

Actualiteitstoets

Beide bestemmingsplannen zijn formeel gebaseerd op het streekplan Zuid-Holland West, voldoen aan de in het streekplan gestelde eisen en zijn derhalve door Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland goedgekeurd. In de richtlijnen voor dit milieueffectrapport is dan ook aangegeven dat de ontwikkelingen in de bestemmingsplannen Delfgauw en Tolhek als autonome ontwikkelingen beschouwd kunnen worden. De tracering van de N 470 ligt daarmee vast. Dit betekent echter niet dat een actualisatie van (de invulling van) deze bestemmingsplannen onmogelijk is als daartoe aanleiding zou zijn, bijvoorbeeld naar aanleiding van dit milieueffectrapport. Bij Bestemmingsplan Delfgauw heeft dit reeds plaatsgevonden bij de behandeling door de Raad van State. Op verzoek van gemeente en provincie is toen het artikel waarmee aanleg van de N 470 met een viaduct over de Zuideindseweg werd geregeld, geschrapt. Hierdoor is ook de aanleg van een tunnel ter plaatse mogelijk gemaakt.

Ook in bestemmingsplan Tolhek is op verzoek van de provincie een uitwerkingsbevoegdheid opgenomen, waardoor het tracé enigszins verschoven kan worden.

Los van de juridische aspecten van goedkeuring van de bestemmingsplannen, is een totale heroverweging van beide bestemmingsplannen niet aan de orde, omdat dit de aanleg van met name de VINEX-locaties zeker enkele jaren zou vertragen. Dit wordt noch door de provincie Zuid-Holland, noch door de gemeente Pijnacker, aanvaardbaar geacht. Hiermee is door het bevoegd gezag bij het opstellen van de richtlijnen voor dit MER N 470, in afwijking van het advies van de Commissie m.e.r., rekening gehouden.

Voorontwerp N 470

Op 1 december 1997 is door de Stuurgroep N 470, die de bij de totstandkoming van de weg betrokken overheden verenigt, de Nota Voorontwerp N 470 vastgesteld. Dit gebeurde na het houden van twee inspraakrondes in 1996 en 1997 en het verwerken van de daar geuite inspraakreacties. In de Nota Voorontwerp N 470 is een tracering uitgewerkt op basis van de inspraakreacties, het bestuursaccord N 470 van eind 1994, en het Structuurplan Noordrand II/III. In de uitwerking zijn uitgangspunten ten behoeve van het wegontwerp vastgelegd. De bij die uitwerking behorende kostenverdeling is tevens vastgelegd. Het door de stuurgroep vastgestelde voorontwerp van de N 470 is als 'Voorgenomen tracé' in dit MER opgenomen. Dit Voorgenomen tracé wijkt op onderdelen af van het tracé zoals dit in de vigerende streekplannen is aangegeven.

In het Voorgenomen tracé is het tracé uit het bestuursaccord van 1994 op een aantal plaatsen gewijzigd. In het Voorgenomen tracé is een tunnel onder de Zuideindseweg en Kleihoogt opgenomen in plaats van een viaduct. In het Voorgenomen tracé vervalt ook de indirecte aansluiting van de N 470 op de Noordeindseweg bij Zoetermeer en de indirecte aansluiting bij Rotterdam, via de Landscheidingsweg op de G.K. van Hogendorpweg en de Doenkade. De N 470 heeft in het Voorgenomen tracé een gestrekte, half-verdiepte ligging tussen Delfgauw en Pijnacker, in de Zuidpolder. Bij deze ligging geldt de afspraak het gebied ten noorden van dit gestrekte tracé groen te houden en als compensatiegebied in te richten.

Samenvatting besluitvorming 1984 tot en met 1998

In tabel 2.4 zijn de in paragraaf 2.1 beschreven besluiten beknopt opgenomen.

Tabel 2.4: Besluitvorming door de Provincie Zuid-Holland in de periode 1984 tot en met 1998

1985	Besluit tot het niet aanleggen van de D-alternatieven in verband met de ligging van Lansinghage en Rokkeveen
1987	Interim-standpunt GS met betrekking tot de aanleg van het tracédeel Zoetermeer-Pijnacker, volgens alternatief B
1989	Provinciaal tracébesluit PS met betrekking tot de aanleg van de wegverbinding tussen Delft en Zoetermeer, volgens alternatief PD3B en E (voorheen genoemd B)
1994	Vinex-uitvoeringsconvenanten met als eis de aanleg van de N 470 en formulering van het voorkeursalternatief
1995	Bestuurlijk accoord N 470: afspraken over tracering en financiering N 470
1995	Vaststelling Bestemmingsplan Delfgauw
1996	<i>Herziening van het Streekplan Rijnmond, waarin het tracé van het Bestuursaccoord N 470 wordt overgenomen en de Groenblauwe Slinger als structurerend element wordt vastgelegd</i>
1996	<i>Herziening van het Streekplan Zuid-Holland West, waarin de tracering van het Bestuursaccoord N 470 wordt overgenomen en de Groenblauwe Slinger als structurerend element wordt vastgelegd</i>
1997	Vaststelling van de Nota Voorontwerp (Stuurgroep N 470)
1998	Vaststelling Bestemmingsplan Tolhek (gemeente Pijnacker)
1998	Vaststelling Structuurplan Noordrand II/III (Stadsregio Rotterdam)

Uit de actualiteitstoetsen in dit hoofdstuk blijkt dat in het algemeen de argumenten voor veel in het verleden genomen besluiten op dit moment nog steeds gelden. Uiteraard is de besluitvorming omtrent de VINEX-woningbouwlocaties vanaf 1994 een belangrijke factor geworden bij de overwegingen met betrekking tot de tracering van de N 470.

Mede vanwege de recente planvorming met betrekking tot de realisatie van de Groenblauwe Slinger is het belang van het handhaven en creëren van ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden in het gebied toegenomen. Dit betekent dat juist op de plaatsen waar de N 470 de Groenblauwe Slinger zal raken of doorsnijden relatief veel aandacht besteed dient te worden aan een zo goed mogelijke tracering en inpassing van de wegverbinding in de omgeving.

Afwegingen dienen te worden gemaakt bij:

1. de ligging van de N 470 door de Zuidpolder en langs het stiltegebied bij Oude Leede
2. de kruising van de N 470 met de groenverbinding tussen Pijnacker-Zuid en Noordrand II/III
3. de (indirecte) aansluiting bij Zoetermeer
4. de kruising van de N 470 met de Intermediaire Zone.

In de richtlijnen voor de MER N 470 is vastgelegd dat de tracés zoals vastgelegd in de streekplannen in 1996 als uitgangspunt van de heroverweging fungeren. De tracédelen die zijn opgenomen in de bestemmingsplannen Delfgauw en Tolhek en het Structuurplan Noordrand II/III vormen voor de tracering een randvoorwaarde.

2.2 De huidige planologische situatie van de tracering van de N 470

De ligging van de weg is in 1996 vastgelegd in het Streekplan Zuid-Holland West en het Streekplan Rijnmond. Bij het opstellen van deze streekplannen is geen MER opgesteld ten behoeve van de N 470 omdat dit niet verplicht was.

Van het Voorgenomen tracé van de N 470 is een gedeelte planologisch bindend vastgelegd in bestemmingsplannen (de delen in het Bestemmingsplan Delfgauw en in het Bestemmingsplan Tolhek). De rest van het tracé van de N 470 (Delfgauw-Hofpleinlijn, Tolhek-Zoetermeer en het gedeelte tussen Pijnacker-Zuid en Rotterdam), moet nog worden vastgelegd in bestemmingsplannen. De tracering in de Noordrand is vastgelegd in het Structuurplan Noordrand II/III, dat in het najaar van 1998 is vastgesteld en in februari 1999 is goedgekeurd door GS.

Omdat de bouwlocatie Pijnacker-Zuid in het streekplan dient te worden beschouwd als een concrete beleidsbeslissing wordt ook het deel van de N 470 om de bouwlocatie als een concrete beleidsbeslissing aangemerkt. In de uitspraak van de Raad van State op 26 februari 1997 is dit ook als zodanig erkend. Dit deel van de N 470 ligt derhalve -voor een ieder bindend- vast.

Een deel van de (verschillende) tracés van de N 470 is onderzocht met behulp van m.e.r. Voor de tracégedeelten in Delfgauw, Tolhek en het Structuurplan Noordrand II/III is een m.e.r. doorlopen in relatie tot het genomen ruimtelijk besluit. In het MER dat voor de bouwlocatie Pijnacker-Zuid is opgesteld, is uitgegaan van tracering van de N 470 rond Pijnacker-Zuid. Het besluit waarin het Voorgenomen tracé is vastgelegd (de concrete beleidsbeslissing in het streekplan) is genomen zonder afzonderlijk m.e.r.

De N 470 is te verdelen in de N 470-west (Delfgauw-Pijnacker), de N 470-oost (Pijnacker-Zoetermeer) en de N 470-zuid (Pijnacker-Rotterdam), zie de alternatievenkaart T-1. Deze drie takken van de N 470 zijn nader onder te verdelen in wegvakken met een verschillende planologische status. Deze zijn hieronder beschreven, evenals reeds genomen besluiten.

Bij de N 470-west (Delfgauw-Pijnacker) zijn van west naar oost als tracédelen te onderscheiden:

- W1: van de A13 tot Zuideindseweg (bouwlocatie Delfgauw):
Genomen besluit: Het tracé is hier, in overeenstemming met het streekplan, vastgelegd in het Bestemmingsplan Delfgauw. Dit bestemmingsplan is met behulp van m.e.r. tot stand gekomen en onherroepelijk geworden door uitspraak van de Raad van State in februari 1998.
- W2: van Zuideindseweg tot westgrens bouwlocatie Pijnacker-Zuid:
Voor dit gedeelte is een tracé vastgelegd in het Streekplan Zuid-Holland West, in de vorm van het zogenaamde 'Badkuiptracé' (zie hoofdstuk 5). Voor dit tracégedeelte is geen m.e.r. uitgevoerd. Het Voorgenomen tracé wijkt hier af van het formeel vastgelegde tracé.
- W3: langs westelijk deel van bouwlocatie Pijnacker-Zuid (plangebied Keizershof, tot aan de spoorlijn):
Genomen besluit: Het tracé is hier, als onderdeel van de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de woningbouwlocatie Pijnacker-Zuid, impliciet vastgelegd in het Streekplan Zuid-Holland West als concrete beleidsbeslissing. Dit besluit is zonder m.e.r. tot stand gekomen. Het Voorgenomen Tracé volgt dit besluit.

Bij de N 470-oost (Pijnacker-Zoetermeer) zijn van west naar oost als tracédelen te onderscheiden:

- O1: langs oostelijk deel van bouwlocatie Pijnacker-Zuid (van spoorlijn tot grens met Berkel en Rodenrijs bij Strikkade):
Genomen besluit: Het tracé is opgenomen in het Streekplan Zuid-Holland West als concrete beleidsbeslissing, en vastgelegd in het bestemmingsplan Tolhek; dit bestemmingsplan is tot stand gekomen met behulp van de

m.e.r. voor de bouwlocatie Pijnacker-Zuid. Het Voorgenomen Tracé volgt dit besluit.

- O2/3: van de oostgrens van Bestemmingsplan Tolhek tot de aansluiting op het hoofdwegennet bij Zoetermeer:
Het tracé is hier niet vastgelegd in een bestemmingsplan, maar wel in een *enkele jaren geleden genomen provinciaal tracébesluit en -recenter- tevens vastgelegd in het Streekplan Rijnmond en het Streekplan Zuid-Holland West*. Deze zijn zonder m.e.r. tot stand zijn gekomen. Het traject O3 is in het Streekplan Zuid-Holland West opgenomen met een indirecte aansluiting op het bestaande wegennet bij Zoetermeer. Het Voorgenomen tracé wijkt hier af van het formeel vastgelegde tracé.

Bij de N 470-zuid (Pijnacker-Rotterdam) zijn van noord naar zuid als tracédelen te onderscheiden:

- Z1: van Pijnacker-Zuid tot de noordelijke rotonde in de Noordrand:
Dit tracégedeelte ligt in het grensgebied van de gemeenten Pijnacker en Berkel en Rodenrijs, en dus tevens in het grensgebied van de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond. Een deel van het tracé ligt ook in de VINEX-locatie Noordrand, waarvoor een MER is opgesteld. Het Voorgenomen tracé volgt hier het tracé dat globaal is vastgelegd in de beide genoemde streekplannen en in het Structuurplan Noordrand II/III.
- Z2: tracégedeelte in Structuurplan Noordrand II en III, van de noordelijke rotonde in de Noordrand tot de Rodenrijseweg.
Genomen besluit: Dit gedeelte, opgenomen in het streekplan, wordt meegenomen in het inmiddels vastgestelde Structuurplan Noordrand II/III, dat met behulp van m.e.r. tot stand is gekomen. Dit structuurplan is op 2 februari 1999 ook als streekplanuitwerking door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Het Voorgenomen tracé volgt dit besluit.
- Z3: van de Rodenrijseweg tot de G.K. van Hogendorpweg:
Dit deel van het tracé is opgenomen in het Streekplan Rijnmond met een indirecte aansluiting op de Doenkade. Het gedeelte ligt grotendeels buiten het Structuurplan Noordrand II/ III en is dan ook nog niet met behulp van m.e.r. onderzocht. Het Voorgenomen tracé wijkt hier af van het formeel vastgelegde tracé.

2.3 Beleidskader

In paragraaf 2.1 is de voorgeschiedenis met betrekking tot de N 470 beschreven. Een aantal besluiten uit het verleden zal niet worden heroverwogen. Deze besluiten vormen daarmee een kader voor de verdere besluitvorming over de N 470. Naast de bovengenoemde besluitvorming vormt ook het overheidsbeleid een kader waarbinnen de besluitvorming tot stand komt. Dit beleid geeft richting aan de toekomstige inrichting van het plangebied. In dit hoofdstuk wordt het voor de N 470 relevante beleidskader geschetst. Per thema wordt ingegaan op het van toepassing zijnde beleid, waarbij aandacht wordt gegeven aan het vigerende beleid op nationaal niveau en de regionale en eventueel lokale uitwerking daarvan. De uitvoering van het beleid kan randvoorwaarden stellen aan de aanleg van de N 470. Aangegeven wordt welke randvoorwaarden dit zijn en hoe de aanleg van de N 470 van invloed kan zijn op de ontwikkelingen in het plangebied. In hoofdstuk 6 worden de effecten van de diverse alternatieven en varianten van de N 470 beschreven en vergeleken met de referentiesituatie waarin de N 470 niet wordt aangelegd. De aspecten en de bijbehorende toetsingscriteria die bij deze effectbeschrijving worden gehanteerd, zijn afgeleid uit de beleidsdoelstellingen en de in hoofdstuk 3 geschetste toekomstige situatie.

2.3.1 Beleidskader ruimtelijke ordening

Nationaal beleid

Relevant ruimtelijk beleid op nationaal niveau staat beschreven in de VINEX en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Dit beleid is onderschreven en verder uitgewerkt in het provinciale en regionale beleid.

Belangrijke onderdelen van dit beleid vormen:

- nieuwe grote woningbouwlocaties (VINEX)
- natuurontwikkelingsgebied / kerngebied / weidevogelgebied Zuidpolder van Delfgauw - Akkerdijkse Polder (SGR)
- nationaal glastuinbouwgebied met internationale betekenis op de as Westland - B-driehoek (SGR)

Provinciaal en regionaal beleid

Het studiegebied van de N 470 ligt in twee streekplangebieden:

- Streekplan Rijnmond
- Streekplan Zuid-Holland West

De streekplannen hebben een planhorizon van 2005 en geven daarnaast een doorkijk tot 2015.

Ruimtelijke hoofdstructuur

De zuidkant van het studiegebied, behorende tot de Rotterdamse stadsregio, wordt aangeduid als overgangszone van stedelijk naar landelijk gebied. De noordkant van het studiegebied behoort tot de Haagse stadsregio. In het gebied tussen de twee stadsregio's en tussen Pijnacker en Zoetermeer wordt een groene verbindingzone aangegeven met een recreatieve en ecologische invulling ('Groenblauwe Slinger'). Voor het westelijk deel van het studiegebied geldt een beperking van de verstedelijking. Dit open veenweidegebied maakt onderdeel uit van de bufferzone tussen de twee stadsregio's. Hier ligt de nadruk op weidebouw, behoud van de natuur- en landschapswaarde en recreatief medegebruik.

De ontwikkelingen met betrekking tot de ruimtelijke hoofdstructuur in de periode na het planjaar 2010 zijn verkend in de 'Gebiedsuitwerking Den Haag-Rotterdam, verkenning 2010-2030'. In hoofdstuk 6.9 wordt inzicht gegeven in de ruimtelijke ontwikkelingen die na het planjaar mogelijk een rol zullen gaan spelen.

Woningbouw en bedrijvigheid

In de streekplannen worden de Vinexlocaties Noordrand III, Pijnacker zuid en Delfgauw als uitbreidingslocaties aangegeven. Daarnaast worden aan de oost- en westzijde van Pijnacker indicatief uitbreidingsmogelijkheden aangegeven voor de verdere toekomst. Aan de zuidkant staat rond de uitbreidingslocaties een zogenaamde bebouwingscontour aangegeven om aan te duiden dat voorbij die lijn niet gebouwd mag worden.

Tussen Delft en Delfgauw ten zuiden van de N 470 is een nieuw bedrijfsterrein in voorbereiding (Delftechpark en bedrijventerrein Delfgauw). Verder zijn er nieuwe locaties aangegeven aan de noordoostzijde van Pijnacker (Reesloot) en in het uiterste zuiden van het studiegebied (C-locatie) tussen N 470 en spoor.

Infrastructuur

Voor het oplossen van knelpunten voor het wegverkeer worden diverse projecten in het studiegebied in onderlinge samenhang gezien, veelal nog als studieprojecten. Een van deze projecten is de N 470, noodzakelijk als vervangende verbinding van de weginfrastructuur tussen Zoetermeer en Rotterdam en tevens om de VINEX-locaties in het gebied te ontsluiten. Concrete plannen voor nieuwe infrastructuur in het studiegebied worden beschreven in paragraaf 3.2.2.

Landbouw

In het streekplanbeleid wordt het landelijk gebied verdeeld in een aantal agrarische concentratiegebieden met een specifieke agrarische functie. Al deze gebieden staan onder stedelijke druk als gevolg van de toenemende verstedelijking. Rond Oude Leede ligt zo'n concentratiegebied van weidebouw. Hier wordt een beleid gevoerd gericht op het veiligstellen van de bufferfunctie (recreatie, natuur en landschap) en van de agrarische functie. Het landinrichtingsproject Oude Leede voorziet in natuurontwikkeling in de vorm van nat cultuurgrasland overgaand tot laagveenmoeras.

Het gebied tussen Pijnacker en Delfgauw en het gebied tussen Pijnacker en Zoetermeer en Berkel worden op de plankaart aangeduid als bestaand glastuinbouwgebied en ANL-gebied. Het gebied komt in en na de streekplanperiode in aanmerking voor herinrichting ten behoeve van verstedelijking in verband met de VINEX-locatie Noordrand III, ZoRo-verbinding en Groenblauwe Slinger. In de streekplannen wordt het aangeduid met "werkingsgebied glastuinbouwbesluit". Voor de streekplanperiode geldt daar dat nieuwvestiging van bedrijven is uitgesloten. De uitbreidingsmogelijkheden van reeds gevestigde glastuinbouwbedrijven vallen onder de zogenoemde "2 ha-regeling". In de rest van het landbouwgebied in het studiegebied gelden beperkingen voor tuinbouw onder glas. De werkingsduur van het besluit is voor de gebieden buiten de Groenblauwe Slinger gekoppeld aan de besluitvorming over het ZoRo-tracé. Bij definitieve vaststelling van het tracé zal het werkingsbesluit van het glastuinbouwgebied worden heroverwogen.

Natuur en landschap

Het beleid met betrekking tot natuur en landschap is gericht op het behoud van en de versterking van de ecologische waarden buiten de stedelijke gebieden en het tot stand brengen van ecologische verbindingen in het kader van de PEHS. In het studiegebied vormt de planvorming omtrent de Groenblauwe Slinger een kader voor onder andere het natuurbeleid. In het kader van het natuurbeleid is de realisatie van de Groenzone Berkel-Pijnacker van groot belang. De vormgeving en inrichting hiervan zal in nauwe samenhang met de daar aanwezige en geplande infrastructuur en de woningbouwlocaties gestalte krijgen. Ontwikkelingen die de realisering van de groenzone onmogelijk maken, zullen worden geweerd. Het Voorgenomen tracé van de N 470 kruist op twee plaatsen de groenzone: pal ten zuiden van Pijnacker-Zuid en aan de noordzijde van het studiegebied tussen Pijnacker en Zoetermeer.

Recreatie

Recreatief medegebruik wordt waar mogelijk gestimuleerd door het instellen van recreatieve verbindingzones of Groene aders. In het studiegebied zijn deze gekoppeld aan de ontwikkeling van de 'Groenblauwe Slinger' cq. de Groenzone Pijnacker-Berkel. Het waardevolle cultuurlandschap in het westelijk deel van het studiegebied wordt ook aangeduid als zeer geschikt voor recreatief medegebruik. Het gebied maakt onderdeel uit van een zogenaamde 'belangrijke ruimtelijke eenheid' in de recreatieve hoofdstructuur.

Ontwikkelingsperspectief Groenblauwe Slinger

Het door de provincie Zuid-Holland opgestelde ontwikkelingsperspectief Groenblauwe Slinger geeft het langetermijnbeeld voor de inrichting en de organisatie van uitvoering, financiering en verdere planvorming van de Groenblauwe Slinger. Het biedt het kader voor de noodzakelijke samenwerking tussen de diverse overheden onderling en met waterschappen, belangenorganisaties en particulieren. Met de Groenblauwe Slinger wordt de ontwikkeling van een samenhangende, robuuste en water/natuurrijke groenstructuur beoogd om de aanwezige groengebieden te vergroten, versterken en te verbinden.

Het centrale deel, dat het gebied rond Oude Leede en het gebied van de Groenzone Berkel-Pijnacker omvat, wordt aangewezen als 'transformatiegebied'. Hier moeten nieuwe keuzen worden gemaakt en investeringen worden geconcentreerd voor een aantrekkelijk woonmilieu en een verbinding van de resterende groengebieden.

In de Groenzone Berkel-Pijnacker is de transformatie het grootst. Samen met andere overheden en derden ontwikkelt de provincie een inrichtings-, financierings- en uitvoeringsplan voor de Groenzone. Naar verwachting zullen deze midden 1999 in een *convenant* kunnen worden vastgelegd.

In het gebied rond Oude Leede gaat het slechts om een gedeeltelijke functieverandering.

Regionaal of gemeentelijk beleid

In het studiegebied liggen de volgende voor het MER relevante bestemmingsplannen en structuurplannen:

Integrale visie Pijnacker-Zuid

De Integrale visie Pijnacker-Zuid is opgesteld om een onderlegger te geven aan de verdere planvorming en realisering van de VINEX-locatie Pijnacker-Zuid. *Bestemmingsplannen en Masterplannen worden opgesteld op basis van deze visie.*

De totale capaciteit van het plan is bepaald op ruim 3400 woningen.

Aan weerszijde van de N 470 wordt een ecologische ingerichte randzone voorzien. Met (eco)viaducten onder de N 470 worden recreatieve (langzaam verkeer) en ecologische verbindingen met de Groenzone Berkel-Pijnacker voorgesteld. Verder worden ten behoeve van de beperking van de geluidshinder en behoud van open zicht-relaties met het landelijk gebied, ook wensen geuit met betrekking tot de diepteligging van het tracé en de hoogte van de geluidwerende voorzieningen van de N 470.

Voor Tolhek is reeds een bestemmingsplan opgesteld. Voor Keizershof is nog geen bestemmingsplan.

Bestemmingsplan Tolhek

Het bestemmingsplan Tolhek zet voor de komende jaren de (juridische) lijn uit waarlangs de ontwikkeling van het woongebied Tolhek, als onderdeel van de VINEX-locatie Pijnacker-Zuid, zal plaatsvinden. De hierboven vermelde 'Integrale Visie Pijnacker-Zuid' vormt het inhoudelijke raamwerk waarbinnen de stedenbouwkundige plannen kunnen worden uitgewerkt. Het aan Tolhek sluitende deel van het N 470-tracé alsmede de te realiseren ontsluiting van de wijk en de rest van Pijnacker vanaf de N 470, zijn reeds vastgelegd in dit bestemmingsplan.

Bestemmingsplan Bouwlocatie Delfgauw

In dit bestemmingsplan worden de ontwikkelingen van de locatie Delfgauw bepaald. Daarbij is ook het tracé van de N 470 reeds vastgelegd. Ten noorden van de N 470 wordt woningbouw geprojecteerd en ten zuiden bedrijventerrein. Het bebouwingslint van de Zuideindse Weg wordt gehandhaafd. Aan de westzijde van het lint wordt een groene en ecologische noord-zuidverbinding ontwikkeld.

Bestemmingsplan Oude Leede en bestemmingsplan buitengebied Gemeente Pijnacker

In het bestemmingsplan buitengebied worden de bestemmingen aangegeven voor al het overig landelijk gebied. Voor het agrarische grondgebruik wordt in het studiegebied onderscheid gemaakt tussen landbouwgebied waar in hoofdzaak geen bebouwing mag worden opgericht en landbouwgebied waar wel bedrijfsmatige bebouwing mag worden opgericht ten behoeve van met name de glastuinbouw. Het agrarische gebied rond de Eendenkooi staat aangemerkt als 'landschappelijk waardevol gebied' en de twee natuurkernen daarin als 'natuurgebied'. Het bestemmingsplan Oude Leede staat direct aansluitend aan het bebouwingslint van Oude Leede glastuinbouw toe.

Regionaal Structuurplan VINEX-locatie Noordrand II en III

Het Regionale Structuurplan Noordrand II en III biedt een programatisch, financieel en bovenal ruimtelijk kader. De capaciteit van het plan is groter dan de VINEX-taakstelling. De planhorizon ligt daarmee vijf à tien jaar voorbij 2005. Het plan kent daarom gelet op deze lange looptijd een hoge mate van flexibiliteit.

Er wordt ontwikkelingsruimte geboden voor circa 12.000 woningen en circa 80 hectaren bedrijfsterrein (profiel C).

Er wordt een hecht groen/blauw raamwerk voor recreatie, ecologie en ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd met een sterke samenhang met regionale groenstructuren. Het plan wordt gefaseerd uitgevoerd. In Noordrand III begint men aan de noordzijde. Tot aan 2005 wordt alleen gebouwd aan de noordkant van de Klapwijkseweg. Voor het deel Meerpolder is reeds een voorontwerp-bestemmingsplan opgesteld. Na 2005 kunnen ook de zuidelijke locaties worden ontwikkeld. De geprojecteerde bedrijventerreinen zijn al in ontwikkeling of worden ontwikkeld voor 2005.

Voorontwerp-bestemmingsplan Meerpolder

In dit voorontwerp-bestemmingsplan is de in het structuurplan weergegeven ontwikkelingsrichting voor het deelgebied Meerpolder uitgewerkt in concrete bestemmingen. Een van de gebiedsontsluitende wegen in dit plan is de Meerweg, die ten opzichte van de huidige ligging naar het zuiden wordt verschoven.

Bestemmingsplan Rodenrijseweg en bestemmingsplan landelijk gebied Berkel en Rodenrijs

Het bestemmingsplan landelijk gebied geeft de bestemmingen weer van al het overig landelijk gebied. In hoofdzaak wordt onderscheid gemaakt in agrarisch gebied waar glastuinbouw mogelijk is (het gebied tussen Kleihoogt en Noordeinde en ten noorden van het Lint) en gebied waar geen glastuinbouw mogelijk is. Er zijn geen agrarische gebieden met natuur of landschapswaarden en gebieden met de bestemming natuur. In het bestemmingsplan Rodenrijseweg worden in het Lint ter plekke van het tracé van de N 470, bestemmingen aangegeven ten behoeve van de woonfunctie, de ambachtelijke en transportbedrijvigheid en de glastuinbouw in en aan weerszijde van het Lint.

Ruimtelijke ordening: voorwaarden aan de N 470

Tracédelen van de N 470 die zijn opgenomen in een bestemmingsplan of in het Structuurplan Noordrand II/III zullen niet worden heroverwogen. Dit geldt ook voor de ligging van het tracé rond Pijnacker-Zuid, dat in het Streekplan Zuid-Holland West als onderdeel van de woningbouwlocatie Pijnacker-Zuid is aangemerkt als een concrete beleidsbeslissing.

Verder zullen onderstaande elementen uit de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond als vaststaand worden beschouwd, zoals ook in de richtlijnen voor dit milieueffectrapport is aangegeven:

- de woningbouwlocatie Pijnacker-Zuid, inclusief begrenzing
- de woningbouw- en werklocatie Delfgauw, inclusief begrenzing
- de ontwikkeling van de bouwlocaties Noordrand II en III
- ontwikkeling van de ecologische en recreatieve verbindingzone tussen Midden-Delfland en het Groene Hart (de Groenblauwe Slinger), zoals recent vastgelegd in de nota 'Stad en Land in Balans'
- het natuurgebied rondom de eendenkooi in de Zuidpolder van Delfgauw
- de Randstadgroencultuur tussen Delft en Zoetermeer (Delftse Hout, Bieslandse Bos, Dobbeplass en De Balij)
- de ontwikkeling van een groene zone tussen Rotterdam en Noordrand II/III (de Intermediaire Zone)
- het huidige glastuinbouwgebied in Pijnacker-Oost en -West
- ontwikkeling van de bedrijfslocatie Reesloot (Boezem III) bij Pijnacker, zoals op de streekplankaart is aangegeven

Bij de realisatie van de VINEX-woningbouwlocaties zal de N 470 als ontsluiting moeten gaan dienen en de wijken verbinden met het omliggende autosnelwegen-net. De aanleg van de N 470 dient gepaard te gaan met zo min mogelijk verlies aan ruimte en dient logisch aan te sluiten op de toekomstige ruimtelijke hoofdstructuur.

De realisatie van de Groenblauwe Slinger maakt deel uit van het provinciaal groenbeleid. De inrichting van de Groenblauwe Slinger en de daarin aanwezige ecologische, recreatieve en landschappelijke waarden stellen eisen ten aanzien van de aanleg van de N 470. Het functioneren van de Groenblauwe Slinger vormt hierbij een randvoorwaarde voor de aanleg van de N 470.

2.3.2 Beleidskader verkeer en economie

VERKEER

Nationaal beleid

Halverwege de jaren '80 is de rijksoverheid gestart met het formuleren van een meer sturend beleid ten aanzien van verkeer en vervoer. De belangrijkste beleidsnota waarin dit sturende beleid is omschreven is het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)*. Ook in het *Nationaal MilieubeleidsPlan plus (NMP+)* en de *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)* wordt uitgegaan van het in het SVV-II beschreven beleid.

In het SVV-II worden de beleidsuitgangspunten ten aanzien van het verkeers- en vervoerbeleid beschreven, uitgaande van invoering van de bijbehorende maatregelen in de periode 1986 tot 2010. De belangrijkste beleidskeuze bestaat uit het waarborgen van een duurzame samenleving, door streefbeelden te stellen ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid. Doel is de groei van de automobiliteit in Nederland in de periode tussen 1986 en 2010 te beperken tot 35%, in plaats van een groei van 70% die zou optreden bij ongewijzigd beleid. Om de streefbeelden te kunnen realiseren zijn maatregelen beschreven die de mobiliteit beperken en geleiden. De beperking van de groei van het autoverkeer wordt onder andere nagestreefd door het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen zoals het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Ook de invoering van 'rekeningrijden' dient ter beperking van de groei van de automobiliteit.

In het SVV-II is ook een taakstelling ten aanzien van verkeersveiligheid opgenomen. Gestreefd wordt naar 50% minder verkeersdoden en 40% minder gewonden in het jaar 2010 ten opzichte van 1986. In het *Vierde Meerjarenprogramma voor de Verkeersveiligheid (MPV-4)* is deze doelstelling geoperationaliseerd. Voor een

structurele verbetering van de verkeersveiligheid is het concept Duurzaam Veilig ontwikkeld. Dit concept is overgenomen in het rijksbeleid. Het *Masterplan Fiets* geeft inhoud aan het streven de groei van de automobiliteit te verminderen door het stimuleren van het gebruik van de fiets, met name op de korte afstand. Het creëren van goede fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen en snelle en veilige fietsroutes door de stad staan hierbij centraal. Ook het geven van financiële impulsen (bijvoorbeeld via de vergoeding voor woon-werkverkeer) vormen een mogelijkheid. Daarnaast dient het gebruik van de fiets als vervoersmiddel voor het openbaar vervoer te worden gestimuleerd, waarbij vooral goede stallingsmogelijkheden en de sociale veiligheid in de stationsomgeving van belang zijn.

In het najaar van 1998 is in het kabinet discussie gevoerd over de financiering van grote infrastructurele projecten. De beperkte financiële middelen hebben geleid tot het uitstellen van de realisatie van een aantal grote infrastructuur-projecten. De gemaakte afspraken zijn vastgelegd in het nieuwe *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1998-2010*. Als gevolg hiervan zal de geplande autosnelweg-verbinding ten noorden van Hillegersberg, Schiebroek en Vliegveld Zestienhoven tussen de Rijkswegen A 13 en A 16 niet voor het jaar 2010 worden gerealiseerd. De verbinding tussen de N 470-zuid en het autosnelwegennet zal derhalve plaatsvinden via de Doenkade (N 209) en de G.K. van Hogendorpweg (N 471).

Provinciaal en regionaal beleid

Het voornemen van de rijksoverheid om de groei van het autoverkeer te beperken wordt in de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond naar de provinciale situatie vertaald. De vertaling naar de regio vindt plaats in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) van het Stadsgebied Haaglanden en het Mobiliteitsplan Zuid-Holland. Het Mobiliteitsplan Zuid-Holland neemt de doelstellingen ten aanzien van automobiliteit en verkeersveiligheid over uit het SVV-II. In het RVVP wordt een tweetal hoofdmotieven beschreven: enerzijds de zorg voor milieu en verkeersveiligheid (de leefbaarheid) en anderzijds het garanderen en deels verbeteren van de bereikbaarheid per auto en met behulp van het openbaar vervoer, van zowel stedelijke als landelijke gebieden. Volgens het RVVP zal vooral met een autogebruikbeperkend beleid deze verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid dienen te worden gerealiseerd.

Het plan *Verkeersveiligheid Provinciale wegen 1997* geeft een overzicht van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op provinciale wegen. In het plan worden knelpunten gesignaleerd en geanalyseerd. Aan de hand van routegewijze analyses, door de regio aangedragen knelpunten en een analyse van black-spots (plaatsen waar veel (dodelijke) ongelukken gebeuren) worden maatregelen geformuleerd en getoetst. De aanleg van rotondes in provinciale wegen in het kader van Duurzaam Veilig is een belangrijk onderdeel van deze maatregelen.

In het *Structuurplan Noordrand II en III* en de *Integrale visie Pijnacker-Zuid* wordt de verkeerskundige structuur aangegeven die in deze woonlocaties zal worden gerealiseerd. De nadruk ligt hierbij op het realiseren van aantrekkelijke OV-verbindingen en langzaam verkeer routes naast een adequate ontsluitend en verbinden wegennet voor de auto. In paragraaf 3.2.2 wordt de inhoud van de plannen verder beschreven.

Op 7 juli 1997 is een bestuurlijke overeenkomst over "*RandstadRail*" in de Zuid-vleugel gesloten tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgebied Haaglanden. "*RandstadRail*" is een hoogwaardig openbaar-railvervoersysteem voor het afstandsbereik van 10 tot 30 km. Er wordt gestreefd naar functionele koppeling (afstemming dienstregeling, optimale overstapmogelijkheden) en later fysieke koppeling van enkele bestaande vervoersnetten. Daarnaast wordt een nieuwe railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam onderzocht, die het openbaar vervoernet van de

regio Haaglanden (incl. de Zoetermeerlijn) koppelt met het openbaar vervoernet van de regio Rotterdam (incl. de metro), zodat de lijnstructuur doordringt in de centra van beide regio's. "RandstadRail" is onderdeel van het beleid van de Provincie Zuid-Holland ten aanzien van het terugdringen van de groei van de automobiliteit. De invoering van RandstadRail op de bestaande Hofpleinlijn is gepland in het jaar 2003. De verdere invoering van RandstadRail zal daarna tot stand komen. De uiteindelijke keuze voor het tracé van de ZoRo-lijn is in hoge mate bepalend voor de inrichtingsmogelijkheden van het gebied ten oosten van Pijnacker.

Gemeentelijk beleid

De gemeenten in de regio hebben het beleid dat door de hogere overheden is geformuleerd overgenomen. Met name het verbeteren van de leefbaarheid in de woonkernen is in dit kader van belang.

ECONOMIE

Nationaal beleid

Ruimtelijke ordening en mobiliteit

Voor het realiseren van de gewenste economische ontwikkelingen moet een goede bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden en het economisch belangrijke verkeer verzekerd zijn, zoals beschreven wordt in het SVV-II en de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX).

In de VINEX is gekozen voor het gebruikmaken van de economische ontwikkelingsmogelijkheden van met name de Randstad, met de doelstellingen:

- het ontwikkelen van een internationaal vestigingsmilieu
- de verbetering van de bereikbaarheid
- het handhaven en versterken van de ruimtelijke verscheidenheid van de steden en het landelijk gebied.

Een goede bereikbaarheid van bestemmingen en een goede doorstroming zijn van groot belang voor het economisch functioneren en de versterking van de economische structuur van de regio. Vooral voor het goederenvervoer en zakelijk personenverkeer is een beperking van de reis- en de transportkosten rechtstreeks van belang. Een goede weginfrastructuur vormt verder een voorwaarde voor de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling van een regio, vanwege de rol die de weginfrastructuur vervult bij de keuze van de vestigingsplaats.

Ruimtelijk-economisch beleid

In de beleidsnota's 'Ruimte voor economische activiteit', 'Ruimte voor regio's' en 'Milieu en economie' wordt een gezonde economische ontwikkeling van Nederland centraal gesteld, waarbij ook aandacht wordt gegeven aan de gevolgen van economische groei voor het milieu.

Uitgangspunt in deze beleidsnota's is een overheid die zich richt op het versterken van Nederlands sterke punten. Daarom is de versterking van de internationale concurrentiepositie een belangrijk element van het ruimtelijk-economische beleid, waarbij de versterking van de mainports, de ontwikkeling van een hiërarchisch net van goederenvervoerknooppunten, de corridorbenadering en de creatie van doorgaande achterlandverbindingen centraal staat.

Uitgangspunt van de beleidsnota 'Milieu en Economie' is een duurzame economische ontwikkeling. Hierbij wordt gestreefd naar economische groei en een groei van de werkgelegenheid in combinatie met een zorgvuldig beheer van ruimte, natuur en biodiversiteit, een afname van de milieudruk en een sterke vermindering van de inzet van fossiele brandstoffen en niet-vernieuwbare stoffen.

Provinciaal beleid

Streekplan Zuid-Holland West en het Streekplan Rijnmond

Het provinciaal economisch beleid is erop gericht gunstige vestigingsvoorwaarden te scheppen voor bedrijven. Hiervoor dienen kwalitatief hoogwaardige en gespecialiseerde bedrijfterreinen te worden gerealiseerd. Ook een hoogwaardige infrastructuur en realisatie van woningbouw is noodzakelijk.

Ook de afkalvende werkgelegenheid is een kernthema in het streekplan Zuid-Holland West. Uitgangspunt is dat de regionale Ruimtelijke Ordening voorwaarden kan scheppen voor de verbetering van de werkgelegenheidssituatie in de Zuidvleugel van de provincie. Verbetering van de werkgelegenheidssituatie dient plaats te vinden door middel van het scheppen van nieuwe ruimtelijke mogelijkheden voor bedrijven en het uitbreiden van de stedelijke arbeidsmarkt in de directe verstedelijkte omgeving.

In de brochure *Ruim baan voor Oostland* geven de ondernemersverenigingen aan dat in het Oostland (het gebied tussen de Rijkswegen A 13, A 4, A 12 en A 20) circa 4.750 bedrijven gevestigd zijn, waarvan circa 1.250 in de agrarische sector. Mede door de aanverwante activiteiten is het belang van de glastuinbouw voor de economie groot. Door de geplande uitbreiding van het aantal woningen in het gebied zal een toename van de economische en recreatieve activiteiten optreden. Vanwege de te verwachten problemen met betrekking tot de bereikbaarheid vragen de ondernemersverenigingen de (provinciale) overheid grote aandacht te besteden aan het economisch potentieel van de regio, waarin de bereikbaarheid een belangrijke rol speelt.

Het provinciaal glastuinbouwbeleid is gericht op behoud en versterking van de centrale positie van het Glasdistrict. Dit district bestaat uit de glastuinbouw in het Westland, Groot-Biesland (Pijnacker, Nootdorp), de gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk en Zuidplaspolder. Om natuur- en landschapswaarden te beschermen en onnodige mobiliteit en overlast tegen te gaan dient nieuw- en hervestiging van glastuinbouwbedrijven zoveel mogelijk complexgewijs plaats te vinden.

Voor de veehouderij geldt dat wordt gestreefd naar het behoud van zoveel mogelijk grondgebonden melkveehouderij. De intensieve veehouderij mag zich niet verder uitbreiden.

Voor het gebied tussen Pijnacker en Zoetermeer is het Glastuinbouwbesluit van kracht. Het besluit wordt in het streekplan omschreven als *het gebied, dat in en na de streekplan-periode in aanmerking komt voor herinrichting ten behoeve van verstedelijking*. Binnen dit gebied geldt voor de streekplanperiode dat nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven wordt uitgesloten. De uitbreidingsmogelijkheden van reeds gevestigde glastuinbouwbedrijven vallen onder de zogenaamde 2 ha.-regeling.

Gemeentelijk (economisch) beleid

De glastuinbouw is in Pijnacker een zeer belangrijke activiteit. De gemeente Pijnacker heeft ter ondersteuning van deze sector de *Glasnota Pijnacker, Gemeentelijke visie op de glastuinbouw in Pijnacker tot 2010* opgesteld. Beleidsuitgangspunten zijn:

- 1 het handhaven van kerngebieden voor de glastuinbouw:
 - Noordpolder ten westen van de Rijskade
 - Zuidpolder tussen Zuideindseweg en Overgauwseweg
 - Monnikenweg ten oosten van de Hoogse watering
 - Oude Leede
 - Balijade
- 2 de keuze van gebieden voor nieuwe glastuinbouwcomplexen:
 - 500 meter ten westen van de Molenlaan
 - ten oosten van de Molenlaan
- 3 een voorwaardenscheppend beleid, gericht op inzetten van het ruimtelijk-juridische instrumentarium om tegemoet te komen aan wensen van individuele bedrijven.

De gemeente tracht met dit beleid de glastuinbouw en de daarmee samenhangende werkgelegenheid zoveel mogelijk te behouden en te versterken. Door verschillende ruimteclaims van woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur zullen enkele glastuinbouwbedrijven moeten wijken. Deze bedrijven dienen elders in de gemeente hergevestigd te worden.

In de gemeente Berkel en Rodenrijs zal de glastuinbouw langs de linten in de toekomst verdwijnen ten gevolge van de VINEX-ontwikkelingen en de ongunstige kavelstructuur. In de Noordpolder bestaat de mogelijkheid in de toekomst circa 100 ha glastuinbouw te ontwikkelen. In de Voorafschse polder zal na herinrichting de glastuinbouw en veehouderij geïntensiveerd worden.

Verkeer en economie: voorwaarden aan de N 470

De N 470 moet geschikt zijn om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken. Bij het opstellen van de verkeersprognoses is uitgegaan van uitvoering van het landelijk mobiliteitsbeleid. Ook de geplande verbetering van het Openbaar Vervoer in de regio (Randstadrail) is meegenomen in de verkeersprognoses voor de N 470. Overigens zullen de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied (o.a. VINEX) de meest dominante invloed op de toekomstige verkeersintensiteiten hebben. Een onderdeel van de uitvoering van het nationale verkeers- en vervoerbeleid is de invoering van 'rekeningrijden' in de Randstad, voor het jaar 2010. De mogelijke effecten hiervan voor het verkeer op de N 470 worden in deze milieueffectrapportage nader beschouwd.

De aanleg van de N 470 dient bij te dragen aan de geformuleerde beleidsdoelstellingen: het beperken van de groei van de automobiliteit, de verhoging van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de bereikbaarheid en daarmee het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

2.3.3**De Groenblauwe Slinger**

In het gebied tussen Delft, Zoetermeer en Rotterdam zullen de komende jaren *grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden in de vorm van de aanleg van VINEX-woningbouwlocaties en de realisatie van bedrijventerreinen*. Om tegenwicht te bieden aan deze vergaande verstedelijking in het studiegebied zal in *de toekomst een samenhangende groenstructuur tot ontwikkeling worden gebracht*. Deze structuur, de Groenblauwe Slinger, maakt gebruik van bestaande natuur- en landschapswaarden en voegt daarnaast nieuwe waarden toe.

De Groenblauwe Slinger loopt van Midden-Delfland in een S-vorm om Delft en Zoetermeer naar het Groene Hart van de Randstad.

De Groenblauwe Slinger verbindt Midden-Delfland met het Bieslandse bos en met natuur- en recreatiegebied ten noorden van Zoetermeer.

Doel van de Groenblauwe Slinger is het creëren van een groene omgeving tussen en in de nabijheid van woonlocaties. De Groenblauwe Slinger levert een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van het woon- en leefmilieu van deze woonlocaties. Onder andere biedt de Groenblauwe Slinger de bewoners van de aanliggende woonkernen de mogelijkheid in de directe omgeving in een natuurlijke omgeving te recreëren. Daarnaast heeft de Groenblauwe Slinger een ecologische functie voor vele diersoorten en vormt de Groenblauwe Slinger een verbinding tussen verschillende natuurgebieden.

De planvorming voor de realisering van de Groenblauwe Slinger vormt een kader voor de regionale uitwerking van het natuur- en waterbeleid.

De Groenblauwe Slinger bestaat uit een aantal delen. Het gebied rond Oude Leede zal slechts gedeeltelijk van functie veranderen. Het agrarisch grondgebruik blijft belangrijk maar de natuurfunctie in dit gebied neemt toe. Hiertoe zullen in de Zuidpolder reservaten en natuurgebieden worden ingericht, met waterrijke natuur. Ten zuiden van Oude Leede zal nieuw recreatie- en natuurgebied worden gerealiseerd.

Het gedeelte van de Groenblauwe Slinger tussen Pijnacker, de Noordrand van Rotterdam en Zoetermeer betreft de Groenzone Berkel-Pijnacker. Deze relatief smalle zone vormt een verbinding tussen het Oude Leedegebied en het Bieslandse bos ten noorden van Pijnacker. Dit gebied zal worden heringericht met open water, natte oeverzones, natte weilanden, moeras en broekbos.

Door de Groenblauwe Slinger zal een verbindend netwerk worden gelegd van grotere en kleinere waterlopen met natuurvriendelijke oevers. In het kerngebied van de Groenzone Berkel-Pijnacker wordt de mogelijkheid tot een hoger polderpeil bestudeerd, ten behoeve van de waterbergende werking, de waterkwaliteit en de verhoging van natuurwaarden.

2.3.4 Beleidskader bodem en water

Rijksbeleid

Structuurschema Groene Ruimte

Het rijksbeleid aangaande de kwaliteit van bodem en water is verwoord in het Structuurschema Groene Ruimte en de achterliggende nota's zoals het Natuurbeleidsplan, het Nationaal Milieubeleidsplan 2 en de Evaluatienota Water. Hierin wordt het behoud of de ontwikkeling van duurzaamheid, identiteit en gebruikswaarde van het landelijke gebied voorop gesteld.

Het Natuurbeleidsplan en Nationaal Milieubeleidsplan

Het natuurbeleidsplan stelt prioriteiten wat betreft de ecologische en aardkundige waarden. Het beleid voor verdroging, vermesting en verzuring is in het Nationaal Milieubeleidsplan verwoord. Het verdrogingsbeleid voorziet in effectgerichte maatregelen om de ergste schade te voorkomen en het stimuleren van structurele maatregelen, zoals het zuinig watergebruik. Het beleid betreffende vermesting beoogt het evenwicht te herstellen tussen toevoer en afvoer van fosfor en stikstof in het water en de bodem. Het verzuringsbeleid is gericht op het treffen van maatregelen om schade aan bossen, natuurterreinen, cultuurgebieden en drinkwatervoorzieningen te voorkomen.

Evaluatienota Water

De Evaluatienota Water geeft streefbeelden om te komen tot een gezond waterhuishoudkundig systeem die een duurzaam gebruik garanderen. Hierbij wordt uitgegaan van 'integraal waterbeheer' waarin wordt gestreefd naar integratie van het beheer van de waterkwaliteit en -kwantiteit van grond- en oppervlaktewater.

Provinciaal beleid

Waterhuishoudingsplan Zuid-Holland

In de partiële herziening van het waterhuishoudingsplan van de provincie Zuid-Holland zijn de hoofdlijnen van het beleid voor de waterhuishouding in de provincie Zuid-Holland aangegeven. Gestreefd wordt om te komen tot meer duurzame watersystemen: onnodige vervuiling voorkomen, realisatie van de aan de functies gebonden doelstellingen, voorraden goed water behouden en waar nodig watersystemen te verbeteren, aanvoer van rivier- en boezemwater zoveel mogelijk te beperken.

Bruisend water

Deze nota heeft betrekking op het te voeren waterbeleid op de lange termijn. Vanwege de klimaatwijziging, de zeespiegelstijging en de optredende bodemdaling zullen de omstandigheden de komende jaren aanzienlijk wijzigen. Het beleid met betrekking tot waterkwantiteit en -kwaliteit dient hierop te worden afgestemd. Dit vergt een grote inspanning van de betrokken partijen. Het waterbeleid dient te worden afgestemd op het ruimtelijke ordenings- en milieubeleid, en in samenwerking met de omgeving tot stand te komen. Een van de doelstellingen is te komen tot meer natuurlijke en gezondere regionale watersystemen, onder andere de Groenblauwe Slinger zal hierin een rol vervullen.

Waterbeheersplan Delfland

Het waterbeheersplan Delfland heeft tot doel een samenhangend, geïntegreerd beleid met betrekking tot de waterhuishouding te bevorderen. Daarnaast wordt gestreefd naar een afstemming met andere beleidsterreinen. Deze doelstellingen vormen samen het zogenaamde 'integraal waterbeheer'. Het Delflands beheersplan moet uitvoering geven aan de hoofdlijnen van het provinciaal waterhuishoudingsplan.

Groenblauwe Slinger

De Groenblauwe Slinger is beschreven in paragraaf 2.3.3. Het waterrijke groengebied dat tussen de Rotterdam, Delft en Zoetermeer ontwikkeld zal worden is van belang voor de waterstructuur in het studiegebied. In het kerngebied van de Groenzone Berkel-Pijnacker wordt de mogelijkheid tot een hoger polderpeil bestudeerd, ten behoeve van de waterbergende werking, de waterkwaliteit en de verhoging van natuurlijke en recreatieve waarden. Het polderpeil zal vermoedelijk circa een halve meter verhoogd worden.

Bodem en water: voorwaarden aan de N 470

Met de aanleg van de N 470 dient de bestaande bodemopbouw zo min mogelijk verstoord te worden. Ook de waterhuishouding dient zo min mogelijk tijdelijke en/of blijvende negatieve effecten van de aanleg van de N 470 te ondervinden. De hoogteligging van de N 470 is op sommige locaties bepalend voor de maximale stand van het polderpeil. Plannen voor een opzet van het polderpeil in de Groenblauwe Slinger dienen afgestemd te worden met het ontwerp van de N 470.

2.3.5 Beleidskader landschap en cultuurhistorie

Nationaal beleid

Nota Landschap en Structuurschema Groene Ruimte

Voor het studiegebied wordt geen op nationaal niveau specifiek landschapsbeleid aangegeven. Wel ligt het binnen de in het beleid aangegeven zone van de Stedenring Centraal Nederland waarvoor extra zorg voor de landschapskwaliteit nodig wordt geacht. Hier worden naast de ogenschijnlijke aantasting van natuur- en landschapswaarden goede kansen gezien voor herstel van ecologische relaties en de ontwikkeling van een aantrekkelijk en goed functionerend interstedelijk landschap. In de Nota landschap is het streven aangegeven nivellering in de maat van open ruimten tegen te gaan. De nivellering houdt in dat grote open ruimten kleiner worden, terwijl kleinschaliger gebieden steeds meer open gehouden worden.

Provinciaal en regionaal beleid

Streekplannen

Het beleid van de provincie is gericht op behoud van cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle gebieden. Als landschappelijk waardevol wordt genoemd het gebied tussen Pijnacker en Delft (de Zuidpolder van Delfgauw) en het gebied ten zuiden van Oude Leede. Deze gebieden hebben de aanduiding 'Agrarisch gebied met natuur- en landschapswaarden'. De provincie voert daar beleid voor bescherming van de waarden. De agrarische hoofdfunctie kan hierdoor beperkingen ondervinden. Grootschalige ingrepen zijn in principe uitgesloten.

Binnen het studiegebied wordt rond de molen ten zuiden van Oude Leede een zogenaamd 'molen biotoop' aangegeven. Hierin is geen hoge bebouwing toegestaan. De bebouwingslinten van Oude Leede en die van Delfgauw worden aangeduid als 'bebouwing met grote cultuurhistorische en landschappelijke waarde', waarbij ook de relatie met het omringende landschap van belang is.

Ter bescherming van archeologische waarden is de Provinciale Archeologische Monumentenkaart in 1994 geactualiseerd. Op deze kaart zijn alle bekende archeologische monumenten en meldingsgebieden opgenomen. In het door RAAP uitgevoerde archeologisch onderzoek zijn de potentiële vindlocaties in het kader van dit milieueffectrapport nader aangegeven.

Ontwikkeling van nieuw landschap wordt in het streekplan voornamelijk aangegeven binnen het gebied van de Groenblauwe Slinger. Als verbindende elementen staan aangegeven een 'eco ader' en een 'groene ader'. Het beleid van de eco ader is gericht op binnen de streekplanperiode instand houden, uitbouwen of nieuw ontwikkelen van de belangrijke ecologische relaties met waar mogelijk recreatief medegebruik. Het beleid van de groene ader is gericht op het binnen de streekplanperiode instandhouden, uitbouwen of nieuw ontwikkelen van belangrijke recreatieve routes en landschappelijke verbindingzones met waar mogelijk een versterking van ecologische relaties bijvoorbeeld door middel van begeleidende beplanting.

Provinciaal beleidsplan natuur en landschap

Het landschapsbeleid van de provincie is enerzijds gericht op het landschappelijk vernieuwen van het door de verstedelijking ontwrichte landschap in de zuidvleugel van de Randstad en anderzijds op het veiligstellen van bijzondere landschappelijke waarden. In het kader van de landschappelijke vernieuwing zal de provincie in samenhang met de verdere planvorming voor verstedelijking en glastuinbouw, plannen ontwikkelen voor een aantal nieuwe groengebieden. Inmiddels is dit voor het studiegebied uitgewerkt in de plannen voor de Groenblauwe Slinger. De beleidslijn van veiligstelling van de bijzondere landschappelijke waarden is uitgewerkt door zogenaamde landschapsbehoudgebieden aan te wijzen. Het beleid is daar gericht op behoud en beheer van de verschillende aanwezige waarden van openheid, waardevolle patronen en landschapselementen.

Het gebied rond Oude Leede wordt aangewezen als zo'n landschapsbehoudgebied.

Ontwikkelingsperspectief Groenblauwe Slinger

Met de Groenblauwe Slinger wordt de ontwikkeling van een samenhangende, robuuste en water/natuurrijke groenstructuur beoogd om de aanwezige groengebieden te vergroten, versterken en te verbinden (zie hoofdstuk 2.3.3).

Voor de Groenzone Berkel-Pijnacker en het gebied rond Oude Leede wordt gedacht aan de aanleg van open water, vochtige oeverzones, natte weilanden, moerassige gebieden en broekbos in combinatie met recreatieve voorzieningen voor de vele (toekomstige) bewoners van het gebied. Door deze gebieden heen wordt een verbindend netwerk gelegd van waterlopen met brede oeverzones en recreatieve routes. De Groenzone zal op deze wijze een complete gedaanteverandering ondergaan. *Voor het gebied rond Oude Leede gaat het slechts om een gedeeltelijke functieverandering.* Het accent zal daar liggen op de randen en de waterrijke verbindingen. Het oppervlak agrarisch gebied zal hierbij aanzienlijk afnemen. Het gebied ten noorden van het gestrekte tracé van de N 470 wordt ingericht als nieuw recreatie- en natuurgebied welke een functie vervult voor de twee aangrenzende bouwlocaties. In de zuidpolder en rond de Akerdijkse plassen wordt realisering van de geplande reservaten en natuurontwikkelingsgebieden voorgestaan, waarbij de natuurdoelstellingen worden bijgesteld van weidevogelnatuur naar waterrijke natuur met wisselende waterpeilen. De inrichting dient daarbij gecombineerd te worden met recreatief gebruik. Het gebied de Ruyven (tussen de Akerdijkse plassen en de uitbreidingen van Delfgauw) dient te worden uitgebreid en wordt gekoppeld aan de Akerdijkse plassen.

Ten zuiden van Oude Leede wordt door middel van een nieuw natuur- en recreatiegebied een verbinding gerealiseerd tussen de Groenzone en het uit te breiden reservaat van de Akerdijkse plassen. Van de benodigde 190 ha waren reeds 30 ha natuurgebied gepland.

Landschapsvisie N 470

Ten behoeve van de uitwerking van het ontwerp van de verschillende alternatieven voor de N 470 is door de Stuurgroep N 470 een landschappelijke inpassingsvisie vastgesteld. Bij het inpassen van de N 470 in de omgeving gaat het om het duurzaam op elkaar afstemmen van de weg en de omgeving. De inpassingsvisie richt zich op het minimaliseren van locale verstoringen en het waarborgen van kwaliteiten op hoger schaalniveau. Geplande ruimtelijke ontwikkelingen zijn als harde randvoorwaarde in de studie meegenomen. Daardoor is de speelruimte in het kader van de landschapsvisie betrekkelijk gering.

De N 470-oost, -zuid en -west worden in principe ieder op eigen wijze ingepast, vanwege enerzijds de ruimtelijke driedeling van de N 470 en anderzijds de bestaande en toekomstige ruimtelijke verschillen van het landschap rondom de weg, de ligging ten opzichte van de abiotische ondergrond en het oorspronkelijke landschapspatroon. De drie takken worden verbonden met een doorsteek door de Groenblauwe Slinger. Met de inpassing wordt geanticipeerd op de toekomstige omgeving en de ligging van de N 470 in de grenszone tussen bebouwd gebied (rood) en open landelijk gebied (groen).

In het in de landschapsvisie voorgestelde concept 'grens en rafel' zijn vier elementen onderscheiden:

- N 470-oost: rode rafel
- N 470-west: groen rafel
- N 470-zuid: verlengde stadsas
- doorsteek ter plaatse van de Klapwijkse Knoop.

De N 470-oost wordt beschouwd als een grens op regionaal niveau tussen bebouwd en onbebouwd gebied. Dit met uitzondering van het gedeelte dat het kleiplateau met glastuinbouw doorsnijdt en het gedeelte dat de Strikkade kruist. In spelend op de randligging en ligging wisselend door droogmakerij en kleiplateau wordt voorgesteld de weg op een vaste hoogte ten opzichte van maaiveld te leggen en een asymmetrisch dwarsprofiel te hanteren dat qua inrichting aansluit bij het aangrenzende gebied. Incidenteel zal op lokaal niveau het rood of het groen zich aan de overzijde van de weg voortzetten.

Bij het inpassen van de N 470-west staat centraal de Zuidpolder als grote aaneengesloten groene ruimte te handhaven. De N 470 wordt ruimtelijk zoveel mogelijk ondergeschikt gemaakt aan de omgeving. De vormgeving van de bermen sluit aan of maakt onderdeel uit van de Zuidpolder. Dit houdt een verdiepte ligging in bij ligging van de N 470 door de Zuidpolder.

De N 470-zuid wordt gezien als voortzetting van de Rotterdamse stadsas, vanwege zijn ligging in en langs de Noordrand en zijn ontsluitende functie voor de Noordrand. De N 470 heeft een stedelijke uitstraling dient afgestemd te worden op de stedenbouwkundige inrichtingsplannen voor Noordrand II/III.

Ter plaatse van de Groenblauwe Slinger zal een brugachtige vormgeving het idee van een doorsteek ruimtelijk versterken en het ecologisch functioneren van de Groenblauwe Slinger ten goede komen.

Gemeentelijk beleid

Gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen

Voor de inhoud van de diverse structuur- en bestemmingsplannen wordt verwezen naar paragraaf 3.1.2.

Landschapsbeleidsplan gemeente Pijnacker

In het landschapsbeleidsplan geeft de gemeente Pijnacker haar visie op de ontwikkeling en het beheer van het landschap. De gemeente richt zich op het behoud en de accentuering van de specifieke ruimtelijke kenmerken van de verschillende landschapstypen. In het bijzonder wordt gestreefd naar versterking van de historische structuur van poldereenheden, boezemvaarten en bebouwingslinten. Nieuwe toevoegingen moeten bij voorkeur geënt worden op de onderliggende landschapsstructuur. Per deelgebied wordt een voorbeelduitwerking van de *gewenste landschappelijke ontwikkeling gegeven. Hierin is rekening gehouden met de ligging van het voorkeurstracé van de N 470, de nieuwe woningbouwlocaties en de Groenblauwe Slinger. Over het algemeen wordt de Groenblauwe Slinger minder uitgebreid ontwikkeld met minder open water als in het ontwikkelingsperspectief van de provincie wordt aangegeven.*

Ook het beleid van de gemeente Berkel en Rodenrijs is gericht op het behouden van de kenmerken van de verschillende landschapstypen. De polderstructuren en de lintstructuren langs de vaarten staan centraal. Nieuwe ontwikkelingen dienen aan te sluiten bij de bestaande structuren. De bebouwingslinten dienen onaangetaast te blijven.

Landschap en cultuurhistorie: voorwaarden aan de N 470

Het landschapsbeeld en de landschapsstructuur in het gebied dienen zo min mogelijk te worden aangetast door de N 470. Ook de aanwezige cultuurhistorische waarden dienen zo veel mogelijk in stand te blijven. De inpassing van de N 470 in de omgeving dient zo veel mogelijk te voldoen aan de landschapsvisie.

2.3.6 Beleidskader werk,- woon en leefmilieu (incl. geluid)

In deze paragraaf wordt ingegaan op het beleidskader met betrekking tot het leefmilieu van de mens, waarin de dagelijkse bezigheden worden uitgevoerd.

GELUID EN TRILLINGEN

Nationaal beleid

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) is onder het luik "Leefbaarheid" het aspect geluidshinder ondergebracht. Het beleid verwoord in het SVV II is erop gericht het totale oppervlak dat blootgesteld wordt aan een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A), veroorzaakt door interlokaal verkeer, ten opzichte van de situatie in 1986, niet te laten toenemen. Bovendien dient het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) aan de gevel als gevolg van lokaal verkeer in 2010 de helft lager te zijn dan in 1986.

In het Derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP3) is onder het thema verstoring een doelstelling ten aanzien van het percentage ernstig gehinderden ten gevolge van geluidshinder geformuleerd. Vooralsnog geldt het doel zoals geformuleerd in het NMP2. Dit doel, te weten 0% ernstig geluidgehinderden in 2010, blijkt te ambitieus te zijn. Op basis van prognoses van het RIVM zal het percentage ernstig gehinderden over het geheel genomen op het huidige niveau, van 40% ernstig gehinderden, *blijven steken of voor sommige bronnen zelfs nog licht toenemen*. Ter vervanging van de doelstelling voor ernstige geluidshinder in 2010 komt het kabinet uiterlijk in het voorjaar 1999 met een herziene doelstelling.

In de Wet Geluidshinder en het bijbehorende uitvoeringsbesluit 'Grenswaarden binnen zones langs wegen' is aangegeven op welke wijze geluidshinder dient te worden beoordeeld. Hierbij zijn de normeringen en te volgen procedures aangegeven. Het algemene doel van de Wet geluidshinder is om in nieuwe situaties (b.v. wegaanleg, nieuwe woningbouw) geen nieuwe saneringssituaties te laten ontstaan. De geluidshinder als gevolg van nieuwe activiteiten moet daarom aan bepaalde grenswaarden voldoen.

Voor trillingen wordt slechts in het NMP2 aangegeven dat bij het bereiken en handhaven van een goed woon en leefmilieu ook het aspect trillingen een rol speelt.

Provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid

In het Mobiliteitsplan Zuid-Holland zijn onder het thema "Leefbaarheid" een aantal streefbeelden te vinden die zijn gebaseerd op het SVV II. Uitgangspunt van het provinciale beleid is geluidshinder van zowel wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie te voorkomen en waar mogelijk dit in bestaande situaties terug te dringen. Voor mogelijkheden ter realisering van dit beleid moet in eerste instantie worden gedacht aan de aanpak van de emissiebron, het toepassen van stille wegdekken (ZOAB) en/of het verlagen van de maximumsnelheid. Daarnaast dient *de groei van de automobiliteit te worden teruggedrongen*. Andere mogelijkheden ter beperking van het geluid zoals maatregelen in de overdracht en bij de ontvanger hebben een lagere prioriteit. Tot deze maatregelen worden geluidsschermen en geluidwerende voorzieningen aan de gevels van woningen gerekend. De geschetste streefbeelden zijn uitgangspunt geweest bij het opstellen van de plannen voor de woningbouwlocaties Delfgauw, Pijnacker-Zuid en Noordrand II/III

Stiltegebied

In de provinciale milieuverordening (PMV) Zuid-Holland (derde tranche, juli 1998) en in het streekplan Zuid-Holland West is het gebied tussen Delft en Berkel en Rodenrijs aangeduid als 'milieubeschermingsgebied voor stilte', kortweg stiltegebied. De aanwijzing tot stiltegebieden was oorspronkelijk geregeld in de Wet geluidhinder en in de daarop gebaseerde Verordening stiltegebieden, maar met de invoering van de Wet milieubeheer is de regelgeving ten aanzien van stiltegebieden geschrapt uit de Wet geluidhinder. De wettelijke regeling is nu verankerd in de Wet milieubeheer en vindt gebiedsgericht plaats in de provinciale milieuverordeningen.

In de Zuidhollandse PMV is het gebied Zuidpolder Oude Leede aangeduid als stiltegebied. De begrenzing is aangegeven op de natuurkaart *nat-1*. In stiltegebieden moeten 'gebiedsvreemde geluidbronnen' zo veel mogelijk worden tegengegaan en zijn gedragsregels ten voorkoming van geluidhinder van kracht. In de vigerende PMV zijn (nog) geen eisen ten aanzien van de milieukwaliteit in het stiltegebied opgenomen (bijvoorbeeld ten aanzien van een na te streven of te handhaven maximaal geluidsimmissieniveau); het betreffende onderdeel van de PMV moet bij een volgende uitbreiding van de PMV nog worden ingevuld. Beleidsmatig wordt voor stiltegebieden doorgaans -voortbouwend op de circulaire stiltegebieden- gestreefd naar een maximale geluidsbelasting van 40 dB(A). In veel provincies wordt daarbij een mogelijkheid tot 'oprekken' van de geluidsbelasting tot maximaal 50 dB(A) aan de rand van het stiltegebied niet uitgesloten.

LUCHT

Internationaal beleid

Op het niveau van de Europese Unie zijn afspraken gemaakt ten aanzien van het terugdringen van emissies uit motorvoertuigen. Deze zijn vastgelegd in Europese richtlijnen. Implementatie hiervan vindt plaats gekoppeld aan de typekeuring: voertuigen die niet aan de emissievereisten voldoen mogen niet meer worden verkocht. Hierdoor wordt de emissiekenarakteristiek van het totale wagenpark geleidelijk verbeterd.

Ten gevolge van nationaal gevoerd maar mede op internationale afspraken gebaseerd emissiebeleid voor stationaire bronnen wordt een geleidelijke verbetering van de achtergrondconcentraties voor luchtverontreinigende stoffen nagestreefd. Teneinde de negatieve uitwerkingen van door het verkeer veroorzaakte schadelijke stoffen in de lucht te beperken, worden verschillende maatregelen genomen om te komen tot een reductie van de emissies. Hiertoe behoren technische maatregelen voor de reductie van schadelijke stoffen in de uitlaatgassen van personenauto's, vrachtauto's, bussen en motoren.

Nationaal beleid

Het milieubeleid, zoals beschreven in het Nationaal Milieubeleidsplan 2 (NMP2) legt veel nadruk bij het beperken van de emissie van verzurende, vermestende en verontreinigende componenten. Ook de aanpak van de emissie van stoffen die verband houden met de verandering van klimaat en de aantasting van de ozonlaag vormt een belangrijk element in het milieubeleid.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) is als onderdeel van 'Luik 1: Leefbaarheid' beleid geformuleerd ten aanzien van de emissies door wegverkeer. Als beleidsdoelstelling van Luik 1, Spoor 1 Terugdringing van de luchtverontreiniging is aangegeven dat de door het wegverkeer uitgestoten hoeveelheid NO_x en koolwaterstoffen C_xH_y in 1995 20% en in 2010 75% lager moet zijn dan in 1986. Spoor 2 (terugdringing van het verbruik van fossiele brandstoffen) van Luik 1 Leefbaarheid heeft als streefbeeld in eerste instantie een stabilisering gevolgd door een reductie van het verbruik van fossiele brandstoffen en de uitstoot van kooldioxide. Het milieuthema verandering van klimaat is een belangrijke drijfveer bij dit spoor; daarnaast is ook het zuinig omgaan met eindige

energievoorraden van belang. Voor CO₂ geldt dat gestreefd wordt naar een afname van 10% in 2010 ten opzichte van 1986. De beleidsdoelstelling zou moeten worden gerealiseerd door het introduceren en stimuleren van zuiniger auto's, verbetering van het rijgedrag en het terugdringen van de automobilititeit.

Als instrumenten om deze doelstellingen te bereiken worden genoemd het beperken van de emissieconcentraties uit voertuigen door technische aanpassingen (vast te leggen in typekeuringseisen) en het stimuleren van de verkoop van schonere voertuigen door fiscale maatregelen. Daarnaast wordt gestreefd naar verbetering van het rijgedrag van automobilisten en een beperking van het autoverkeersvolume. Voor vrachtauto's is het beleid gericht op technische maatregelen om de uitstoot te verminderen.

Het beleid ten aanzien van de luchtkwaliteit richt zich, samengevat, op het reduceren van emissies van verontreinigende stoffen en kooldioxide.

STOF

In de richtlijnen voor het MER is aangegeven dat aandacht dient te worden besteed aan de depositie van stof. De productiviteit van tuinbouwkassen is sterk afhankelijk van een goede lichtinval. De lichtinval wordt negatief beïnvloed door stofdepositie op de kassen. Wegverkeer kan stofdepositie veroorzaken, zowel door de uitstoot van fijn stof door de motoren als door het opwaaien van wegvuil door passerende voertuigen. De stofdepositie in glastuinbouwgebieden moet daarom zo veel mogelijk worden beperkt. Ook in de aanlegfase van de weg is stofdepositie van belang. Ten gevolge van het vervoer van grondstoffen en de aantasting van de bodemopbouw kan verwaaiing van stof optreden.

Naast de invloed op de productiviteit in de kassen kan de stof van invloed zijn op de gezondheid van de mens. Bij hoge concentraties stof kunnen gezondheidsrisico's optreden.

Om de stofdepositie te beperken zijn geen expliciete beleidsdoelstellingen geformuleerd.

EXTERNE VEILIGHEID

In het SVV-II wordt ingegaan op de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er worden twee vormen van risico's gedefinieerd: het individueel risico (IR) en het groepsrisico (GR). Het individueel risico is bedoeld om het individu een bepaalde mate van veiligheid te garanderen. Het groepsrisico wordt gezien als maat van catastrofaliteit van een ongeval. Het beleid is er op gericht om de veiligheid minstens op het niveau van 1986 te handhaven en zo mogelijk te verhogen. Hierbij is aangesloten bij het gestelde in de nota 'Omgaan met risico's' [Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1990]. Het huidige beleid is vastgesteld in de nota 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' [Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer en Ministerie van Verkeer en Waterstaat, februari 1996]. In het jaar 2000 mag het maximaal toelaatbaar individueel risico 10⁻⁶ bedragen. Naar 2010 moet een verdere risico-reductie plaatsvinden door toepassing van het ALARA-principe. De provincies beschrijven beleid dat gericht is op een primaire toetsing van het individueel risico en het in de toekomst rekening houden met groepsrisico langs routes (IPO-standpunt).

Als beleidsdoelstelling geldt dat het veiligheidsniveau van het vervoer van gevaarlijke stoffen op minimaal het niveau van 1986 gehandhaafd moet blijven. Toetsingscriteria hierbij vormen de Maximaal Toelaatbare Risico's (MTR's) voor het individueel en groepsrisico. Voor het *individueel risico* in nieuwe situaties geldt dat indien de bebouwing aanwezig is binnen de IR 10^{-6} -contour (een afstand waarbinnen de kans op overlijden door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen 1 op het miljoen is), het maximaal toelaatbaar risico wordt overschreden. Voor bestaande situaties met een IR hoger dan 10^{-6} per jaar wordt er naar gestreefd om aan de grens van kwetsbare bestemmingen het IR te verlagen tot het gestelde norm-niveau. Voor dergelijke situaties geldt het stand-still principe voor *nieuwe ontwikkelingen, totdat aan de norm wordt voldaan. Getoetst wordt aan de norm voor nieuwe situaties (IR 10^{-6}), zijnde de meest strenge norm.*

Het maximaal toelaatbaar risico voor het *groepsrisico* is (per kilometer route of tracé) bepaald op 10^{-4} per jaar (één op de tienduizend per jaar) voor 10 slachtoffers, 10^{-6} per jaar (één op de miljoen per jaar) voor 100 slachtoffers e.v. Dit kan worden weergegeven door de formule $10^{-2}/N^2$, waarin N het aantal slachtoffers weergeeft. Ligt de berekende waarde voor het groepsrisico hoger dan de normering dan wordt het MTR overschreden en wordt de locatie of bijzonder object (scholen, verpleeg- en ziekenhuizen, gebouwen met hoge bevolkingsconcentraties) als knelpunt aangemerkt.

Daar gegevens van andere bronnen, onder andere spoor- en waterwegen en stationaire installaties, niet in het onderzoek worden betrokken, vindt geen toetsing plaats van het cumulatief risico. Evenzo worden weggebruikers in de risico-benadering buiten beschouwing gelaten, daar de kans op overlijden door deelname aan het verkeer relatief veel groter is.

LICHTHINDER

In de richtlijnen voor de milieueffectrapportage is aangegeven dat ook lichthinder, die ten gevolge van de aanleg van de N 470 mogelijk zou kunnen optreden, dient te worden beschouwd. Licht kan van invloed zijn op het natuurlijk milieu en daarnaast hinder voor de mens veroorzaken. Ten aanzien van lichthinder is geen beleidskader voorhanden.

SOCIALE ASPECTEN

De reeds eerder genoemde aspecten zijn van invloed op het welbevinden van de mens in zijn omgeving.

Daarnaast is een aantal andere sociale aspecten van belang. Ten gevolge van de hoge verkeersintensiteiten ter plaatse van woonbebouwing ervaart men hinder ten gevolge van een slechte oversteekbaarheid voor met name voetgangers en fietsers en de hiermee samenhangende veiligheidsbeleving.

Ook de sociale relaties tussen woongebieden, werkgebieden en primaire voorzieningen, zoals winkels en scholen, maar ook naar bijvoorbeeld recreatiegebieden zijn van belang voor de leefbaarheid. Met betrekking tot recreatie zijn ook de mogelijkheden voor het fietsen door het landelijk gebied (extensieve recreatie) van belang.

In de plannen voor de inrichting van de nieuwe woonlocaties Pijnacker-Zuid en Noordrand II/III wordt met deze aspecten rekening gehouden, bijvoorbeeld door de aanleg van vrijliggende, snelle fietsroutes.

Werk-, woon- en leefmilieu: voorwaarden aan de N 470

Voorwaarden voor de N 470 worden in de eerste plaats gevormd door wettelijke en beleidsvoorschriften ten aanzien van onder andere geluidshinder en externe veiligheid. Zowel voor de bestaande als voor de toekomstige woonomgeving dient eventuele hinder van de N 470 beperkt te worden. Ook hinder in het stiltegebied bij Oude Leede dient zoveel mogelijk te worden beperkt.

2.3.7 Beleidskader natuur

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van het vigerende nationaal, provinciaal en lokaal beleid dat van belang is voor de natuur in het studiegebied. Tevens wordt aandacht besteed aan de beleidsdoelstellingen ten aanzien van mogelijke effecten van infrastructuur op natuur zoals versnippering en verzuring.

Nationaal beleid

In de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), vastgelegd in het Natuurbeleidsplan, behoren de Zuidpolder van Delfgauw en Polder Oude Leede gedeeltelijk tot de kerngebieden van laagveen- en kleigebied. De verbindingzone 'Berkelse boog' tussen het toekomstige Bos Balij en de veengebieden bij Leidschendam met Midden-Delfland moet nog worden ontwikkeld.

Met betrekking tot nieuwe infrastructuur wordt als beleidsdoelstelling in het Natuurbeleidsplan de beperking van ruimtebeslag door wegen genoemd en het tegengaan van versnippering van het landelijk gebied (bundeling van infrastructuur).

In het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is een deel van het plangebied aangeduid als kern- en/of natuurontwikkelingsgebied. Het SGR is tevens belangrijk omdat een compensatiebeginsel voor landschap en natuur is opgenomen. Hierbij geldt als uitgangspunt dat als negatieve effecten ten gevolge van ruimtelijke ingrepen op natuur- en landschapswaarden niet (geheel) kunnen worden voorkomen, mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden getroffen om het verlies van waarden zo veel mogelijk te beperken dan wel de verloren gegane waarden elders tot ontwikkeling te laten komen.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), zijn onder het thema leefbaarheid de volgende beleidsdoelstellingen opgenomen:

- terugdringen luchtverontreiniging
- voorkomen van versnippering door:
 - terughoudendheid bij de aanleg van nieuwe infrastructuur
 - optimale landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur (door middel van het opstellen van een landschapsplan)
- terugdringen van versnippering door:
 - mitigerende maatregelen waarbij prioriteit wordt gelegd bij de EHS
 - *compenserende maatregelen als mitigerende maatregelen geen oplossing bieden.*

Provinciaal en regionaal beleid

In het Beleidsplan Natuur en Landschap is het provinciale beleid ten aanzien van natuur opgenomen. Tot de doelstellingen behoren het in stand houden van ecologische waarden en het versterken van de ecologische structuur. Hiertoe is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) nader uitgewerkt in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). De PEHS is ook in de streekplannen opgenomen. Tot de doelstellingen van de PEHS behoort het actief creëren van verbredingsmogelijkheden voor planten- en diersoorten en versterken van belangrijke ecologische verbindingzones. Vanwege deze doelstellingen dient bij de aanleg van bijvoorbeeld nieuwe wegen de ecologische versnippering van de ingreep zo veel mogelijk geminimaliseerd te worden.

De Zuidpolder van Delfgauw en de Polder Oude Leede zijn grotendeels aangeduid als agrarisch gebied met natuur- en/of landschapswaarden. Deze gebieden maken deel uit van de PEHS. Een deel van de Zuidpolder van Delfgauw is aangegeven als natuurgebied in agrarisch gebied en in de Polder Oude Leede is een natuurontwikkelingsgebied aangegeven. Een gedeelte van het agrarisch gebied in de gemeente Berkel en Rodenrijs is natuurwetenschappelijk en/of landschappelijk waardevol en ligt westelijk van de spoorlijn.

Ten oosten van de spoorlijn komt binnen het plangebied een ontwikkelingszone recreatie, natuur-, landschaps- en/of bosbouw voor (de ecozone Pijnacker-Berckel voor de ontwikkeling van de Groenblauwe Slinger). In deze zone zal vooral natuurontwikkeling ten behoeve van de ecologische verbinding de nadruk krijgen. De ecologische verbinding verbindt het Oude Leedegebied met het Bieslandse bos tussen Pijnacker en Zoetermeer.

Een andere belangrijke ecologische verbinding is de verbinding tussen het Oude Leedegebied/Midden Delfland via de Intermediaire Zone naar het gebied ten zuidoosten van Bleiswijk en Bergschenhoek.

In de beschrijving van het thema 'Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik' is ingegaan op de andere aanduidingen in de streekplannen.

Als uitwerking van het door het rijk in het SGR geïntroduceerde en in de provinciale Nota Planbeoordeling opgenomen compensatiebeginsel is in de streekplannen aangegeven dat bij ruimtelijke ingrepen in bepaalde delen van het buitengebied (lijst volgens SGR) compenserende en mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Bij het bepalen van de omvang van de maatregelen gaat het niet alleen om de intrinsieke waarde van de natuur en landschapselementen, maar ook om de betekenis van de waarden in de Groenblauwe Slinger voor het woon- en leefmilieu in de Zuidvleugel van de Randstad.

Locaal beleid

De bestemmingsplannen buitengebied zijn besproken bij het aspect 'ruimtelijke ordening en ruimtegebruik'. Aspecten relevant voor natuur zijn in deze paragraaf toegelicht.

In de bouwlocatie 'Delfgauw' is een ecologische verbindingszone van bossen en struwelen langs de Zuideindseweg gepland (ten behoeve van vogels, kleine zoogdieren en amfibieën). De maatvoering moet zodanig zijn dat alle gewenste biotooptypen (bos, struweel, moeras, open water) mogelijk zijn.

De ecologische verbindingen in de woningbouwlocatie 'Pijnacker-zuid' worden in noord-zuid richting aangesloten op de bestaande groen- en waterstructuren met onder ander de bermen van de Overgauwseweg en Klapwijkseweg. Als oost-weststructuur is met name de Groene wig (op de grens van het actuele en nieuwe woongebied) en de randzone langs de N 470 van belang. Het streefbeeld sluit aan op de natuurdoeltypen van het Groenblauwe lint (onderdeel van de Groenblauwe slinger, zie paragraaf 3.6.2 'autonome ontwikkeling).

Overige plannen

Een inventarisatie van de versnippering van het Zuidhollandse landschap is uitgevoerd in het kader van het project 'Ecologische Structuur Zuid-Holland'. De resulterende knelpuntenanalyse is een belangrijk uitgangspunt voor dit plan van aanpak ontsnippering. In het plangebied is de ecologische verbinding 'Zoetermeer - Midden-Delfland' gelegen als onderdeel van een grotere verbinding door de Randstad, van de Vlietlanden bij Maassluis via Midden-Delfland naar het Noord Aangebied ten noorden van Zoetermeer. Barrières zijn de N 470 en de (bestaande) Klapwijkseweg ter hoogte van de Ruyvensche Vaart. Ter plaatse van de geplande N 470 is 1 knelpunt met zoekruimte voor passage(s) en 1 knelpunt met gefixeerde locatie voor passage(s) aangegeven (zie de natuurkaart nat-1).

In het Landschapsbeleidsplan Pijnacker is een eigen gemeentelijke visie op de toekomst van het landelijk gebied uitgewerkt. De doelstellingen bestaan uit het veilig stellen van duurzame structuur van natuurkerngebieden en verbindingzones (globaal overeenkomend met de Groenblauwe Slinger) en behoud en gericht beheer van de bouselementen (voornamelijk buiten het plangebied). Daarnaast zijn op kleinere schaal een aantal groene aders gegeven die vanuit het buitengebied de bebouwde kom inlopen.

Met betrekking tot de Eendenkooi in de Zuidpolder van Delfgauw zijn twee 'rechten' verbonden: het kooirecht en het afpalingsrecht. Het kooirecht heeft te maken met het alleenrecht om in een bepaald gebied te jagen door middel van het vangen van eenden. Het afpalingsrecht betekent dat in dit geval in een kring met een straal van in principe 1130 meter op grond van de Jachtwet verboden is binnen die zone zonder noodzaak handelingen te verrichten die de eenden kunnen verstoren of verjagen (zie de natuurkaart *nat-1*).

Het gebied tussen Delft en Berkel en Rodenrijs is in provinciale plannen aangeduid als stiltegebied. De begrenzing is aangegeven op de natuurkaart. In paragraaf 2.3.6 is het vigerende beleid voor het stiltegebied beschreven.

Natuur: voorwaarden aan de N 470

De diverse gebieden die waardevol zijn voor het natuurlijk milieu, of dat in de toekomst worden, dienen zo min mogelijk negatieve effecten van de N 470 te ondervinden. Leidend voor de waardering van deze gebieden is de status die ze in het beleid hebben. Negatieve effecten ten gevolge van de aanleg van de N 470 die niet te voorkomen zijn dienen zo veel mogelijk gemitigeerd te worden. Eventuele resterende aantasting van waardevol gebied dient gecompenseerd te worden volgens de in de provinciale Nota Planbeoordeling opgenomen compensatiebeginselen.

3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de huidige situatie in het studiegebied en de toekomstige situatie in het planjaar 2010 beschreven. De toekomstige situatie vloeit hierbij voort uit de huidige situatie en verwachte en geplande autonome ontwikkelingen.

Hoewel de N 470 niet tot de autonome ontwikkelingen behoort, is het in een aantal gevallen niet te voorkomen dat de N 470 bij de beschrijving van autonome ontwikkelingen genoemd wordt. De reden hiervan is dat bij de planvorming van met name de VINEX-woningbouwlocaties is geanticipeerd op de aanleg van de geplande N 470 volgens de tracering zoals opgenomen in de streekplannen.

In hoofdstuk 6 worden aan de hand van een aantal criteria de effecten van de verschillende tracé-alternatieven en -varianten vergeleken met de beschrijving van de toekomstige situatie volgens de autonome ontwikkelingen, de referentiesituatie. Deze criteria zijn afgeleid uit de beleidsdoelstellingen voor de verschillende thema's. Naast de vergelijking van effecten wordt aan de hand van een aantal van deze criteria beoordeeld of beleidsdoelstellingen gehaald worden, zowel bij de toekomstige situatie volgens de autonome ontwikkelingen als bij aanleg van de N 470.

Het onderzoeksgebied van deze m.e.r. wordt globaal begrensd door de A4/A13 (in het westen), de A12 (in het noorden) en de Noordeindseweg en de Rodenrijseweg (in het oosten) en de Doenkade (in het zuiden), zoals is aangegeven op kaart 'inpassingsgebied' *inp-1*. Binnen dit gebied is het studiegebied per thema steeds dat gebied waar de effecten ten gevolge van de aanleg van de N 470 zullen optreden.

3.1 Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik

In deze paragraaf wordt het thema 'Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik' behandeld. Met betrekking tot het ruimtegebruik is aandacht besteed aan:

- niet grondgebonden landgebruik, waaronder woningbouw, bedrijventerreinen, glastuinbouw en recreatievoorzieningen vallen
- grondgebonden landgebruik, waaronder land- en tuinbouw en natuur vallen
- nutsvoorzieningen en infrastructuur

3.1.1 Huidige situatie

Woningbouw

Het studiegebied ligt precies in het overgangsgebied tussen het stadsgewest van Den Haag en dat van Rotterdam. De grote stadskernen van Delft, Zoetermeer en de Noordrand van Rotterdam liggen direct buiten het gebied. In het studiegebied zelf liggen twee kleinere kernen. Dat zijn die van Pijnacker en die van Berkel en Rodenrijs. Verder zijn er vele lintbebouwingen verspreid over het studiegebied. De meest dicht bebouwde zijn de linten van Rodenrijs, Oude Leede, Delfgauw, Katwijkerlaan en Noordeinde. Minder dicht bebouwd zijn onder andere de Zuid-eindse weg, de Klapwijkseweg, de Meerweg en Kleihoogt.

Bedrijvigheid

Het studiegebied kent twee grotere bedrijfsterreinen: één aan de noordoostkant van Pijnacker en één aan de zuidwestkant van Rodenrijs. Verder komt er ook verspreid in de verschillende lintbebouwingen veel bedrijvigheid voor.

Recreatievoorzieningen en natuur

Er liggen drie recreatiegebieden in het studiegebied. Aan de westzijde liggen het Ruyven en de Bergboezem, twee recreatieve vis- en wandelgebieden. Ten zuiden van Pijnacker ligt de Plas van Buysen die gebruikt wordt als visplas. Naast deze recreatiegebieden ligt er aan de noordwestrand van Berkel en Rodenrijs nog een groot sportpark. Voor enige andere vorm van 'watersport' dan vissen en schaatsen bieden de weteringen en plasjes binnen het studiegebied nauwelijks mogelijkheden.

In de Zuidpolder van Delfgauw liggen de enige twee natuurgebiedjes van het studiegebied. Het gaat om de Eendenkooi en een zuidoostelijk daarvan gelegen plas. Het agrarisch gebied direct rondom deze gebiedjes is bestemd als landbouwgebied met hoge natuurwaarden.

Land- en tuinbouw

De economisch belangrijkste landbouwsector in het gebied is de glastuinbouw. Deze is van oudsher geconcentreerd in en rond Pijnacker in het gebied tussen Delft en Pijnacker en in het gebied tussen Pijnacker en Noordeinde. De glastuinbouw tussen Pijnacker en Delfgauw heeft zich reeds uitgebreid tot en met het zgn. 'Badkuiptracé' (zie hoofdstuk 5) van de N 470. Daarnaast bevinden zich kleinere smalle concentraties van kassen direct aansluitend aan de bebouwingslinten van Oude Leede, Berkel en Rodenrijs en van de Klapwijkse weg. Het overig agrarisch grondgebruik is voornamelijk de melkveehouderij. Het studiegebied kent echter *alleen rond Oude Leede een weidegebied van enige betekenis*. De overige weidegebieden zijn sterk versnipperd door de glastuinbouw en de verstedelijking.

Nutsvoorzieningen

Door het studiegebied lopen enkele gas- en olieleidingen en een waterleiding, de Bergambachtleiding. De twee olieleidingen (DPO- en NPM-leiding) lopen direct naast elkaar door het studiegebied. Waar de leidingen de tracés van de N 470 kruisen wordt beschreven in hoofdstuk 6.

3.1.2 Autonome ontwikkelingen**Woningbouw**

De woningbouwontwikkelingen in het studiegebied zijn alleen te begrijpen vanuit randstedelijk perspectief en de ligging tussen twee grote stadsregio's. Het ligt in de verwachting dat voor nieuwe woningbouw in de randstad steeds meer het tussen de stedelijke gebieden gelegen relatief open gebied zal moeten worden aangewend. Binnen de stedelijke gebieden zelf zijn de mogelijkheden nagenoeg uitgeput. De in het studiegebied gelegen VINEX-locaties 'Delfgauw', 'Pijnacker-Zuid' en *Noordrand III zijn hier reeds een voorbeeld van*. Op termijn behoren ook oostelijke en westelijke dorpsuitbreidingen van Pijnacker tot de mogelijkheden. Deze laatste staan indicatief aangegeven in het streekplan. De bestaande en toekomstige (openbaarvervoer)infrastructuur speelt een belangrijke sturende rol voor de stedelijke ontwikkelingen in deze regio.

In het kader van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) zullen in het studiegebied voor het jaar 2010 grootschalige woningbouwlocaties gerealiseerd worden. Het betreft de woningbouwlocaties Delfgauw, Pijnacker-Zuid en Noordrand II/III. Ook in Zoetermeer zullen in het kader van de VINEX woningen gerealiseerd worden. In tabel 3.1.1 is het geplande aantal woningen opgenomen. Daarnaast voorziet de VINEX in de realisatie van bedrijfsterreinen. Deze worden nader beschreven bij de autonome ontwikkelingen met betrekking tot economie.

Tabel 3.1.1: het geplande aantal woningen volgens het Streekplan Zuid-Holland-West en het Streekplan Rijnmond

VINEX-woningbouwlocatie	aantal woningen
Delfgauw	circa 2.400
Pijnacker-Zuid	circa 3.400
Noordrand II/III	circa 8.000 tot max. 12.000
Zoetermeer-Oost	circa 8.000

In het milieueffectrapport dat voor Pijnacker-Zuid is opgesteld is rekening gehouden met de bouw van circa 1.700 woningen tot het jaar 2005 met een uitbreiding daarna tot circa 3.300 woningen in Tolhek en Keizershof. De wijk Tolhek zal het eerst gerealiseerd worden. In het bestemmingsplan Tolhek wordt rekening gehouden met circa 1.360 woningen. Het bestemmingsplan Delfgauw gaat uit van een realisatie van circa 2.100 woningen.

De nieuwe woongebieden zijn aangegeven op de kaart met betrekking tot ruimtegebruik *geb-1*.

Bedrijvigheid

In het studiegebied zullen twee nieuwe bedrijfsterreinen tot ontwikkeling komen. Eén bedrijventerrein aan de zuidkant van de bouwlocatie Delfgauw is reeds in aanbouw, en aan de zuidkant van de locatie Noordrand III komt ook een bedrijventerrein. In de uitbreidingslocatie van Pijnacker-Zuid zal ruimte worden geboden aan nieuwbouw van kantoorruimte en het bedrijventerrein De Boezem aan de noordoostkant van Pijnacker zal worden uitgebreid met het bedrijventerrein Reesloot. In Noordrand II wordt de mogelijkheid daartoe opengehouden.

Recreatievoorzieningen en natuur

In samenhang met de nieuwe verstedelijking worden de buiten en in het stedelijke gebied gelegen groengebieden en -zones verder versterkt. Hiermee wordt de gewenste geleiding van bebouwd en onbebouwd gebied bereikt, en worden recreatieve en ecologische verbindingen gerealiseerd. Zo zal onder andere de door het studiegebied lopende 'Groenblauwe Slinger' ontwikkeld worden. Verwacht wordt dat daarmee in het oostelijk deel van het studiegebied tussen de nieuwe woningbouwlocaties een robuuste, water- en natuurrijke groenstructuur tot ontwikkeling komt. Het huidige agrarische grondgebruik zal daar vrijwel geheel verdwijnen. Op natuurkaart *nat-1* staat de begrenzing van deze groenzone aangegeven.

In het studiegebied zal een nieuwe fietspadenstructuur worden gerealiseerd, deels in het kader van de VINEX-ontwikkelingen. Hier wordt nader op ingegaan bij het thema 'Werk-, woon- en leefmilieu'.

In het gebied rond Oude Leede zijn ontwikkelingen te verwachten in het kader van de Relatienota en het Natuurontwikkelingsinstrumentarium. Een groot deel van het weidegebied ten noorden van Oude Leede is begrensd als reservaatgebied. Na verwerving zal dit gebied daarom als bestemming natuur krijgen. Hetzelfde geldt voor het gebied de Bergboezem ten zuiden van Oude Leede, dat is begrenst als natuurontwikkelingsgebied. Het weidegebied ten zuiden en noorden van de Bergboezem is begrenst als beheersgebied. Daar zal het agrarische grondgebruik op den duur dus gericht worden op de instandhouding van natuurwaarden.

In aanvulling op de nieuwe natuur wil de provincie een systeem van ecologische en recreatieve verbindingen realiseren. Deze verbinden het gebied van de Akerdijkse Plassen met respectievelijk de Groenzone Berkel-Pijnacker, het Rottemeregebied en de gebieden ten noorden van Delfgauw. De verbinding met het Rottemere-

gebied geschiedt via de zogenaamde 'Intermediaire Zone' tussen Berkel en Rotterdam. In het kader van de Groenblauwe Slinger wordt uitgaande van de reeds begrensde natuurgebieden een verdere ontwikkeling van recreatie- en natuurgebieden geprojecteerd. Het gebied de Ruyven (tussen de Akerdijkse plassen en de uitbreidingen van Delfgauw) wordt uitgebreid en gekoppeld aan de Akerdijkse plassen.

Land- en tuinbouw

In de land- en tuinbouwsector vindt een toenemende intensivering plaats. Daarnaast staat de sector echter in toenemende mate onder druk van de stedelijke en industriële ontwikkelingen in het plangebied.

Voor de glastuinbouwsector geldt, dat de uitvoering van verstedelijkingsplannen, van infrastructurele werken (zoals de HSL), en van plannen in het kader van de Randstadgroenstructuur noopt tot beëindiging of verplaatsing van (glas)tuinbouw naar elders. De ontwikkelingen op langere termijn zijn dus onzeker. In het gebied ten oosten van Pijnacker wordt uitbreiding in de naaste toekomst in ieder geval beperkt door het Glastuinbouwbesluit. Nieuwvestiging van bedrijven is daar uitgesloten, tenzij het bestemmingsplan anders bepaalt. Aan de westkant van Pijnacker is binnen het bestemmingsplankader nog enige uit- en inbreiding mogelijk. In de glasnota Pijnacker presenteert de gemeente een uitbreidingsmogelijkheid van dit gebied richting zuiden tot aan het zogenaamde 'badkuipalternatief' (zie hoofdstuk 5) van de N 470.

De weidegebieden van de Zuidpolder en de Polder van Schieveen kennen een relatief gunstige ruimtelijke situatie. De ruimte in de Zuidpolder is echter beperkt. De geprojecteerde tracé-alternatieven van de N 470 doorsnijden de Zuidpolder, terwijl de Polder Schieveen onder zware verstedelijkingsdruk staat vanuit Rotterdam. De melkveehouders staan onder zware druk. Intensivering en schaalvergroting zijn geen reële opties. Op den duur zal deels omvorming van het ruimtegebruik plaatsvinden (ten behoeve van natuur en recreatie) en deels zal door melkveehouders een uitweg gezocht worden naar aanvullende inkomsten om de inkomenssituatie te verbeteren.

Nutsvoorzieningen

In het streekplan is een reservering opgenomen voor een buisleidingenstrook langs de noordgrens van Noordrand III (tussen Rijnmond en IJmond), waarbij een veiligheidsstrook en een toetsingsgebied van 55 meter resp. 175 meter van toepassing zijn.

Context voor de N 470

In het plangebied wordt een aantal grootschalige woningbouw- en bedrijfslocaties gerealiseerd. Tegelijkertijd zal als tegenwicht voor de verdergaande verstedelijking de ontwikkeling van een groen gebied plaatsvinden, in de vorm van de zogenaamde Groenblauwe Slinger. De Groenblauwe Slinger geeft ruimte aan natuur-, recreatieve en landschappelijke waarden. De ruimtelijke inrichting van het gebied zal door deze ingrepen sterk veranderen ten opzichte van de huidige situatie. In die toekomstige structuur moet de N 470 zo goed en functioneel mogelijk ingepast worden.

3.2 Verkeer en economie

3.2.1 Huidige situatie

Verkeer en vervoer

Infrastructuur

Het studiegebied voor verkeer en vervoer wordt begrensd door de rijkswegen A 12, A 4 en A 13, het water van de Rotte en de N 209.

In oost-west richting kan het verkeer gebruik maken van drie routes via de:

1. Brasserskade, Molenweg en Veenweg door Nootdorp
2. Delftsestraatweg, Westlaan, Oostlaan, Vlielandseweg en de Katwijkerlaan, door Pijnacker
3. de N 209 (Doenkade), langs Bergschenhoek en Bleiswijk.

Als verbinding in noord-zuid richting vervullen de Klapwijkseweg, de N 209, de Rodenrijseweg en de Noordeindseweg een belangrijke functie. Verder wordt het gebied in noord-zuid richting doorsneden door de Oudeweg/Nootdorpsweg tussen Pijnacker en Nootdorp.

In het studiegebied lopen diverse wegen die met name een ontsluitende (locale) functie voor de aanliggende percelen en een functie voor landbouwverkeer hebben, zoals bijvoorbeeld Kleihoogt, de Pastoor Verburghweg, de Monnikenweg, de Overgauwseweg, de Meerweg, de Oude Leedeweg en de Noordersingel. De Pastoor Verburghweg wordt gebruikt ter bevoorrading van de aanliggende agrarische bedrijven en door agrariërs voor transport van landbouwproducten van Kleihoogt en Voorafschepolder naar de veiling te Bleiswijk.

Van alle genoemde wegen met een verbindende functie loopt het tracé door één of meer woonkernen in het gebied. Bij de gemeente Bleiswijk is door middel van een rondweg de N 209 langs de dorpskern gelegd om overlast in het verblijfsgebied te verminderen.

Het studiegebied wordt doorsneden door de Hofpleinspoorlijn. Deze belangrijke openbaar vervoerverbinding verbindt Pijnacker en Berkel en Rodenrijs met Rotterdam (station Rotterdam Hofplein) en Den Haag (Station Den Haag CS). Daarnaast wordt het gebied ontsloten door een aantal verbindingen per streekbus.

Huidige verkeerssituatie

Voor de beschrijving van het gebruik van de infrastructuur wordt gebruik gemaakt van Regionaal Model Zuid-Holland. Voor het verkeersmodel geldt het jaar 1990 als basisjaar en 2010 als prognosejaar. Voor de toekomstige situatie heeft ten behoeve van de effectbeschrijving een nadere verfijning van de verkeersmodellering plaatsgevonden. De huidige situatie is zoveel mogelijk beschreven aan de hand van recente telcijfers. De vergelijking van de telcijfers met het basisjaar 1990 van het verkeersmodel 1990 geeft een indicatie van de groei van de verkeersintensiteiten in de afgelopen jaren. Deze vergelijking heeft betrekking op de verkeersintensiteiten voor het etmaal van een gemiddelde werkdag, omdat hiervoor relatief veel telresultaten beschikbaar waren en aan de hand van vergelijking hiervan het beste beeld kan worden gegeven van de mate waarin de automobiliteit is toegenomen. De vergelijking levert inzicht in de eventuele groei of afname van het autoverkeer in de periode 1990 tot 1997. Zoals blijkt uit tabel 3.2.1, is op de meeste wegen in het gebied 1990 een duidelijke stijging van de verkeersintensiteit waar te nemen.

Tabel 3.2.1: Vergelijking modelberekening 1990 met recente telgegevens.

Locatie	Groei 1990-1997
A12 t.h.v. Nootdorp	23%
A12 t.h.v. Zoetermeer	14%
A13 t.h.v. Delft zuid	42%
Hoefkade	24%
G.K. v.d. Hogendorpweg	14%
Delftsestraatweg	27%
Katwijkerlaan	21%
Klapwijkseweg	127%
Oudeweg	104%
N209 (Doenkade)	100%
Noordeindseweg (B)	8%

Uitschieters in de toenames van verkeersintensiteiten zijn naar verwachting niet alleen het gevolg van een toename van het verkeer bij nieuwbouwwijken, maar ook een gevolg van de betrouwbaarheidsmarge van het verkeersmodel en de beschikbare telgegevens. Als de extreme waarden niet worden beschouwd, blijkt dat op de beschouwde wegen de verkeersintensiteit in de periode 1990-1997 gemiddeld met 22% is toegenomen, een toename van gemiddeld 2,9% per jaar.

De toename van de verkeersintensiteit is enerzijds een gevolg van het toenemende autobezit en -gebruik en anderzijds een gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Met name uitbreiding van het aantal woningen in Zoetermeer en Pijnacker heeft geleid tot een toename van het verkeer op de routes naar Delft en Rotterdam. Dit geldt voor de Delftsestraatweg, de Westlaan, Oostlaan en Vlielandseweg en Katwijkerlaan in Pijnacker, en de Noordeindseweg en Rodenrijseweg door Berkel en Rodenrijs.

De toenemende verkeersintensiteiten hebben gevolgen voor de verkeersafwikkeling. In Pijnacker en Berkel en Rodenrijs maakt een relatief grote verkeersstroom gebruik van de lokale infrastructuur. De verkeersafwikkeling is hierdoor vaak slecht, met name in de spits.

In tabel 3.2.2 zijn de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen in en langs het studiegebied opgenomen. Deze intensiteiten zijn gebaseerd op telcijfers van Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en de gemeente Pijnacker.

Ook de verkeersveiligheid is afhankelijk van de verkeersintensiteit op de wegen in het studiegebied. Met name de hoge verkeersintensiteiten binnen de woongebieden zijn nadelig voor de verkeersveiligheid, mede doordat de oversteekbaarheid van deze wegen onder druk staat. Op een aantal wegen in het studiegebied met relatief hoge verkeersintensiteiten zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Het betreft hier vooral de Rodenrijseweg door Berkel en Rodenrijs. Ook op de Meerweg, de Pastoor Verburghweg en de Middelweg zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Op de wegen waar de fietsvoorzieningen direct langs de weg zijn gelegen neemt de onveiligheid ook toe.

Op de provinciale wegen binnen het studiegebied zijn voor de periode 1994-1996 geen 'black spots' (locaties met minstens 6 ernstige ongevallen) vastgesteld. Wel zijn er enkele 'black spots' op de N 209 Bleiswijk-Rotterdam (aansluiting A 13, kruising Van Hogendorpweg, Verlengde Molenlaan en Heulslootweg), die de grens vormt van het studiegebied. Er gebeuren wel vrij veel ongevallen op de provinciale wegen in het studiegebied, maar die vinden verspreid plaats. De N 473 Delft-Pijnacker behoort tot de 50 meest gevaarlijke trajecten op provinciale wegen in Zuid-Holland.

Tabel 3.2.2: Waargenomen verkeersintensiteiten 1997

Locatie	etmaalintensiteit 1997 [mvt/etmaal]	spitsintensiteit 1997 [mvt/uur]	bron
A12 Nootdorp-Zoetermeer Centrum	114.764	-	RWS
A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum	76.287	-	RWS
A13 Delft-zuid-Berkel en Rodenrijs	148.944	-	RWS
Delftsestraatweg Delft-Zuideindseweg	14.880	1.211	prov. ZH
Delftsestraatweg Zuideindseweg-Rijskade	12.918	1.033	gem. Pijnacker
Westlaan	14.629	1.141	gem. Pijnacker
Katwijkerlaan	9.203	839	gem. Pijnacker
Oudeweg/Noordweg noordzijde Pijnacker	7.535	706	gem. Pijnacker
Nootdorpseweg westzijde Pijnacker	7.389	714	gem. Pijnacker
Klapwijkseweg Vrouwenrecht-Duikersloot	8.268	818	gem. Pijnacker
Klapwijkseweg Pijnacker-Meerweg	8.200	747	prov. ZH
Boterdorpseweg Raadhuislaan-Bergweg Zuid	14.336	1.245	prov. ZH
Noordeindseweg Middelweg-Oostweg	9.744	942	prov. ZH
N209 Doenkade A13-Vliegveldweg	28.473	2.306	prov. ZH
N209 Doenkade Vliegveldweg-G.K. v. H'weg	22.711	1.988	prov. ZH
N209 Hoefweg Veiling-A12	20.413	1.544	prov. ZH

Economie

Productiestructuur

De productiestructuur in Zuid-Holland West kenmerkt zich door een hoog aandeel arbeidsplaatsen in de dienstensector, gevolgd door de sector industrie.

De economische pijlers van de regio Haaglanden zijn:

- overheid en internationale dienstverlening (Den Haag)
- kennis en technologie (Delft)
- agribusiness (met name Westland)
- toerisme en recreatie

In totaal zijn in 1995 circa 37.000 bedrijven gevestigd in Haaglanden met ongeveer 381.000 werkzame personen.

Tabel 3.2.3: Procentuele verdeling van de werkzame personen over verschillende bedrijfstakken in 1995

Bedrijfstak	Aandeel in werkgelegenheid in Haaglanden
landbouw/visserij	4%
industrie	9%
bouwnijverheid/installatiebedrijven	5%
handel/horeca/repairatie	12%
transport/distributie	6%
diensten	64%
Totaal werkzame personen	385.000

bron: Streekplan Zuid-Holland West, 1997

Het studiegebied kenmerkt zich door een grote vertegenwoordiging van tuinbouw-bedrijven. Naast het Westland worden ook in het gebied rond Leidschendam, Nootdorp en Pijnacker groenten en siergewassen in kassen geteeld. Glastuinbouw-bedrijven zijn met name gevestigd ten noorden en zuiden van de Pijnackerse Vaart (Noord- en Zuidpolder), het gebied tussen Pijnacker en Zoetermeer, de Oude Leede en de gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk. Het agribusi-ness-complex (incl. Westland) bestaat uit veel productiebedrijven (telers) maar ook uit daaraan verbonden bedrijven, zoals kassenbouwers, leveranciers van verwar-mingsinstallaties, veredelingsbedrijven, groothandels in sierteeltprodukten, transportbedrijven en twee veilingen. Samen met de bedrijven in het Westland is de agribusiness op 4000 hectare goed voor een jaarlijkse omzet van 3 miljard gulden, waarvan 80% is bestemd voor export.

In Pijnacker zijn 284 glastuinbouwbedrijven gevestigd (in 1996):

groenten: 130 bedrijven
 rozen: 57 bedrijven
 orchideeën: 28 bedrijven
 overig (potplanten/bloemen): 69 bedrijven.

Van het totale grondoppervlak van de gemeente Pijnacker wordt 17% in beslag genomen door de glastuinbouw. Waarbij 44% van de glastuinbouwbedrijven een glasoppervlakte heeft van meer dan 10.000 m² (gemiddeld glasoppervlak 11.500 m² per bedrijf).

De bruto werkgelegenheid in de Pijnackerse glastuinbouw bedraagt 1715 perso-nen, waarvan er 1515 meer dan 12 uur per week werkzaam zijn. Naast deze directe werkgelegenheid genereert de glastuinbouwsector ook indirecte werkgele-genheidseffecten zoals eerder vermeld.

In het gebied rond Oude Leede is ook de sector veehouderij geconcentreerd. De melkveehouderij heeft een sterk grondgebonden karakter en draagt bij aan de aanwezige natuur- en landschapswaarden.

In het deel van het studiegebied dat behoort tot de Rotterdamse regio zijn in relatie met het Haagse deel weinig (glas)tuinbouwbedrijven gevestigd. In de gemeente Berkel en Rodenrijs zijn concentraties van glastuinbouw gelegen langs de bebou-wingslinten en in de Voorafschse polder. Ook in de gemeenten Bleiswijk en Berg-schenhoek bevinden zich concentraties van glastuinbouw.

Bedrijventerreinen

In de driehoek Delft-Zoetermeer-Rotterdam zijn per 1 januari 1997 de volgende bedrijventerreinen gelegen (tabel 3.2.4).

Tabel 3.2.4: Overzicht bedrijventerreinen in het studiegebied N 470 per 1 januari 1997.

gemeente	bedrijventerrein	netto oppervlakte (ha)	nog uit te geven (ha)	tot hinder-categorie
Bergschenhoek	Weg en Land	9,1	1,6	3
	Weg en Land-ZO	10,5	10,5	3
Berkel en Rodenrijs	Spoorhaven	6,5	6,5	4
Delft	Delftechpark I	7,5	7	4
	Delftse Poort	4,6	0,6	3
	Schieoever-zuid	42,5	0,2	4/5
Pijnacker	Delfgauw/De Ruyven	35	13,6	4
	Boezem	24,1	1,5	3
Rotterdam	Hoog Zestienhoven			
	Schiebroek			
	Noord-West	73,6	28,5	4
Zoetermeer	Lansinghage	69,1	17,4	3/5
	Rokkeveen-oost	10	4,3	2/3

bron: Bedrijfsterreinen in Zuid-Holland per 1 januari 1997 (Provincie Zuid-Holland, Directie Economie en Vervoer)

3.2.2 Autonome ontwikkelingen

Verkeer

Mobiliteit

De realisatie van grote nieuwe woongebieden en enkele bedrijventerreinen in het kader van VINEX zal een flinke groei van het aantal verplaatsingen in het studiegebied opleveren. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn besproken in hoofdstuk 3.1.

Infrastructuur

De ontsluiting van de VINEX-woningbouwlocaties is georiënteerd op de aan te leggen N 470. De aan te leggen interne ontsluitingsstructuur van de nieuwe woongebieden is in dit rapport als autonome ontwikkeling beschouwd. In het kader van de te realiseren VINEX-woningbouwlocatie Pijnacker-Zuid zal de Klapwijkseweg in het gedeelte Tolhek (oostelijk deel) de gebiedsontsluitende weg worden. Deze wordt in oostwaartse richting afgebogen en aangesloten op de N 470. Het centrum van Pijnacker-Zuid en de NS-halte (Hofpleinlijn) worden rechtstreeks vanaf de Klapwijkseweg ontsloten. Tussen Tolhek en Keizershof (westelijk deel) wordt een ongelijkvloerse spoorkruisende verbindingsweg gerealiseerd. Keizershof wordt vanaf de N 470 ontsloten via rotondes aan de noord-westzijde en de zuid-westzijde. In de Noordrand krijgen de Boterdorpseweg en de Klapwijkseweg de functie van interne wijkontsluitingsweg.

Verdere belangrijke wijzigingen met betrekking tot de weginfrastructuur hebben betrekking op de duurzaam veilige inrichting van het onderliggend wegennet: de aanleg van rotondes op provinciale en gemeentelijke wegen en de aanleg langs deze wegen van vrijliggende fietspaden.

Ook de Delftsestraatweg, de Katwijkerlaan, de Klapwijkseweg door de Noordrand en de Boterdorpseweg zullen gebiedsontsluitingswegen worden. Het beheer van deze wegen wordt door de Provincie overgedragen aan de betreffende gemeenten, wanneer de N 470 gerealiseerd is.

Verder zal de Meerweg in de gemeente Berkel en Rodenrijs verlegd worden naar het zuiden, waardoor deze een belangrijke functie zal vervullen bij de ontsluiting van de Noordrand. In en rond Pijnacker-Zuid en de Noordrand zal een lokaal fietspadennet worden gerealiseerd.

Het structuurplan Noordrand II/III gaat uit van de realisatie van drie netwerken: voor autoverkeer, openbaar vervoer en fiets. Voor het autoverkeer wordt uitgegaan van een hiërarchische opbouw van het wegennet. De N 470 en de N 209 zijn de belangrijkste aan-/afvoerroutes van het gebied. Belangrijkste drager van het interne wegennet zijn de Klapwijkseweg en de Boterdorpseweg. De ontsluiting van het openbaar vervoer is gebaseerd op de alternatieven in de ZoRo-studie. De OV-infrastructuur bestaat uit regionale busverbindingen naar Delft, Zoetermeer en Rotterdam aangevuld met een aantal ontsluitende bus-lijnen. Voor het fietsverkeer zullen rechtstreekse fietsroutes tussen de voorzieningen en de woonwijken onderling gerealiseerd worden. Menging van autoverkeer en fietsverkeer wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Ook in de *Integrale visie Pijnacker-Zuid* wordt onderscheid gemaakt in een structuur voor autoverkeer, openbaar vervoer en fiets. De Klapwijkseweg en de Europalaan vormen in Pijnacker-Zuid de gebiedsontsluitende wegen, samen met een ongelijkvloerse spoorkruisende verbinding tussen Tolhek en Keizershof. Het nieuwe station Pijnacker-Zuid vormt de spil van de openbaar vervoerstructuur. Het centrum van Pijnacker wordt door middel van een busverbinding met Pijnacker-Zuid verbonden. *In Pijnacker-Zuid zal een fijn vertakt fietsnetwerk worden aangelegd.* Langs de Klapwijkseweg ligt een regionale doorgaande fietsroute.

De invoering van RandstadRail op de bestaande Hofpleinlijn en de opening van de stations Westpolder en Pijnacker-Zuid is gepland in het jaar 2003. De verdere invoering van de maatregelen van RandstadRail, waaronder de aanleg van de ZoRo-lijn en de fysieke koppeling van Lightrail aan de Zoetermeerlijn, de Haagse tram en de Rotterdamse metro, is op langere termijn voorzien. Voor de ZoRo-lijn worden thans in een tracé/m.e.r.-studie meerdere traceringen onderzocht.

De verkeersprognose voor het jaar 2010 volgens het Regionaal Model Zuid-Holland houdt rekening met de verbeteringen van het openbaar vervoersysteem in het kader van RandstadRail op het autogebruik (modal split).

Het studiegebied zal doorkruist worden door de HSL-verbinding Amsterdam-Parijs. Rotterdam zal worden aangesloten op de HSL. De tracering vanaf Rotterdam CS volgt de oostgrens van de gemeente Berkel en Rodenrijs, voert ten westen van Bleiswijk en vervolgens langs de oostzijde van Zoetermeer. Omdat de HSL een lange afstandverbinding is, zijn de effecten op de mobiliteit in het studiegebied verwaarloosbaar.

Ten zuiden van Oude Leede en langs de Meerweg is van zuidwest naar noordoost een buisleidingstrook gereserveerd voor de verbinding Rijnmond-IJmond.

Gebruik infrastructuur

Door de geplande aanleg van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen en ten gevolge van de economische groei zal het aantal verplaatsingen binnen de regio, van en naar de regio en door de regio sterk toenemen. In tabel 3.2.5 is voor de belangrijkste wegen in het studiegebied de verkeersintensiteit aangegeven. Ten gevolge van de toename van de verkeersintensiteiten zullen de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid verslechteren, zoals in hoofdstuk 6 nader wordt beschreven.

In 2010 zal 'rekeningrijden' zijn ingevoerd, onder andere rond Rotterdam en rond de stadsregio Haaglanden. Dit betekent dat er in de ochtendspits elektronische tolheffing zal plaatsvinden op alle toegangswegen naar deze gebieden.

Verwacht wordt dat dit met name invloed zal hebben op de verdeling van het verkeer over de dag. Afhankelijk van de te maken keuze voor een groot of een klein cordon rond stadsgewest Haaglanden komt ook een tolpunt op de N 470 te liggen.