van de Tedingerbreekpolder is belangrijk als verbinding met het parkenstelsel en van belang voor regionale langzaam verkeerverbindingen. Met name het (knel)punt bij de kruising Brasserskade-A13 is in dit kader van groot belang.



4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk wordt eerst een beschrijving gegeven van het plangebied zoals dat er in de huidige situatie uitziet (paragraaf 4.1). Vervolgens wordt een beschrijving gegeven van de stand van zaken met betrekking tot de ideeën die de initiatiefnemer, het Samenwerkingsverband Ypenburg, momenteel heeft ten aanzien van het stedenbouwkundig plan (paragraaf 4.2). De beschrijving geeft op hoofdlijnen weer hoe de toekomstige wijk eruit kan gaan zien. Mede aan de hand van de uitkomsten van het MER zal het definitieve ontwerp tot stand komen. In paragraaf 4.3 wordt vervolgens een aanzet gegeven voor de beschrijving van mogelijke varianten in het MER. Op basis van de varianten kunnen in het MER alternatieven worden beschreven voor de inrichting van het plangebied.

4.1 Gebiedsbeschrijving

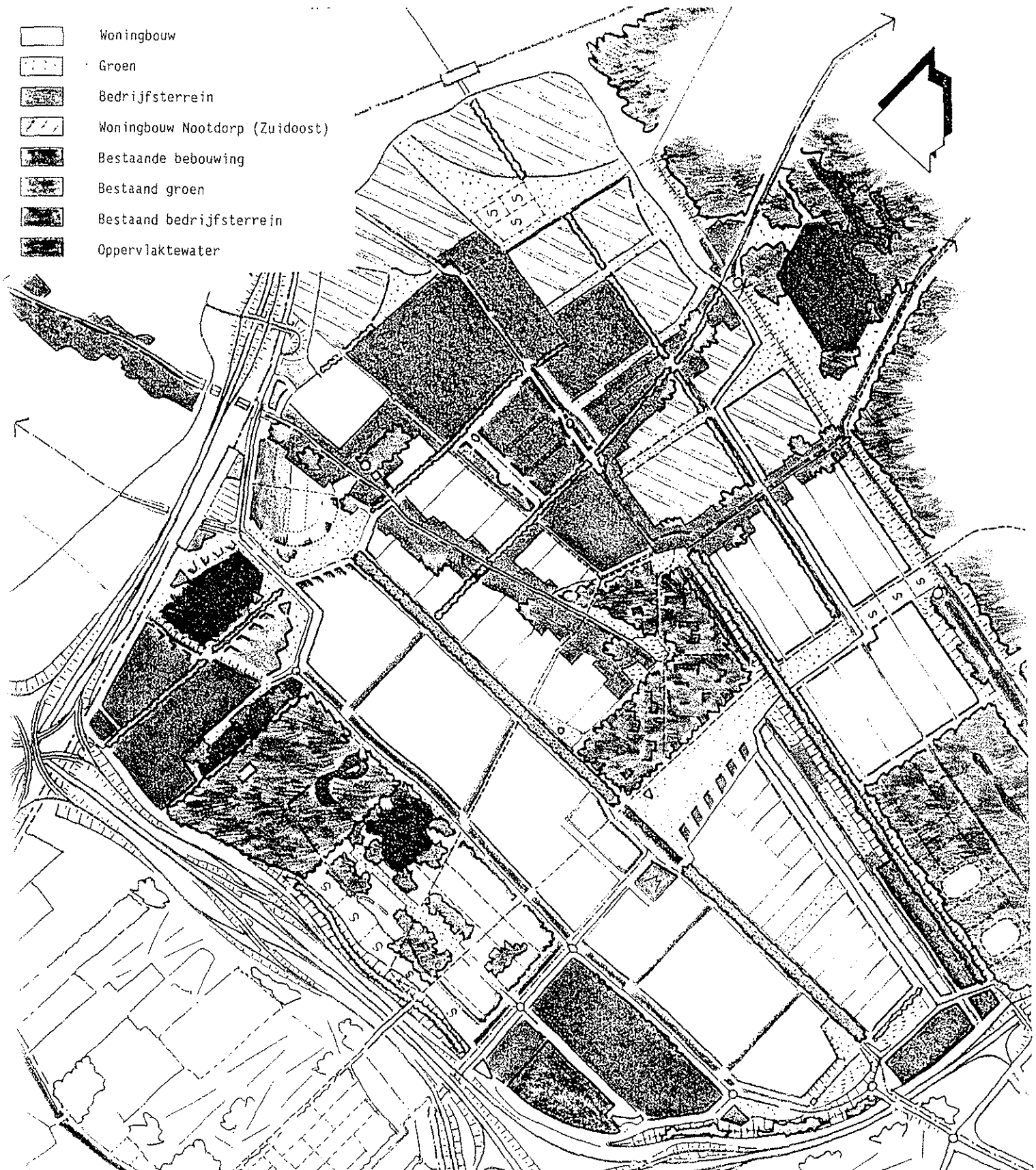
Opvallend kenmerk van het gebied is dat het overal dichtbij ligt, maar dat je nergens kunt komen (enclave). Daarnaast valt op dat er een scherp contrast bestaat tussen de intimiteit van de dorpskern Nootdorp en de wijdsheid van het vliegveld. De uitgestrektheid van de landingsbaan (vlak) met lange zichtassen en een lage horizon staat voor een andere wereld dan de kleinschalige flauw slingerende bebouwingslinten van Nootdorp die variëren qua gebruik, bebouwing en begroeiing. Kenmerkend en daardoor structuurbepalend zijn voorts de snelwegen, een wereld van dynamiek en voortdurende beweging, de boscoulisten aan de rand van het vliegveld met waterplassen en slingerende sloten en de polders. Door de hooggelegen dijken en waterlopen (lijnen) met daartussen laag gelegen polders heeft het gebied in het zuiden een wafelstructuur. Opvallende lijnen zijn voorts de Veenweg (bebouwing), de Brasserskade (bomen) en de Twee Molentjeskade (water) (zie figuur 1).

De lokatie Ypenburg is voor circa 50% in gebruik als agrarisch gebied en (tot voor kort) voor circa 50% als militair vliegveld. Potentiële natuurwaarden zijn aanwezig in het noorden van het plangebied (kwelzone) en in de polder de Bras. Binnen het plangebied bevinden zich een groot aantal vanuit het oogpunt van mogelijke bodemverontreiniging verdachte lokaties. Het gaat met name om tuinbouwkassen en stortactiviteiten. Het overgrote deel van de verdachte lokaties is gelegen langs de Veenweg en Middelweg, alsmede op het terrein van het voormalige vliegveld [Tauw, 1992]. In het noordoosten van het plangebied is onder de grond een munitie-depot gesitueerd, met daaromheen een gevarezone met een straal van circa 500 meter ("plofzone"). Het depot is geheel omgeven door groen.

4.2 Het stedenbouwkundig plan

Algemeen

Uitgangspunt bij het stedenbouwkundig plan is dat Ypenburg een bijdrage levert aan het regionaal structuurbeeld. Waar mogelijk gaat Ypenburg alzijdige relaties aan met de omgeving. Daarnaast voorziet het ontwerp Ypenburg van een nieuwe gemeenschappelijke intern gedifferentieerde identiteit, waarbij nadrukkelijk wordt ingespeeld op de hiervoor beschreven bestaande karakteristieken. Drager van het ontwerp is een verband van groen en water. Hoewel de prioriteit ligt bij openbaar vervoer en langzaam verkeer vormt de hoofdverkeersontsluiting een integraal onderdeel van het ruimtelijk ontwerp als bron van levendigheid en herkenbaarheid.



Figuur 3. Stedebouwkundigplan Buitenplaats Ypenburg, mei 1994 [Atelier Ypenburg, 1994]



Het ontwerp biedt de ruimte aan een gevarieerd pakket bedrijvigheid en waar mogelijk worden wonen en werken gemengd. Voorzieningen worden afgestemd op de eigen behoefte met een beperkte ruimte voor regionale identiteit en positie versterkende publiekstrekkingen. Het ontwerp is gebaseerd op een heldere, historische structuur die toekomstwaarde heeft, condities schept voor een duurzaam milieu en houvast biedt om gedurende de realisatie onderdelen flexibel uit te werken (fasering). Het tuinstadmilieu is maatgevend, daarbinnen wordt echter een zo groot mogelijke diversiteit nagestreefd (van dorps tot stedelijk) zonder dat het onderlinge verband verloren gaat (neutraal en overzichtelijk). Daarnaast is een stedelijk centrum voorzien (concentratie van woningdichtheid, voorzieningen en knooppunten) (zie figuur 3).

Ruimtelijke structuur

Het plan is opgebouwd uit een raamwerk en velden. De openbare ruimte die is opgebouwd uit een raamwerk is de duurzame drager (houvast) van de ruimtelijke hoofdstructuur en is geënt op de karakteristieken van het gebied. Flexibiliteit geldt vooral de uitwerking van de velden (zie figuur 4).

Het raamwerk

Het raamwerk wordt gevormd door een alzijdig netwerk van lijnen, die het gebied structureren, die het gebied verbinden met het bestaande Nootdorp en die de lokatie verweven met de omgeving (doorgaande lijnen). De lange continue lijnen die parallel aan de kust lopen geven het raamwerk structuur, waarbij de ruggegraat wordt gevormd door de midden-as, een brede bomenlaan, parallel aan de voormalige landingsbaan ("Landingslaan"). Belangrijke structuurlijnen zijn de Brasserakade, de Tweemolentjeskade en Veenweg. De zones die dwars op de kust staan doorsnijden de verschillende zones en zijn daarom afwisselend van karakter (o.a. Laan van Hoornwijck, Postenkade en Craeyenburghroute). In het raamwerk zitten een aantal knooppunten die de brandpunten vormen van het plan, te weten het centrum van Nootdorp (linten), het nieuwe centrum van Ypenburg (lanen) en het gebied rond het nieuwe NS-station (scharnier tussen lanen en linten).

De velden

Tussen de lijnen van het raamwerk bevinden zich de velden, onderdelen met ieder een eigen karakteristiek. De velden ontleen hun karakteristieken aan de bestaande ruimtelijke eigenschappen en verschillende sferen.

- "Boswijk", ligt in de zone van de boscoulisten, die is opgebouwd uit een reeks van kamers of enclaves, waarvan ook bedrijfslokaties deel uitmaken;
- "De Singels" en "Centrum" komen overeen met de zone van het vliegveld;
- "Waterveld" en "de Bras" liggen in de polders aan weerszijden van de Brasserakade;
- "De Venen" en "Craeyenburgh" bevinden zich binnen de invloedssfeer van Nootdorp en omgeving;
- "B-lokatie" ligt op het scharnier tussen het nieuwe Ypenburg en Nootdorp nabij het nieuwe NS-station.

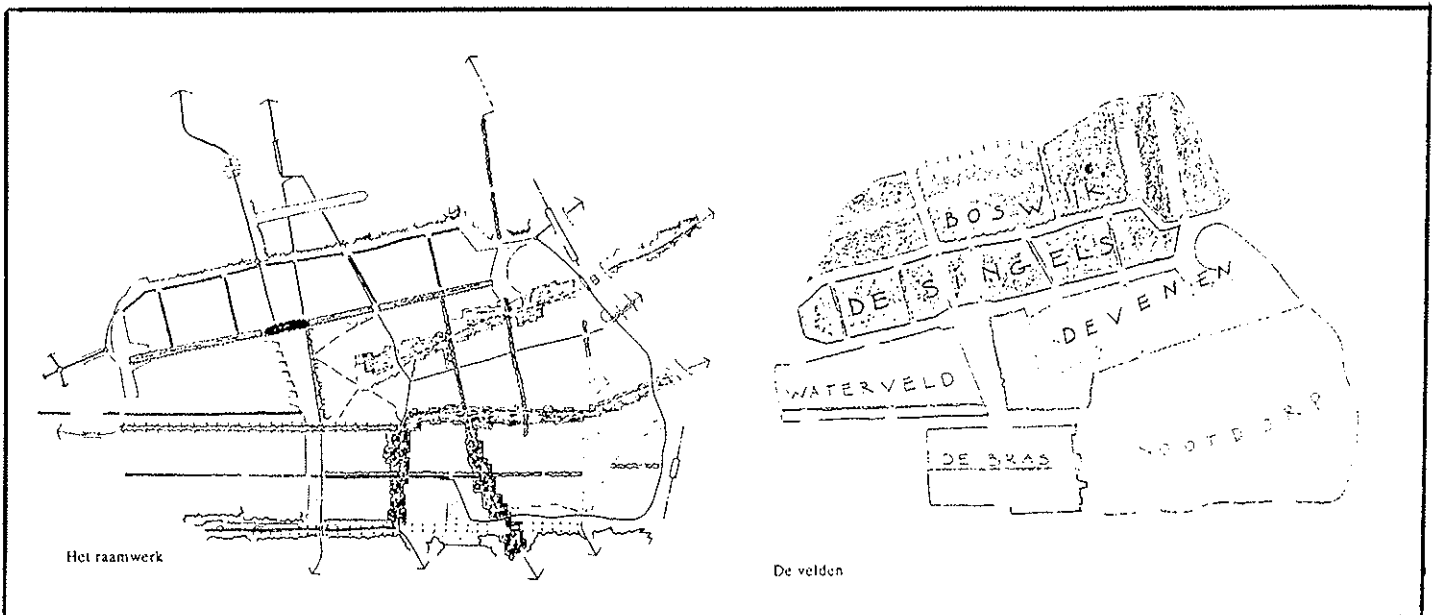
De omgeving

Door voortzetting van het alzijdig netwerk buiten de lokatie (wegen, langzaam verkeer en openbaar vervoer) worden op regionaal niveau nieuwe relaties gelegd, die voorkomen dat het gebied een eiland blijft. Langs de hoekpunten van de lokatie met de A4 liggen enkele gebieden met een regionale en wellicht regionale betekenis voor (werk)voorzieningen. Ze zijn zowel via de weg als met het openbaar ver-



voer uitstekend ontsloten. Deze functies verlevendigen het gebied en vergoten de bekendheid ervan.

In het plan is ruimte gereserveerd voor vier bedrijvenlocaties. Ten opzichte van het regionale beleid (zie paragraaf 2.4) is de werklokatie langs de A4 vervallen (traditioneel terrein) en vervangen door een groene parkwal (geluidwering en groene overgang). Resteren de Kantorenlokatie (B-lokatie) langs de A12, het voormalige GAVI-terrein ("Prins-Clausplein") met de vestigingsmilieus modern (-/+) en traditioneel, het terrein nabij Fokker voor Hoogwaardige bedrijfsactiviteiten en de werklokatie de Bras langs de A13 een modern + terrein (zie bijlage III en verder 'Milieu-notitie').



Figuur 4. Het raamwerk en de velden Ypenburg

Door langs de A4 een hoge parkwal te situeren (geluidwering) kan de in het groen gelegen "Boswijk" de snelweg ongestoord naderen en wordt ruimtelijk aangesloten bij de groene landgoederenzone in de Vlietrand en het Parklandschap tussen Delft en Rijswijk. Vanaf de snelweg zal dit deel zich openbaren als een landschap van golvende wegen en groene wallen en hoge gebouwen-op-afstand ("stadse heuvels").

De realisatie van een verbinding tussen de regionale groenstructuren in de omgeving, te weten het parkcomplex tussen Rijswijk en Delft en het parkcomplex tussen Zoetermeer en Delft (Balij Bos), is een belangrijk uitgangspunt voor de lokatie Ypenburg. Deze groenstructuren krijgen op regionaal niveau een recreatieve verbinding (fiets). Daar waar langzaam verkeer- en openbaar vervoerroutes de rijkswegen kruisen zal een landschappelijke begeleiding worden aangebracht om de barrièrewerking (verder) te minimaliseren. De linten (Brasserkade, Veenweg) spelen hierbij een belangrijke rol en mogen slechts een beperkte rol voor autoverkeer krijgen (behoud van rust). Het Bieslandse Bos wordt door middel van een "Groene



loper" in de stad betrokken (als 'groene long') en voegt daarmee extra woonkwaliteit toe aan de wijk.

Waterhuishouding

Ten aanzien van de waterhuishouding worden twee gidsprincipes gehanteerd:

- de schone bronnen in het gebied worden optimaal benut;
- watervervuiling wordt bij de bron bestreden en niet doorgeschoven naar een volgend deelsysteem.

Om dit te bereiken wordt het gebied vooralsnog in drie gescheiden systemen opgedeeld. Het Belast systeem omvat het water van rijkswegen, de hoofdontsluiting en de bedrijventerreinen. Bestrijding van vervuiling aan de bron is in dit gebied erg belangrijk, nazuivering vindt plaats in vloeivelden. Het water wordt uitgeslagen op de boezem en is niet belastend voor de omgeving. Het Circulatie systeem omvat de grote woongebieden. Het water wordt gezuiverd in vloeivelden en kan goed beheerd worden. De kwaliteit kan worden verbeterd, zodat schoon water aan de omgeving geleverd kan worden. Dit systeem zal op termijn uit drie delen bestaan; De Lage Broekpolder/de Singels, De Bras en de Veenweg. Bijzondere systemen zijn Craeyenburgh, dat als eigen systeem wordt gehandhaafd, en de plassen in Boswijk, die mogelijk als schone bronnen (kwel) aan het circulatiesysteem kunnen worden gekoppeld [IBN-DLO, 1994].

Bij de nadere uitwerking van de waterhuishouding zijn de relatie met het bouwrijp maken en de mogelijkheden voor natuurbouw c.q. -ontwikkeling (vormgeving watergangen, vloeivelden) van belang.

Verkeersstructuur

Voor de interne ontsluiting is gekozen voor een duurzame, heldere en veilige verkeersstructuur, die een goede oriëntatie in het gebied en de herkenbaarheid van de opbouw ervan mogelijk maakt. Binnen het verkeersstelsel worden verkeerssoorten zoveel mogelijk gecombineerd vanwege de levendigheid en sociale veiligheid.

Om doorgaand autoverkeer uit de woongebieden te weren is voor de auto-ontsluiting uitgegaan van een hoofdweg in randligging die tezamen met een secundair wegennet (grid), waarvan de landingslaan de hoofdader is, een raster vormt. De hoofdweg in randligging sluit aan op de geplande randweg om Nootdorp, dat via sectoren wordt ontsloten (zie verder paragraaf 4.3). De externe (auto)ontsluiting van de lokatie verloopt via drie entrees:

- Vrijenbanselaan, viaduct over de A13 als verbinding met Rijswijk-Zuid en Delft-Noord en indirecte aansluiting op de A13. Het accent ligt hierbij op groen;
- Laan van Hoornwijck, onderdoorgang A4 als verbinding met Rijswijk/(nieuw) Hoornwijck. Het accent ligt op bebouwing (stad en bedrijven);
- Aansluiting op Leizo bij Nootdorp/Station/B-lokatie via (tram)tunnel en indirecte aansluiting op de A12.

Langzaam verkeer en openbaar vervoer krijgen prioriteit en moeten conform het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan een concurrerend alternatief voor het auto-wegennet bieden. De fietsroutes bestaan enerzijds uit aantrekkelijke, recreatieve verbindingen met recreatiegebieden (Randstadgroenstructuur) in de omgeving en anderzijds uit efficiënte, sociaal en verkeersveilige routes naar (werk)voorzieningen binnen en buiten de lokatie. De reeds aanwezig barrières in de vorm van de A13, het Rijn-Schiekanaal (de Vliet) en de spoorlijn Den Haag-Rotterdam vormen een probleem, zodat voorzieningen nodig zijn. Om de barrières te overbruggen kan worden aangesloten bij de benodigde auto- en openbaar vervoer-infrastructuur.

De lokatie zal door twee (snel)tramlijnen worden ontsloten. Een radiale verbinding via Rijswijk met Den Haag en een tangentiale lijn die Leidschendam/Leizo via Ypen-



burg verbindt met Rijswijk of Delft (zie verder paragraaf 4.3). Daarnaast is er in een regionale busverbinding Zoetermeer-Wateringen-Kijkduin via Ypenburg voorzien.

Duurzaam milieu

Er worden condities geschapen voor een duurzaam milieu en milieumaatregelen worden zodanig ruimtelijk geïntegreerd dat deze een positieve bijdrage leveren aan de identiteit van het gebied. Aspecten van duurzaam bouwen zijn hierbij van groot belang, waaronder duurzaam waterbeheer, benutten ecologische potenties van landschap en watersystemen, aandacht voor geluidhinder (concentratie), kwaliteit van bodem, lucht en water en beheersing van de mobiliteit.

4.3 Varianten en alternatieven in het MER

Mogelijke varianten

In het MER zullen, binnen de randvoorwaarden en uitgangspunten van bijlage II, voor een aantal belangrijke aspecten varianten met betrekking tot de inrichting van de wijk worden beschreven. In dit kader zijn en worden een aantal deelstudies uitgevoerd naar onder andere de civiel-technische aspecten van de aanleg van de wijk (bouwrijp maken), de gewenste autostructuur [BGC, 1994c], de benodigde openbaar vervoerontsluiting [BGC, 1994a/b] de waterhuishouding [IBN, 1994] en de geluidhinder [van Dorsser, 1994]. Gezien het schaalniveau van het globaal bestemmingsplan, de lokale problematiek en de identiteit van de wijk zullen de varianten in het MER met name zijn gericht op:

Openbaar vervoer: ten aanzien van de regionale tramverbindingen zijn een aantal varianten mogelijk, waarbij altijd wordt uitgegaan van een verbinding met Den Haag (radiaal) en een tangentiële verbinding naar Delft of Rijswijk [BGC, 1994a/b]⁸. Varianten zijn mogelijk ten aanzien van:

- verleggen bestaande verbinding Den Haag-Delft of aanleg nieuwe verbinding en behoud bestaande verbinding;
- doortrekken verbinding Den Haag-Nootdorp met een lus naar Ypenburg NS;
- tangentiële verbinding Leizo-Ypenburg richting Delft of Rijswijk;
- uitvoering van verbinding als tram of sneltram;
- één sneltramverbinding die zich binnen de lokatie vertakt richting Leizo en Delft.

⁸ Vooralnog wordt uitgegaan van een variant met een verbinding Den Haag-Ypenburg-Nootdorp en een verbinding Delft-Ypenburg-Ypenberg NS-Leizo, waarbij wordt uitgegaan van een extra tramverbinding Rijswijk-Voorburg/Leidschendam (NS-lijn Den Haag-Gouda) en verlenging van de lijn in Nootdorp. De lus naar Ypenburg NS levert weinig voordeel op evenals verlegging van de tramverbinding Den Haag-Delft.

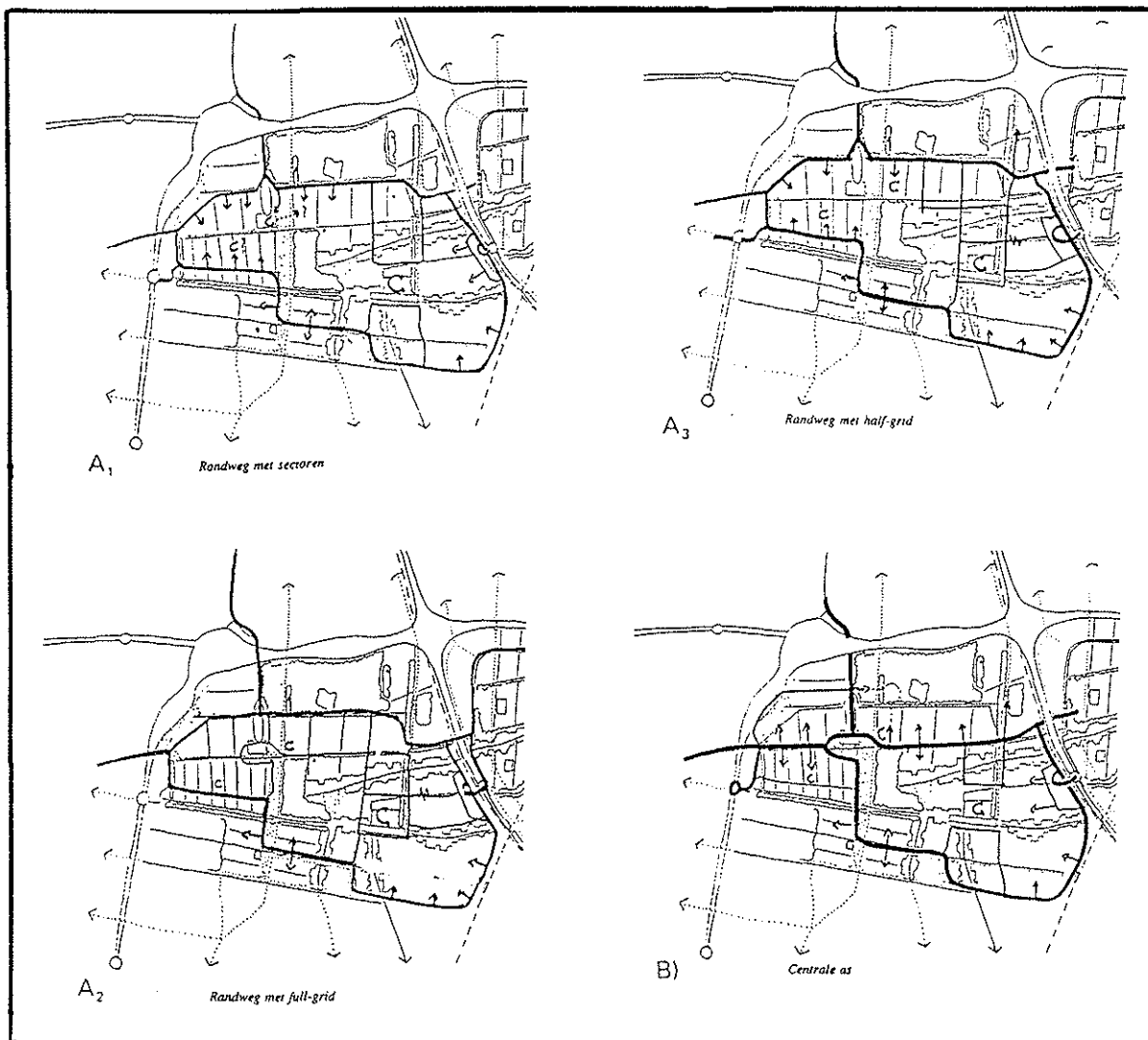


Autostructuur; ten aanzien van de interne (auto)ontsluiting van de bouwlocatie zijn in principe twee hoofdstructuren denkbaar [BGC, 1994c] (zie figuur 5):

- A) op basis van een hoofdweg in randligging;
- B) op basis van een centraal gelegen hoofdas;

Ten aanzien van A) zijn een aantal varianten denkbaar met betrekking tot de wijkontsluiting (zie figuur 5):

- A₁ randweg met sectoren⁹, zodat interne autoverplaatsingen via de hoofdwegen verlopen;
- A₂ randweg met (full-)grid, zodat doorgaande wijkontsluitingswegen ontstaan;
- A₃ randweg met half-grid, een tussenvariant waarbij het noordoostelijke deel van de lokatie aansluit bij de bestaande structuur van Nootdorp (grid) en de zuidwestelijke ontsluiting via sectoren verloopt.



Figuur 5. Varianten auto-ontsluiting

⁹ Eventuele zachte grenzen tussen de verkeerssectoren maken intern verkeer wel mogelijk, maar belemmeren doorgaand verkeer (geen rechtstreekse doorgaande verbinding van de sectoren).



Beperking geluidhinder; uit onderzoek is gebleken dat langs een groot gedeelte van de rijkswegen A4, A12 en A13 geluidbeperkende voorzieningen noodzakelijk zijn om een adequate invulling van de bouwlocatie Ypenburg mogelijk te maken. Ten aanzien van de beperking van geluidhinder van de rijkswegen op de lokatie is een aantal varianten mogelijk [van Dorsser, 1994]:

- (plaatselijk) niet toepassen van geluidbeperkende maatregelen;
- het plaatsen van een geluidswal op 10, 15 of 20 m⁺ maaiveld;
- het plaatsen van een geluidscherm met een hoogte van 4 m⁺ maaiveld;
- het zodanig situeren van (bedrijfs)bebouwing dat een effectieve afscherming ontstaat (aangesloten of overlappend).
- een combinatie van genoemde mogelijkheden, afhankelijk van de bestemming van het gebied nabij de rijksweg (woonbebouwing of bedrijfsterrein), mede in het licht van de stedenbouwkundige 'noodzaak' tot bouwen nabij de rijkswegen.

Waterhuishouding; gestreefd wordt naar de ontwikkeling van visueel aantrekkelijke wateren, waarin en waarlangs ruime vestigingsmogelijkheden aanwezig zijn voor natuur. De milieubelasting van het watersysteem wordt zoveel mogelijk ter plaatse opgelost (bronbeheersing) en met de grondstof schoon water wordt zorgvuldig omgegaan. Voor het bereiken van deze doelstelling kunnen drie mogelijke ambitieniveaus (modellen) worden onderscheiden:

- a) **traditioneel model**, waarbij 6% open water wordt gerealiseerd, een verbeterd gescheiden rioolstelsel¹⁰ wordt toegepast, een strak peilbeheer wordt gevoerd, de oevers worden beschoeid en adequaat ontwaterd wordt ter voorkoming van grondwateroverlast;
- b) **model gedeeltelijke bronbeheersing en conservering**, waarbij ten opzichte van het traditionele model er een nauwere afstemming plaatsvindt met het bouwrijp maken, er aandacht is voor materiaalgebruik in woningen en bij straten en wegen, regen- en kwelwater voor een deel worden benut en waterstandsflucties binnen zekere marges worden geaccepteerd. Bij dit model worden de belangrijkste verontreinigingsbronnen weggenomen;
- c) **model optimale bronbeheersing en conservering**, waarbij de bij b genoemde maatregelen ten behoeve van bronbeheersing en waterconservering ten volle worden benut. Verder worden effectgerichte maatregelen toegepast zoals vloeivelden en circulatiesystemen.

Voor alle ambitieniveaus worden oppervlaktewater, grondwater en riolering op integrale wijze in beschouwing genomen. Door de verschillende aard van de wijken (Boswijk, De Singels, Waterveld, De Venen, De Bras) dienen de maatregelen ten behoeve van bronbeheersing en conservering vooral maatwerk te zijn.

¹⁰ Het regenwater (regenwaterafvoer; RWA) wordt apart ingezameld en indirect geloosd op het oppervlaktewater. Het vuilwater wordt via een apart stelsel naar de rwzi afgevoerd. Er is berging aangebracht in het RWA-stelsel en ook overstortcapaciteit. Voorts is het RWA-stelsel aangesloten op het vuilwater (droogweerafvoer; DWA)-stelsel. Lozingen van regenwater op het oppervlaktewater treden hierdoor alleen op indien het overstortpeil wordt overschreden. Het eerste deel (de first flush) wordt via de DWA-afvoer naar de rwzi afgevoerd. Dit vormt de eigenlijke verbetering ten opzichte van gewone gescheiden stelsels.



Mogelijke alternatieven

Op basis van de in het MER beschreven varianten zal een beperkt aantal integrale (inrichtings)alternatieven worden samengesteld. In ieder geval zal het meest milieuvriendelijk alternatief, waarbij de beste bestaande mogelijkheden (varianten) ter bescherming van het milieu worden toegepast, en het nulalternatief, waarbij wordt afgezien van de bouw van woningen voor de Haagse behoefte op de lokatie Ypenburg (referentiesituatie), worden beschreven.

De autonome ontwikkelingen maken deel uit van het nulalternatief. In de referentiesituatie zal dan ook rekening moeten worden gehouden met het feit dat Ypenburg geen functie als (militair) vliegveld meer heeft, zodat van een andere (nader te bepalen) bestemming moet worden uitgegaan.

Daarnaast zal een alternatief worden beschreven dat het beste voldoet aan het doel en de wensen van de initiatiefnemer (voorkeursalternatief, vergelijk paragraaf 4.2).





5 AARD VAN DE TE VERWACHTEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Bij de effectbeschrijving in het MER zal onderscheid worden gemaakt in tijdelijke en blijvende effecten ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de wijk¹¹. De effecten zullen op drie wijzen worden ingedeeld, beschouwd vanuit de activiteit:

- effecten van de wijk op de omgeving;
- effecten van de omgeving op de wijk;
- interne effecten.

Het accent in het milieuonderzoek zal worden gelegd op die milieu-aspecten die belangrijk nadelig gevolgen van de activiteit kunnen ondervinden.

Bodem en water

In het MER wordt onderzocht in hoeverre door vergravingen en zettingen de bodemopbouw zal worden verstoord en hoe door een eventuele verlegging van waterlopen de waterhuishouding zal veranderen. De gevolgen zijn voornamelijk afhankelijk van de methode van bouwrijp maken van het terrein. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de verandering in de bodem- en waterkwaliteit. De inzet is om de waterkwaliteit te verbeteren. De (versnelde) sanering van verontreinigde bodems wordt als een positief milieu-effect beschouwd.

Ecologie

De effectbeschrijving zal met name aandacht besteden aan mogelijk verlies van biotopen en/of verstoring door (in)direct ruimtegebruik (hinderzones), eventuele versnippering van leefgebieden en verdroging. Aangezien de natuurwaarden (van een deel) van de lokatie beperkt zijn (vliegveld) zal de aandacht (daar) vooral gericht zijn op de relatie met de Vlietzone/Rijswijkse Parkenzone en ecologische verbindingszones richting het Bieslandse Bos (natuurbouw en -ontwikkeling). De ontwikkeling van natuurwaarden hangt in dit waterrijke gebied voor en groot deel samen met de oppervlakte- en grondwaterhuishouding, zodat hiervoor speciaal aandacht is.

Landschap en cultuurhistorie

Aan de hand van bestaande gegevens met betrekking tot geomorfologie (met name hoogteverschillen), beeldbepalende landschapselementen (linten) en cultuurhistorische waarden (boezems/boerderijen/vliegveld), zal worden nagegaan hoe deze waarden binnen de wijk kunnen worden ingepast en betekenis gegeven. Waarbij ten aanzien van eventuele archeologische/cultuurhistorische waarden met name het behoud van informatie belangrijk is. Belangrijk uitgangspunt is dat de huidige structuur van het cultuur-landschap bepalend wordt voor de hoofdstructuur van de wijk (zie paragraaf 4.2). Met name aan de zuidrand speelt de landschappelijke inpassing een rol (Nootdorp, polder de Bras en Bieslandse Bos).

¹¹ De effecten ten gevolge van de sloop van de wijk worden niet uitgewerkt. Zij worden voornamelijk bepaald door de materiaalkeuze en het bouwkundig-ontwerp van de woningen. Deze aspecten bevinden zich niet op het schaal-niveau van het besluit waarvoor dit MER wordt geschreven, te weten het globaal bestemmingsplan.



Verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu

In het MER zal een beeld worden gegeven van de onderzochte varianten voor de interne en externe ontsluiting en de resulterende vervoersstromen en hun effecten (geluid en veiligheid). Voorts zullen in het MER de (reeds opgestelde) prognoses met betrekking tot de vervoersstromen en de effecten op de mobiliteit, voor de lokatie Ypenburg, nader worden toegelicht (zie 'Milieunotitie').

Daarnaast zullen de (onderzochte) mogelijkheden ten aanzien van de openbaar vervoerontsluiting worden beschreven in het MER.

Mede aan de hand hiervan zullen de gevolgen voor het woon- en leefmilieu worden beschreven ten aanzien van de aspecten:

- gevolgen verkeersstromen van en naar de lokatie in en buiten de lokatie (geluid en verkeersveiligheid);
- hinder op woongebied ten gevolge van de A4/A12/A13 (geluid en luchtverontreiniging);
- (cumulatieve) hinder ten gevolge van de bedrijventerreinen (zoning);
- externe veiligheid.

Grondstoffen en energie

In het kader van het bestemmingsplan is het gebruik van grondstoffen als gevolg van de wijze van bouwrijp maken (integraal ophogen of cunettenmethode) en als gevolg van uitgangspunten van de inrichting (oppervlakteverharding) van belang. Daarnaast is het energiegebruik van woningen in relatie tot verkavelingsrichtingen (en bouwvormen) belangrijk. Deze aspecten zullen in het MER dan ook nader worden belicht.



6 PROCEDURE

De m.e.r.-procedure kan in een aantal fasen worden onderverdeeld¹²:

Vooroverlegfase

De m.e.r.-procedure start met het vier weken ter visie leggen van de Startnotitie voor inspraak. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen.

Tegelijkertijd wordt de Startnotitie voor advies toegezonden aan de wettelijke adviseurs (Regionaal Inspecteur Milieuhygiëne, Directeur LNO en provincie Zuid-Holland) en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (C-m.e.r.). De C-m.e.r. stelt op basis van de inspraak en het advies een "advies voor richtlijnen voor de inhoud van het MER" op. Vervolgens stelt het (coördinerend) bevoegd gezag (BG, in casu gemeenteraad Rijswijk) de definitieve richtlijnen op (13 weken na openbare kennisgeving)¹³.

Opstellen MER en bestemmingsplan

Aan de hand van de richtlijnen kan de initiatiefnemer (in casu Samenwerkingsverband Ypenburg namens de colleges van B&W) beginnen met het opstellen van het MER. Lopende de milieu-effectenstudie zal worden begonnen met het opstellen van het (voorontwerp-)bestemmingsplan. De voorlopige keuze voor één van de alternatieven (voorkeursmodel/-alternatief) wordt namelijk uitgewerkt in het voorontwerp-bestemmingsplan. De m.e.r.-procedure is zoals in hoofdstuk 3 beschreven gekoppeld aan het besluit tot vaststelling van het in drie delen opgesplitste (globaal) bestemmingsplan in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Beoordeling aanvaardbaarheid MER en bekendmaking MER/ontwerp-bestemmingsplan

Het BG beoordeelt het MER eerst op aanvaardbaarheid en indien zij het MER voldoende acht wordt het MER tegelijkertijd met het (voor)ontwerp-bestemmingsplan bekendgemaakt en aan inspraak onderworpen. De wettelijke adviseurs en de C-m.e.r. wordt gelegenheid geboden advies uit te brengen. Indien het MER tezamen met het voorontwerp-bestemmingsplan wordt bekendgemaakt valt deze fase samen met het overleg ex artikel 10 Besluit ruimtelijke ordening.

¹² De procedure start eigenlijk met de informele voorfase, waarin de initiatiefnemer zich oriënteert en met het bevoegd gezag overlegt over de te volgen procedure.

¹³ Omdat bij vaststelling van een bestemmingsplan het bevoegd gezag en de initiatiefnemer (formeel) dezelfde instantie is, is een verlenging van deze termijn met acht weken mogelijk.



Besluit en Evaluatie

Op basis van de inspraak en het advies uit de vorige fase neemt het BG een besluit omtrent vaststelling van het bestemmingsplan. In haar besluit motiveert het BG hoe zij bij haar besluit rekening heeft gehouden met de uitkomsten van het MER en de inspraak en het advies. Tevens neemt het BG een besluit omtrent de evaluatie achteraf, waarbij de daadwerkelijke effecten van de voorgenomen activiteit worden geëvalueerd.

In bijlage I zijn de procedures en de wettelijke termijnen die daaraan zijn verbonden uitgebreid toegelicht.



LITERATUURLIJST

[Atelier Ypenburg, 1994]

Buitenplaats Ypenburg; stedenbouwkundig plan. Atelier Ypenburg, supervisie Frits Palmboom, i.o.v. de gemeenten Den Haag, Nootdorp, Pijnacker en Aegon- en RABO Vastgoed. mei 1994.

[BGC, 1994a]

Toelichting enkele aspecten openbaar vervoer bouwlokatie Ypenburg. Bureau Goudappel Coffeng bv, Deventer 13 mei 1994 .

[BGC, 1994b]

Openbaar vervoer Ypenburg; resultaten rekenexercities. Bureau Goudappel Coffeng bv, Deventer 19 april 1994 .

[BGC, 1994c]

Autostructuur Ypenburg; concept-eindrapport. Bureau Goudappel Coffeng bv, Deventer 21 februari 1994 .

[BGC, 1993]

Mobiliteitsstudie bouwlokaties; eindrapport. Bureau Goudappel Coffeng bv i.o.v. Vervoerregio Haaglanden, 25 november 1993.

[Van Dorsser, 1994]

Akoestisch onderzoek bouwlokatie 'Ypenburg' te Den Haag. Van Dorsser raad-gevende ingenieurs i.s.m. RBOI, Den Haag 9 mei 1994.

[IBN-DLO]

Water in Ypenburg; een structuurschets voor het watersysteem als deel van het Stedenbouwkundig plan. ir. J.F. Jonkhof en drs. S.P. Tjallingii, Instituut voor Bos en Natuuronderzoek, juni 1994.

[Projectgroep Ypenburg, 1993]

Projectgroep haalbaarheid Ypenburg; concept eindrapportage augustus 1993.

[Provinciale Staten Zuid-Holland, 1993]

Nota Statencommissie met betrekking tot Trendbrief d.d. 2 juni 1993.

[Provincie Zuid-Holland, 1993a]

Herziening Streekplan Zuid-Holland West, Den Haag, 1 juli 1993.

[Provincie Zuid-Holland, 1993b]

Mobiliteitsplan Zuidvleugel Randstad, deel 2 Contourennota. Ontwerp, 1 november 1993.

[Provincie Zuid-Holland, 1992a]

Mobiliteitsplan Zuidvleugel Randstad, deel 1 Verstedelijkt gebied. Vastgesteld door Provinciale Staten Zuid-Holland, Den Haag, 17 december 1992.

[Provincie Zuid-Holland, 1992b]

Startconvenant voor de uitwerking van het verstedelijkingsbeleid in de Haagse Regio, 's-Gravenhage, april 1992.



[Provincie Zuid-Holland, 1991]

Beleidsplan Natuur en Landschap. Provincie Zuid-Holland, april 1991.

[Provincie Zuid-Holland, 1990]

Nota Verstedelijking Zuidvleugel, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland + kaarten, 2 oktober 1990.

[Stadsgewest Haaglanden, 1993]

Regionale Groenstructuur Haaglanden; eindrapport van de VINEX werkgroep regionale groenstructuur. Stadsgewest Haaglanden, juni 1993.

[Tauw, 1994]

Milieu-aspecten VINEX-lokaties gewest Haaglanden. Tauw Milieu bv, maart 1994.

[Tauw, 1993]

Beperkt bodemonderzoek en aanvullend inventariserend onderzoek; ten behoeve van inschatting saneringskosten VINEX-Wateringen en VINEX-Ypenburg. Tauw Infra Consult bv i.o.v. Stadsgewest Haaglanden, februari 1993.

[Tauw, 1992]

Historisch onderzoek VINEX-lokatie Ypenburg. Tauw Infra Consult bv, Deventer juli 1992.

[V&W, 1990]

Tweede Structuurschema verkeer en vervoer, deel d: regeringsbeslissing Tweede Kamer nrs. 15-16.

[Vervoerregio Den Haag, 1992]

(ontwerp) Regionaal Verkeers- en Vervoersplan, Den Haag, augustus 1992.

[VROM, 1994]

Akkoord in hoofdlijnen VINEX; Ministerie van VROM, RPD en Dagelijks Bestuur van het Gewest Haaglanden. Minister van VROM, 12 januari 1994 en getekende versie d.d. 11 februari 1994.

[VROM, 1993a]

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, PKB Nationaal Ruimtelijk beleid, december 1993.

[VROM, 1993b]

Trendbrief, Ministerie van VROM, 5 maart 1993.

[VROM, 1992]

Tendrapport volkshuisvesting 1992, Ministerie van VROM, oktober 1992.

[VROM, 1988]

Tendrapport volkshuisvesting 1988, Ministerie van VROM, 1988.



BIJLAGE I KOPPELING M.E.R. EN BESTEMMINGSPLAN



De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Omdat het plangebied is gelegen binnen drie gemeenten, worden er formeel drie (samenhangende) bestemmingsplannen vastgesteld.

De indiening en bekendmaking van deze Startnotitie door de initiatiefnemer vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. De totale m.e.r.-procedure inclusief de termijnen is in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer vastgelegd. Deze Startnotitie dient om insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. (C-m.e.r.) kennis te laten nemen van het initiatief. Dit biedt ze de mogelijkheid opmerkingen omtrent richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER) te maken. De C-m.e.r. geeft haar advies voor richtlijnen uiterlijk negen weken na bekendmaking startnotitie. Vervolgens stelt het bevoegd gezag uiterlijk dertien weken na de openbare kennisgeving de definitieve richtlijnen vast, mede op basis van de inspraak en adviezen. Omdat bij vaststelling van een bestemmingsplan het bevoegd gezag en de initiatiefnemer (formeel) dezelfde instantie is, is een verlenging van deze termijn met acht weken mogelijk¹³. Daarna kan de initiatiefnemer beginnen met het opstellen van het MER. Hiervoor zijn geen wettelijke termijnen vastgesteld.

Het MER wordt door de initiatiefnemer ingediend bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag beoordeelt het MER uiterlijk binnen zes weken op aanvaardbaarheid en maakt het MER uiterlijk binnen acht weken bekend **tezamen** met het ontwerp bestemmingsplan. Verlenging van deze termijn met twee weken is mogelijk, omdat bevoegd gezag en initiatiefnemer dezelfde zijn. Vanaf het moment van de ter inzage legging beginnen de termijnen voor inspraak en advies (MER) en bedenkingen (bestemmingsplan) te lopen (minimaal vier weken). Het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over het MER moet uiterlijk vijf weken na het einde van de terinzagelegging (of openbare hoorzitting) zijn uitgebracht.

Parallel aan de m.e.r.-procedure loopt de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan. Het MER dient als toelichting op het bestemmingsplan wat betreft de milieu-effecten van de in het plan beschreven activiteit.

B&W bereiden het bestemmingsplan voor. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet Bestuursrecht van toepassing (juncto artikel 23 WRO). Daarnaast wordt volgens de gemeentelijke verordening op grond van artikel 6a WRO gelegenheid tot inspraak gegeven. De afstemming van de m.e.r.- en Wro-procedure is mede van inhoud van deze verordening afhankelijk (als bijvoorbeeld bepaald zou zijn dat het voorontwerp ter inzage wordt gelegd zal daar reeds het MER bij moeten worden gevoegd).

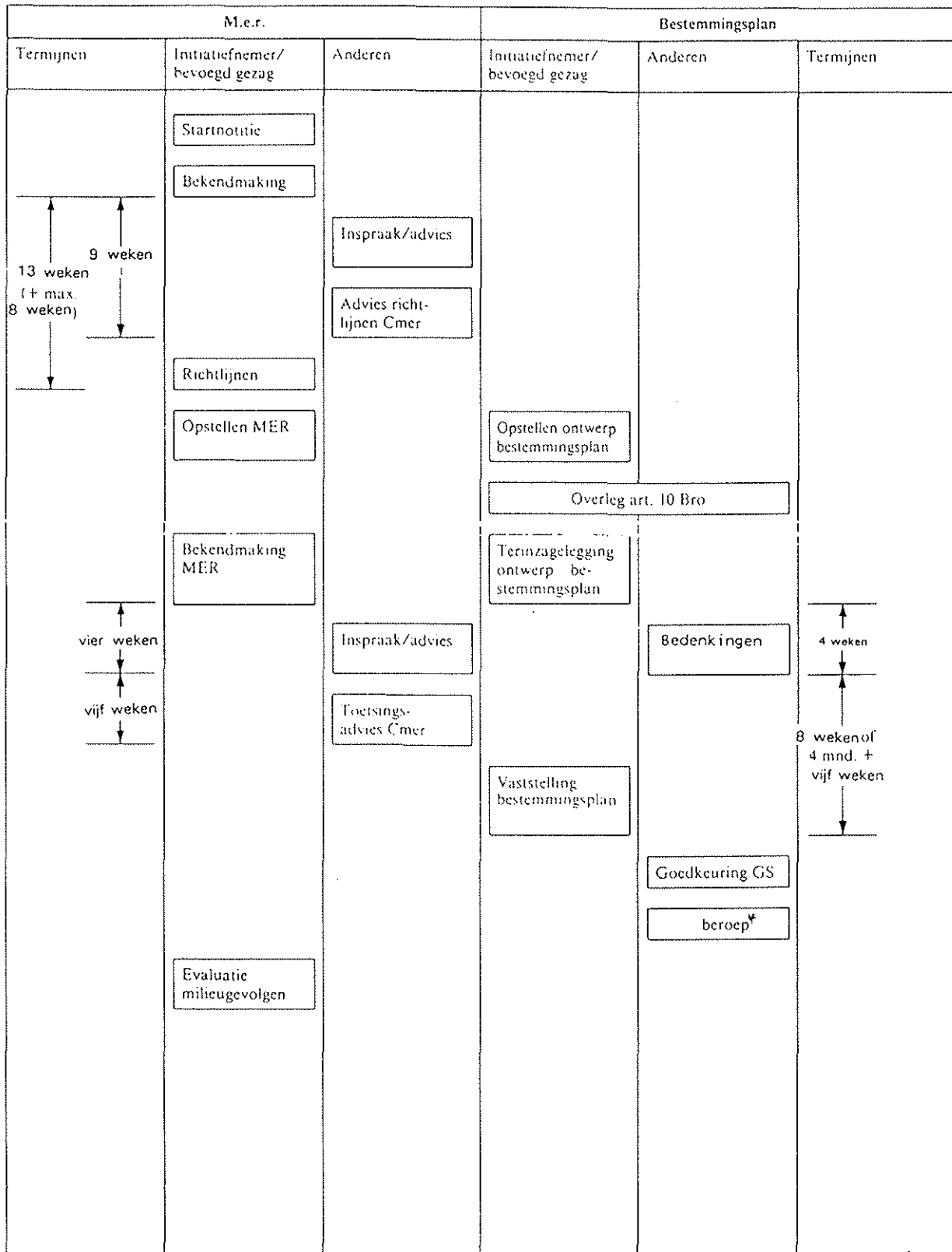
Ingevolge artikel 25, eerste lid WRO beslist de gemeente raad binnen acht of, in geval van over het ontwerp tijdig een zienswijze kenbaar is gemaakt, binnen vier maanden na afloop van de termijn van ter inzage legging omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. Deze termijnen zijn op grond van artikel 7.34 lid 2 Wm verlengd met vijf weken (advies C-m.e.r.)¹⁴.

¹³ In dit geval zijn er formeel drie initiatiefnemers en drie bevoegd gezag instanties, te weten de gemeenten Rijswijk, Nootdorp en Pijnacker. De reden hiervoor is dat het plangebied delen van genoemde gemeenten omvat. Formeel is de gemeenteraad bevoegd gezag en het college van B&W initiatiefnemer.

¹⁴ N.B. middels de zogenaamde Leemtwet zal deze termijn nog formeel moeten worden gewijzigd in dit artikel (nu nog 4 weken, gezien de adviesterminijn van vijf weken in de Awb).



In onderstaand schema is koppeling tussen de procedures toegelicht.



* Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State



**BIJLAGE II UITGANGSPUNTEN, RANDVOORWAARDEN EN BELEIDS-
RUIMTE YPENBURG [Tauw, 1994]**



De hieronder weergegeven uitgangspunten, randvoorwaarden en resterende beleidsruimte, zijn afkomstig uit de notitie 'Milieu-aspecten VINEX-lokaties gewest Haaglanden' [Tauw, 1994].

Uitgangspunten en randvoorwaarden:

- kwantitatief is de omgeving van Ypenburg voldoende voorzien van (gepland) regionaal groen, maar wel moeten recreatieve langzaam verkeerverbindingen worden ontwikkeld:
 - met name van Den Haag via Ypenburg naar het Bieslandse bos,
 - een groene relatie tussen de Delftse Hout en het Stadslandschappark Rijswijk is noodzakelijk,
 - uitvoering (en financiering) kan en moet grotendeels geschieden door dit op te nemen in de voor de bouwlokatie te ontwikkelen infrastructuur;
- behoud van bebouwingslinten en andere waardevolle elementen;
- de aanleg van een tramlijn vanuit Den Haag via de Hoornbrug naar Ypenburg, die zich splitst richting Delft en Leizo (via nieuw station);
- de aanleg van een NS station op de railverbinding Utrecht-Den Haag;
- reservering voor het doortrekken van de tramverbinding richting de kern van Nootdorp en op termijn Pijnacker;
- mogelijk maken van ombouw tramlijnen tot sneltram;
- bundeling tracés OV met hoofdwegenstructuur om hinderzones te bundelen;
- voor de hoofdontsluiting is gekozen voor een randweg:
 - waarbij de voor de tracering gebruik wordt gemaakt van richtinggevende lijnen in het landschap,
 - door middel van een viaduct over de A13 en tunnels onder de A12 en A4 wordt direct aangesloten op de regionale hoofdwegen en indirect op de rijkswegen,
 - vanaf de randweg wordt de lokatie "sectorgewijs" ontsloten, waardoor de huidige sluiproute tussen A12 en A13 wordt geknipt;
- afstemming met plannen Leizo en Hoornwijk:

Het is noodzakelijk dat de inrichting van het gebied en de tracering van wegen leidt tot een betekenisvolle overgang naar deze gebieden (opheffen isolatie);
- langzaam verkeer:
 - Intern*
 - sociaal veilig fijnmazig netwerk van paden en routes (en een regionale route);
 - Buiten de lokatie*
 - fietsroute langs A12 naar station Voorburg (aanleg Vlietbrug), door tunnel A4 richting Hoornbrug en Den Haag centrum, samen met OV over viaduct (A13/Vliet) naar Plaspoelpolder en richting Pijnacker/Zoetermeer;
- de vier bedrijfsterreinen binnen het exploitatiegebied (en het bedrijfsterrein Prins Clausplein) liggen binnen de geluidhinderzones van de rijkswegen. Het betreft een kantoren lokatie (B-lokatie) bij het NS station en traditioneel, modern (plus) en hoogwaardig bedrijfsterrein langs de A4 en de A13 (C-lokaties) (zie uitleg bijlage III).



Resterende beleidsruimte:

- inpassing en vormgeving groene corridor stadslandschap Rijswijk-Delftse Hout;
- het ontwikkelen van de Tedingebroekpolder in het kader van de Randstadgroenstructuur;
Dit voornemen is nog niet zeker, het is echter van groot belang voor de kwaliteit van de (regionale) groenstructuur;
- situering tracé-reservering tram richting Nootdorp, via de Oude Weg richting het centrum van Nootdorp of ten oosten van Craeyenburgh (en richting Pijnacker na 2005);
- situering van NS-station tussen Ypenburg-Leizo of bij kruising Hofpleinlijn aan de hand van mobiliteitseffecten en exploitatie-kosten;
- wijze van uitwerking en tracering van de auto-ontsluiting;
- wijze waarop wordt omgegaan met de hinderzones, in die zin dat er nog ruimte is voor verdere maatregelen aan de bron en in de zone door technische en stedebouwkundige maatregelen;
- zonering en inrichting bedrijventerreinen;
- in het MER dient de haalbaarheid van kunstwerken buiten het exploitatie-gebied, noodzakelijk en/of wenselijk voor langzaam verkeerroutes, te worden aangetoond;
- haalbaarheid/noodzaak eigen voorzieningen, sportvelden en winkels.
- toepassen principes van "duurzaam bouwen" o.a.:
 - wijze van bouwrijp maken, riolering en waterhuishouding,
 - mogelijkheden voor stadsverwarming of (decentrale)-WKK.



BIJLAGE III OVERZICHT VAN VESTIGINGSMILIEUS IN HET STADSGEWEST HAAGLANDEN [Stadsgewest Haaglanden, 1993]



OVERZICHT VAN VESTIGINGSMILIEUS IN HET STADSGEWEST HAAGLANDEN

R3348172.E01

1 Internationaal centrummilieu

- (Inter)nationale allure;
- Representatief, intensief multifunctioneel gebied;
- Concentratie van kennisintensieve, contact (face-to-face) afhankelijke veelal hoogwaardige werkgelegenheid;
- Zeer goed bereikbaar per openbaar vervoer en redelijke autobereikbaarheid;
- Beperkte parkeermogelijkheden voor woon-werkverkeer;
- Kantoortypen: (zeer) grote zelfstandige kantoren, grote verzamelcomplexen, zeer representatieve kantoorvillabuurtten;
- Huurprijsniveau (indicatief/prijspeil 1992): \geq f 300/m².

2 Subcentrummilieu

- Multifunctionele omgeving;
- Lokaal en regionaal georiënteerde kleine tot middelgrote kantoren;
- Zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en redelijke tot goede autobereikbaarheid;
- Redelijke parkeermogelijkheden voor woon-werkverkeer;
- Kantoortypen: middelgrote zelfstandige kantoren, kleine tot middelgrote kantoorverzamelgebouwen, representatieve kantoorvilla's;
- Huurprijsniveau (indicatief/prijspeil 1992): f 220 - 300/m².

3 Specifiek kantorenmilieu

- Pure werkomgeving
- Regionaal/nationaal georiënteerde middelgrote kantoren;
- Eigen gezicht in representatieve omgeving;
- Zakelijk-verkeer afhankelijke werkgelegenheid;
- Zeer goede autobereikbaarheid en goede bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- Redelijke parkeermogelijkheden voor woon-werkverkeer;
- Kantoortypen: overwegend middelgrote, soms kleine, zelfstandige kantoorgebouwen;
- Huurprijsniveau (indicatief/prijspeil 1992): f 175 - 275/m².

4 Hoogwaardig bedrijfsterrein

- Kwalitatief-ruimtelijk:
 - hoogbouw (representatief);
 - duidelijk inrichtingsconcept (kleine kavels, ruime opzet);
 - representatieve openbare ruimte (kunst, representatief groen, waterpartijen, parkachtig);
 - zichtlokatie;
- zeer goede bereikbaarheid per auto en goede bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- zeer goede interne ontsluiting;
- parkeren m.n. op eigen terrein;
- voorzieningen (horeca, detailhandel) aanwezig.

- Functies (indicatief):

- accent op kantoorachtige ondernemingen;
- geen productiebedrijven sec.
- Grondprijsniveau (indicatief/prijspeil 1992): f 350 - > 400/m².

5 Modern + (plus) bedrijfsterrein

- Kwalitatief-ruimtelijk:
 - inrichtingsconcept (kavelgrootte, ontsluiting e.d.);
 - aandacht voor openbare ruimte en buitenruimte (geen opslag van goederen);
 - enige hoogbouw;
 - tamelijk representatieve behouwing;
 - zeer goede bereikbaarheid per auto.
- Functies (indicatief):
 - service/diensten (kantoorachtig);
 - groothandel;
 - showroom.
- Grondprijsniveau (indicatief/prijspeil 1992): f 250 - 350/m².

6 Modern - (min) bedrijfsterrein

- Kwalitatief-ruimtelijk:
 - variabele kavelgrootte (groot-/kleinschalig);
 - concept qua ontsluitingsstructuur en zonering (globaal);
 - zeer goede bereikbaarheid per auto.
- Functies (indicatief):
 - lichte industrie;
 - distributiecentra;
 - ambachtelijke bedrijven.
- Grondprijsniveau (indicatief/prijspeil 1992): f 200 - 250/m².

7 Traditioneel bedrijfsterrein

- Kwalitatief-ruimtelijk:
 - meestal grootschalige (eventueel variabele) kavels;
 - lage bebouwingsdichtheid (opslag in buitenruimte);
 - zeer goede bereikbaarheid per auto.
- Functies (indicatief):
 - procesindustrie;
 - bouwnijverheid;
 - wegvervoer.
- Grondprijsniveau (indicatief/prijspeil 1992): < f 200/m².

Bij de typen 4 t/m 7 kunnen extra thema's worden aangegeven: b.v. een lokaal terrein, een terrein met een milieuthema, met een thema meubelboulevard e.d.