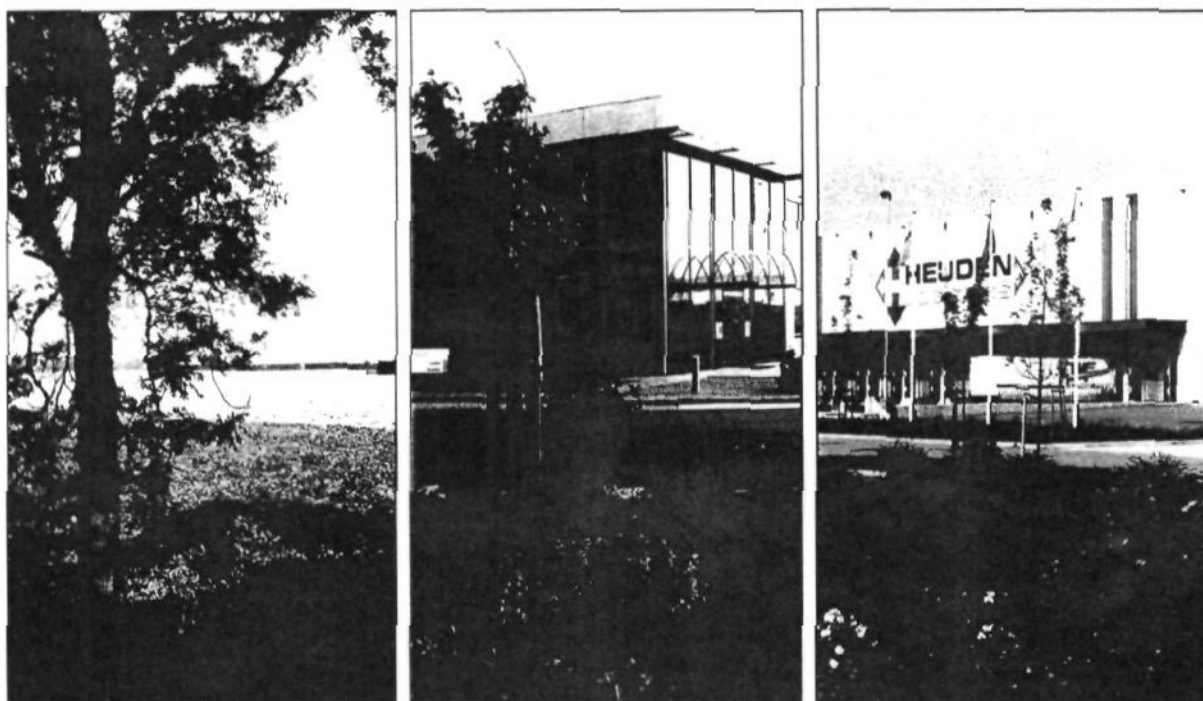


## STARTNOTITIE

### Bedrijfsterreinontwikkeling Hoeksche Waard

PROVINCIE ZUID-HOLLAND



Barbarossastraat 35  
Postbus 151  
6500 AD Nijmegen  
Telefoon (024) 328 42 84  
Telefax (024) 323 93 46



**HASKONING**  
Ingenieurs- en  
Architectenbureau

# STARTNOTITIE

## Bedrijfsterreinontwikkeling Hoeksche Waard

Provincie Zuid-Holland

DECEMBER 1997

Goedgekeurd: ir. H.E.Büchi

Datum: 5 december 1997

Paraaf:



December 1997  
F1508.A0/R005/HEB/SAW

## INHOUDSOPGAVE

|                                                | blz. |
|------------------------------------------------|------|
| 1. INLEIDING                                   | 1    |
| 1.1 Aanleiding voor de startnotitie            | 1    |
| 1.2 Doel van de startnotitie                   | 2    |
| 1.3 De voorgenomen activiteit in algemene zin  | 2    |
| 1.4 Opzet van de startnotitie                  | 3    |
| 2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL                    | 4    |
| 2.1 Beleidskader                               | 4    |
| 2.2 Behoeftte                                  | 6    |
| 2.3 Aard van de bedrijvigheid                  | 7    |
| 2.4 Probleemstelling                           | 8    |
| 2.5 Doel van de voorgenomen activiteit         | 8    |
| 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT                      | 10   |
| 3.1 Zoekgebied in groter verband               | 10   |
| 3.2 Mogelijke locaties in de Hoeksche Waard    | 10   |
| 3.3 Huidige situatie zoekgebied                | 12   |
| 3.4 Randvoorwaarden en uitgangspunten          | 16   |
| 3.5 Gebruik en inrichting                      | 17   |
| 3.6 Fasering                                   | 18   |
| 3.7 Alternatieven                              | 18   |
| 4. VERKENNING VAN DE MILIEU-EFFECTEN           | 21   |
| 4.1 Milieu-aspecten                            | 21   |
| 4.2 Beschrijving en vergelijking van effecten  | 21   |
| 5. BESLUITVORMING EN PROCEDURE                 | 24   |
| 5.1 Reeds genomen besluiten                    | 24   |
| 5.2 Nog te nemen besluiten                     | 24   |
| 5.3 Betrokkenen bij de milieu-effectrapportage | 25   |
| 5.4 Procedure en planproces                    | 27   |

Verklarende woordenlijst

## 1. INLEIDING

### 1.1 Aanleiding voor de startnotitie

Bij de actualisering van de VINEX is gebleken dat in de stadsregio Rotterdam een toenemend tekort ontstaat aan ruimte voor zogenaamde transportas-georiënteerde bedrijvigheid. Dit tekort wordt voor de Linker Maasoever voor de periode 2005-2010 geraamd op 150 hectare netto. In dit tekort kan niet worden voorzien binnen het Nationaal Ruimtelijk Beleid zoals neergelegd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). Mede om deze reden heeft de rijksoverheid een partiële herziening van de Planologisch Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid (PKB-NRB) opgesteld. Hierin is aangegeven dat het tekort aan bedrijfsterrein in de Rotterdamse regio moet worden opgevangen in de Hoeksche Waard. Deze keuze is onderbouwd met het (Milieu-)Effectrapport over de Leidse en Rotterdamse Regio. Hiermee is het zoekgebied voor nieuwe bedrijfsterreinontwikkeling in de Rotterdamse regio bepaald en staat de realisatie van 250 ha netto bedrijfsterrein als zodanig niet meer ter discussie.

Op 9 oktober 1996 is bestuurlijke overeenstemming bereikt tussen het rijk en de Randstadbesturen over de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard. Als voorwaarden zijn daarbij genoemd een zorgvuldige inpassing en adequate ontsluiting.

In het kader van de herziening van streekplan Zuid-Holland Zuid wil de provincie komen tot plaatsbepaling van de bedrijfsterreinontwikkeling en het voortouw nemen om de eerste 100 hectare tussen 2000 en 2005 te kunnen realiseren. Om een dergelijk bedrijventerrein te kunnen ontwikkelen dient de in de Wet milieubeheer vastgelegde procedure van de *milieu-effectrapportage (m.e.r.)* te worden doorlopen.

In het Besluit Milieu-effectrapportage is bepaald dat ten behoeve van de vaststelling van het eerste ruimtelijk plan dat voorziet in de mogelijke aanleg van een bedrijventerrein van meer dan 100 hectare een milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld. In dit geval is dat de herziening van streekplan Zuid-Holland Zuid. Het besluit van Provinciale Staten tot vaststelling van dit streekplan bevat derhalve een MER-plichtig onderdeel: het vastleggen van de locatie voor de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard.

Hierbij is de m.e.r.-procedure een hulpmiddel bij het zoeken van de in het streekplan Zuid-Holland-Zuid op te nemen locatie voor het bedrijventerrein. De procedure is erop gericht een goed beeld te krijgen van de verwachte milieueffecten die optreden als gevolg van het bedrijventerrein zodat de mogelijke gevolgen voor het milieu in de besluitvorming aangaande het streekplan kunnen worden meegewogen.

Elke m.e.r.-procedure begint officieel met het uitbrengen van de startnotitie. De startnotitie en (straks) het MER worden opgesteld door de initiatiefnemer, in dit geval Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Het bevoegd gezag, dat de uiteindelijke beslissing neemt over de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard, wordt gevormd door Provinciale Staten.



## 1.2 Doel van de startnotitie

Het uitbrengen van een startnotitie heeft tot doel informatie te verschaffen over de achtergronden, aard en omvang van de voorgenomen activiteit, te weten de ontwikkeling van 250 hectare netto bedrijfsterrein ten behoeve van transportas-georiënteerde bedrijven (zie paragraaf 1.3).

Daarnaast vindt in de startnotitie een eerste verkenning plaats van mogelijke milieu-effecten en geeft de initiatiefnemer aan welke alternatieven in de m.e.r. zullen worden onderzocht. Het onderzoek van de milieu-effecten van verschillende alternatieven zal een rol spelen bij de verdere planontwikkeling. De uiteindelijk gekozen bedrijfsterreinlocatie zal in het herziene streekplan Zuid-Holland-Zuid worden opgenomen.

De informatie in de startnotitie is bestemd voor alle betrokkenen bij de voorgenomen activiteit zoals, de gemeenten, de stadsregio, de bevolking, het bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.) en de voorgeschreven wettelijke adviseurs. Door de startnotitie te publiceren worden de betrokkenen in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van de voorgenomen activiteit en voorstellen te doen over de gewenste inhoud van het MER. Op de rol van alle betrokkenen wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5.

De startnotitie is voor de Commissie m.e.r. de basis voor een advies over de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In dit advies dat de Commissie richt tot het bevoegd gezag, wordt aangegeven welke milieuaspecten op welke manier in het MER zouden moeten worden onderzocht. Mede op basis van dit advies, reacties uit de inspraak en adviezen van de wettelijke adviseurs stelt het bevoegd gezag uiteindelijk de definitieve richtlijnen vast voor de inhoud van het op te stellen MER.

## 1.3 De voorgenomen activiteit in algemene zin

De voorgenomen activiteit betreft de ontwikkeling van bedrijfsterrein voor zogenaamde transportas-georiënteerde bedrijven in de Hoeksche Waard. In totaal gaat het om het voorzien in een netto behoefte van 250 ha, wat neerkomt op een omvang van circa 350 - 400 hectare bruto.

Het kenmerk van transportas-gebonden bedrijventerreinen is de situering met een directe aansluiting op het hoofdwegennet (de A-wegen, zoals A29). Het betreft bedrijven met relatief grote goederenstromen. De terreinen zijn daarom uit logistiek oogpunt efficiënt ingericht. De openbare ruimte is breed en overzichtelijk vormgegeven. Tussen de bedrijven zijn veelal groene ruimtes aanwezig die gebruikt kunnen worden voor uitbreidingen of deel uitmaken van een grotere groenstructuur. Naast overslag, transport en distributie vindt ook (kleinschalige) productie plaats, kan gedacht worden aan Value Added Logistics (VAL) en kunnen toeleverende, afnemende en dienstverlenende bedrijven een plaats krijgen.

De locatie voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein is nog niet bepaald. De locatiekeuze zal plaatsvinden bij de vaststelling van het nieuwe streekplan Zuid-Holland Zuid.

Het gebied waarin de locatie moet worden gevonden, het zoekgebied, is wel globaal bepaald. Deze ligt in de directe invloedssfeer van de Rotterdamse haven. Als gevolg van de transportas gebondenheid ligt het zoekgebied primair langs de A29. Een nadere afbakening van het zoekgebied wordt gegeven in paragraaf 3.1 en 3.2.

#### **1.4 Opzet van de startnotitie**

Deze startnotitie bestaat uit vijf hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk, waarin u nu leest, geeft algemene informatie over de voorgenomen activiteit en de startnotitie.

In het tweede hoofdstuk wordt de probleemstelling die aan de voorgenomen activiteit ten grondslag ligt, geschetst en het doel dat met de voorgenomen activiteit bereikt moet worden, beschreven. Het hiervoor relevante beleid wordt tevens in dit hoofdstuk aangegeven.

Hoofdstuk 3 geeft vervolgens meer informatie over de voorgenomen activiteit, zoals het zoekgebied, de randvoorwaarden en uitgangspunten, en inrichting en fasering. Ook wordt kort ingegaan op de mogelijke alternatieven die in het MER aan de orde zullen komen.

Hoofdstuk 4 bevat een verkenning van de milieu-effecten die als gevolg van het bedrijventerrein kunnen optreden. Uitgangspunt voor de beschrijving van deze effecten vormen de milieuaspecten die in het MER in beschouwing worden genomen.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 een overzicht gegeven van de reeds genomen en nog te nemen besluiten met betrekking tot de voorgenomen activiteit. Voorts wordt aangegeven wie de betrokkenen zijn bij de besluitvorming en het planproces en wordt aangegeven hoe dit planproces verder gestalte wordt gegeven.

Als bijlage is een verklarende woordenlijst opgenomen.

## 2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

### 2.1 Beleidskader

In deze paragraaf wordt in globale zin het beleidskader geschetst dat relevant is voor de voorgenomen activiteit. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in beleid op rijksniveau, provinciaal niveau en regionaal niveau. De status van de hieronder genoemde beleidsdocumenten is niet allemaal hetzelfde. Recente nota's bevinden zich over het algemeen nog in het stadium van beleidsvoornemen, terwijl oudere plannen veelal vastgesteld beleid vormen. In het MER zal dit onderscheid worden verduidelijkt.

#### *Rijksbeleid*

- Nota Milieu en Economie (1997);
- Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (VINAC, 1996);
- (Milieu) Effectrapport over de Leidse en de Rotterdamse regio (1996);
- Nota Randstad en Groene Hart (1996);
- Samen werken aan bereikbaarheid (1996);
- Transport in balans (1996);
- Nota Ruimte voor Regio's (1995);
- Nota Ruimte voor Economische Activiteit (1994);
- Nationaal Milieubeleidsplan (NMP, 1989; NMP+, 1990; NMP2, 1993);
- Structuurschema Groene Ruimte (SGR, 1992);
- Nota Landschap (1992);
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II, 1991);
- Vierde Nota over de ruimtelijke Ordening Extra (VINEX, 1990);
- Natuurbeleidsplan (NBP, 1990);
- Derde Nota over de Waterhuishouding (1990);
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (VINO, 1988).

#### *Provinciaal Beleid*

- Nota Koersbepaling Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid (1997);
- Landschapsbeleidsplan Zuid-Holland
- Mobiliteitsplan Zuid-Holland
- Streekplan Rijnmond, interim Beleidsnota (1996);
- Milieubeleidsplan 1995-1999 (1995);
- Discussienota ruimtelijke toekomst Zuidvleugel (1994);
- Waterhuishoudingsplan Zuid-Holland (1991, 1995)
- Beleidsplan Natuur en Landschap (1991);
- Streekplan Zuid-Holland Zuid (1990).

#### *Regionaal beleid*

- Startdocument bedrijfsterreinontwikkeling Hoeksche Waard (1997)
- Hoeksche Waard Omgevingsplan (HOP, 1997).
- Integraal Waterbeheersplan Zuid-Holland Zuid (1993).

De hoofdlijnen van het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode tot 2015 zijn neergelegd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII).

In de VINEX is de Rotterdamse haven (naast Schiphol) aangemerkt als één van de twee Nederlandse *Mainports*. Deze mainports vormen de belangrijkste economische dragers van ons land. De Rotterdamse mainport is de belangrijkste van Europa en de grote stroom goederen die daar wordt verwerkt zorgt voor economische activiteit met een fors aandeel in nationaal product en werkgelegenheid. Het rijk hecht daarom groot belang aan de verdere ontwikkeling van de mainports en de bereikbaarheid daarvan via de achterlandverbindingen.

De Nota Ruimte voor Regio's geeft aan dat de Randstad mede in dit verband voldoende ruimte moet bieden voor economische activiteiten. De ruimtelijk-economische structuur en dynamiek moeten zo veel mogelijk bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de ruimtelijke ordening.

Deze hoofdlijnen van het rijksbeleid zijn voor het onderdeel verstedelijking in de VINEX uitgewerkt tot het jaar 2005. Bij de actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra is nagegaan in hoeverre beleidsbijstelling nodig is voor de periode 2005-2010. Hierbij heeft het rijk zich ten aanzien van de verstedelijking gebaseerd op de gemiddeld verwachte groei van de behoefte aan woningen, bedrijfsterrein en kantoorvloeroppervlakte (CPB-scenario's). In de Rotterdamse (en Leidse) regio bleek het niet mogelijk aan deze opgave te voldoen zonder een zekere mate van strijdigheid met andere uitgangspunten van het beleid.

Als gevolg hiervan is in de Nota Randstad en Groene Hart (ondermeer) de kernvraag gesteld of het tot nu toe niet verstedelijkte gebied van de Hoeksche Waard al of niet moet worden "aangesneden".

In de VINAC geeft de rijksoverheid aan dat een oplossing voor de behoefte aan bedrijventerrein in de Rotterdamse regio moet worden gevonden in de Hoeksche Waard. Vanwege de complexiteit van de ruimtelijke vraagstukken op zowel middellange als lange termijn acht het rijk voorts een integrale gebiedsuitwerking voor de Hoeksche Waard voor de periode na 2010 gewenst.

De provincie Zuid-Holland legt, gezien de achterblijvende economische ontwikkeling van het zuidelijk deel van de Zuidvleugel van de Randstad en de mainportfunctie van de Rotterdamse haven, beleidsinhoudelijk een sterk accent op economie en werkgelegenheid. In streekplan Rijnmond, interim Beleidsnota 1996, is vastgesteld dat vraag en aanbod van bedrijventerreinen in het Rijnmondgebied niet op elkaar aansluiten. Ook hier blijkt dat met name op de Linker Maasoever een substantieel tekort wordt voorzien (zie ook paragraaf 2.2). Ondermeer voor deze problematiek rond de bedrijventerreinen in de Zuidflank van Rotterdam zal een oplossing moeten worden geboden via de herziening van streekplan Zuid-Holland Zuid. Ook de werkloosheid in de Rotterdamse regio speelt hierbij een rol.

Met de Nota Koersbepaling streekplan Zuid-Holland Zuid speelt de provincie in op de opgave voortvloeiend uit de VINAC om ruimte te scheppen voor bedrijvigheid in de Hoeksche Waard. De provincie heeft zich tot taak gesteld om bij de herziening van het streekplan een verantwoorde inpassing te vinden voor 250 hectare netto bedrijfsterrein ten behoeve van havengerelateerde bedrijvigheid uit Rijnmond.

De Hoeksche Waard is zich al geruime tijd bewust van de verstedelijkingsdruk in haar richting. Door middel van het Hoeksche Waard Omgevingsplan (HOP) wordt de wens en wil kenbaar gemaakt om samen te werken aan een krachtige

toekomst voor de Hoeksche Waard in relatie met de omgeving (Rotterdam en de Drechtsteden) en met behoud van het eigen karakter van het eiland. Als bepalend voor het eigen karakter worden genoemd:

- het patroon van kernen;
- de sterke dijkstructuur;
- de meer natuurlijke kreken;
- monumentaal beplante erven, vooral bij oudere boerderijen;
- de oevers die het eilandkarakter van de Hoeksche Waard tastbaar maken.

In het HOP wordt ervoor gepleit om de bovenregionale bedrijvigheid zo veel mogelijk samen te bundelen op een beperkt aantal nieuwe bedrijventerreinen. Als voorwaarden voor de bedrijfsterreinontwikkeling worden in het HOP een extra ontsluiting vooraf en flankerende maatregelen ten aanzien van woningbouw genoemd.

## 2.2 Behoefte

In de vorige paragraaf is aangegeven dat de economische betekenis van de Rotterdamse haven en de verdere ontwikkeling daarvan als mainport in belangrijke mate invloed uitoefent op het ruimtelijk beleid in de regio. Daar komt nog bij dat de economische ontwikkeling in de Zuidvleugel van de Randstad sinds het begin van de jaren negentig duidelijk achterblijft bij de nationale en Europese ontwikkelingen. Dit komt onder andere tot uitdrukking door een afname van werkgelegenheid bij bestaande bedrijven en het verlies aan werkgelegenheid door het vertrek van bedrijven.

In het onderzoek van het Nederlands Economisch Instituut (NEI, 1996) wordt aangegeven dat de achterblijvende economische ontwikkeling op de Linker Maasoever deels wordt veroorzaakt door economische structuurverschillen en deels door een negatief migratiesaldo van bedrijven (meer bedrijven vertrekken uit de Rotterdamse regio dan dat er nieuwe bij komen). Ondanks deze achterblijvende ontwikkeling wordt voor dit gebied in de komende 20 jaar een potentiële groei van de werkgelegenheid voorzien. Hiervoor is echter ruimte voor economische activiteiten nodig. Het gaat hier volgens het NEI om 360 tot 480 hectare voor droge terreinen tot 2015 (autonome groei). Ter compensatie van het negatieve migratiesaldo waardoor werkgelegenheid verloren gaat, dient nog met circa 100 - 150 ha extra rekening te worden gehouden. Dit betekent dat het in totaal gaat om 460 tot 630 ha bruto voor droge terreinen op de Linker Maasoever in de periode tot 2015. Deze ruimte is nu niet beschikbaar.

Naast de kwantitatieve ruimtebehoefte spelen ook kwalitatieve aspecten van de bedrijfslocatie een rol, zo stelt het NEI. De nieuw te creëren terreinen mogen niet geconfronteerd worden met de "grootstedelijke" problemen die aanleiding zijn voor bedrijven om zich te verplaatsen. Nieuwe terreinen dienen derhalve voldoende ruimte te kunnen bieden, concurrerend geprijsd zijn, goed bereikbaar zijn en aantrekkelijke woonmilieus in de directe omgeving bieden. Anders gezegd: het gaat om het aanbieden van een sub-urbaan woon- en werkgebied dat vanuit het stedelijk gebied ten aanzien van woon-werkrelaties goed bereikbaar is.



Op grond van deze eisen concludeert het NEI ondermeer dat de aanleg van de A4-zuid een essentiële voorwaarde is voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard.

Zowel bij de actualisering VINEX als in de Nota Koersbepaling is de geschetste raming van de ruimtebehoefte vertrekpunt geweest voor de voorgenomen bijstelling van het beleid.

Naast deze ruimtebehoefte voor havengerelateerde bedrijvigheid bestaat er in de Hoeksche Waard ook een autonome behoefte aan bedrijfsterrein. Deze is in een studie van Companen becijferd op 90 ha. Bij het localiseren van de havengerelateerde bedrijvigheid zal hiermee rekening worden gehouden. Deze behoefte vormt echter geen onderdeel van (het doel van) de voorgenomen activiteit (zie paragraaf 2.5) en het m.e.r.-plichtige besluit en wordt derhalve in het MER niet verder onderzocht.

## 2.3 Aard van de bedrijvigheid

Bij de planning van (nieuwe) bedrijfslocaties in de Rotterdamse regio worden verschillende marktsegmenten onderscheiden, te weten:

- a. havengebonden bedrijven;
- b. transportas-georiënteerde bedrijven;
- c. Randstad-georiënteerde bedrijven;
- d. regionaal/lokaal georiënteerde bedrijven.

Dit onderscheid wordt gemaakt omdat de specifieke vestigingseisen van verschillende typen bedrijven vragen om op maat gesneden locaties, maar ook omdat de directe omgeving van een bedrijfslocatie eisen stelt aan het soort bedrijf dat zich daar vestigt. Door het maken van dit onderscheid kunnen de te ontwikkelen locaties beter worden afgestemd op de eisen van de bedrijven en kan aan de bedrijven grond worden aangeboden op de juiste plaats.

In Rotterdam is het logistieke cluster van oudsher een van de belangrijkste economische stuwars van de regio. Het is daarom van groot belang om dit cluster in de Rotterdamse regio te behouden en te versterken. In de studie van Buck Consultants, "Seaports and their Hinterland" (1996), wordt een duidelijk deconcentratieproces van havengerelateerde bedrijvigheid voor Rotterdam geconstateerd. Het gaat daarbij met name om distributie-activiteiten en logistieke diensten en be- en verwerkingsactiviteiten, zoals Value Added Logistics. Twee van de push-factoren zijn: congestie en ruimtegebrek in de havens. Onder de pull-factoren worden genoemd: betere ontsluiting en bereikbaarheid, meer ruimte en lagere grondkosten. Dit betekent dat het gevaar bestaat dat het logistieke cluster in de Rotterdamse regio afkalft indien niet tijdig voldoende ruimte in de directe invloedssfeer wordt geboden met goede ontsluiting en acceptabele grondprijzen.

Met de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard wordt dan ook beoogd hieraan een belangrijke bijdrage te leveren. Het bedrijventerrein dient primair in een specifieke behoefte te voorzien, namelijk in de ruimte behoefte van

transportas-georiënteerde bedrijven. Dit zijn bedrijven die relatief grote goederenstromen genereren en daarom direct naast belangrijke transportassen (A-wegen richting achterland en Antwerpen) gesitueerd moeten worden. Naast overslag, niet direct havengebonden distributie en grootschalige handel en transport vindt ook productie plaats. Hieronder vallen ook haven gerelateerde bedrijven. Gedacht moet worden aan bedrijven die qua milieubelasting vallen in categorie 3 of 4. Dit zijn bedrijven uit de middelzware industriesectoren. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de verschillende milieucategorieën. Deze indeling is afkomstig uit de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (1992). Het aantal arbeidsplaatsen per hectare bedraagt gemiddeld circa 40.

| Categorie | Afstanden        | Omschrijving                                          |
|-----------|------------------|-------------------------------------------------------|
| 1         | 0 - 10 meter     | Toelaatbaar tussen of onmiddellijk naast woningen.    |
| 2         | 30 meter         | Toelaatbaar in wijk- of buurtcentra.                  |
| 3         | 50 - 100 meter   | Toelaatbaar aan de rand van woonwijken.               |
| 4         | 200 - 300 meter  | Gescheiden van woonwijken door groenstroken of water. |
| 5         | 500 - 1000 meter | Behoorlijk ver verwijderd van woongebieden.           |
| 6         | 1500 meter       | Uitsluitend op grote afstand van woongebieden.        |

Tabel 2.1: Overzicht van milieucategorieën volgens de indeling van de VNG.

Het is van belang een sterk cluster van bedrijven te vormen, met ook ruimte voor toeleverende en dienstverlenende bedrijven. Dit kan alleen indien het terrein voldoende omvang heeft. Daarom gaat de voorkeur uit naar de ontwikkeling van één samenhangend bedrijventerrein. De ontwikkeling van verschillende, met elkaar verbonden terreinen wordt echter niet op voorhand uitgesloten.

## 2.4 Probleemstelling

Met de actualisering VINEX heeft het rijk de Hoeksche Waard een rol gegeven om te voorzien in de behoefte aan bedrijfsterrein voor transportgeoriënteerde bedrijvigheid in de regio Rotterdam. Dit omdat in dat gebied en met name op de Linker Maasoever op korte termijn een gebrek aan uitgeefbaar bedrijfsterrein ontstaat. Het tijdig beschikbaar hebben van voldoende uitgeefbaar terrein is van groot belang om uitvoering te kunnen geven aan het (rijks)beleid ten aanzien van mainport Rotterdam en de achterblijvende economische ontwikkeling van het Rijnmondgebied tegen te gaan. Het tekort is vastgesteld op in totaal 250 hectare netto bedrijfsterrein tot 2010. Hierop volgend zal in het streekplan op hoofdlijnen moeten worden aangegeven waar en hoe de ontwikkeling van bedrijfsterrein in de Hoeksche Waard kan plaatsvinden.

## 2.5 Doel van de voorgenomen activiteit

Het doel van de voorgenomen activiteit is de ontwikkeling van 250 hectare netto (circa 350 - 400 ha bruto) bedrijfsterrein ten behoeve van transportas-

georiënteerde bedrijvigheid in de Hoeksche Waard.

Dit hoofddoel valt uiteen in een drietal subdoelstellingen, te weten:

- a. met de ontwikkeling van het bedrijventerrein de economische ontwikkeling van de regio Rotterdam versterken;
- b. het inpassen van het bedrijventerrein in een duurzame samenhangende ruimtelijke inrichting van de Hoeksche Waard;
- c. het ontwikkelen van de eerste 100 ha in de periode 2000 - 2005 en de resterende 150 ha in de periode 2005 - 2010.



### **3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT**

#### **3.1 Zoekgebied in groter verband**

Zoals in het vorige hoofdstuk reeds is aangegeven, is op de Linker Maasoever geen ruimte om na 2005 nog nieuwe bedrijfsterreinen aan te leggen. In het (M)ER voor de Leidse en Rotterdamse regio zijn daarom voor het voorzien in de behoefte aan nieuw bedrijfsterrein in de Rotterdamse regio vier alternatieven vergeleken. De Hoeksche Waard is met de Maasvlakte II, Moerdijk en Valburg vergeleken en als voorkeursalternatief naar voren gekomen. Bij het selecteren van het voorkeursalternatief heeft het rijk een zeer groot gewicht toegekend aan het versterken van het draagvlak van de Rotterdamse regio, met name omdat het een mainport betreft en de werkgelegenheidsontwikkeling in de regio niet rooskleurig is. Het bovengenoemde (M)ER spreekt de verwachting uit dat de beperkte afstand van de Hoeksche Waard tot de Rotterdamse regio zal leiden tot een positieve bijdrage aan de ontwikkeling van de werkgelegenheid in deze regio. Valburg en Moerdijk zijn afgevalen omdat ze geen bijdrage kunnen leveren aan de versterking van de economische situatie van Rijnmond. De tweede Maasvlakte onder andere omdat de ontsluiting onvoldoende is voor transportas-georiënteerde bedrijven en dit gebied bovendien bestemd is voor (zee)havengebonden en milieubelastende bedrijvigheid. Op basis hiervan concludeert het rijk in de VINAC dat voor het realiseren van de opgave voor bedrijfsterreinen in de regio Rotterdam, bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard noodzakelijk is.

Naast het feit dat de Hoeksche Waard het voorkeursalternatief van het rijk is, kan het huidige logistieke cluster dat zich aan de zuidzijde van de Waal-Eemhaven heeft ontwikkeld (o.a. Distripark), hiermee worden versterkt. Het tekort aan bedrijfsruimte moet zo dicht mogelijk bij het bestaande cluster worden opgelost, mede omdat de transportkosten voor deze bedrijfstak een belangrijke rol spelen en het logistieke cluster belangrijk is als economische stuwcr van de Rotterdamse regio. Om te voorkomen dat de geografische oriëntatie van dit cluster verschuift naar buiten de regio, is het beschikbaar hebben van voldoende bedrijfsterrein essentieel en kan voorkomen worden dat het bestaande cluster afkalft. Bovendien zullen hierdoor ook toeleverende, dienstverlenende en afnemende bedrijven gebonden blijven aan de regio. Een directe verbinding Waal-Eemhaven-Hoeksche Waard is hierbij van groot belang.

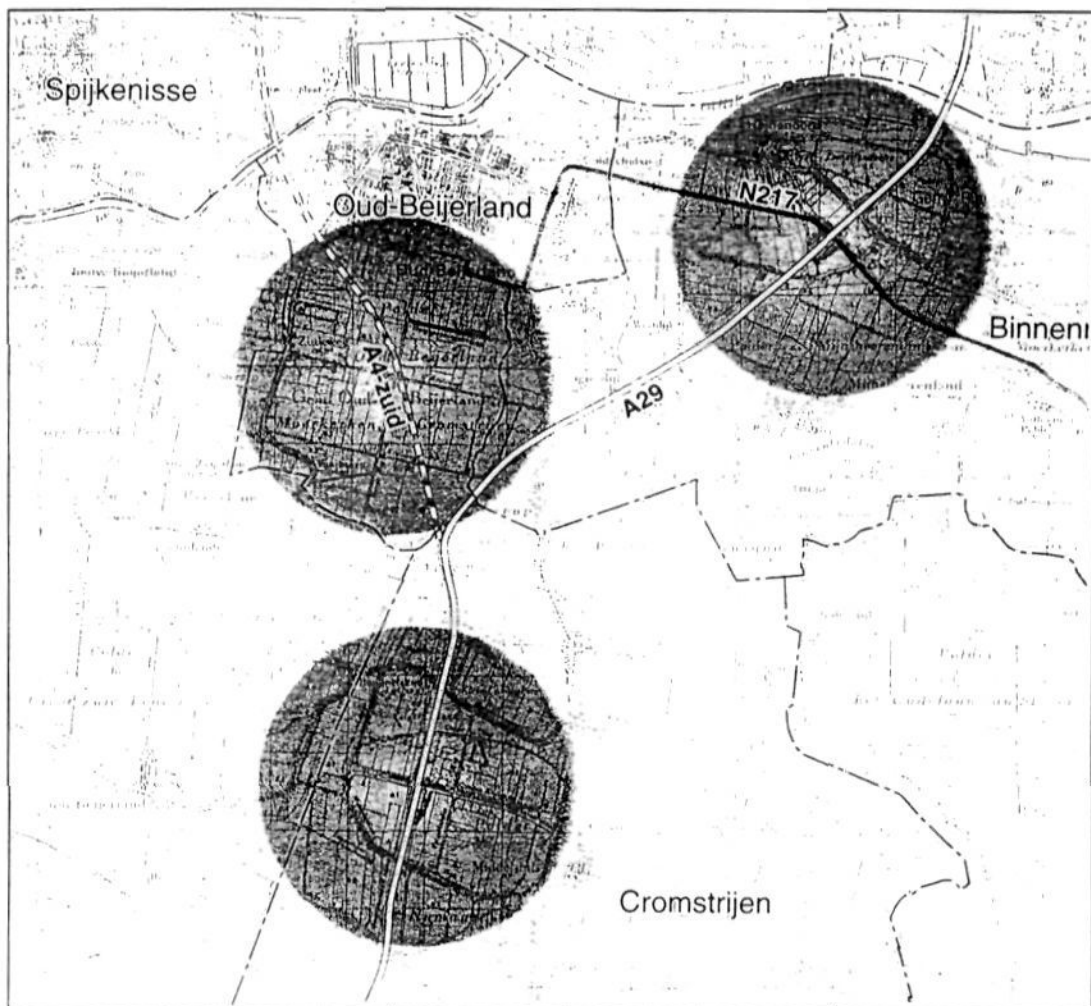
#### **3.2 Mogelijke locaties in de Hoeksche Waard**

Het zoekgebied binnen de Hoeksche Waard wordt enerzijds bepaald door de eis dat het bedrijventerrein binnen de directe invloedssfeer van de Rotterdamse regio moet liggen om een bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van de economische ontwikkeling van deze regio. Anderzijds wordt het zoekgebied bepaald door het feit dat ruimte moet worden geboden aan transportas-georiënteerde bedrijvigheid waarvoor de nabijheid van een directe aansluiting op het hoofdwegennet een voorwaarde is.

Dit betekent dat in de Hoeksche Waard gezocht moet worden langs de A29, de enige hoofdtransportas die momenteel over het eiland loopt. Deze rijksweg

heeft momenteel twee aansluitingen, een bij Heinenoord en een bij Numansdorp. In het (M)ER voor de Leidse en Rotterdamse regio zijn rond deze aansluitingen dan ook zoekgebieden aangegeven. Een derde zoekgebied is aangegeven ten zuiden van Oud-Beijerland, anticiperend op een eventuele komst van de A4-Zuid. Met deze locatie kan worden ingespeeld op de A4-corridor die het provinciaal bestuur in de discussienota Ruimtelijke toekomst Zuidvleugel (1994) heeft aangewezen als economische ontwikkelingszone.

In de Nota Koersbepaling Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid neemt de provincie de drie opties uit het (M)ER voor de Leidse en Rotterdamse regio over als globaal zoekgebied waarbinnen de locatiekeuze zich zal afspelen. De drie opties die samen het zoekgebied vormen, zijn aangegeven op afbeelding 3.1 en worden nader beschreven in paragraaf 3.3.



Afbeelding 3.1: Globale aanduiding zoekgebied conform (Milieu)effectrapport over de Leidse en Rotterdamse regio (Uit: Nota Koersbepaling).

In de Nota Koersbepaling geeft de provincie tegelijkertijd aan in te zetten op spoedige realisering van de A4-Zuid (d.w.z. binnen de planperiode van de ontwikkeling van het bedrijventerrein). Tevens houdt de provincie in de nota de mogelijkheid open om, afhankelijk van de behoefte aan nieuw, multimodaal watergebonden bedrijfsterrein en overloop in verband met herinrichting van de



Drechtsoeveren, om de verstedelijkingscontour bij 's Gravendeel te verruimen. Overigens kan er bij de realisatie van een bedrijventerrein in 's Gravendeel sprake zijn van enige uitwisseling van activiteiten. Bij het opstellen van het MER zal daar, gezien deze relatie, rekening mee moeten worden gehouden.

In het Hoeksche Waard Omgevingsplan wordt ook de mogelijkheid van bedrijfsterreinontwikkeling bij 's Gravendeel genoemd. Dit gebied is in de (M)ER voor de Leidse en Rotterdamse regio niet meegenomen. Dit laat zich verklaren uit het feit dat ruimte wordt gezocht voor een specifieke doelgroep, namelijk transportas-georiënteerde bedrijvigheid. Hoewel via de N217 en de Kiltunnel (tol) directe verbinding met de A16 bestaat, wordt met name de afstand tot de Rotterdamse haven als te groot aangemerkt. Hierdoor zal geen directe bijdrage worden geleverd aan het versterken van de economische ontwikkeling van de regio Rotterdam. Bovendien is hier onvoldoende ruimte beschikbaar voor een groot bedrijventerrein.

Voor het project Dordtse Kil III geldt eveneens dat de afstand te groot is om een rol van betekenis te spelen bij de versterking van het logistieke cluster bij het Waal-Eemhavengebied. Bovendien is de omvang van het terrein (74 ha netto) ontoereikend.

### 3.3 Huidige situatie zoekgebied

In de vorige paragraaf is aangegeven dat het zoekgebied wordt gevormd door drie opties, in de vorm van cirkelvormige gebieden rond een verkeersknooppunt. De straal van deze cirkels bedraagt telkens 2 kilometer. De totale omvang van het zoekgebied bedraagt ruim 3700 hectare. De huidige situatie van de drie deelgebieden wordt in deze paragraaf globaal beschreven.

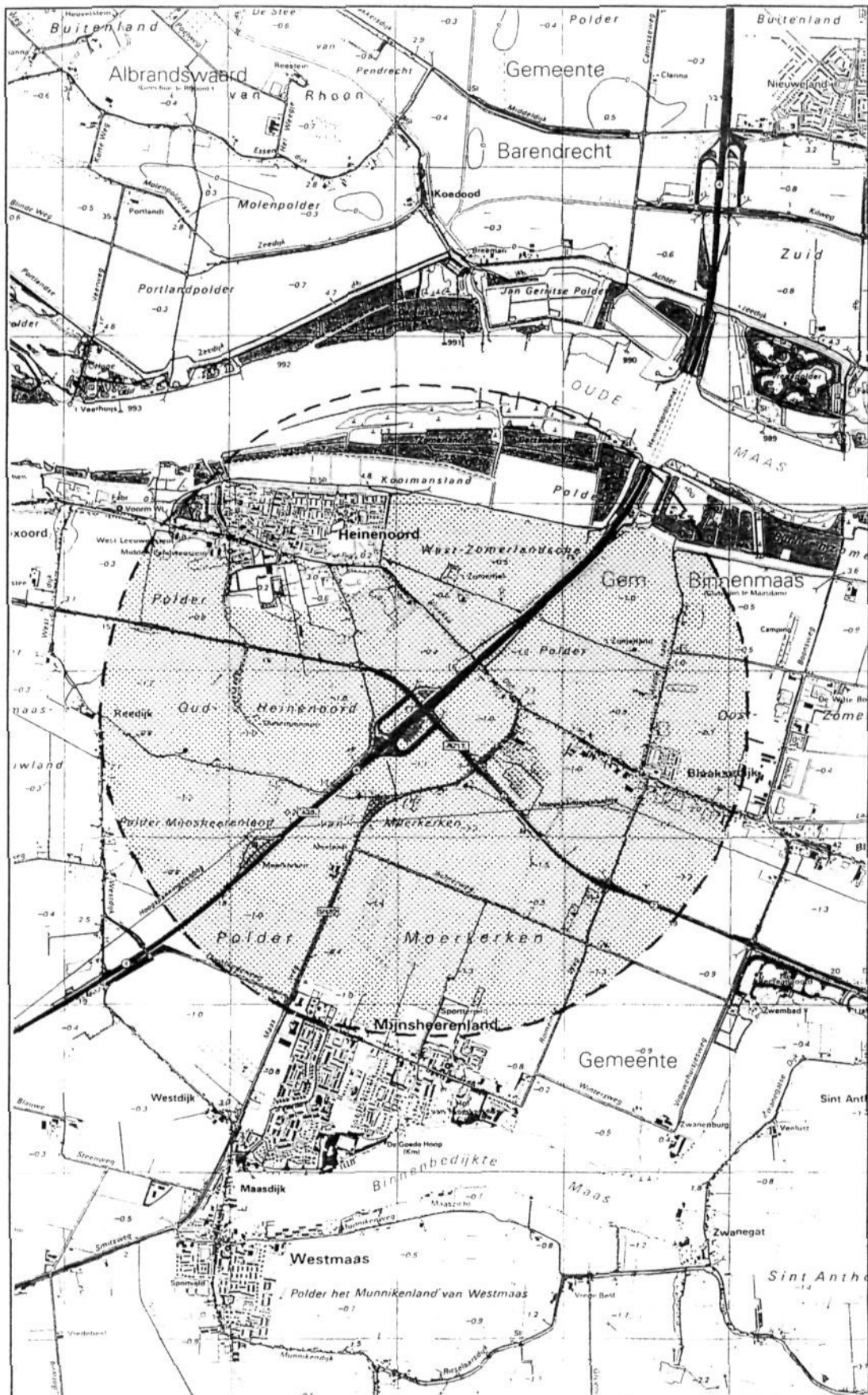
#### *Noordelijk deelgebied*

Het noordelijk deelgebied betreft een cirkelvormig gebied rond de verkeersaansluiting N217-A29. In dit gebied liggen de kernen Heinenoord en Blaaksedijk. Het gebied tussen de zeedijk en de Oude Maas is natuurgebied of recreatiegebied met natuur- en landschapswaarde. In het zuiden raakt de cirkel net aan Mijnsheerenland. De belangrijkste ontsluiting van het gebied wordt gevormd door de N217 en de aansluiting op de A29. Beide zitten nu reeds op hun maximum capaciteit. Langs de N217 bevinden zich, ten oosten van de A29, reeds enkele bedrijven.

Op afbeelding 3.2 is het noordelijk deelgebied met zijn begrenzingen door middel van het raster nader aangegeven. De kernen Heinenoord, Blaaksedijk, de noordrand van Mijnsheerenland en het natuur- en recreatiegebied ten noorden van de zeedijk zijn buiten het zoekgebied gelaten. Het wordt niet reëel geacht deze functies plaats te laten maken voor het bedrijventerrein.

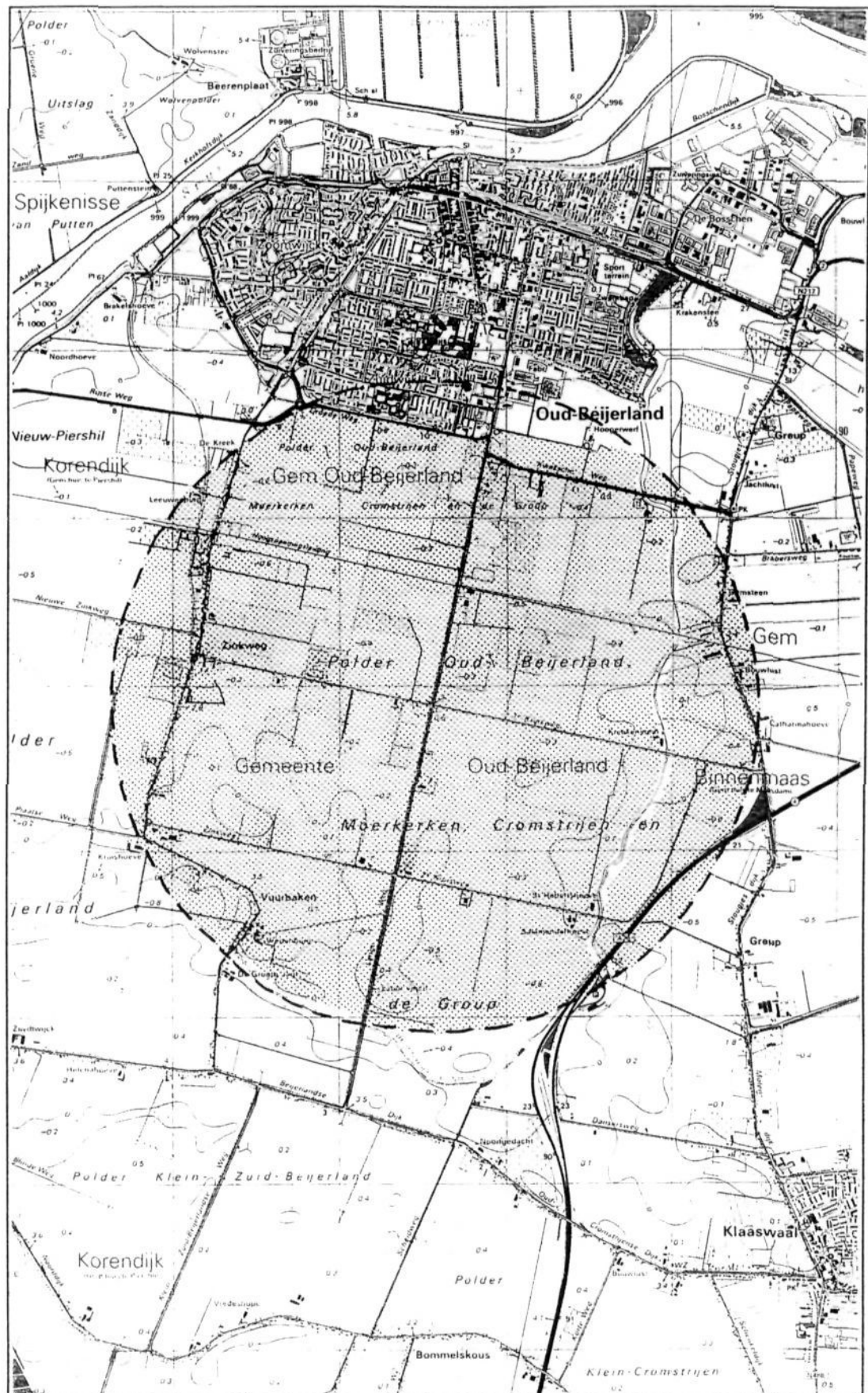
#### *Middelste deelgebied*

Het centrum van het middelste deelgebied is het kruispunt Langeweg-1<sup>e</sup> Kruisweg, in de polder Oud-Beijerland. Zoals uit afbeelding 3.1 blijkt, loopt midden door deze cirkel het tracé van de A4-zuid.

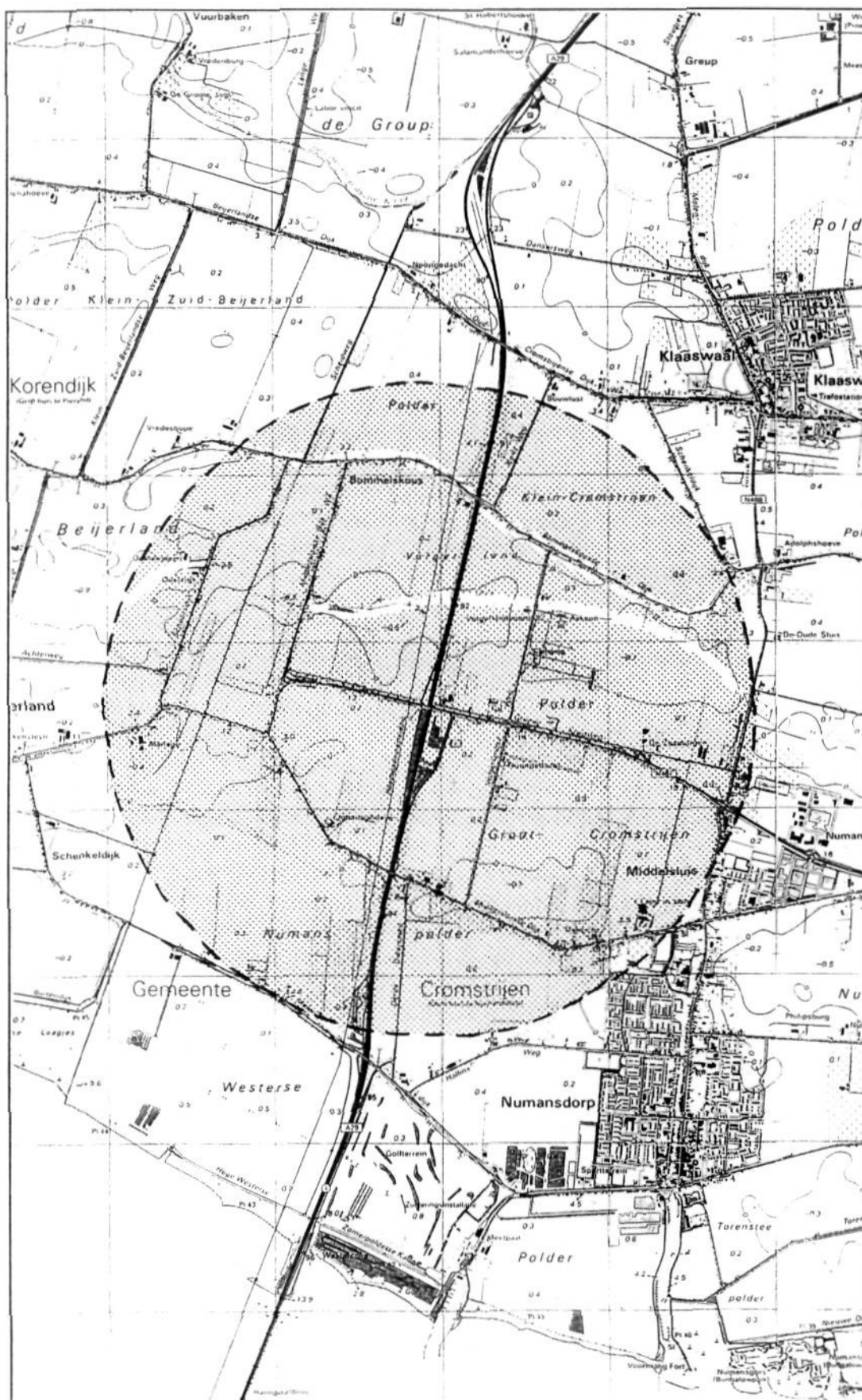


Afbeelding 3.2: Noordelijk deel van het zoekgebied.





Afbeelding 3.3: Middelste deel van het zoekgebied.



Afbeelding 3.4: Zuidelijk deel van het zoekgebied.



In het noorden raakt dit deelgebied aan de bebouwde kom van Oud-Beijerland. Dit bebouwde gebied wordt niet tot het zoekgebied gerekend (zie afbeelding 3.3).

Het gebied tussen de lintbebouwing van de Stougjesdijk en Zinkweg is zeer open en slechts met incidentele boerderijen bebouwd. De wegenstructuur wordt bepaald door de Langeweg als "centrale as" met haaks daarop dwarswegen, zoals de Eerste en Tweede Kruisweg. Een directe aansluiting op de A29 heeft dit deelgebied momenteel niet.

Het grondgebruik is vrijwel geheel agrarisch, grotendeels akkerbouw en incidenteel boomgaarden.

Aan de oost- en zuidzijde loopt de Oud-Beijerlandsche kreek die is aangemerkt als ecologische verbindingszone. In het zuiden, nabij De Groote Jagt en nabij de A29, liggen twee (kleine) gebieden met de hoofdfunctie natuur.

#### *Zuidelijk deelgebied*

Dit deelgebied ligt rond de aansluiting A29-N487 (afrit Numansdorp). Op afbeelding 3.4 is het zuidelijk deel van het zoekgebied aangegeven. Dit deelgebied bestaat uit diverse polders die door dijken van elkaar worden gescheiden. Deze dijken vormen, net als in de andere deelgebieden, vaak karakteristieke elementen in het landschap door beplanting en bebouwing.

Ten noordoosten van het deelgebied ligt de kern Klaaswaal. In het zuidoosten raakt de cirkel Numansdorp. Ook hier is de bebouwde kom buiten het zoekgebied gelaten. In het westen ligt op circa één kilometer de kern Zuid-Beijerland. Door het deelgebied loopt een ecologische verbindingszone, gevormd door Oude Diep en Borrekeken. Langs de Bommelskousse Dijk zijn waardevolle vegetaties aangetroffen. Ook dit gebied is hoofdzakelijk in gebruik voor de landbouw.

### **3.4 Randvoorwaarden en uitgangspunten**

Op de ontwikkeling van een bovenregionaal bedrijventerrein voor transportasgeoriënteerde bedrijven zijn verschillende factoren van invloed. Deze hangen bijvoorbeeld samen met de vestigingseisen die dergelijke bedrijven stellen, het beleid van diverse (overheids)instanties en de fysieke situatie in het betreffende gebied.

Al deze factoren kunnen worden onderverdeeld in "randvoorwaarden" en "uitgangspunten". Randvoorwaarden hebben betrekking op "harde" onderdelen van de voorgenomen activiteit, die niet kunnen worden veranderd. Uitgangspunten zijn minder hard en bedoeld om de beoogde ontwikkeling beter richting te kunnen geven. Indien daar goede redenen voor zijn, kan er van uitgangspunten worden afgeweken.

Ten aanzien van de realisering van een bovenregionaal bedrijventerrein voor transportasgeoriënteerde bedrijven geldt het volgende:

#### *Randvoorwaarden:*

- De locatie voor het bedrijventerrein moet worden gevonden binnen het in deze startnotitie beschreven zoekgebied. Voor de motivering van deze randvoorwaarde wordt verwezen naar paragraaf 3.1.
- Het bedrijventerrein moet voorzien in het ruimtetekort voor transportasgeoriënteerde bedrijven in de regio Rotterdam.

- De bedrijfsterreinontwikkeling moet voorzien in minimaal 250 hectare netto bedrijfsterrein (los van de autonome behoefte). Hiervan dient 100 hectare in de periode 2000 - 2005 te kunnen worden gerealiseerd.
- Het bedrijventerrein dient te zijn gelegen in de onmiddellijke nabijheid van een aansluiting op het hoofdwegennet (A-wegen). Dit betekent dat het middelste zoekgebied alleen een optie is indien er ter plaatse een aansluiting op de A29 kan worden gerealiseerd en/of er zicht is op de aanleg van de A4-Zuid.
- Het bedrijventerrein is primair bedoeld voor transport, logistiek en distributie, lichte en middelzware industrie (categorie 3 en 4). Daarnaast worden hieraan toeleverende en dienstverlenende bedrijven toegelaten. Er worden geen inrichtingen toegelaten die zijn opgenomen in het Inrichtingenbesluit op grond van de Wet milieubeheer (de vroegere "A-inrichtingen"). Gezien de doelgroep zal dit in de praktijk geen ongewenste beperking opleveren.
- Daar waar als gevolg van het bedrijventerrein belangrijke natuur- en/of landschapswaarden verloren gaan (ondanks het uitgangspunt dat dit moet worden voorkomen), zal het compensatiebeginsel worden toegepast. De Hoeksche Waard is in dit opzicht door de provincie als pilot-project aangewezen.

#### *Uitgangspunten:*

- De locatie(s) dient/dienen een bijdrage te leveren aan de werkgelegenheid en het draagvlak van voorzieningen in de Rotterdamse regio. Derhalve dient/dienen de locatie(s) te liggen in de directe invloedssfeer van de Rotterdamse haven. Bij realisatie van een bedrijventerrein in 's-Gravendeel kan er sprake zijn van enige uitwisseling van activiteiten. Bij het opstellen van het MER zal daar, gezien deze relatie, rekening mee worden gehouden.
- In de ruimtebehoefte dient te worden voorzien door de ontwikkeling van één samenhangend bedrijventerrein. Indien om moverende redenen toch tot spreiding over diverse locaties moet worden overgegaan is uit oogpunt van doelmatigheid een minimum terreingrootte van 50 hectare netto randvoorwaarde.
- De elementen uit de ecologische hoofdstructuur, zoals ecologische verbindingzones en natuur(kern)gebieden, blijven gehandhaafd.
- Bij de aanleg van het bedrijventerrein zal rekening worden gehouden met het realiseren van een samenhangende groenstructuur die geïntegreerd kan worden in de omgeving.
- Het bedrijventerrein zal zorgvuldig worden ingepast in de ruimtelijke structuur van de Hoeksche Waard waarbij ernaar wordt gestreefd het eigen karakter van het eiland te behouden en te versterken. Hierbij zullen landschap, groen en beeldkwaliteit een belangrijke rol spelen.
- Het grondgebruik dient doelmatig en efficiënt te zijn.
- Het bedrijventerrein zal op duurzame wijze worden ingericht. Dit betekent ondermeer dat ernaar gestreefd wordt gebiedseigen water vast te houden, duurzame energiebronnen te benutten en de automobilititeit terug te dringen.

### **3.5 Gebruik en inrichting**

De bedrijven waarvoor het bedrijventerrein bedoeld is, hebben in belangrijke mate invloed op de inrichting en het gebruik van het bedrijventerrein. Transport zal een belangrijk onderdeel van de bedrijfsactiviteiten uitmaken met als gevolg

dat de terreinen efficiënt en effectief ingericht zullen zijn. De ontsluitingsstructuur zal een goede verkeersafwikkeling moeten garanderen.

Rekening moet worden gehouden met grote kavels omdat het zal gaan om grote goederenstromen en grootschalige handel. Daartussen zullen zich, bijvoorbeeld voor toeleverende en dienstverlenende bedrijven, ook kleinere kavels kunnen bevinden. Een deel van de activiteiten vindt buiten plaats.

De openbare ruimte is breed en overzichtelijk vormgegeven. Het terrein kan geleed worden door groene ruimten die enerzijds mogelijkheden voor uitbreidingen kunnen openhouden en anderzijds deel kunnen uitmaken van een grotere, samenhangende groenstructuur waarin bijvoorbeeld bestaande landschappelijke elementen, verbindingzones en recreatieve routes kunnen worden opgenomen.

Aandacht dient te worden besteed aan de integratie van het bedrijventerrein in de omgeving. Dit kan door bestaande routes en lijnvormige elementen op te nemen, maar zeker ook aan de randen zal dit aandacht vragen. Bezien dient te worden in hoeverre ruimtelijke zonering hieraan een bijdrage kan leveren.

### 3.6 Fasering

De ontwikkeling van het bedrijventerrein is erop gericht dat tussen 2000 en 2005 100 van de 250 hectare uitgeefbaar terrein beschikbaar komt. De resterende 150 hectare dient in de periode 2005 - 2010 in de behoefte te voorzien. Bij de aanleg van het bedrijventerrein wordt gestreefd naar zorgvuldige fasering. Dit betekent dat (grote) braakliggende terreinen voorkomen moeten worden. De aanleg dient zo nauwkeurig mogelijk te worden afgestemd op de vraag, echter zonder dat dit voor de geïnteresseerde bedrijven vertragingen oplevert. Dit kan bijvoorbeeld door wel de infrastructuur (incl. Kabels en leidingen) aan te leggen, maar de percelen zo lang mogelijk voor hun huidige gebruik beschikbaar te houden. Ook kan worden overwogen om terreinen die nog niet in gebruik zijn tijdelijk ecologisch in te richten. Dit dient bij het opstellen van het inrichtingsplan nader te worden gezien.

### 3.7 Alternatieven

Volgens de wettelijke regeling van de milieu-effectrapportage dient in elk MER, naast de beschrijving van de voorgenomen activiteit, een beschrijving te worden opgenomen van alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing kunnen worden genomen. Het gaat daarbij om alternatieven die reëel, kansrijk en vergelijkbaar zijn.

In het MER zullen in elk geval de volgende alternatieven in beschouwing worden genomen, waarvan de milieu-effecten zullen worden vergeleken met die van de voorgenomen activiteit:

- *nul-alternatief (referentiesituatie);*
- *varianten voor de situering van het bedrijventerrein;*
- *varianten voor de ontsluiting met en zonder A4-zuid;*
- *varianten voor de aanleg, inrichting en het gebruik en beheer;*
- *meest milieuvriendelijk alternatief.*

Het zogenaamde *nul-alternatief* schetst de situatie die ontstaat als de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt, dus als het bedrijventerrein niet wordt aangelegd. Als referentiekader voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven zullen de milieu-effecten van voortzetting van het huidige gebruik van het plangebied en de omgeving, inclusief autonome ontwikkelingen, in het MER worden beschreven. De autonome ontwikkelingen hebben onder andere betrekking op mogelijke trends in de landbouw (strengere milieu-eisen, vrijkomen landbouwgronden en dergelijke) en op de reservering van ruimte voor bijvoorbeeld bedrijfsactiviteiten, glastuinbouw en woonvoorzieningen in de toekomst. Indien beschikbaar zal de gebiedsgerichte uitwerking hierbij worden betrokken.

De voorgenomen activiteit zal verder worden uitgewerkt in het MER. Hiervoor zullen alternatieven worden ontwikkeld die zijn samengesteld uit een combinatie van situerings-, ontsluitings- en aanleg- en inrichtingsvarianten. Varianten zijn verschillende oplossingen voor een bepaald aspect, bijvoorbeeld de situering of ontsluiting. Alternatieven zijn complete oplossingen.

Uiteraard worden alleen alternatieven die in overeenstemming zijn met het doel van de voorgenomen activiteit en voldoen aan de randvoorwaarden en uitgangspunten onderzocht.

Een belangrijk aspect waarvoor inrichtingsvarianten denkbaar zijn, is de *verkeersontsluiting*. De ontsluitingsvarianten staan in directe relatie met de aansluitingen op het hoofdwegennet. Dit betekent dat onder de huidige omstandigheden twee ontsluitingsvarianten mogelijk zijn, namelijk ontsluiting via de aansluiting Heinenoord en ontsluiting via de aansluiting Numansdorp. Na realisatie van de A4-Zuid kan ook een aansluiting op deze hoofdweg een ontsluitingsvariant vormen. De A4-Zuid is opgenomen in het SVV II, maar niet in het Meerjaren Investeringsprogramma Transport (MIT). Dit betekent dat de rijksoverheid voornemens is geen rekening houdt met een spoedige aanleg. Los van dit gegeven zal in het MER een variant in beschouwing worden genomen met ontsluiting via de A4-Zuid.

Ten aanzien van de *locatie* kunnen eveneens verschillende varianten worden ontwikkeld. Deze zullen op inzichtelijke en navolgbare wijze worden geselecteerd. Hierbij zal worden aangegeven welke voor de selectie van de locatievarianten relevante criteria zijn gehanteerd. Daarbij zal gebruik gemaakt worden van de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling die zicht geeft op de waarden, gevoeligheden en kwaliteiten in het zoekgebied. Op basis hiervan kan in het MER worden gezocht naar locatievarianten die aansluiten bij de gestelde eisen en tot de minste aantasting leiden. Daarbij zal in principe worden gezocht naar één samenhangend gebied (d.w.z. 350 - 400 ha bruto). Hieronder wordt ook begrepen een gebied dat bijvoorbeeld door bestaande landschappelijke elementen (dijken, kreken) wordt geleed in enkele compartimenten.

Voor zo'n gebied kunnen vervolgens nog verschillende *inrichtingsvarianten* worden ontwikkeld. In hoofdstuk 3 is reeds vermeld dat een duurzame inrichting uitgangspunt is. Dit betekent dat een ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt beoogd waarbij de schade voor het milieu, in alle stadia van ontwerp tot sloop, zoveel mogelijk beperkt blijft. Voor een belangrijk deel zal dit duurzaamheidsbeginsel invulling moeten worden gegeven op lagere schaalniveaus. Onderwerpen



die bij duurzame ontwikkelingen over het algemeen bekeken worden, zijn:

- flora en fauna
- Landschap en bodem
- water
- verkeer en vervoer
- energie
- materiaalgebruik en afval
- leefmilieu

Tussen deze onderwerpen en de milieu-aspecten die in het MER aan de orde zullen komen (zie paragraaf 4.1) bestaat een belangrijke overlap.

Mogelijkheden voor het definiëren van inrichtingsvarianten doen zich ook voor bij de voorgestelde indeling van het bedrijventerrein. Hier kunnen bijvoorbeeld varianten worden ontwikkeld voor de ligging van de verschillende bedrijfstypen (naar aard en omvang) ten opzichte van elkaar en de omgeving (zoneringsvarianten).

Voorts zijn inrichtingsvarianten denkbaar die samenhangen met het bestaande landschap en de optredende visuele hinder en de leefbaarheid binnen en buiten het plangebied. Daarbij kunnen verschillende factoren een rol spelen, zoals de variatie in bebouwingsdichtheden en bouwhoogten in relatie tot zichtlijnen vanuit de omgeving en de dimensionering van groen- en watervoorzieningen in het plangebied in relatie tot de groenstructuur en het landschap. Tevens kunnen bijvoorbeeld ecologische verbindingzones, karakteristieke elementen zoals de dijken en kreken, en groenstructuur worden ingepast en opgenomen. Daar waar als gevolg van het bedrijventerrein schade aan natuur en landschap zal ontstaan, worden in het MER compenserende maatregelen uitgewerkt.

De aanleg en inrichting zal in het MER op hoofdlijnen worden beschouwd en worden uitgewerkt voor zover nodig ten behoeve van een goede besluitvorming. Uitgaande van de beoogde bedrijvigheid zullen de milieu-effecten aan de hand van een structuurmodel worden beschreven.



## 4. VERKENNING VAN DE MILIEU-EFFECTEN

### 4.1 Milieu-aspecten

In Nederland worden aan de inhoud van elk milieu-effectonderzoek eisen gesteld. Deze eisen zijn afhankelijk van de m.e.r.-plichtige activiteit en het besluit waarvoor de milieu-effectrapportage moet worden opgesteld. De algemene eisen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Deze eisen worden vervolgens voor elk project nader uitgewerkt in een advies van de Commissie m.e.r. over de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Vooruitlopend op de vaststelling van deze richtlijnen door het bevoegd gezag en rekening houdend met de aard en het zoekgebied van de voorgenen activiteit, zal de effectbeschrijving in het MER zich vooral richten op de volgende milieu-aspecten.

- *Abiotisch milieu:*
  - \* geomorfologie en bodem;
  - \* grondwater;
  - \* oppervlaktewater;
  - \* landschap, archeologie en cultuurhistorie;
  - \* lucht;
- *Biotisch milieu:*
  - \* flora;
  - \* fauna;
  - \* ecologie;
- *Overige aspecten:*
  - \* ruimtelijke structuur (landbouw, verkeer, recreatie);
  - \* woon- en leefmilieu (geur, geluid, trillingen, veiligheid).

Deze milieu-aspecten zullen primair worden gezien vanuit de optiek dat het m.e.r.-plichtige besluit betrekking heeft op de locatiekeuze.

### 4.2 Beschrijving en vergelijking van effecten

#### *Mogelijke effecten op abiotisch milieu*

Met de aanleg van het bedrijventerrein zullen ingrepen plaatsvinden in de bodem en geomorfologie van het plangebied. De ingrepen hangen direct samen met de graafwerkzaamheden voor de aanleg van de riolering en leidingen voor elektriciteit, gas en water en met ophogingen van het plangebied ten behoeve van verhardingen (wegen, parkeerplaatsen, kavels). Ingrenen als graven en ophogen zullen plaatselijk gevolgen hebben voor de textuur van de bodem en voor de zich daarin afspelende bodemprocessen. De invloed van deze ingrepen op de opbouw, structuur en kwaliteit van de bodem zal in het MER worden vastgesteld.

Realisering van het bedrijventerrein kan ook gevolgen hebben voor de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater. Hierbij zullen vooral de (permanente) effecten die optreden tijdens de fase van gebruik en beheer van het terrein van belang zijn.



In het MER zal niet alleen de omvang van deze mogelijke effecten op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater worden vastgesteld, maar zullen tevens maatregelen worden voorgesteld om negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken en positieve effecten te benutten. Het voorkomen van enige vervuiling van grond- en oppervlaktewater is een belangrijk uitgangspunt bij het gebruik van het bedrijventerrein.

Voorts kan het bedrijventerrein leiden tot verandering van de grondwaterstand waardoor verdroging in een bepaald gebied kan optreden met gevolgen voor het biotisch milieu. In het MER zal worden aangegeven hoe dat, daar waar dat belangrijk is, kan worden voorkomen.

Naast afvalwater en licht verontreinigd hemelwater zal de aard van de overige afvalstromen in hoofdzaak worden bepaald door de toe te laten bedrijfstypen op het bedrijventerrein. In beheerplannen kan worden aangegeven welke voorzieningen moeten worden getroffen om beperking, scheiding en verantwoorde verwijdering van afval mogelijk te maken. Hierbij zullen duurzame oplossingen de voorkeur verdienen.

Realisering van het bedrijventerrein heeft ook effecten op de huidige landschappelijke structuur en relaties in het studiegebied. Een open, agrarisch gebied verandert in een gedeeltelijk bebouwd oppervlak. Visuele relaties zullen onder invloed van de vestiging van bedrijfsgebouwen en de terreininrichting veranderen; bestaande zichtlijnen worden onderbroken.

Bij de opzet van het bedrijventerrein zal dan ook extra aandacht worden besteed aan de te ontwikkelen groenstructuur in relatie tot de reeds aanwezige landschaps- en groenstructuren in de omgeving en eventuele compensatiemaatregelen.

In de Hoeksche Waard bevinden zich ook archeologische en cultuurhistorische elementen van waarde die door de aanleg van het bedrijventerrein verloren kunnen gaan. In het MER zal daarom worden aangegeven waar deze elementen zich, voor zover bekend, bevinden en hoe daarmee rekening zou kunnen worden gehouden bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Bij de aanleg zouden bijvoorbeeld vóór het bouwrijpmaken archeologische vindplaatsen kunnen worden onderzocht.

De vestiging van een bedrijventerrein kan zowel in de fase van aanleg als tijdens het gebruik van het terrein een verhoging veroorzaken van het geluidsniveau en van emissies naar de lucht. De geluideffecten kunnen het gevolg zijn van industrielawaai en verkeerslawaaï.

Het verkeerslawaaï hangt samen met de verwachte toename van de verkeersintensiteiten op het omringende wegennet. Het optredende industrielawaai is afhankelijk van de aard van de bedrijven die zich uiteindelijk daadwerkelijk op het bedrijventerrein gaan vestigen.

Gezien de afhankelijkheid van de toekomstige bedrijfsstructuur zijn de omvang van eventuele emissies naar de lucht (geur, stof en schadelijke stoffen) en de toename van het industrielawaai slechts globaal in te schatten. In het MER zal daarom op basis van vooronderstellingen over de toekomstige bedrijfsstructuur, in relatie tot de daarbij horende zoneringen, een indicatie worden gegeven van de te verwachten milieubelasting.

#### *Mogelijke effecten op biotisch milieu*

Het huidige zoekgebied wordt hoofdzakelijk gebruikt voor de landbouw, met name voor akkerbouw en boomgaarden. De beïnvloeding van het biotisch milieu door bedrijventerrein vindt in hoofdzaak op twee manieren plaats. Ten eerste door het fysieke ruimtebeslag van het terrein en van de activiteiten die daarmee samenhangen. Vegetaties en diersoorten die zich op dit moment in het plangebied bevinden, kunnen hierdoor direct worden bedreigd. Ten tweede vindt de beïnvloeding van het biotisch milieu plaats door verstoring van natuurwaarden in de omgeving van het plangebied. Door de aanleg van een samenhangende groenstructuur in relatie tot het bestaande landschap en bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers bij aan te leggen waterpartijen kan met de ontwikkeling van het bedrijventerrein ook een bijdrage worden geleverd aan ecologische ontwikkelingsdoeleinden in het gebied. Op een dergelijke wijze zou het bedrijventerrein zelfs een versterking kunnen betekenen door bijvoorbeeld een toename van de biodiversiteit.

In het MER zullen in eerste instantie de aanwezige natuur- en landschapswaarden van het zoekgebied en relevante omgeving nauwkeurig worden vastgesteld. Ook de huidige functie van het plangebied in de ecologische relaties tussen waardevolle gebieden in de omgeving zal worden bestudeerd. Vervolgens zullen in het MER de effecten van aanleg en gebruik van het bedrijventerrein op de aanwezige natuurwaarden en ecologische relaties in beeld worden gebracht.

#### *Mogelijke overige effecten*

De realisatie van het bedrijventerrein kan een negatieve invloed uitoefenen op het woon- en leefmilieu van de mensen (nu en in de toekomst) wonend in de omgeving van het terrein. In het MER zal bij elk van de alternatieven worden nagegaan hoeveel potentieel gehinderde huishoudens de ontwikkeling van het bedrijventerrein tot gevolg kan hebben. Ook voor de resterende omwonenden en passanten kunnen effecten optreden die samenhangen met visuele hinder, trillingshinder en emissies van geluid en eventueel stank. Omgekeerd zal ook worden bekeken hoe deze vormen van hinder zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen.

Voorts zal het bedrijventerrein de mobiliteit beïnvloeden en kan de verkeersveiligheid op sommige plaatsen in het geding komen. In het MER zal dit zo goed mogelijk in beeld worden gebracht.

In het MER zal worden ingegaan op richtlijnen en maatregelen om deze negatieve effecten tot een minimum te beperken. Hierbij is het vooral van belang om vast te stellen binnen welke randvoorwaarden verwachte effecten mogen optreden, gelet op de gevoelige functies in de directe omgeving van de beoogde locatie.

## 5. **BESLUITVORMING EN PROCEDURE**

Voordat met de uitvoering van de voorgenomen activiteit kan worden begonnen, dienen eerst nog verschillende besluiten te worden genomen. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van deze besluiten. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen het m.e.r.-plichtige besluit en de overige besluiten. Ook wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van de instanties en personen die bij deze milieu-effectrapportage zijn betrokken. Tenslotte wordt nader ingegaan op de procedure en het planproces zelf.

### 5.1 **Reeds genomen besluiten**

In paragraaf 2.2 is een overzicht gegeven van het huidige beleid en de beleidsvoornemens van het rijk, de provincie en de regio. Uit dit beleid kunnen beperkingen of randvoorwaarden voortvloeien voor de realisering van het bedrijventerrein en het opstellen van het bestemmingsplan. In het MER zullen deze beperkingen en randvoorwaarden nader worden aangegeven.

Mede naar aanleiding van de Actualisering VINEX heeft Gedeputeerde Staten het besluit genomen bij de herziening van het streekplan Zuid-Holland Zuid de problematiek van de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard mee te nemen. Dit heeft inmiddels geleid tot de recent verschenen nota Koersbepaling herziening streekplan Zuid-Holland Zuid.

Voorts is afgesproken dat in samenwerking met de lokale overheden in het gebied een gebiedsgerichte uitwerking ter hand zal worden genomen voor de periode na 2010 om een beeld te vormen over de verdere ontwikkeling in de Hoeksche Waard. Momenteel wordt deze uitwerking voorbereid. In het planproces zal een koppeling worden gelegd met de studie naar de ontwikkeling van het bovenregionaal bedrijventerrein.

In het startdocument Bedrijfsterreinontwikkeling Hoeksche Waard, dat is ondertekend door het rijk, de provincie, de stadsregio Rotterdam en een vertegenwoordiging van de Hoeksche Waard, is de overeenstemming over de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard die tussen genoemde partijen is bereikt, vastgelegd.

### 5.2 **Nog te nemen besluiten**

Naast de reeds genomen besluiten is nog een aantal andere besluiten vereist alvorens tot de ontwikkeling of ingebruikname van het bedrijventerrein mag worden overgegaan. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de besluiten die direct van belang zijn voor de milieu-effectrapportage in combinatie met de ruimtelijke ordeningsprocedure en de overige, meer op de uitvoering gerichte besluiten.

#### *M.e.r.-plichtige besluit*

Het MER voor de bedrijfsterreinontwikkeling Hoeksche Waard wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de streekplanherziening Zuid-Holland

Zuid. Voordat met de aanleg van het bedrijventerrein kan worden gestart, moet dit streekplan worden opgesteld en vastgesteld. De vaststelling van het streekplan door de Provinciale Staten van Zuid-Holland kan dan ook worden opgevat als het "m.e.r.-plichtige besluit".

De procedure van de milieu-effectrapportage en de procedure van het vaststellen van het streekplan zullen op elkaar worden afgestemd. Doel van deze afstemming is de resultaten van het milieu-effectonderzoek te kunnen vertalen in het ontwerp-streekplan.

#### *Bestemmingsplan*

Nadat het m.e.r.-plichtige besluit is genomen, is de aanleg van het bedrijventerrein nog niet direct mogelijk. Daarvoor is nog een bestemmingsplanwijziging nodig die de aanleg van het bedrijventerrein verder planologisch mogelijk maakt. In het bestemmingsplan wordt namelijk het toegestane grondgebruik juridisch geregeld. Het opstellen van het bestemmingsplan is een gemeentelijke taak.

#### *Overige besluiten*

Als de overige besluiten, die eventueel genomen moeten worden om de ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijk te maken, kunnen (naast het bestemmingsplan) voorlopig worden genoemd:

- Bouwvergunningen;
- Aanlegvergunningen;
- Milieuvergunningen;
- Vergunningen op grond van de Grondwaterwet;
- Vergunningen/ontheffingen voor aanleg van de ontsluitingswegen;
- Sloop- en rooivergunningen.

### 5.3 Betrokkenen bij de milieu-effectrapportage

Bij het opstellen van een MER zijn verschillende partijen betrokken, die elk een eigen rol hebben. Voor de voorgenomen ontwikkeling van het bovenregionaal bedrijventerrein kunnen de volgende partijen worden onderscheiden:

#### *Initiatiefnemer*

Een initiatiefnemer is een particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In deze m.e.r.-procedure wordt de rol van initiatiefnemer vervuld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Zij doen dit in nauwe samenwerking met de Stuurgroep bedrijfsterreinontwikkeling Hoeksche Waard. In de stuurgroep hebben naast de provincie, het rijk, de stadsregio Rotterdam en een vertegenwoordiging van de Hoeksche Waard zitting.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de locatiekeuze en (globale) uitwerking van de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard en voor het opstellen van het MER.

Naam en adres van de **initiatiefnemer**:

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
Beatrixlaan 15  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG  
Telefoon: (070) 441 66 11





### *Bevoegd gezag*

Onder het bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. In deze m.e.r.-procedure wordt deze rol vervuld door Provinciale Staten van Zuid-Holland. Voor het bevoegd gezag bestaan de belangrijkste besluiten uit het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER, het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER en het vaststellen van het nieuwe streekplan Zuid-Holland Zuid waarin de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard als eerste planologisch wordt vastgelegd.

### **Naam en adres van het bevoegd gezag:**

Provinciale Staten van Zuid-Holland  
Beatrixlaan 15  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG  
Telefoon: (070) 441 66 11

### *Commissie voor de milieu-effectrapportage*

Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieu-effectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld.

Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag eerst te adviseren over de inhoud van de richtlijnen (het richtlijnenadvies) en later over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

### *Adviseurs*

Het bevoegd gezag dient naast de Commissie m.e.r. ook advies te vragen aan de wettelijke adviseurs. De wettelijke adviseurs adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en, wanneer het MER gereed is, over de kwaliteit en de volledigheid ervan. Als wettelijke adviseurs zijn in elk geval aangewezen de Regionale Inspecteur voor de Milieuhygiëne in Zuid-Holland (vertegenwoordiger van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu) en de Regionale Directeur van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (Directie Zuidwest). Daarnaast wordt de Provinciale Planologische Commissie (PPC) door Gedeputeerde Staten om advies gevraagd.

### *Insprekers*

In de m.e.r.-procedure zijn twee momenten voorzien, waarop een ieder gebruik kan maken van de geboden inspraakmogelijkheden. Zo kunnen insprekers opmerkingen maken naar aanleiding van de startnotitie en naar aanleiding van het ter inzage gelegde MER in combinatie met het streekplan.

Bij de inspraak op de startnotitie kan een ieder voorstellen doen voor de alternatieven die in het MER worden onderzocht. In een latere fase kunnen de insprekers opmerkingen maken over de inhoud van het MER en het bijbehorende streekplan. Het bevoegd gezag zal de burgers tijdig informeren wanneer en op welke wijze van de beide inspraakmogelijkheden gebruik kan worden gemaakt. Daarnaast overweegt de provincie om, wanneer het planproces dit toelaat, belangengroepen op een actieve manier te laten meedenken, bijvoorbeeld in de vorm van enkele workshops.

## 5.4 Procedure en planproces

Met de bekendmaking van deze startnotitie is de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) formeel van start gegaan. De m.e.r.-procedure maakt deel uit van een veel breder planproces waarin naast het onderzoek naar de milieu-effecten ook de planvorming voor de locatiekeuze en inrichting van het bedrijventerrein plaatsvindt. In dit integrale planproces kunnen in feite de volgende vier fasen worden onderscheiden (zie ook afbeelding 5.1):

- de voorbereidingsfase;
- de fase van onderzoek en planvorming;
- de besluitvormingsfase;
- de fase van uitvoering en evaluatie.

### *Fase I: Voorbereiding*

De fase van voorbereiding start met het opstellen van de voorliggende startnotitie als onderdeel van de milieu-effectrapportage. Na de openbare bekendmaking van de startnotitie door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gedurende minimaal vier weken ter inzage gelegd. Een ieder kan dan zijn mening geven over de startnotitie of voorstellen doen voor milieu-aspecten en alternatieven die in het milieu-effectonderzoek moeten worden meegenomen. Deze inspraakreacties van burgers zullen worden gebundeld en opgestuurd naar de Commissie m.e.r.

Tot uiterlijk vier weken na de inspraaktermijn voor de startnotitie krijgen de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs vervolgens de gelegenheid om, op basis van de startnotitie en alle inspraakreacties, te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het MER (= richtlijnenadvies). Provinciale Staten zullen vervolgens, in hun rol als bevoegd gezag, uiterlijk vier weken na het advies van de Commissie m.e.r. (met mogelijk een verlenging van acht weken) de richtlijnen vaststellen. Met het vaststellen van de richtlijnen door Provinciale Staten wordt het onderzoekskader voor de inhoud van het MER definitief vastgelegd.

### *Fase II: Onderzoek en planvorming*

In de fase van onderzoek en planvorming vindt de uitvoering van het volledige milieu-effectonderzoek plaats en wordt het ontwerp-streekplan opgesteld. Belangrijk element in deze fase vormt de terugkoppeling van de resultaten van het milieu-effectonderzoek naar het streekplan met betrekking tot de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard.

Nadat het MER door Provinciale Staten is aanvaard, wordt het MER samen met het ontwerp-streekplan gedurende acht weken ter inzage gelegd. Hierbij kan een ieder reageren op de beide stukken. In deze periode zal door de provincie een hoorzitting worden georganiseerd om een toelichting te geven op de plannen en op de resultaten van het milieu-effectonderzoek.

De Commissie m.e.r. krijgt gelijktijdig de gelegenheid het MER op juistheid en volledigheid te toetsen aan de richtlijnen en aan de wettelijke voorschriften en hierover een advies uit te brengen aan het bevoegd gezag (= toetsingsadvies).

### *Fase III: Besluitvorming*

In de fase van besluitvorming vindt de definitieve besluitvorming plaats over de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard. Dit gebeurt bij de vaststelling van het streekplan. Daarmee wordt namelijk op provinciaal niveau aangegeven



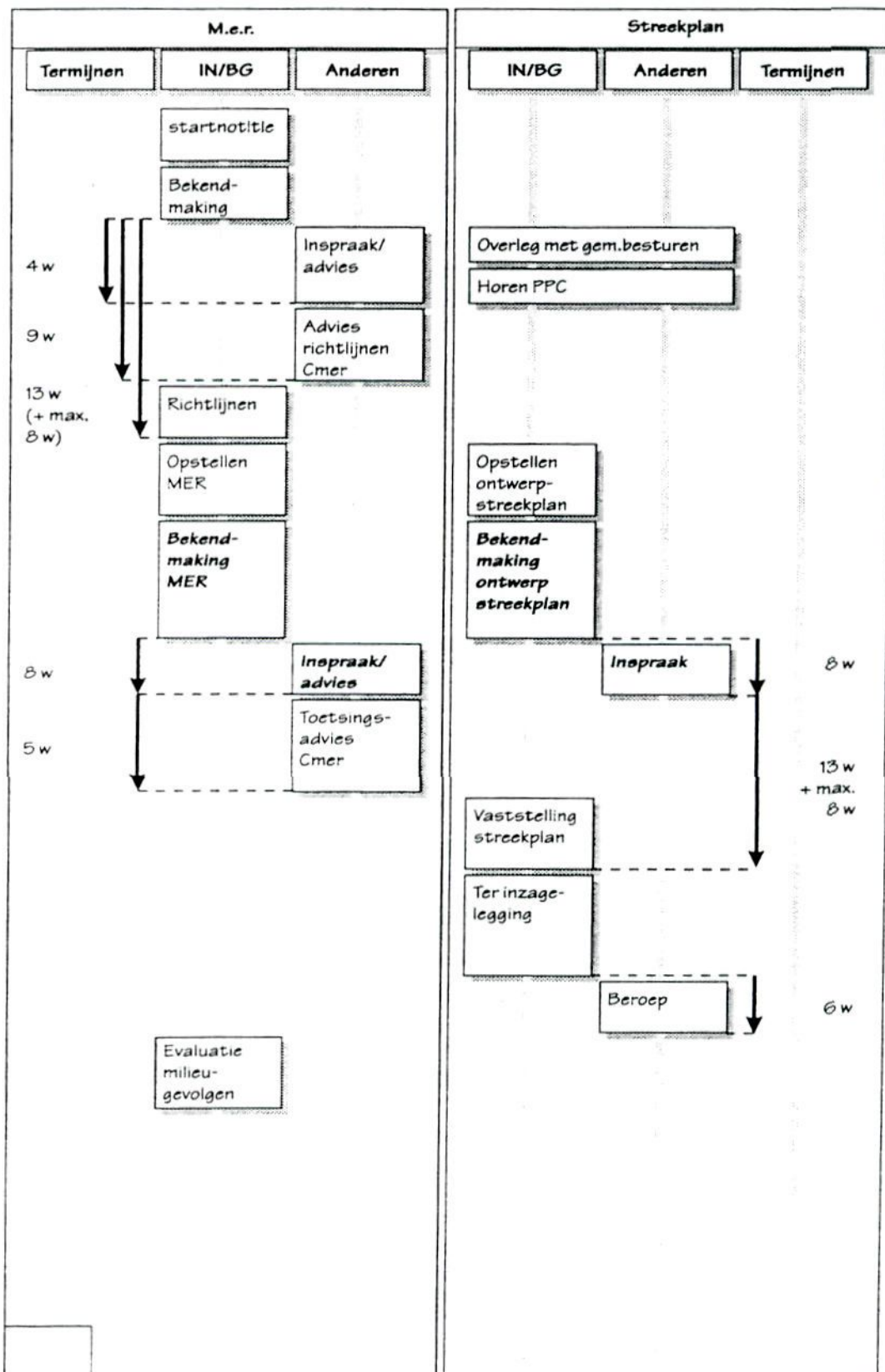
waar en hoe de ontwikkeling kan plaatsvinden die vervolgens op lokaal niveau in bestemmingsplannen wordt uitgewerkt.

Naar aanleiding van de behandeling van de zienswijzen kunnen de laatste wijzigingen in het streekplan worden aangebracht. De fase van besluitvorming resulteert in de vaststelling van het streekplan Zuid-Holland Zuid door Provinciale Staten van Zuid-Holland. Vervolgens wordt het vastgestelde plan wederom ter inzage gelegd. Vanaf het moment van nederlegging is het streekplan van kracht. Het besluit tot vaststelling van het streekplan wordt tenslotte aan de minister van VROM meegedeeld. In het streekplan zullen onderdelen zijn aangemerkt waartegen beroep kan worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Een van deze onderdelen zal de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard zijn.

Na de vaststelling van het streekplan kan het bestemmingsplan of kunnen de bestemmingsplannen die de aanleg van het bedrijventerrein rechtstreeks mogelijk maken ter goedkeuring bij de provincie worden ingediend. Dat bestemmingsplan heeft dan inmiddels de gemeentelijke vaststellingsprocedure doorlopen met alle mogelijkheden om in te spreken en zienswijzen en bedenkingen kenbaar te maken. Voor de eerste fase zal ernaar worden gestreefd het bestemmingsplan zo snel mogelijk op het streekplan te laten volgen. De provincie zal naast de toetsing aan het streekplan ook nagaan of het bestemmingsplan in overeenstemming is met de inhoud van het MER.

#### *Fase IV: Uitvoering en evaluatie*

Na de goedkeuring van het bestemmingsplan staat niets meer in de weg om de daadwerkelijke aanleg van het bedrijventerrein ter hand te nemen. Uiteraard is het daarbij nog wel noodzakelijk diverse vergunningen te verkrijgen. Bouwactiviteiten en het gebruik van gronden en gebouwen zullen worden getoetst aan het bestemmingsplan van de betreffende gemeente(n). De bedrijven die zich op het bedrijventerrein willen vestigen, moeten daarnaast ook voldoen aan de milieu-regelgeving, zoals die onder andere is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Dit kan bijvoorbeeld betekenen, dat - afhankelijk van de aard en de produktie-omvang - ook de vestiging van een individueel bedrijf nog m.e.r.-plichtig is. In zo'n geval zal een MER gekoppeld worden aan de beslissing over het verlenen van een milieuvergunning.



Afbeelding 5.1: De procedure en de afstemming van MER en streekplan (Uit: Handleiding MER).



## VERKLARENDE WOORDENLIJST

### ***Alternatief***

andere wijze dan de voorgenomen activiteit om (in aanvaardbare mate) tegemoet te komen aan de doelstelling(en). De Wet milieubeheer schrijft voor, dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd, die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen. De richtlijnen geven mede richting aan dat begrip "redelijkerwijs".

### ***Autonome ontwikkeling***

de ontwikkeling die in de toekomst optreedt als er geen ingreep plaatsvindt.

### ***Bestemmingsplan***

gemeentelijk plan waarin het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden van gronden en de aanleg van allerlei andere werken en werkzaamheden wordt geregeld.

### ***Bevoegd gezag***

overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer.

### ***Compensatiebeginsel***

het goedmaken van schade aan natuur en landschap die is ontstaan door een ingreep door het treffen van positieve maatregelen voor natuur en landschap in het gebied rond die ingreep of elders.

### ***Ecologische hoofdstructuur***

het door de overheid nagestreefde en in beleidsnota's vastgelegde landelijke netwerk van natuurgebieden en verbindingzones daartussen.

### ***Fauna***

diersoorten die in een gebied voorkomen.

### ***Flora***

plantensoorten die in een gebied voorkomen.

### ***HOP***

Hoeksche Waard Omgevingsplan, opgesteld in een samenwerkingsverband met de bestuurders van de zes gemeenten, vertegenwoordigers van het samenwerkingsorgaan Zuid-Holland Zuid en de provincie Zuid-Holland.

### ***Initiatiefnemer***

een natuurlijk persoon, dan wel privaat- of publiekrechtelijk rechtspersoon (een particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.

### ***Meest milieuvriendelijk alternatief***

het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.





***M.e.r.***

de wettelijk geregelde procedure van milieu-effectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieu-effectrapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een activiteit.

***M.e.r.-plicht***

de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit.

***MER***

milieu-effectrapport: een rapport waarin de resultaten worden neergelegd van het onderzoek naar de milieu-effecten van een voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor.

***Nota Koersbepaling Herziening Streekplan Zuid-Holland Zuid***

nota waarmee de provincie haar voornemens kenbaar maakt voor de herziening van het streekplan en de discussie opent over een aantal voor het plangebied belangrijke beleidsvraagstukken. De nota zal, samen met de Nota van Beantwoording die wordt opgesteld na overleg en inspraak, de basis vormen voor het ontwerp-streekplan.

***Plangebied***

het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een der alternatieven, wordt gerealiseerd (vergelijk studiegebied).

***Referentiesituatie (nulalternatief)***

de situatie die ontstaat wanneer de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd; een combinatie van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling.

***Richtlijnen***

de door het bevoegd gezag na het vooroverleg te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport.

***Streekplan***

plan dat door de provincie wordt opgesteld waarin in grote lijnen de toekomstige ontwikkeling van een gebied wordt aangegeven, meestal voor een aanzienlijk deel van de provincie.

***Studiegebied***

het gebied waarbinnen de invloed van een activiteit voor een specifiek milieu-aspect merkbaar is.

***Transportas gebonden bedrijven***

bedrijven die relatief grote goederenstromen genereren, zoals productie, niet direct havengebonden distributie, grootschalige handel en transport en havengereleerde bedrijven.



***Variant***

mogelijkheid om via (een) iets andere deelactiviteit(en) de doelstelling(en) in redelijke mate te realiseren; niet als complete activiteit beschreven in het MER (want dan zou er sprake zijn van een alternatief). Wordt echter vaak als synoniem voor alternatief gebruikt.

***VINAC***

Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, ontwerp (deel 1) van de Partiële Herziening van de Planologische Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid.

***VINEX***

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.

***Voorgenomen activiteit***

datgene, wat volgens de startnotitie het initiatief inhoudt. Ook wel "voornemen" genoemd.

***Voorkeursalternatief***

datgene, wat volgens het MER en/of bijbehorend ontwerpbesluit - dus na afweging van de te verwachten milieu-effecten - de voorkeur van de initiatiefnemer heeft om de probleemstelling zo goed mogelijk op te lossen.

***Zonering***

de ruimtelijke verdeling van bedrijven uit verschillende milieucategorieën over een bedrijventerrein in relatie met de waarden in de omgeving.