

Startnotitie m.e.r.

Noordrand 2 en 3

7252 20

9 augustus 1995

Opgesteld in opdracht van Stadsregio Rotterdam door:

Gemeentewerken Rotterdam
Ingenieursbureau Geotechniek en Milieu
Projectnaam: Startnotitie m.e.r. 2B3
Rapportnummer: 95 - 013 - MAB/WF
Contactpersoon: Willie Fikken
Telefoon: 010 - 489 66 19

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Doel van de voorgenomen activiteit	5
1.3	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	5
1.4	Procedure	5
1.5	Reikwijdte m.e.r.	6
2	Plan- en studiegebied	7
2.1	Begrenzing plan- en studiegebied	7
2.2	Beschrijving van het plangebied	7
3	Bestaande toestand van het milieu	9
3.1	Algemeen	9
3.2	Blauw	9
3.3	Grijs	9
3.4	Groen	10
4	Bovenlokale ontwikkelingen	11
4.1	Algemeen	11
4.2	Ontwikkelingen	11
4.2.1	Rotterdam Airport	11
4.2.2	RW16/13	11
4.2.3	IMZ	11
4.2.4	HSL	11
4.2.5	RandstadRail	12
4.2.6	N470-Zuid	12
5	Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten	13
5.1	Voorgenomen activiteit	13
5.2	De ontwikkeling van alternatieven	13
5.2.1	Introductie	13
5.2.2	Uitgangspunten	13
5.2.3	Niet-differentiërende factoren	13
5.2.4	Differentiërende factoren	14
5.3	StructuurVisie-Alternatief-Plus (SVA+)	18
5.3.1	Algemeen	18
5.3.2	Beschrijving van het SVA+	18
5.3.3	Varianten	19
5.4	Voorlopige MMA (VMMA)	19
5.4.1	Algemeen	19
5.4.2	Beschrijving van het alternatief	20
5.4.3	Varianten	20
5.5	Referentie-alternatief	20
5.5.1	Algemeen	20
5.5.2	Beschrijving van het alternatief	20
6	Mogelijke gevolgen voor het milieu en uit te voeren onderzoek	21
6.1	Algemeen	21
6.2	Blauw	21
6.2.1	Duurzaam ruimtegebruik	21
6.2.2	Verkeer en vervoer i.r.t. bovenlokale luchtverontreiniging	21
6.2.3	Duurzaam bouwen	21
6.2.4	Energie	21

6.2.5	Afval	22
6.2.6	Water	22
6.3	Grijs	22
6.3.1	Geluid	22
6.3.2	Lokale luchtverontreiniging	22
6.3.3	Externe veiligheid	23
6.3.4	Bodem	23
6.4	Groen	23
6.4.1	Landschap	23
6.4.2	Ecologie	23
7	Reeds genomen besluiten	25
7.1	Inleiding	25
7.2	Besluiten die direct van invloed zijn	25
7.3	Overige relevante besluiten	26
	Overzichtskaart 1	27
	Bijlagen:	
1.	Kadernota Milieu-effectrapportage Vinexlokatie Rotterdam.	
2.	Notitie N470-Zuid.	

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra d.d. 14 november 1990 (hierna: VINEX) noemt de ontwikkeling van Noordrand 2 en 3 als één van de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor het stadsgewest Rotterdam. In de periode tussen 1995 en 2005 zouden ca. 15.000 woningen gebouwd moeten worden binnen de gemeentegrenzen van Bergschenhoek (Noordrand 2) en Berkel en Rodenrijs (Noordrand 3).

Sinds het uitbrengen van de VINEX zijn verschillende stappen gezet om invulling te geven aan deze ontwikkelingsrichting. De Kadernota m.e.r. Vinexlokaties Rotterdam, bijlage 1 van deze startnotitie, doet ondermeer daarvan verslag.

Ter voorbereiding op de realisatie van de woningen, de bedrijvigheid en de bijbehorende infrastructuur en voorzieningen zal een regionaal structuurplan (ingevolge de Kaderwet en de Gemeenschappelijk Regeling Stadsregio Rotterdam) worden opgesteld. Aangezien dit structuurplan het eerste ruimtelijk plan zal zijn waarin de lokaties voor deze (meer dan 4000) woningen worden vastgelegd, is er sprake van m.e.r.-plicht. (Zie Onderdeel C van de Bijlage bij het Besluit milieu-effectrapportage 1994).

1.2 Doel van de voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat (volgens de huidige inzichten) uit:

- a) de bouw van ca. 12.000 woningen met bijbehorende voorzieningen (verkeersinfrastructuur, scholen, winkels, culturele, medische, maatschappelijke en recreatieve voorzieningen), waarbij de volgende woningdifferentiatie geldt:
 - 30% sociale sector (=zwaar gesubsidieerd) en 70% marktsector (=licht- en ongesubsidieerd);
 - 75% eengezinswoningen en 25% meergezinswoningen;
- b) de ontwikkeling van 80 à 100 ha bedrijfsterrein, waarvan ca. 25 ha voor ca. 50.000 m² kantoor-vloeroppervlakte.

De voorgenomen activiteit is bedoeld om te voorzien in de geconstateerde woning- en bedrijfsterreinbehoefte (zie bijlage 1).

Het Structuurplan 2B3 zal een kader bieden voor de ruimtelijke ontwikkeling van Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs. Bij de voorbereiding van het structuurplan wordt uitgegaan van de bestaande stedelijke en landschappelijke structuren. Tevens wordt rekening gehouden met in de nabije toekomst te verwachten bovenlokale ontwikkelingen.

1.3 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam is initiatiefnemer voor het structuurplan. De Regioraad treedt op als Bevoegd Gezag.

1.4 Procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit zeven fasen.

In Fase 1, de voorfase, formuleert de initiatiefnemer zijn voorgenomen activiteit, de consequenties ervan voor het milieu en mogelijke alternatieven voor de voorgenomen activiteit. De voorfase wordt afgesloten met de melding van de activiteit aan het bevoegd gezag door middel van de startnotitie m.e.r..

Fase 2 resulteert in een set met richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport. De richtlijnen worden gesteld door het bevoegd gezag, na advies ingewonnen te hebben

bij de Commissie voor de milieu-effectrapportage en bij de wettelijke adviseurs, i.c. de inspecteur milieuhygiëne en de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie van het Ministerie van LNV. In deze fase wordt er ook aan insprekers de mogelijkheid geboden hun wensen omtrent de inhoud van het MER kenbaar te maken. De periode tussen indiening van de startnotitie en vaststellen van de richtlijnen mag maximaal 13 weken beslaan. Een verlenging van deze termijn is mogelijk in die gevallen waarin het bevoegd gezag tevens initiatiefnemer voor de betreffende activiteit is.

In Fase 3 wordt het feitelijke MER opgesteld. Dit gebeurt op basis van de richtlijnen die het bevoegd gezag heeft gesteld. Er geldt geen termijn voor het opstellen van het rapport.

Na indiening van het MER bij het bevoegd gezag vindt een aanvaardbaarheidsbeoordeling plaats. Het bevoegd gezag is verplicht binnen zes weken na indiening een uitspraak te doen over de aanvaardbaarheid (volledigheid, juistheid) van het MER. Dit is Fase 4 van de procedure.

Indien het MER aanvaardbaar wordt verklaard start Fase 5 en vindt openbare bekendmaking plaats, tegelijk met het ter visie leggen van het ontwerp-structuurplan. Hiervoor staat een termijn van vier weken. Binnen vijf weken na het einde van de inspraaktermijn dient de Commissie voor de milieu-effectrapportage het MER te toetsen aan de hand van de wet en de door het bevoegd gezag gestelde richtlijnen.

In Fase 6 vindt de besluitvorming plaats. Mede op basis van het MER, de adviezen daarover en de inspraakreacties daarop, stelt het bevoegd gezag het structuurplan vast. Daarbij zal worden aangegeven welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze van een bepaald inrichtingsalternatief. Er staat geen termijn voor de besluitvorming.

Fase 7 is de evaluatie-fase. De werkelijk optredende c.q. opgetreden effecten worden vergeleken met de voorspelde effecten. Het bevoegd gezag is verantwoordelijk voor de uitvoering van de evaluatie. Zonodig worden na de evaluatie maatregelen genomen om ongewenste effecten tegen te gaan.

1.5 Reikwijdte m.e.r.

In het MER voor het structuurplan zal de gekozen lokatie als uitgangspunt worden gehanteerd. De Kadernota m.e.r. Vinexlokaties Rotterdam (bijlage 1) geeft ondermeer inzicht in het proces dat geleid heeft tot de keuze van Noordrand 2 en 3 als één van de woningbouwlokaties voor de Rotterdamse regio.

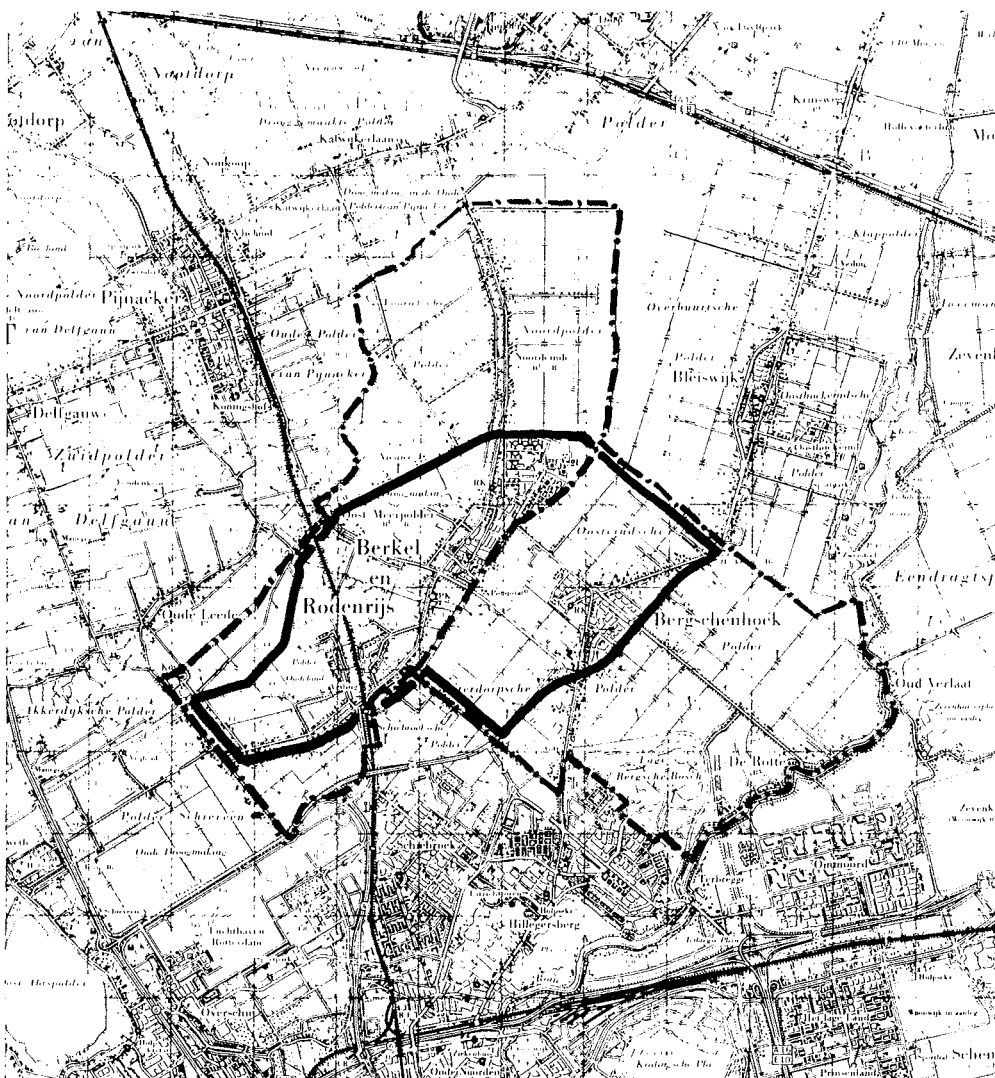
Een en ander betekent dat het MER het karakter van een inrichtings-MER zal hebben.

2 Plan- en studiegebied

2.1 Begrenzing plan- en studiegebied

Figuur 1 geeft de begrenzing van het plangebied weer. Het plangebied bevindt zich binnen de gemeentegrenzen van de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, en komt in grote lijnen overeen met de in de Vinex aangegeven bouwlokatie Noordrand 2 en 3. Bij de beschrijving van de milieu-effecten zal per milieu-aspect, afhankelijk van de reikwijdte van de te verwachten effecten, een studiegebied worden vastgesteld.

Figuur 1 als geheel wordt vooralsnog als uiterste begrenzing van het studiegebied gezien.



Figuur 1:
Plangebied, gemeentegrenzen en uiterste begrenzing van het studiegebied

¹ Voor een aanduiding van de gehanteerde benamingen zie Overzichtskaart 1 achterin deze startnotitie.

2.2 Beschrijving van het plangebied¹

Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs hebben zich ontwikkeld langs de in het gebied aanwezige structuurlijnen, de ontginningslinten. Deze linten zijn samen met de kernen de dragers geweest voor de uitbreidingen in de afgelopen vijf decennia. Mede bepalend voor de verstedelijkingsmogelijkheden is echter de in het gebied aanwezige regionale weginfrastructuur, gevormd door de N472 (S19) en N209 (S22), en de Hofpleinspoorlijn.

De ontwikkeling van plannen voor de Rottewig als recreatieve zone, met een bosrijke inrichting, langs de rand van Bergschenhoek en de ontwikkeling van een op natuurbouw geënte inrichting van het landschap aan de noordzijde van Berkel en Rodenrijs, geeft de lokatie als totaal een 'dubbele oriëntatie'; enerzijds op een intensief gebruikt recreatief

gebied, anderzijds op een extensief recreatief te gebruiken gebied. Het plangebied zelf wordt geleed door de Landscheidingszone, een potentieel recreatieve en landschappelijke verbindingzone tussen Rotterdam en Zoetermeer.

Bergschenhoek is onderdeel van een polder die zich uitstrekt van Hillegersberg in Rotterdam tot aan Benthuizen; een polder die opgebouwd is uit een groot aantal deelpolders die afwateren op de Rotte. Het gebied kenmerkt zich door een klei-achtige bodem, met een karakteristiek groot verschil tussen peil van de watergangen en het maaiveld. Het landschap bestaat uit scherp getrokken lijnen volgens een orthogonaal systeem; verkaveling, aanplant en ligging van infrastructuur zijn daaraan ondergeschikt.

Berkel en Rodenrijs maakt onderdeel uit van verschillende landschappelijke eenheden. De strook ingeklemd tussen de Landscheiding en de Noordeindseweg, de Noordpolder, lijkt op het hiervoor beschreven gebied; een in de richting van Zoetermeer steeds breder wordende, iets uitwaaiende zone die wat organisatie betreft gekoppeld is aan het lint. Het deel van het plangebied tussen de Klapwijkseweg, de Meerweg en de Noordeindseweg heeft de kenmerken van een meer veenachtig gebied, dat wil zeggen een geringer verschil tussen waterpeil en maaiveld. Dit gebied, de Meerpolder, maakt onderdeel uit van de Nieuwe Droogmaking, een gebied dat zich uitstrekt over de Meerweg heen. Het gebied ten westen van de Klapwijkseweg bestaat uit twee polders ingesloten door hoge vaarten en een kleiplateau. Naast het verschil in polderstructuren spelen de hoogteverschillen een belangrijke rol in het ruimtelijk beeld van de lokatie: kleiplateaus, dijken, hooggelegen vaarten en linten dragen bij aan een grote differentiatie van de gebieden.

3 Bestaande toestand van het milieu

3.1 Algemeen

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu is gebruik gemaakt van de indeling van milieu-aspecten zoals beschreven in de Handleiding Ruimtelijke Ordening en Milieu (Gemeentewerken Rotterdam, december 1993). In deze handleiding, die bedoeld is als ruggesteun voor plannenmakers in hun streven milieu-aspecten te integreren in ruimtelijke plannen, wordt onderscheid gemaakt in drie clusters milieu-aspecten. De cluster Blauw bevat de milieu-aspecten die tot bovenlokale en algemene effecten aanleiding geven (broeikas-effect, verzuring, grondstoffenschaarste, ruimtebeslag e.d.). De cluster Grijs heeft betrekking op milieu-aspecten die op lokaal niveau tot effecten leiden en de leefbaarheid van een gebied beïnvloeden (geluid, lokale luchtverontreiniging). De cluster Groen betreft het landschap en de natuur (flora, fauna, ecologische infrastructuur e.d.).

3.2 Blauw

Bodemgebruik en ruimtebeslag

Het grootste deel van het plangebied heeft momenteel een agrarische functie. Dit uit zich in weidegebieden enerzijds en (glas-)tuintbouw- en akkerbouwgronden anderzijds. Een aanmerkelijk deel van het plangebied heeft een woonfunctie incl. bijbehorende voorzieningen. Dit geldt met name voor de kernen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, die zich laten kenmerken door een dorps karakter. Verspreid in het gebied komen enige bedrijfsterreinen voor.

Mobiliteit

De openbaar vervoersstructuur binnen het plangebied bestaat uit een spoorlijn van de N.V. Nederlandse Spoorlijnen, de zogenaamde Hofpleinlijn, en enkele regionale busverbindingen.

De spoorlijn geeft verbindingen met Den Haag en Rotterdam, terwijl de buslijnen verbindingen onderhouden met Bleiswijk, Delft, Leiden, Gouda, Pijnacker, Rotterdam, Zoetermeer.

De bediening van zowel de Hofpleinlijn als de busverbindingen is betrekkelijk laagfrequent. Het gebied kenmerkt zich door een groot aantal autoverplaatsingen per woning per dag, te weten circa 7. Voor het autoverkeer zijn een aantal regionale wegen beschikbaar: de T66 (Noordeindseweg/Herenstraat), de N472 (S19 Klapwijkseweg en Boterdorpseweg) en de N209 (S22 Leeuwenakkerweg). De genoemde wegen worden momenteel zwaar belast.

Waterhuishouding

Het plangebied valt binnen de beheersgebieden van de Hoogheemraadschappen Delfland en Schieland. De Landscheiding, gelegen tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, vormt de scheidslijn. Het gebied ten oosten van de Landscheiding watert af op de Rotte, terwijl het overtollige water van het westelijk deel van het plangebied wordt afgevoerd naar de Delftse Schie.

De oppervlaktewaterkwaliteit laat te wensen over. Door een overmaat aan nutriënten kan deze gekwalificeerd worden als "matig" tot "slecht".

3.3 Grijs

Milieuhinderlijke bedrijvigheid

Binnen het plangebied bevinden zich enkele bedrijfsterreinen en een aantal geïsoleerd gelegen bedrijven. Een verkenning van de milieuhinder leidt tot de conclusie dat de daarmee gepaard gaande planologische beperkingen beperkt zijn. Een uitzondering geldt mogelijk voor een metaalconstructiebedrijf aan de Westersingel te Berkel en Rodenrijs.

Geluid

De woon- en leefkwaliteit van het plangebied wordt beïnvloed door geluid afkomstig van het vliegveld Zestienhoven, de Hofpleinlijn, enkele bedrijfslokaties en verschillende verkeerswegen, zoals de T66, de N472 en de N209.

Aan de westrand van het plangebied is het Stiltegebied Pijnacker gelegen met ondermeer de Ackerdijkse plassen.

Externe veiligheid

Binnen het plangebied bevinden zich vier LPG-tankstations. Een drietal buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen doorkruist het gebied. Daarnaast is sprake van een streekplanresevering voor een leidingenstrook.

Luchtkwaliteit

Voorlopige rekenresultaten duiden erop dat de luchtkwaliteit in het gebied niet onaanvaardbaar wordt aangetast door de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂), koolmonoxide (CO) en benzeen door het huidige wegverkeer.

Evenmin geeft de aanwezige bedrijvigheid, binnen en buiten het plangebied, aanleiding tot ontoelaatbare hoge concentraties van luchtverontreinigende stoffen.

Bodemverontreiniging

In opdracht van de provincie Zuid-Holland is in de jaren 1992 en 1993 uitvoerig (historisch + oriënterend) onderzoek verricht naar bodemverontreiniging in het plangebied. De conclusie die uit het onderzoek kan worden getrokken luidt, dat een aanmerkelijk deel van de bodem van het plangebied verontreinigd is, danwel als verdacht dient te worden aangemerkt. Het onderzoek en de sanering van de verdachte lokaties zal naar verwachting zo'n 50 miljoen gulden kosten. Voor alle verdachte lokaties geldt dat er niet zonder meer woningen gebouwd kunnen worden. Nader onderzoek is noodzakelijk. In veel gevallen zal sanering onontkoombaar zijn.

3.4 Groen

Landschap

Zie 2.2.

Ecologie

Ten behoeve van het MER voor het Integraal Plan Noordrand Rotterdam is een uitgebreide inventarisatie naar flora, vegetatie en fauna uitgevoerd in het zuidelijk deel van het plangebied. Ook voor het oostelijk deel van het plangebied zijn in het verleden inventarisaties uitgevoerd, in het bijzonder voor het landinrichtingsproject voor de B-driehoek.

De natuurwaarden in en om het plangebied vertonen verschillen tussen de uiteenlopende landschaps- en grondgebruikstypen. De graslanden ten noord-westen van het plangebied zijn van grote betekenis voor met name weidevogels. In het gebied ten westen van het plangebied komen, samenhangend met de ter plaatse aanwezige bodemsoort (katteklei), enkele bijzondere plantensoorten voor. In de akker- en glastuinbouwgebieden komen weinig wilde planten- en diersoorten voor.

4 Bovenlokale ontwikkelingen

4.1 Algemeen

In en om het plangebied zal zich de komende jaren een groot aantal ontwikkelingen voordoen. Deze ontwikkelingen staan (min of meer) los van een nieuwe woon- en bedrijvenlocatie in Noordrand 2 en 3. De inrichtingsmogelijkheden van het gebied worden er echter wel door beïnvloed.

Aangezien de finale besluitvorming over deze ontwikkelingen nog plaats moet vinden zullen in het MER per ontwikkeling twee of meer scenario's worden beschreven.

In de navolgende paragrafen worden de ontwikkelingen beschreven. Zie Overzichtskaat 1 voor een aanduiding van de gehanteerde benamingen.

4.2 Ontwikkelingen

4.2.1 Rotterdam Airport

Het in juli 1994 overeengekomen Regeerakkoord bevat ondermeer het standpunt dat een luchthaven nabij Rotterdam geen nationaal economisch belang dient. Dit standpunt vormde aanleiding een aanvullende modellenstudie te starten naar de inrichtingsmogelijkheden van het Noordrand 1 gebied. In de studie worden twee nieuwe scenario's uitgewerkt, te weten:

- een scenario of model waarin het vliegveld niet meer aanwezig is;
- een scenario of model waarin zich - op dezelfde lokatie als momenteel - een vliegveld bevindt.

Het model waarin het vliegveld verplaatst wordt, geldt overigens nog steeds als een optie.

Voor het eerstgenoemde scenario gelden enkele varianten die hun oorsprong vinden in het tijdstip waarop de definitieve ontmanteling van het vliegveld gestalte krijgt. Met de beperkingen die de geluidscontouren van het vliegveld voor Noordrand 2 met zich meebrengen, zal - afhankelijk van de termijn waarop het vliegveld wordt afgebouwd - kortere of langere tijd rekening moeten worden gehouden.

Binnen het tweede scenario kunnen eveneens enkele varianten worden onderscheiden. Deze varianten vinden hun grondslag ondermeer in het gebruik van het vliegveld en daarmee in de aan te houden (geluids-)zoning rond het vliegveld.

4.2.2 RW16/13

Momenteel vindt studie plaats naar de mogelijkheden om verdere congestievorming op en milieuhinder langs de Rijksweg 20 te voorkomen. Als één van de alternatieven wordt gedacht aan de aanleg van een rijksweg tussen het Terbregseplein en de Rijksweg 13. Deze rijksweg zal direct ten zuiden van het plangebied lopen.

4.2.3 IMZ

In de beleidsdoelstellingen van Rijk en Provincie is de Intermediaire Zone (incl. de Boterdorpseplas) benoemd als verbindingzone voor natuur en recreatie tussen Midden-Delfland en de Rottewig. Het gebied is gelegen tussen de noordrand van Rotterdam enerzijds en Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs anderzijds.

4.2.4 HSL

Drie van de in de Nieuwe HSL-Nota (DGV/HSL, maart 1994) beschreven tracébundels voor de HSL doorkruisen het plangebied, te weten de bundels A, B en MN. Tracébundel A, waarvan de tracévarianten A, A1 en A1v ter plaatse van 2B3 identiek zijn, volgt - evenals de ondergrondse variant MN8 - de Landscheiding tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs.

In tracébundel B zijn twee tracévarianten opgenomen, te weten B en B3. Tracé B is ten oosten van Pijnacker gesitueerd en sluit ter hoogte van Rodenrijs aan op de Hofpleinlijn. Tracé B3 passeert Pijnacker via het Hofpleintracé en 2B3 dientengevolge ook.

De regering heeft een voorkeur uitgesproken voor tracé A, met de kanttekening dat enkele delen van het traject ondergronds uitgevoerd zouden moeten worden.

4.2.5 RandstadRail

RandstadRail is bedoeld om te voorzien in de regionale verplaatsingsbehoefte. Hiertoe zal de Hofpleinlijn worden verbonden met het Rotterdamse metronet. Volgens de huidige inzichten zal de lijn in Den Haag vanaf het Centraal Station worden doorgetrokken richting binnenstad. De vervoersfrequentie van RandstadRail zal hoger zijn dan van de huidige Hofpleinlijn (8x per uur i.p.v. maximaal 4 x per uur nu).

Naast een intensivering van het gebruik van de Hofpleinlijn bestaat, als onderdeel van Randstad-Rail, een plan om een railverbinding aan te leggen tussen Zoetermeer en Rotterdam - de zogenoemde ZORO-lijn. De provincie Zuid-Holland is momenteel bezig met de voorbereiding van een m.e.r.-procedure ter ondersteuning van de besluitvorming over deze verbinding. Twee van de tracé-varianten doorkruisen het plangebied van het structuurplan voor 2B3, te weten het Swemcoperlaantracé en het Landscheidingstracé.

4.2.6 N470-Zuid

Op bestuurlijk niveau hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de Regio Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam op 14 december 1994 overeenstemming bereikt over het voorkeurstracé voor de zuidelijke tak van de N470. In bijlage 2 van deze startnotitie is beschreven op welke wijze de milieu-effecten van de N470-Zuid in het MER meegenomen zullen worden.

5 Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten

5.1 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat uit het conform de doelstelling zoals beschreven in 1.2 realiseren van circa 12.000 woningen, 80 à 100 ha bedrijfsterrein incl. 25 ha kantoren en de bijbehorende voorzieningen (verkeersinfrastructuur, scholen, winkels en culturele, medische, maatschappelijke en recreatieve voorzieningen).

5.2 De ontwikkeling van alternatieven

5.2.1 Introductie

Voor de ontwikkeling van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven kan onderscheid worden gemaakt in uitgangspunten die voor elk alternatief gelden, factoren die geen differentiërende werking hebben en factoren die wel een differentiërende werking voor de alternatiefvorming hebben. In 5.2.2 worden de uitgangspunten opgesomd, zoals deze zijn gehanteerd. Paragraaf 5.2.3 behandelt de factoren die geen differentiërende werking hebben, terwijl 5.2.4 de factoren opsomt die wel van invloed zijn op de alternatief- en variant-ontwikkeling.

5.2.2 Uitgangspunten

Op grond van de hoofdstukken 1 t/m 4 kunnen de volgende uitgangspunten worden opgetekend voor de ontwikkeling van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven:

- het doel van de voorgenomen activiteit (1.2);
- het vastgestelde plangebied, i.c. het gebied waarin de voorgenomen activiteit gesitueerd dient te worden (2.1);
- de bestaande stedelijke en landschappelijke structuur van het plangebied (2.2);
- de bestaande toestand van het milieu incl. de bestaande (nog te versterken) groenstructuur (Hoofdstuk 3);
- de bovenlokale ontwikkelingen in en nabij het plangebied (Hoofdstuk 4).

Voorts geldt als uitgangspunt voor de ontwikkeling van alternatieven dat de momenteel binnen de grenzen van het plangebied aanwezige glastuinbouw op termijn verdwijnt (naar buiten het plangebied, bijvoorbeeld naar de Noordpolder in Berkel en Rodenrijs en de Overbuurtse Polder in Bleiswijk).

5.2.3 Niet-differentiërende factoren

Van een aantal ruimtegebruiksfuncties (lokatie en omvang) wordt aangenomen dat zij geen invloed hebben op de ontwikkeling van inrichtingsalternatieven en -varianten. Het schaalniveau (structuurplan), de beperkte potentiële milieu-effecten al dan niet in combinatie met de beperkte variatiemogelijkheden in lokatiekeuze zijn daarvoor aanleiding. Concreet gaat het om de volgende functies:

- kantoorontwikkeling zal in hoofdzaak plaatsvinden nabij de H(oogwaardige)-OV-halte;
- de hoofdontsluiting voor wegverkeer wordt verzorgd door de N209 (S22) en de N470-Zuid.

Daarnaast gelden voor elk van de alternatieven de volgende randvoorwaarden (die in het kader van de bestemmingsplanontwikkeling nader dienen te worden uitgewerkt):

- een optimale langzaam-verkeer-structuur wordt nagestreefd;
- doorgaand autoverkeer wordt zoveel als mogelijk vermeden. De buurt- en wijkontsluitingsstructuur voor autoverkeer is zodanig opgezet dat het autoverkeer zo snel mogelijk naar buiten het plangebied wordt afgeleid;
- de door de verdubbeling van het inwonertal extra benodigde winkelvoorzieningen worden voor een belangrijk deel in de centrumgebieden van de twee gemeenten gepland, met eventueel een aanvullende voorziening nabij het OV-knooppunt aan de Hofpleinlijn en een enkel bestaand buurtsteunpunt;

- eventueel gewenste culturele voorzieningen zullen worden ingepast;
- verspreid over het plangebied zullen enkele voorzieningen voor basisonderwijs worden gerealiseerd. Eventueel zal een school voor voortgezet onderwijs worden gerealiseerd;
- eerstelijnsvoorzieningen voor medische en maatschappelijke dienstverlening zoals thuiszorg, wijkverpleging, huisartsen e.d. zullen worden ingepast.

5.2.4 Differentiërende factoren

Uitgaande van het vorenstaande resteren de factoren die bepalend zijn voor de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten voor de inrichting van het gebied, te weten:

- de lokatie van de woningen binnen het plangebied, en daarmee samenhangend: de woningdichtheid;
- de lokatie van de bedrijven (niet-agrarische bedrijvigheid) binnen het plangebied;
- de aard en lokatie van de OV-ontsluiting;
- de lokatie van sportvoorzieningen (gelet op het grote ruimtebeslag).

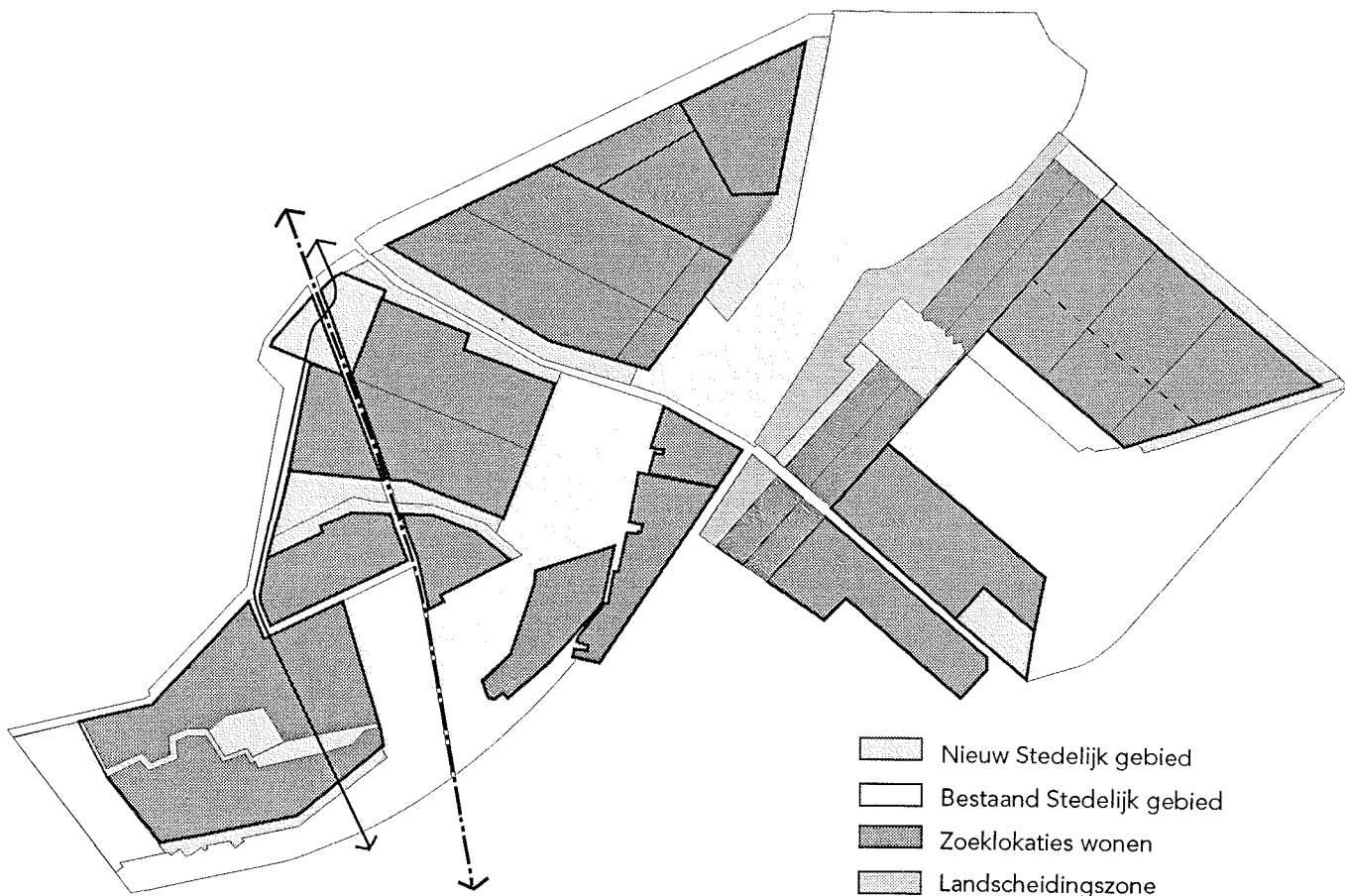
In het navolgende wordt per factor aangegeven welke variatiemogelijkheden er op voorhand lijken te zijn. Zo nodig zullen ten tijde van het opstellen van het MER variatiemogelijkheden worden toegevoegd of afgevoerd.

lokatie van woningen

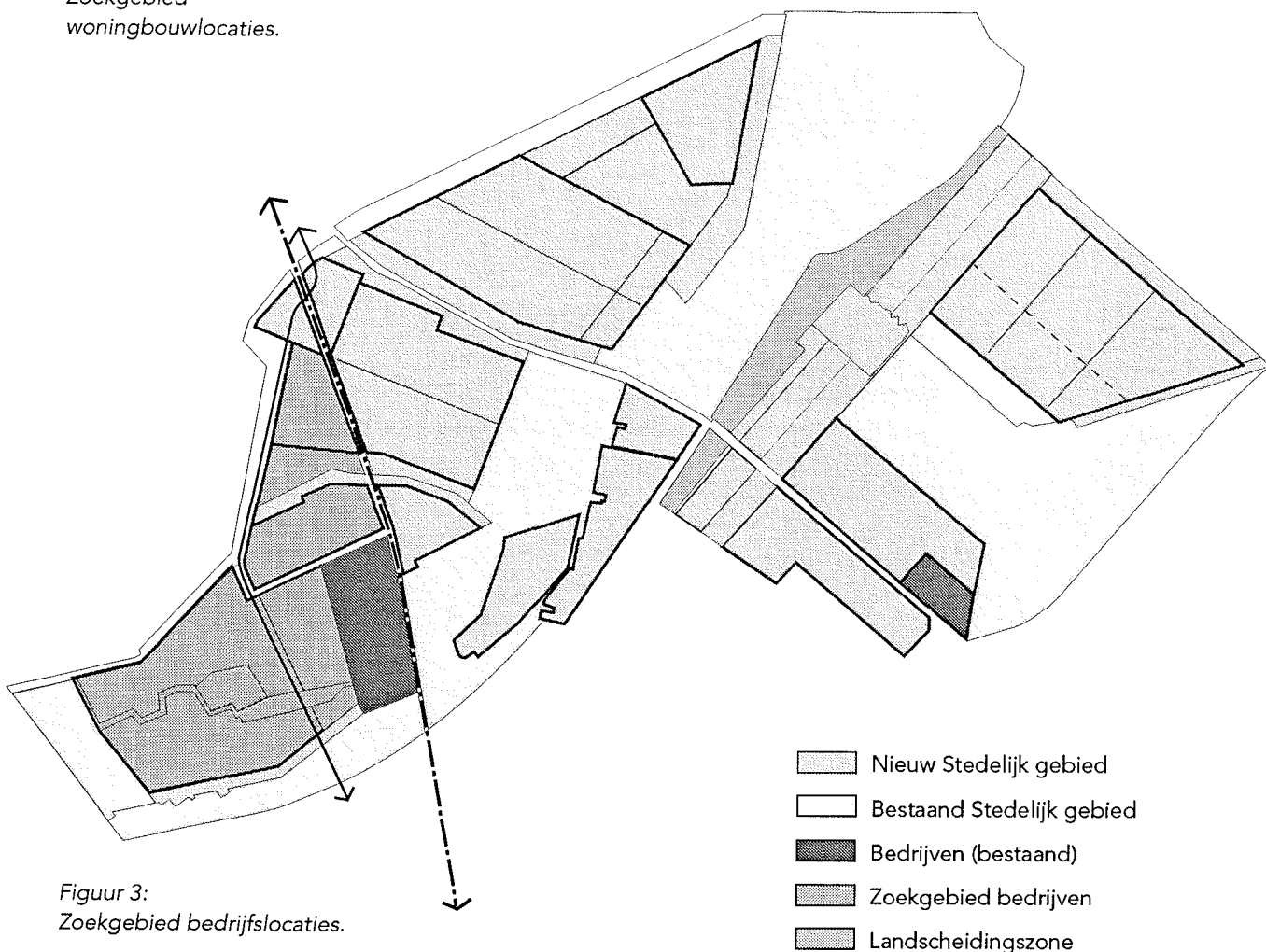
Voor de situering van de woningen zijn in principe de lokaties zoals aangegeven in de Vinex in beeld (zie Figuur 2). Afhankelijk van de dichtheid waarin gebouwd zal worden kunnen wellicht één of enkele deellocaties gevrijwaard worden van verstedelijking. Gelet op het woningaantal van 12.000 woningen en de reeds in gang gezette planvorming voor de Oosteindsche Acker in Bergschenhoek en de Meerpolder in Berkel en Rodenrijs wordt slechts het niet met woningen bebouwen van Polder Oudeland als redelijkerwijs in beschouwing te nemen variatiemogelijkheid gezien.

lokaties voor bedrijven

Naast de revitalisering van de bestaande lokatie Spoorhaven doen zich voor de situering van nieuwe bedrijvigheid twee opties voor: a) uitbreiding van het bestaande bedrijfsterrein ten westen van de Hofpleinlijn tot aan de N470-Zuid en b) uitbreiding van het bestaande bedrijfsterrein ten westen van de Hofpleinlijn, niet alleen binnen de boog van de N470-Zuid maar ook ten westen daarvan. Figuur 3 geeft het zoekgebied voor bedrijfslokaties weer.



Figuur 2:
Zoekgebied
woningbouwlocaties.



Figuur 3:
Zoekgebied bedrijfslocaties.

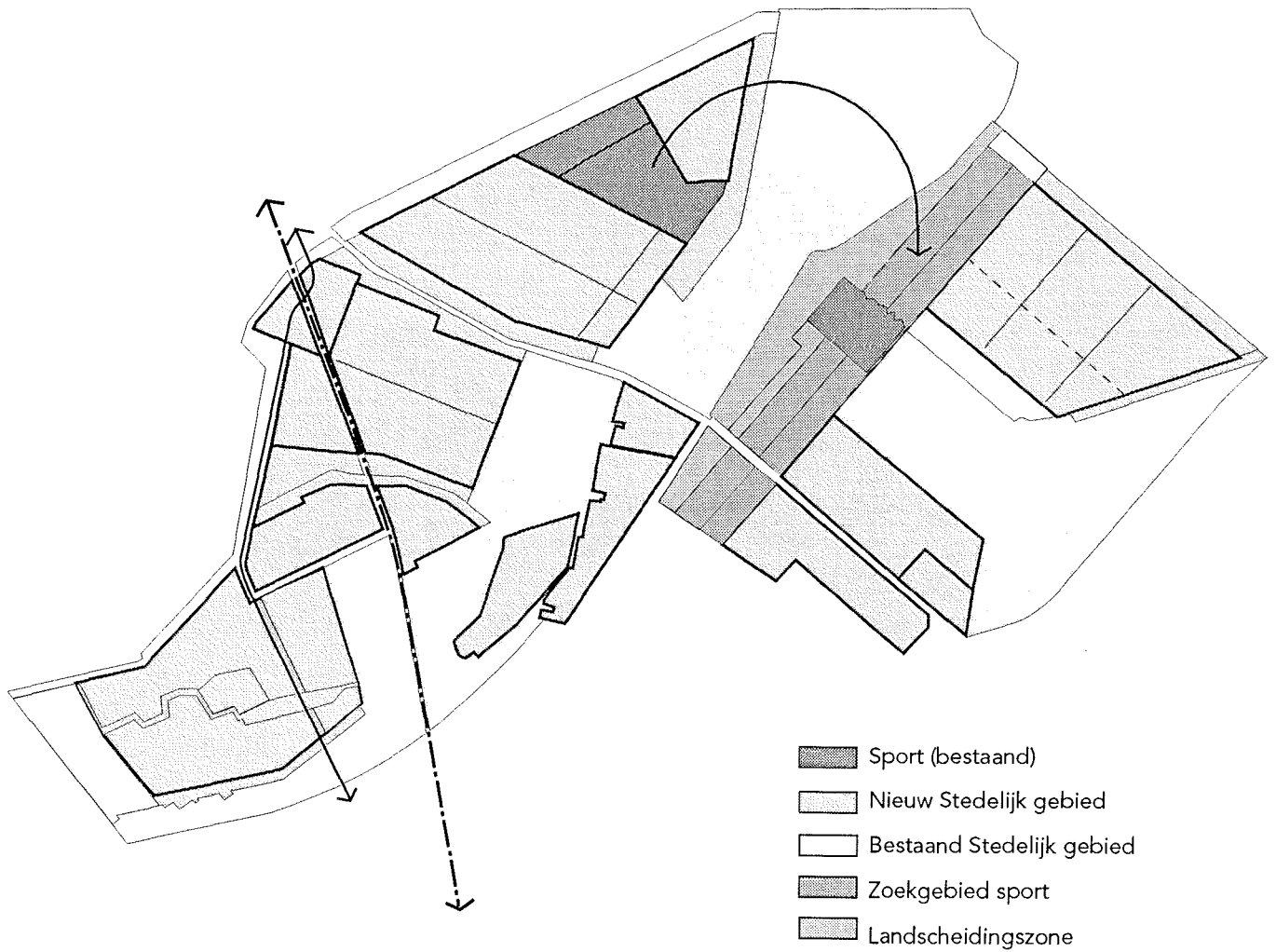


Figuur 4:
Alternatieven HOV

OV-ontsluiting

De Hofpleinlijn zal een belangrijk element van de toekomstige OV-ontsluitingsstructuur zijn. Afhankelijk van de situering van woningen, kantoren en bedrijven kan er in de uiteindelijke situatie sprake zijn van één of twee haltes.

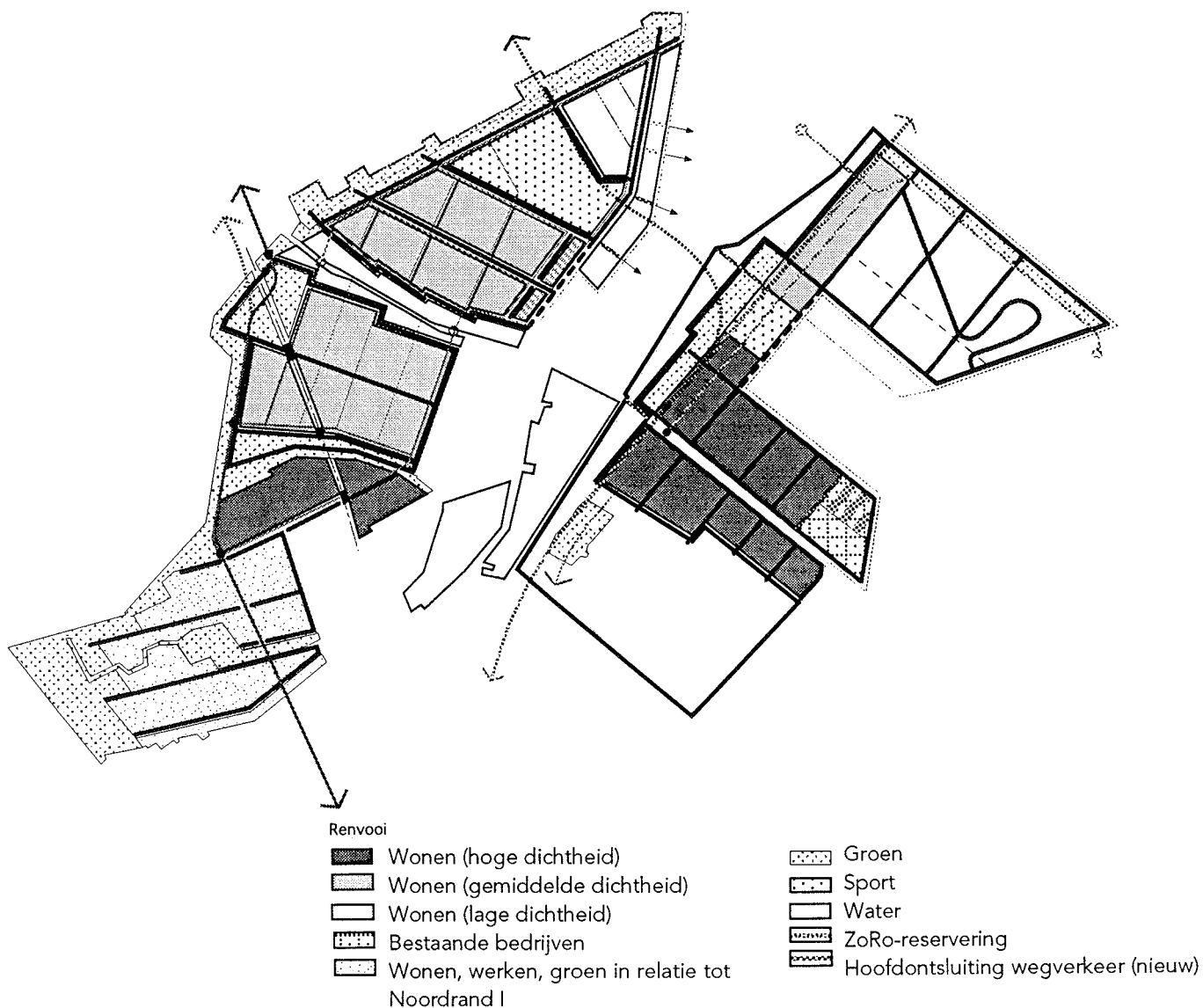
Een andere variatiemogelijkheid betreft de eventuele aanleg van een tweede railverbinding door het plangebied, de ZORO-lijn die Zoetermeer en Rotterdam met elkaar moet verbinden. Daarvoor zijn in principe twee tracés beschikbaar, het Landscheidingstracé en het Swemcoperlaantracé (zie Figuur 4).



Figuur 5:
 Alternatieve locaties voor
 sportvelden.

locatie sportvelden

Twee varianten lijken relevant te zijn, te weten a) handhaving van de huidige sportvoorzieningen in Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs tezamen met de uitbreiding van het sportcomplex Oostmeer te Berkel en Rodenrijs, en b) de ontwikkeling van een nieuwe locatie in de Landscheidingszone, ter aanvulling danwel ter (gedeeltelijke) vervanging van bestaande voorzieningen (zie Figuur 5).



Figuur 6:
StructuurVisie-Alternatief-Plus

5.3 StructuurVisie-Alternatief-Plus (SVA+)

5.3.1 Algemeen

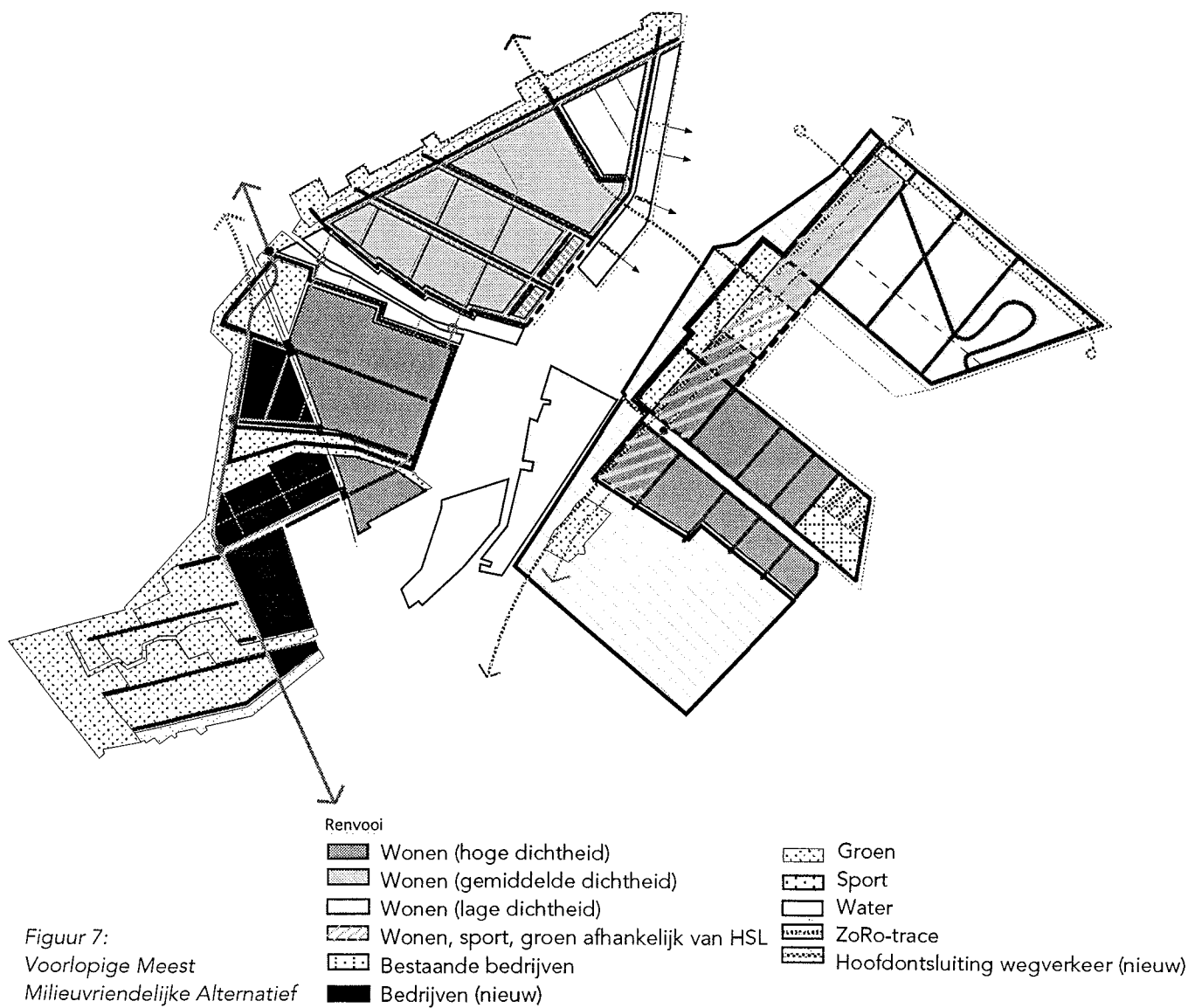
In januari 1995 is door de gemeenteraden van Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs de Structuurvisie 2B3 vastgesteld. In deze structuurvisie is een kader geschapen voor de verstedelijking van het plangebied. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam heeft bij besluit van 8 februari 1995 ingestemd met de structuurvisie als basis voor de verdere planontwikkeling.

In de structuurvisie is ondermeer het zogenoemde StructuurVisie-Alternatief (SVA) beschreven. Als eerste mutatie op het SVA geldt de verhoogde woningbouwtaakstelling als gevolg van het financieel scenario van de Stadsregio Rotterdam. Dit leidt tot het alternatief SVA+. In het structuurplan zal dit alternatief verder worden uitgewerkt en beoordeeld.

5.3.2 Beschrijving van het SVA+

Figuur 6 geeft een beeld van het SVA+. Kenmerk van dit alternatief is dat alle potentiële locaties voor woningen, met uitzondering van de huidige sportterreinen in de Meerpolder, ook daadwerkelijk met woningen bebouwd zullen worden. De gemiddelde bruto-woningdichtheid zal 33,9 won/ha bedragen.

Er is voorzien in twee haltes aan de Hofpleinlijn. Voor de eventueel in de toekomst aan te leggen ZORO-lijn is een reservering opgenomen. In Polder Oudeland is zowel ten westen als ten oosten van de nieuw aan te leggen N470-Zuid bedrijfsterrein gepland. Sportvoorzieningen zijn geprojecteerd in de Meerpolder te Berkel en Rodenrijs.



Figuur 7:
Voorlopige Meest
Milieuvriendelijke Alternatief
(VMMA)

5.3.3 Varianten

Gedurende de structuurplanontwikkeling zullen zonodig varianten op SVA+ beschreven worden, eventueel in samenhang met scenario's voor de bovenlokale ontwikkelingen.

5.4 Voorlopige MMA (VMMA)

5.4.1 Algemeen

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) zal in de loop van het MER-onderzoekstraject worden ontwikkeld op basis van de dan verrichte effect-studies. Op voorhand kan gelet op de aard en de locatie van de voorgenomen activiteit het volgende thema voor het Voorlopige MMA (VMMA) gelden: Een efficiënt gebruik van ruimte draagt op korte of langere termijn bij aan behoud van natuur en landschappelijk waardevolle gebieden en kan bovendien een vergroting van het draagvlak van voorzieningen, waaronder het openbaar vervoer betekenen. Dit thema laat zich vertalen in een alternatief dat ten opzichte van het SVA+ gekenmerkt wordt door:

- hogere woningdichtheden;
- een beperkter ruimtebeslag en daardoor bescherming van landschappelijk waardevol gebied;
- een uitgebreider netwerk voor openbaar vervoer.

In de navolgende paragraaf wordt een concrete invulling van het VMMA gegeven.

5.4.2 Beschrijving van het alternatief

Figuur 7 geeft een beeld van het Voorlopige MMA (VMMA). Het alternatief laat zich als volgt typeren: De woningbouw vindt volledig plaats ten oosten van de Hofpleinlijn, in dichtheden van circa 37,5 woningen per hectare (bruto). De ontwikkeling van bedrijvigheid vindt plaats ten westen van de Hofpleinlijn, aan de binnenkant van de boog van de N470-Zuid. De Hofpleinlijn zal voorzien zijn van één, ten opzichte van de huidige situatie verplaatste, halte binnen het plangebied. Een tweede HOV-verbinding wordt aangelegd in de vorm van de ZORO-verbinding, volgens één van de twee geschetste alternatieven. De sportterreinen in de Meerpolder worden zoveel als mogelijk bebouwd, ook met het oog op het vergroten van het draagvlak voor de ZORO-verbinding. Het deel van Polder Oudeland dat ten westen van de N470-Zuid is gelegen blijft gevrijwaard van verstedelijking.

5.4.3 Varianten

Gedurende de structuurplanontwikkeling zullen zonedig varianten op VMMA beschreven worden, eventueel in samenhang met scenario's voor de bovenlokale ontwikkelingen.

5.5 Referentie-alternatief

5.5.1 Algemeen

In elk MER dient een alternatief te worden beschreven dat kan dienen als referentie bij het beschrijven en vergelijken van alternatieven. Vaak wordt hiervoor het zogenaamde nul-alternatief, de situatie die ontstaat als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd, gehanteerd.

Aangezien in dit geval met het nul-alternatief het doel van de voorgenomen activiteit niet wordt gehaald en het niet goed mogelijk is de autonome ontwikkeling in het gebied te beschrijven wordt voorgesteld om uit te gaan van de huidige situatie als referentie-alternatief.

5.5.2 Beschrijving van het alternatief

Het referentie-alternatief staat beschreven in 2.2 en Hoofdstuk 3.

6 Mogelijke gevolgen voor het milieu en uit te voeren onderzoek

6.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit zal hoe dan ook gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk van de startnotitie wordt, vooruitlopend op het MER, een globaal beeld gegeven van de aard en omvang van de mogelijke gevolgen. Tevens wordt in globale zin aangegeven naar welke aspecten onderzoek zal worden uitgevoerd ter onderbouwing van het MER en het structuurplan.

Bij de opsomming van mogelijke gevolgen en uit te voeren onderzoeken wordt de indeling van ruimtelijk relevante milieu-aspecten gehanteerd zoals opgenomen in de Handleiding ROM (zie 3.1).

6.2 Blauw

6.2.1 Duurzaam ruimtegebruik

Aan het aspect ruimtebeslag zitten verschillende milieu-kanten. Efficiënt ruimtegebruik kan bijdragen aan de vrijwaring van landschappelijk waardevolle gebieden en/of natuurgebieden van verstedelijking. Ook kan efficiënt ruimtegebruik leiden tot een verhoogd draagvlak voor bepaalde (milieu)voorzieningen, zoals het openbaar vervoer. De voorgenomen activiteit kent een fors ruimtebeslag, reden waarom aan dit aspect in het MER aandacht zal worden geschonken.

Afhankelijk van de woningbouwdichtheden en de mate van stapeling van functies (efficiënt ruimtegebruik) zal de voorgenomen activiteit meer dan wel minder ruimte in beslag nemen. De alternatieven zullen vergeleken moeten worden op hun absolute ruimtegebruik, alsook op hun ruimtegebruik gerelateerd aan het aantal inwoners en de hoeveelheid bedrijvigheid die zal worden toegelaten.

6.2.2 Verkeer en vervoer i.r.t. bovenlokale luchtverontreiniging

De behoefte van mensen om zich te verplaatsen heeft een enorme impact op het milieu. Het leidt tot ruimtebeslag voor de infrastructuur (6.2.1) en - afhankelijk van de vervoerswijze en de ligging ten opzichte van gevoelige functies - tot geluidhinder (6.3.1) en lokale luchtverontreiniging (6.3.2). Daarnaast speelt het aspect bovenlokale luchtverontreiniging in de vorm van verzuring en het broeikaseffect.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven dienen doorgerekend te worden op de (toename van) de (auto)mobiliteit. Per alternatief/variant dient het gebruik van de verschillende vervoersmodaliteiten (LV, OV, auto) berekend te worden. De modal split, het aantal voertuigkilometers en de emissie van CO₂ en NO_x kunnen als criteria voor de beoordeling van alternatieven dienen.

6.2.3 Duurzaam bouwen

Het bouwen, gebruiken en - uiteindelijk - slopen van de woningen en bedrijfspanden brengen de nodige milieu-effecten met zich mee. Deze effecten spelen echter niet op het niveau van het structuurplan en zullen dan ook geen onderdeel uitmaken van het MER.

6.2.4 Energie

De voorgenomen activiteit zal tot een forse toename van het energiegebruik binnen het plangebied leiden. De wijze waarop in de energiebehoefte wordt voorzien, hetgeen voor een deel afhankelijk is van afspraken die op bouwplanniveau (EnergiePrestatieNorm) gemaakt moeten worden, is in grote mate bepalend voor de aard en omvang van de te verwachten milieu-effecten.

Onderzoek zal moeten leiden tot inzicht in de toekomstige energiebehoefte van het gehele plangebied (rekening houdend met optimaal gebruik van passieve zonne-energie). Op basis

daarvan zullen opties voor de wijze van energievoorziening bestudeerd worden. Daarbij zal expliciet aandacht worden besteed aan de mogelijkheid om duurzame energiebronnen in te zetten. Daarnaast kan gedacht worden aan afstandsverwarming en decentrale warmtekracht-koppeling. Per optie dienen de effecten op natuur en milieu te worden beschreven. De emissie van CO₂ is daarbij een belangrijke parameter.

6.2.5 Afval

Ondanks het preventief beleid gericht op het voorkomen van afval, zal de realisatie en het gebruik van de lokatie leiden tot afvalstromen. Om deze stromen in goede banen te leiden is een adequaat afvalverwijderingssysteem nodig. De keuze van het soort systeem speelt echter op het niveau van het bestemmingsplan. In het MER zal hieraan geen aandacht worden besteed.

6.2.6 Water

Het element water is een belangrijke kwaliteitsbepalende factor van ruimtelijke plannen. De aanwezigheid van schoon oppervlaktewater is van invloed op het woon- en leefmilieu van een wijk. Bovendien schept het randvoorwaarden voor de ontwikkeling van natuur. Water neemt echter ook ruimte in beslag en vraagt om een adequaat beheersingssysteem, voor zowel de kwaliteit als de kwantiteit.

Op basis van de huidige waterhuishoudkundige situatie en een uit te voeren geohydrologisch onderzoek zal een schatting worden gedaan van de effecten op de waterkwaliteit en -kwantiteit.

6.3 Grijs

6.3.1 Geluid

De in en nabij het plangebied te verwachten verkeersstromen en bedrijvigheid zullen een zekere geluidproductie tot gevolg hebben. Afhankelijk van de situering van geluidgevoelige functies langs of nabij de geluidbronnen en van eventuele geluidbeperkende maatregelen zal meer of minder hinder optreden.

Bij de planvorming zal rekening moeten worden gehouden met de geluidemissie van Rotterdam Airport, de Hofpleinlijn, de ZORO-verbinding en - in geval van een bovengrondse aanleg - de HSL.

De geluidbelastingen ten gevolge van bedrijven en vlieg-, rail- en wegverkeer dienen in kaart te worden gebracht. Woningaantallen binnen bepaalde geluidbelastingscategorieën kunnen als criteria gehanteerd worden.

Voor wegverkeerslawaai zal uitgegaan worden van de Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK). De luchtvaartlawaaicontouren zullen ontleend worden aan IPNR en IPNR-V. De Nieuwe HSL-nota zal informatie leveren over de invloed van de HSL.

Voor RandstadRail en de ZORO-verbinding (wellicht aanwezig bij NS en/of provincie) zullen zonodig nieuwe berekeningen worden uitgevoerd.

6.3.2 Lokale luchtverontreiniging

Verkeersbewegingen en bedrijvigheid kunnen lokale luchtverontreiniging met zich meebrengen. Afhankelijk de situering ten opzichte van gevoelige functies treden ongewenste effecten in meer of mindere mate op.

De effecten van het wegverkeer op de lokale luchtkwaliteit dienen te worden beschreven. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van de RVMK. De concentraties CO, NO₂ en benzeen kunnen dienen als indicatoren.

6.3.3 Externe veiligheid

Naast verkeer (transport van gevaarlijke stoffen) en bedrijvigheid kunnen leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen risico's met zich meebrengen. In en nabij het plangebied bevinden zich enkele LPG-stations en enkele ondergrondse leidingen. Ook voor externe veiligheid geldt dat de daadwerkelijke risico's afhankelijk zijn van de aan te houden afstand tot gevoelige functies.

De binnen het plangebied aanwezige risicovolle activiteiten (bedrijven, LPG-tankstations, ondergrondse transportleidingen) zullen in kaart gebracht moeten worden. De woningbouwplannen zullen getoetst moeten worden aan de geldende afstandscriteria.

6.3.4 Bodem

De huidige geomorfologische situatie dient te worden beschreven, alsmede de veranderingen die optreden door het bebouwen van het gebied.

Het overzicht van (verdachte) bodemverontreinigingslocaties inclusief de aard van de verontreinigingen dient te worden geactualiseerd. De relatie met de voorgenomen activiteit dient te worden aangegeven. Dit betreft de vraag van de fasering van de sanering, de vraag of er sprake zal kunnen zijn van functiegerichte sanering en de vraag of partijen licht verontreinigde grond hergebruikt kunnen worden binnen het plangebied (gesloten grondbalans).

6.4 Groen

6.4.1 Landschap

De realisatie van woningen en bedrijvigheid zal een verandering van het landschap inhouden. De bestaande geomorfologische opbouw van het gebied, alsmede landschappelijke patronen en cultuurhistorische waarden zullen worden beïnvloed.

De bestaande landschappelijke patronen en elementen, archeologische en cultuurhistorische elementen in het plangebied dienen te worden beschreven. De inpassingsmogelijkheden van waardevolle patronen en elementen dienen te worden aangegeven. De visueel-ruimtelijke effecten van de voorgenomen activiteit moeten worden getoond.

6.4.2 Ecologie

De ontwikkeling van de lokaties Noordrand 2 en 3 heeft invloed op de bestaande flora en fauna in (en om) het gebied. Zij kan gepaard gaan met verstoring van waardevolle ecosystemen.

De realisatie van de uitbreidingslocatie kan een aantasting van de ecologische infrastructuur betekenen.

In het kader van het MER voor het IPNR is de ecologische situatie (flora, fauna, ecosystemen) van een groot deel van het plangebied geïnventariseerd. Ook hebben de verschillende landinrichtingsprojecten (Oude Leede, B-driehoek) de nodige informatie opgeleverd. Het ontbrekende deel dient te worden aangevuld. Daarnaast dienen de consequenties van de voorgenomen activiteit beschreven te worden (biotoopverlies, aantasting of verbetering ecologische infrastructuur).

7 Reeds genomen besluiten

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de besluiten die direct of indirect geldingskracht hebben voor het plangebied en van invloed zijn op de voorgenomen activiteit of de te ontwikkelen alternatieven. Het gaat om besluiten van uiteenlopende organen en instanties.

7.2 Besluiten die direct van invloed zijn

Rijksbeleid

VINEX
VINEX-protocol d.d. 21 december 1994
Landinrichting Oude Leede
Landinrichting B-driehoek
Nieuwe HSL-nota

Provinciaal/Stadsregionaal beleid

Streekplan Rijnmond
Streekplan Zuid-Holland-West + herziening d.d. maart 1993 incl. glastuinbouwbesluit.
Interim beleidsnota + beslispuntennota over RO in de Stadsregio Rotterdam
Strategienota over de Zuidvleugel van de Randstad (aangehouden door GS en PS)
RVVP (medio 1995 vast te stellen)
Provinciaal Milieubeleidsplan incl. het Stadsregionale deel
Regionaal Groen Structuur Plan
Vorbereidingsprogramma Randstadgroenstructuur 1991 - 1995
Nota Perspectieven voor Glas
Structuurschets Rottewig
Startnotitie ZORO
Nota N470

Gemeentelijk beleid

Studie Ruimtelijke Ontwikkelingsmogelijkheden Bergschenhoek (september 1990)
Structuurschets Berkel en Rodenrijs (maart 1990)
Leidraad Milieubewust Bouwen in Berkel en Rodenrijs (maart 1994)
Milieubeleidsplan Berkel en Rodenrijs (augustus 1991)
Gemeentelijk Rioleringsplan 1994 - 1998 Berkel en Rodenrijs
Beleidsplan Gemeente Berkel en Rodenrijs voor de raadsperiode 1994 - 1998
Milieubeleidsplan 1992 - 1995 Bergschenhoek (maart 1992)
Verstedelijkingsstudie Noordrand 2/3 (juli 1993)
Structuurvisie 2B3

Binnen het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen vigerend:

Berkel en Rodenrijs

1. Landelijk Gebied
Hoofdfunctie: agrarisch (met kassen, zonder kassen, zonder bebouwing).
2. Noordpolder '84
Hoofdfunctie: wonen.
3. Westersingel
Hoofdfunctie: wonen, recreatie (sportpark), agrarisch met kassen.
4. Rodenrijseweg
Hoofdfunctie: wonen, bedrijven, agrarisch (met en zonder kassen).
5. Westpolder
Hoofdfunctie: wonen.

6. Westpolder-Noord
Hoofdfunctie: wonen.
7. Dorp
Hoofdfunctie: wonen, winkels, horeca, bijzondere doeleinden, bedrijven.

Bergschenhoek

1. Bebouwde Kom/Dorpskern
Hoofdfuncties: wonen, winkels, horeca, bijzonder doeleinden (kerken, verenigingsgebouwen enz.), kantoren.
2. Centrum
Hoofdfuncties: wonen, agrarisch kassen, bijzondere doeleinden (gemeentehuis, sportzaal, gezondheidscentrum) en bedrijven (Bergweg-Noord/Boterdorpseweg)
3. Boterdorp
Hoofdfunctie: wonen.
4. Bergsche Acker
Hoofdfunctie: wonen.
5. Bergsche Acker Noord
Hoofdfunctie: wonen.
6. Oosteindse Acker (ontwerp-bestemmingsplan)
Hoofdfunctie: wonen.
7. Oosteindse Polder
Hoofdfunctie: glastuinbouw.
8. Buitengebied
Hoofdfunctie: agrarisch onbebouwd en glastuinbouw
9. Buitengebied
Verkeersbestemming waaraan goedkeuring is onthouden, maar feitelijk wel gerealiseerd is.

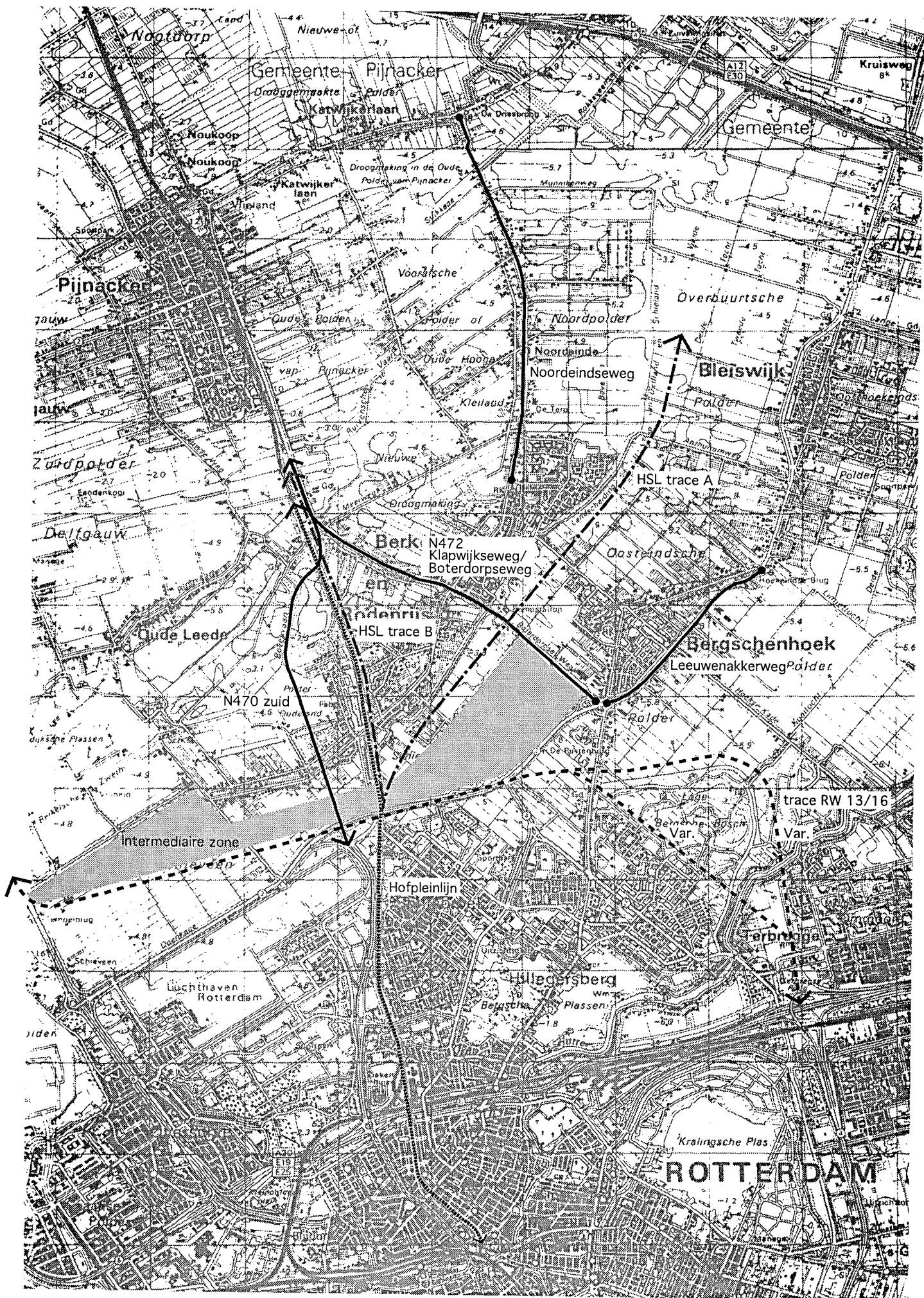
7.3 Overige relevante besluiten

Naast de in 7.2 genoemde plannen en nota's is een aantal documenten aan te wijzen die indirect invloed hebben op de ontwikkeling van het plangebied. In het MER zal, waar nodig, aandacht worden besteed aan de consequenties van deze besluiten.

Gedacht kan worden aan:

- NMP2;
- SVVII;
- Natuurbeleidsplan;
- Derde Nota Waterhuishouding;
- Structuurschema Groene Ruimte;
- Ruimte voor economie;
- Beleidsplan Natuur en Landschap;
- Provinciaal Milieubeleidsplan;
- Provinciale Nota Waterhuishouding.

Overzichtskaart 1



Nootdorp

Gemeente Pijnacker

Gemeente

Pijnacker

Overbuurtsche

Bleiswijk

HSL trace A

N472
Klapwijkseweg/
Boterdorpseweg

HSL trace B

Bergschenhoek

N470 zuid

trace RW 13/16

Intermediaire zone

Hofpleinlijn

Luchthaven
Rotterdam

Hillegersberg

Kralingsche Plas

ROTTERDAM

Bijlage 1: Kadernota Milieu-effectrapportage Vinexlokatie Rotterdam

vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam d.d. 9 augustus 1995

Zie aparte rapportage.

Bijlage 2: Notitie N470-Zuid

Inleiding

Op 14 december 1994 is in een breed bestuurlijk overleg (betrokken partijen: provincie Zuid-Holland, ministerie V&W, stadsregio Rotterdam, stadsregio Haaglanden, gemeenten Pijnacker, Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Rotterdam) overeenstemming bereikt over een voorkeustracé en de wijze van financiering van de N470 (Zoetermeer-Pijnacker-Delft) en de aftakking naar Rotterdam. Afgesproken is o.m., met het oog op het oplossen van de verkeersproblematiek en de geplande ontwikkeling van de VINEX-bouwlocaties, een zo spoedig mogelijke realisering van de weg na te streven.

De formele verankering van de uitgesproken voorkeur kan plaatsvinden door de tracés op te nemen in de bestemmingsplannen (Pijnacker) en het structuurplan voor Noordrand 2/3 (Berkel en Rodenrijs) die op dit moment in voorbereiding zijn; waar nodig kunnen aparte bestemmingsplannen worden vervaardigd (o.m. Berkel-Rotterdam).

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 17 februari 1995 ingestemd met vorenbedoelde aanpak.

In gezamenlijk overleg wordt momenteel een plan van aanpak opgesteld, met voorstellen voor een organisatiestructuur, een planningsschema en een financiële uitwerking.

M.e.r.-plichtigheid

Op 15 januari 1993 heeft de provinciale statencommissie V&V zich gebogen over de m.e.r.-plicht van een aantal provinciale wegen. (Nota voor de statencommissie voor Verkeer en Vervoer van 15 januari 1993 c.a.). Op basis van het Besluit m.e.r. 1992, de Europese regelgeving, een advies van de landsadvocaat en het standpunt van VROM is geoordeeld dat de N470 niet behoeft te worden beschouwd als "autoweg" zoals bedoeld in bovenstaande regelingen. Een m.e.r. werd daarom niet noodzakelijk geacht.

Met name voor wat betreft het zuidelijke deel van de N470 (de aftakking naar Rotterdam) zijn de inzichten over het ontwerp en de uitvoering niet meer geheel identiek aan de destijds gehanteerde uitgangspunten. Het is daarom van belang te toetsen of de in 1993 getrokken conclusie nog steeds de juiste is.

Functie van de N470-Zuid

De N470-Zuid (het gedeelte van de N470 tussen Pijnacker en Rotterdam) heeft in hoofdzaak een drievoudige functie:

- enerzijds is het een onderdeel van de regionale wegverbinding Zoetermeer-Pijnacker-Rotterdam;
- anderzijds speelt de weg een belangrijke functie in de ontsluiting en de verkeersafwikkeling van de VINEX-lokatie 2B3 (Noordrand 2/3);
- tot slot speelt de weg een uiterst belangrijke rol in het afleiden van het verkeer vanuit de VINEX-lokatie naar het regionale wegennet.

Eerder gemaakte afweging van varianten

In een eerdere planfase van de VINEX-lokatie Noordrand 2 en 3 is een aantal reëel denkbare varianten voor de N470 door het plangebied onderzocht en onderling vergeleken. Deze varianten waren:

1. variant Klapwijkseweg/Boterdorpseweg;
2. variant bundeling N470 met de Hofpleinlijn;
3. variant boog door Rodenrijs West (G3-variant).

ad 1.

De eerste variant is afgefallen omdat deze, met de bijbehorende verkeersstromen, een dermate zware belasting (hinder, doorsnijding, barriërewerking, emissies) op het bestaande

en nieuw te ontwikkelen stedelijk gebied betekent, dat dit als onaanvaardbaar moet worden beschouwd. Daarnaast staat deze variant haaks op de wens om zoveel mogelijk verkeer uit de directe woonomgeving te halen, en een alternatieve route te vinden voor het doorgaand verkeer.

ad 2.

De tweede variant heeft onmiskenbaar een aantal voordelen, maar heeft belangrijke financiële consequenties; om deze variant te kunnen ontwikkelen is een omvangrijke verwerving en sloop van bestaande (deels nieuwe) bedrijfspanden noodzakelijk. Meerkosten zijn in orde van grootte van f100 miljoen. Deze meerkosten zouden de wegverbinding onbetaalbaar maken. Daarnaast bleek deze variant bestuurlijk niet haalbaar.

ad 3.

De derde variant bleek zowel te voldoen aan de gestelde eisen, alsook op voldoende bestuurlijk draagvlak te kunnen rekenen. Daarbij is de weg goed inpasbaar in de voorgenomen stedelijke ontwikkeling van het gebied ten westen van de Hofpleinlijn.

In het bestuursakkoord van 14 december 1994 is vastgelegd dat de G3-variant de basis dient te vormen voor de verdere uitwerking van de N470-Zuid. Deze variant laat zich als volgt kenmerken:

Aan de noordzijde sluit de N470 Zuid aan op de N470 tussen Zoetermeer en Delft, aan de zuidzijde op de geplande rijksweg 13/16 en de GK van Hogendorpweg in Rotterdam.

In het plangebied 2B3 loopt het tracé met een boog door het gebied ten westen van de Hofpleinlijn (bestuurlijk onderschreven voorkeustracé G3) en bedient hierbij zowel een woongebied als een werkgelegenheidslokatie.

Op het gedeelte ten westen van de Hofpleinlijn zal binnen het plangebied van het Structuurplan 2B3 voorzien worden in tenminste één en mogelijk twee aansluitingen op het onderliggend wegennet. Aan de hand van verkeersprognoses kan worden geconstateerd dat ten zuiden van deze aansluiting (waar zowel personenautoverkeer als vrachtverkeer de N470 op en af gaat) het verkeersaanbod een 2x2 profiel met verkeerslichtregeling vereist.

Voor het gedeelte van de N470 Zuid tussen de aansluiting Pijnacker en de aansluiting Klapwijkseweg in 2B3 was al voorzien in een 2x2 profiel. Het aansluitende gedeelte tussen deze beide aansluitingen vereist eveneens een 2x2 profiel. In concreto vereist het gehele wegvak tussen de aansluitingen bij Pijnacker en Rotterdam een 2x2 profiel, waarbij het zwaarste verkeersaanbod plaatsvindt ten zuiden van de aansluiting op het bedrijventerrein Oudeland (recente computerberekeningen gaan uit van een intensiteit van 30.000 mvt/etmaal).

De totale lengte van dit wegvak bedraagt plm. 4 km.

Regionaal Structuurplan Noordrand 2 en 3

Het is de bedoeling de milieuconsequenties van de G3-variant te beschrijven in het MER voor het "Regionaal Structuurplan Noordrand 2 en 3". Het tracé valt voor een klein deel buiten de plangrenzen van het structuurplan. Dit betreft het deel van de weg tussen Pijnacker-Zuid en Noordrand 2/3. Over dit deel van de weg is afgesproken dat uitgegaan wordt van het benutten van de Klapwijkseweg (dit is variant G3) met als terugvalopties de variant waarbij de weg westelijk van de Hofpleinlijn wordt aangelegd in combinatie met een knip in de Klapwijkseweg (variant G4) en vervolgens eventueel (vanuit kostenoverwegingen)

de variant waarbij de weg westelijk van de Hofpleinspoorlijn wordt gelegd en de Klapwijkseweg wordt gehandhaafd (G2-variant).

Voorgesteld wordt in het MER voor het Structuurplan 2B3 de inpassing (verdiept, met of zonder mitigerende maatregelen in de vorm van wallen en/of schermen) van de G3-variant voor het gehele tracé van de N470-Zuid in beschouwing te nemen. Voor het gedeelte tussen Pijnacker-Zuid en Noordrand 2/3 zullen eventueel de hiervoor geschetste terugvalopties worden meegenomen.

Het tracé-alternatief Klapwijkseweg/Boterdorpseweg en het alternatief waarin de N470-Zuid wordt gebundeld kunnen gelet op de genoemde bezwaren niet als "redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven" worden aangemerkt en worden derhalve niet verder bij het onderzoek betrokken.

Bestemmingsplan

Tegelijk met de voorbereiding van het structuurplan zal worden gewerkt aan ontwerp-bestemmingsplannen waarin het wegtracé van de N470 Zuid wordt vastgelegd. Gedacht wordt aan één plan voor de gemeente Berkel (met aansluitende plannen voor Rotterdam en Pijnacker). De planning is erop gericht, in het voorjaar van 1996 de procedures te kunnen starten. De vaststelling kan een jaar later plaatsvinden en de goedkeuring ca. 6 maanden daarna (PM: beroep).

Conclusie

Bovenbedoelde aanpak biedt alle mogelijkheden om op zorgvuldige wijze de milieuconsequenties van de N470 Zuid in beeld te brengen en te betrekken bij de keuze voor de weg, en wel op het meest geëigende niveau: in het kader van de vaststelling van het structuurplan.