

Milieueffectrapport

Bedrijventerrein Hoeksche Waard

Achtergrondrapport Voornemen en Alternatieven

Projectnr. 149900
Versie 5.0
augustus 2006

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland
Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

datum vrijgave
augustus 2006

beschrijving versie 5.0
definitief

goedkeuring
dr. ir. L.T. Runia

vrijgave
drs. R.A.M. van Dongen

Inhoud

Blz.

	Voorwoord	3
1	Inleiding	5
2	Voornemen, motivatie en locatie	7
2.1	Voorgenomen activiteit	7
2.2	Ruimtelijk kader regio Hoeksche Waard	7
2.3	Ruimtelijk kader en historie bedrijventerrein Hoeksche Waard	8
2.4	Motivatie noodzaak bedrijventerrein	12
2.5	Onderbouwing zoekgebied locatie	14
2.6	Te nemen besluiten	17
3	Totstandkoming alternatieven en varianten	19
3.1	Proces	19
3.2	Opgave en randvoorwaarden	19
3.3	Programma en fasering	20
3.4	Ontsluiting van het BTHW	22
3.5	<i>Inpassing in de omgeving</i>	23
3.6	Kernpunten alternatieven	27
3.7	Referentiesituatie: autonome ontwikkeling	28
4	Alternatief West	29
4.1	Fasering	29
4.2	Ontsluiting	31
4.3	Overige inrichtingsaspecten	31
4.4	Variant alternatief West	31
5	Alternatief Oost	35
5.1	Fasering	35
5.2	Ontsluiting	37
5.3	Overige inrichtingsaspecten	37
6	Alternatief Centraal	39
6.1	Fasering	39
6.2	Ontsluiting	41
6.3	<i>Overige inrichtingsaspecten</i>	41
6.4	Variant alternatief Centraal	42
7	Alternatief Gespreid	45
7.1	Fasering	45
7.2	Ontsluiting	47
7.3	Overige inrichtingsaspecten	47
7.4	Variant alternatief Gespreid	48
	Bijlage 1 Voorgeschiedenis	51

Voorwoord

Dit rapport maakt onderdeel uit van de milieueffectrapportage (m.e.r.) bedrijventerrein Hoeksche Waard. De m.e.r.-procedure wordt doorlopen om het bedrijventerrein Hoeksche Waard vast te leggen in de partiële streekplanherziening Hoeksche Waard. Het MER is tevens de onderbouwing van het bestemmingsplan voor het regionaal bedrijventerrein.

De Milieueffectrapportage bestaat uit de volgende onderdelen:

- Hoofdrapport
- **Achtergrondrapport Voornemen en Alternatieven**
- Achtergrondrapport Milieueffecten
- Achtergrondrapport Verkeer
- Achtergrondrapport Geluid

Het stuk dat nu voor u ligt is het achtergrondrapport Voornemen en Alternatieven. In dit rapport wordt het voornemen om een bedrijventerrein aan te leggen in het zoekgebied in de Hoeksche Waard nader onderbouwd. Daarnaast worden de verschillende mogelijke inrichtingsalternatieven verder toegelicht. Dit rapport dient als naslagwerk waarin detailinformatie over het voornemen en de verschillende alternatieven te vinden is.

In dit achtergrondrapport zijn verwijzingen opgenomen naar literatuur. Het overzicht van gebruikte literatuur voor het gehele MER is opgenomen in het hoofdrapport.

De m.e.r.-procedure, waar deze MER onderdeel van uitmaakt, is gestart door middel van de publicatie van de Starnotitie m.e.r. Bedrijventerrein Hoeksche Waard na goedkeuring door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 23 augustus 2005.

1 Inleiding

Dit rapport, het achtergrondrapport Voornemen en Alternatieven, geeft een nadere onderbouwing van het voornemen en van de ontwikkelde alternatieven. Het rapport is een nadere toelichting op de beschrijving zoals die is gegeven in het hoofdrapport.

In hoofdstuk 1 wordt de voorgenomen activiteit nader toegelicht, waarbij aandacht wordt *besteed aan het ruimtelijk kader en de historie van het voornemen. Vervolgens wordt er* ingegaan op het nut en de noodzaak van het voornemen.

In hoofdstuk 2 wordt beschreven hoe en op basis waarvan de alternatieven voor de inrichting van het bedrijventerrein tot stand zijn gekomen.

Gebaseerd op de kernpunten van de alternatieven worden in hoofdstuk 3 t/m 6 de alternatieven beschreven.

2 Voornemen, motivatie en locatie

2.1 Voorgenomen activiteit

De provincie Zuid-Holland is, naar aanleiding van de uitspraken in de Nota Ruimte, voornemens om door middel van een Concrete Beleidsbeslissing (CBB) in de noordrand van de Hoeksche Waard een bedrijventerrein mogelijk te maken met een omvang van maximaal 180 ha netto¹. Het bedrijventerrein van maximaal 180 ha netto bestaat uit een bovenregionaal deel van 120 ha netto en een regionaal deel van 60 ha netto. Deze 60 ha, reeds opgenomen in het vigerende streekplan, moet voorzien in de opvang van bedrijven uit de Hoeksche Waard zelf.

Doel van het voornemen is te voldoen aan de vraag naar grootschalige bedrijvigheid, distributie en logistiek, die samenhangt met de Mainport Rotterdam. Door in de Hoeksche Waard ruimte te bieden aan deze grootschalige bedrijvigheid, wordt het mogelijk om in de steden de herstructurering en doorstroming op gang te brengen (VROM, 2005).

Het bovenregionale deel van het terrein richt zich op bedrijven die relatief grote goederenstromen genereren, zoals bij distributie, grootschalige handel, opslag en transport of bij een combinatie van distributie en productie (Value-Added Logistics). Kenmerk van een havengerelateerd bedrijventerrein is de directe verbondenheid met belangrijke transportassen (provincie Zuid-Holland, 2000). Hierbij is een combinatie mogelijk met een deel van de regionale behoefte van de Hoeksche Waard zelf. Chemische complexen en grootschalige opslag van containers blijven thuishoren in het Rotterdamse haven- en industriegebied.

Tot de ontwikkeling van het bedrijventerrein behoort ook een adequate ontsluiting daarvan (via de N217) naar de A29 en een programma voor de landschappelijke inpassing in combinatie met waterberging voor het bedrijventerrein. Glastuinbouw maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen activiteit.

Dit MER gaat over het bedrijventerrein Hoeksche Waard. Hiernavolgend wordt het bedrijventerrein aangeduid als 'BTHW'.

2.2 Ruimtelijk kader regio Hoeksche Waard

In deze paragraaf is het ruimtelijk kader voor de gehele Hoeksche Waard beschreven. In paragraaf 2.3 is nader ingegaan op het ruimtelijk kader en de historie van het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard.

1. Het aantal netto ha bedrijventerrein is het daadwerkelijk uit te geven oppervlak aan bedrijventerrein. Het aantal bruto ha omvat tevens de omvang van de totale inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving. Dit volgt uit het ontwerpproces.

Nota Ruimte

De gehele Hoeksche Waard is in de Nota Ruimte aangewezen als Nationaal Landschap met uitzondering van het noordelijke deel en een reservering voor de mogelijke realisatie van de A4-zuid. De daadwerkelijke begrenzing van het Nationaal Landschap wordt in een streekplanherziening vastgelegd. Het noordelijk deel van de Hoeksche Waard wordt buiten het Nationaal Landschap gelaten om bovenregionale ontwikkelingen (zoals het BTHW) mogelijk te maken.

De status van Nationaal Landschap heeft een aantal vergaande consequenties voor een gebied. Grootschalige stedelijke ontwikkelingen zijn uitgesloten en er wordt gestreefd naar een migratiesaldo nul. Dat laatste houdt in dat, buiten de natuurlijke aanwas, de bevolkingsomvang niet mag toenemen. Im- en emigratie van het gebied moeten in evenwicht met elkaar zijn.

Vigerend streekplan Zuid-Holland Zuid

In het streekplan wordt, naast de ontwikkeling van het BTHW en de benoeming tot Nationaal Landschap, weinig meer gezegd over de Hoeksche Waard.

Afsprakenkader

De bestuurders van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten van de Hoeksche Waard hebben in aansluiting op het rijksbeleid en als uitwerking van het Collegewerkprogramma van de provincie, een Afsprakenkader opgesteld voor de regio Hoeksche Waard. Hierin zijn o.a. afspraken gemaakt over:

- Het starten van een procedure voor een partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland Zuid door de provincie waarin o.a. woningbouwmogelijkheden worden geregeld en een bedrijventerrein van 180 ha netto wordt geacommodeerd;
- Verbetering van de groenblauwe kwaliteiten van de Hoeksche Waard;
- Het vastleggen van de locatie van de 180 ha netto bedrijventerrein door middel van een concrete beleidsbeslissing.

2.3 Ruimtelijk kader en historie bedrijventerrein Hoeksche Waard

Nota Ruimte

In de op 17 mei 2005 in de Tweede Kamer aangenomen Nota Ruimte geeft het Rijk aan dat zij: 'een ruimtelijke reservering wenst van maximaal 180 ha netto in de Hoeksche Waard om in de vraag naar droge, havengerelateerde bedrijvigheid ten behoeve van de Rotterdamse haven te kunnen voorzien. Aangegeven wordt dat zo spoedig mogelijk ruimte gereserveerd dient te worden door de betrokken decentrale overheden om uitbreiding te kunnen laten plaatsvinden van het reeds geplande bedrijventerrein van 60 ha in de gemeente Binnenmaas, ten oosten van de A29 en te westen van de HSL-zuid tot maximaal 180 ha netto.'

Met uitzondering van de ruimtereservering voor het bedrijventerrein en het globale tracé van de mogelijk toekomstige A4-zuid is de Hoeksche Waard aangewezen als Nationaal Landschap. Verder is aangegeven dat de Hoeksche Waard geen onderdeel mag uitmaken van bundelingsgebied van de Zuidvleugel. Grootschalige verstedelijking is afgezien van het bedrijventerrein Hoeksche Waard uitgesloten. Met het oog op het migratiesaldo nul, criterium behorende bij een Nationaal Landschap, is in de regio een verdeling gemaakt van het verwachte woningbouwprogramma over de gemeenten.

Vigerend streekplan Zuid-Holland Zuid

De provincie heeft in 2000 in haar streekplan de opdracht tot een streekplanuitwerking opgenomen voor een bovenregionaal bedrijventerrein in de noord- en oostrand van de Hoeksche Waard. De keuze voor de noord- en oostrand was naast bedrijfseconomische overwegingen (financiering, inpassing, compensatie en ontsluiting) ook ingegeven door de wens om (verdere) versnippering van de Hoeksche Waard te voorkomen. Bij de verdere uitwerking dienen de overgangszones naar de waardevolle buitendijkse gebieden langs de Oude Maas en naar de bestaande woonbebouwing in acht te worden genomen. De realisering van het BTHW dient te geschieden onder de voorwaarde van een zorgvuldige inpassing (provincie Zuid-Holland, 2000).

Tevens werden er ten aanzien van het voornemen de volgende beslissingen genomen:

- Het buitendijks deel van het zoekgebied is bestemd als natuurgebied;
- Totale zoekgebied moet ruimte bieden aan een samenhangende groenstructuur tussen Oude Maas en Spui;
- Langs de oost en zuidgrens van het zoekgebied zijn ecologische verbindingzones gepland;
- Ten zuiden van Binnenbedijkte Maas wordt een natuurgebied aangelegd;
- Kruising A29-N217 wordt ontwikkeld als regionaal vervoersknooppunt (transferium).

Daarnaast zijn op de streekplankaart aangegeven:

- een zoeklocatie voor een zweefvliegveld nabij de kruising A29 - Oude Maas;
- een wenslocatie voor recreatie- en/of bosgebied ten zuiden van de N217, ter hoogte van Binnenbedijkte Maas;
- het gebied ten noorden van de Buitengorzendijk is aangewezen als (nieuw) recreatie- en/of bosgebied met natuur- en/of landschapswaarden.

Om de ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijk te maken wordt er een partiële herziening van het streekplan opgesteld ten tijde van dit schrijven. Dit streekplan wordt vigerend na procedurele vaststelling.

Ontwikkelingsprogramma Hoeksche Waard

De samenwerkende gemeenten van de Hoeksche Waard (Commissie Hoeksche Waard) hebben naar aanleiding van de Vijfde Nota een Ontwikkelingsprogramma voor de Hoeksche Waard opgesteld. Hierin is een bovenregionaal bedrijventerrein afgewezen. Wel is hierin ruimte gevonden voor een regionaal bedrijventerrein in de noordrand van de Hoeksche Waard. Binnen een ruimtelijke reservering voor de lange termijn van in totaal ruim 250 ha bruto (in combinatie met glastuinbouwmogelijkheden) is besloten om voor de korte termijn 60 ha netto uitgeefbaar terrein te ontwikkelen. De voor de lange termijn voor bedrijvigheid gereserveerde locatie is begrensd door de Buitenzomerlanden in het noorden, de A29 in het westen en de Blaaksedijk in het zuiden. Verder is in deze beleidsnota aangegeven dat ten noorden en oosten van de N217 sprake is van minder kwetsbare landschapseenheden, een hogere bebouwingsdichtheid, zwaardere infrastructuur en versnippering van het landschap. Het gebied ten noorden en oosten van de N217 heeft hiermee een opvangtaak voor 'stedelijke' functies gekregen, zoals woningbouw en bedrijvigheid (RIHW, 2002).

Bestuurlijk Platform Zuidvleugel

In het kader van de voorbereiding van de Nota Ruimte heeft het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel² eind 2003 het document 'De Zuidvleugel van de Randstad' opgesteld. Hierin geeft het aan dat ten behoeve van de ontwikkeling en economische vitaliteit van de Zuidvleugel ruimte nodig is voor grootschalige bedrijvigheid aan de randen van de Zuidvleugel. Vanwege de hoge ruimtedruk is binnen bestaand stedelijk gebied onvoldoende ruimte beschikbaar. Voor de categorie 'bedrijvigheid, distributie en logistiek die samenhangt met de mainport Rotterdam' vormen vooral de Tweede Maasvlakte en de Hoeksche Waard de nieuwe uitleglocaties. Door in de Hoeksche Waard (net als op de Tweede Maasvlakte) ruimte te bieden aan deze grootschalige bedrijvigheid, wordt het mogelijk om in de steden herstructurering en doorstroming op gang te brengen (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2003).

Provinciale Ruimtelijke StructuurVisie 2020

In oktober 2004 hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke StructuurVisie (PRSV, provincie Zuid-Holland, 2004) en daarmee het provinciaal ruimtelijk beleidskader voor de verschillende streekplangebieden en streekplanherzieningen vastgesteld. Samenvattend is de provincie Zuid-Holland van mening dat:

- De Hoeksche Waard voor het overgrote deel onderdeel is van het landschap van de Zeeuws/Zuidhollandse Delta, een landschap van (inter)nationale betekenis en kwaliteit;
- Het eiland geen landschapsreservaat is, maar dat de landschappelijke kwaliteiten op grond van een kwaliteitszonering verbeterd moeten worden en dat de vitaliteit van de kernen en de landbouw bevorderd moet worden;
- De noordrand van de Hoeksche Waard een overgangsgebied is tussen de Zuidvleugel en het Deltalandschap, en dat daar sprake is van een combinatie van landschappelijke en recreatieve kwaliteiten, suburbane kernen en economische functies. In dit overgangsgebied zal ruimte gevonden moeten worden voor de ruimtevrage voor werken en in beperkte mate voor specifieke woonmilieus.

De keuze van de noordrand van de Hoeksche Waard als zoekgebied voor een bovenregionaal bedrijventerrein is in belangrijke mate ingegeven door:

- de sociaal-economische betekenis van het bedrijventerrein voor de werkzoekenden in de Rotterdamse regio;
- het tekort aan ruimte in het zuidelijk deel van de Rotterdamse regio;
- de nabijheid van het zoekgebied ten opzichte van de A15 (achterlandverbinding) en de werkzoekenden in Rotterdam-Zuid;
- de constatering dat de noordrand nu al deel uitmaakt van het overgangsgebied tussen het stedelijk netwerk van de Zuidvleugel en het open landschap van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden.

Afsprakenkader

Zoals in paragraaf 2.2 beschreven, hebben de bestuurders van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten van de Hoeksche Waard een Afsprakenkader opgesteld voor de regio Hoeksche Waard. Eén van deze afspraken is dat de provincie de verantwoordelijkheid draagt voor een partiële streekplanherziening waarin een bedrijventerrein van 180 ha netto wordt geacommodeerd in de vorm van een concrete beleidsbeslissing. Basis voor de concrete beleidsbeslissing is deze MER waarin de ruimtelijke inrichtingsvarianten in

2. Deelnemers aan het Bestuurlijk Platform zijn: provincie Zuid-Holland, Drechtsteden, Integraal Ontwikkelingsplan Westland, Leidse Regio, stadsgewest Haaglanden, gemeente Den Haag, Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Midden-Holland, stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam

het gebied tussen de A29, de Oude Maas, de N217 en de kern Puttershoek worden onderzocht.

Bij de realisatie van het BTHW moet voldaan worden aan:

- een goede landschappelijke inpassing en gelijktijdige verbetering van het groenblauwe raamwerk met daarbij een erkenning van de kwetsbare positie van het de buurtschap Blaaksedijk als woongemeenschap van Binnenmaas;
- faseerbaarheid van de uitgifte voor de door partijen gewenste marktsegmenten van bedrijvigheid waarbij rekening wordt gehouden met een na te streven kwaliteitsniveau en soorten bedrijven van het karakter van het bedrijventerrein De Bosschen te Oud-Beijerland en de typering zoals verwoord in het vigerende streekplan;
- voldoende ontsluiting en bereikbaarheid in alle fasen van ontwikkeling, waarbij ook de verwachte effecten van de toename van de woningvoorraad en van de beoogde verandering in het glasareaal worden meegenomen, rekening houdend met reeds uitgevoerde onderzoeken. Het gaat hier naar verwachting om 3.000 á 4.000 woningen verdeeld over de gemeenten Oud-Beijerland, 's-Gravendeel en Binnenmaas.

Het afsprakenkader is na de vaststelling van de Nota Ruimte in mei 2005, ook ondertekend door de gemeenteraden van de betrokken gemeenten.

Rijk, Provincie Zuid-Holland en Bestuurlijk Platform Zuidvleugel: Bestuursakkoord

In december 2004 hebben het ministerie van EZ, de Provincie Zuid-Holland en het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel een bestuursakkoord ondertekend. Hierin hebben ze aangegeven dat ze dezelfde terreinen in de Zuidvleugel van de Randstad hebben geselecteerd waarop ze hun inspanningen zullen concentreren voor herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en ontwikkeling van nieuwe locaties. Eén van deze nieuwe locaties betreft de Hoeksche Waard.

Gemeente Binnenmaas: structuurplan bedrijventerrein 60 ha

In haar vergadering van 2 mei 2005 heeft de gemeenteraad van de gemeente Binnenmaas het structuurplan Regionaal Bedrijventerrein d.d. 2 mei 2005 vastgesteld. Het structuurplan biedt een kader voor de ontwikkeling van 60 ha netto bedrijvigheid aan de oost- en noordzijde van en in aansluiting op het bestaande bedrijventerrein Boonsweg in de gemeente Binnenmaas.

Voor het regionale deel van het BTHW van 60 ha netto heeft de gemeente Binnenmaas een vrijwillige MER/SMB (1^e fase) gedeeltelijk doorlopen. Deze procedure is gekoppeld aan het structuurplan voor het regionale deel. Het voornemen was om voor het bestemmingsplan een aanvullende MER (2^e fase) op te stellen.

Sinds de vaststelling van de Nota Ruimte in de Tweede Kamer is echter sprake van een uitbreiding van het regionale bedrijventerrein van 60 ha netto met een bovenregionaal bedrijventerrein van maximaal 120 ha netto. Mede op basis van een recente uitspraak van de Raad van State (woningbouwlocatie Leeuwarden) is geconstateerd dat één gezamenlijke m.e.r.-procedure nodig is voor het gehele bedrijventerrein. In overleg met de regio (RIHW) is daarom besloten om één MER op te stellen voor zowel het regionale als het bovenregionale deel.

De vastgestelde richtlijnen voor de 1e fase MER/smb voor het regionale bedrijventerrein vormen samen met de richtlijnen op basis van de startnotitie de basis voor dit MER voor het gehele bedrijventerrein.

De gemeente is van plan om 20 ha gemengd terrein zo snel mogelijk te ontwikkelen om aan de regionale vraag vanuit de Hoeksche Waard te voldoen. Hiervoor is zoals hiervoor aangegeven het structuurplan opgesteld. Deze 20 ha is meegenomen in de ontwikkeling van de alternatieven.

Een uitgebreid overzicht van de voorgeschiedenis van het bedrijventerrein Hoeksche Waard is opgenomen in bijlage 1.

2.4 Motivatie noodzaak bedrijventerrein

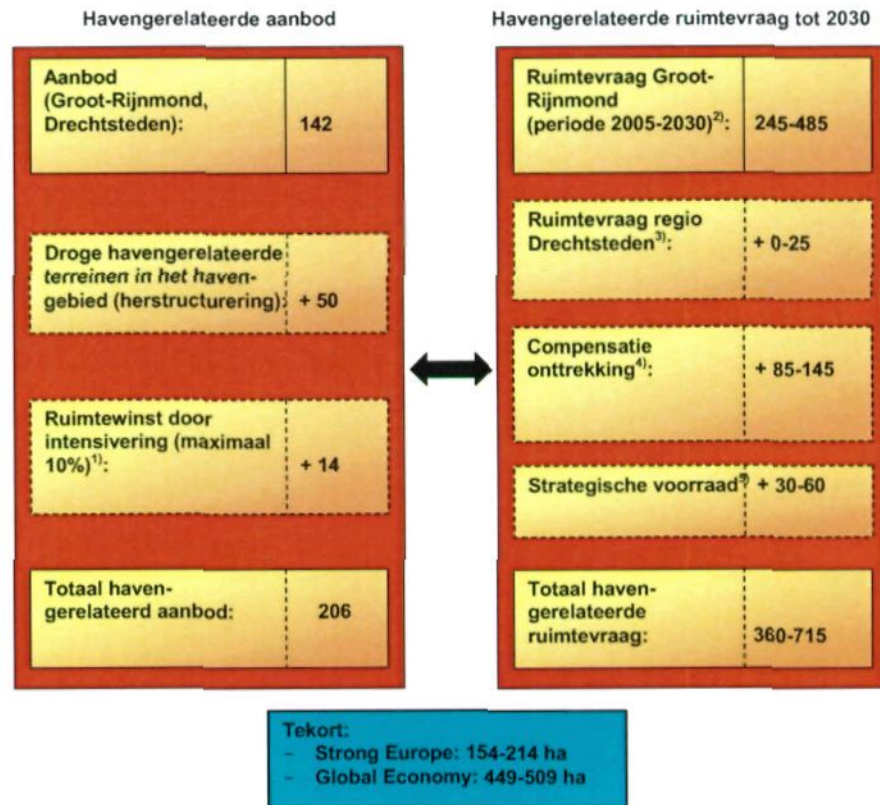
In opdracht van het Ministerie van Economische Zaken is door Buck Consultants International onderzocht wat de optimale omvang is van een bedrijventerrein voor droge, havengerelateerde activiteiten in de noordrand van de Hoeksche Waard (Buck Consultants International, 2006).

De behoefte aan een bedrijventerrein en de optimale omvang van het terrein is onderzocht door middel van een analyse van zowel het aanbod van bedrijventerreinen in de regio als het aanbod. Hierbij is tevens het onderscheid gemaakt tussen de benodigde hoeveelheid bedrijventerrein (kwantiteit) en het soort bedrijventerrein (kwalitatief) gemaakt.

Op basis van het resultaat van deze studie kan worden geconcludeerd dat de locatie Hoeksche Waard in zowel een kwantitatieve als kwalitatieve behoefte kan voorzien daar waar het gaat om ruimte bieden aan droge havengerelateerde bedrijven die op zoek zijn naar een geschikte locatie in de directe nabijheid van het Rotterdamse havengebied. De direct uitgeefbare en geplande (harde plannen) bedrijventerreinen in de Stadsregio Rotterdam, de regio Drechtsteden, de regio Hoeksche Waard en overig Groot-Rijnmond bieden onvoldoende perspectief om aan de ruimtevraag voor droge havengerelateerde activiteiten tegemoet te kunnen komen:

- Stadsregio Rotterdam:
 - Linker Maasoever: het uitgeefbare aanbod op de Linker Maasoever is zeer beperkt en alleen het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Cornelisland biedt mogelijk op termijn ruimte voor vestiging van havengerelateerde activiteiten;
 - Rechter Maasoever: de functie van de Rechter Maasoever voor het accommoderen van havengerelateerde bedrijvigheid is beperkt enerzijds vanwege de matige infrastructurele verbindingen van deze regio met het havengebied en anderzijds hebben de terreinen een ander profiel/doelgroep;
 - Havengebied: herstructurering van een deel van het havengebied leidt mogelijk op termijn tot een ruimtewinst van naar verwachting 40 à 50 ha. Deze ruimte is met name bedoeld voor havengerelateerde bedrijven die in de directe nabijheid van natte, kadegebonden bedrijven gevestigd willen zijn.
- Regio Drechtsteden: het (geplande) aanbod in de regio Drechtsteden dat in potentie geschikt is voor het accommoderen van havengerelateerde activiteiten is met 60 ha zeer beperkt;
- Hoeksche Waard: in deze regio zijn geen terreinen beschikbaar die in de opvang van havengerelateerde activiteiten kunnen voorzien;

- Overig Groot-Rijnmond: de regio Voorne-Putten biedt onvoldoende perspectief voor de opvang van havengerelateerde activiteiten enerzijds vanwege het lokale karakter van tal van (nog te ontwikkelen) terreinen en anderzijds vanwege de minder goede bereikbaarheid van deze regio vanuit het Rotterdamse havengebied.



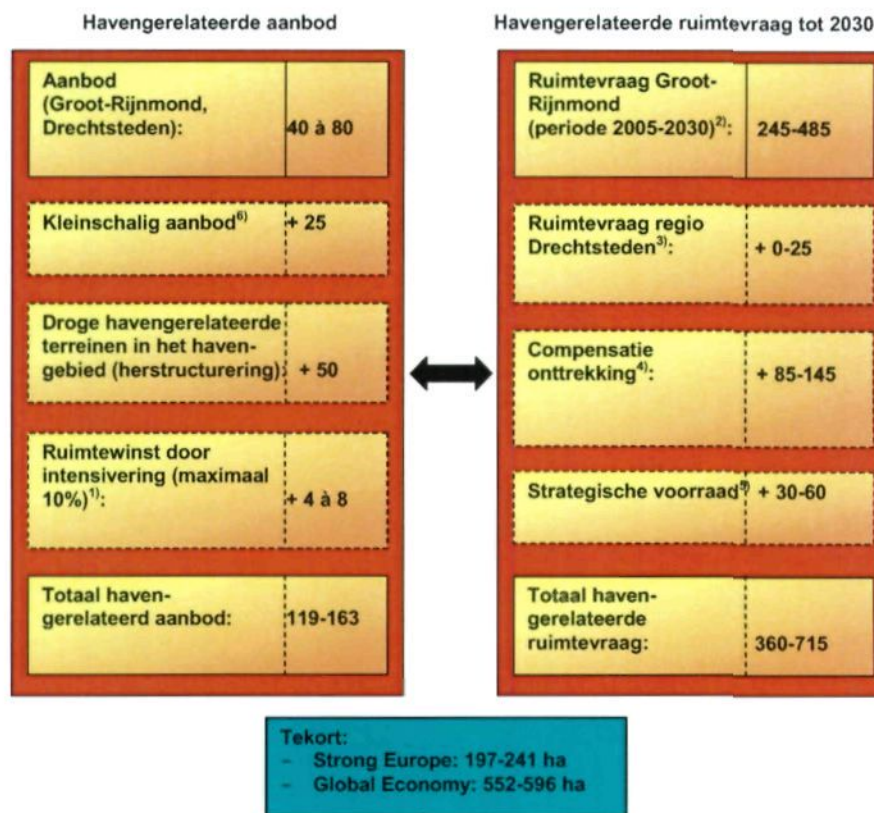
Figuur 2.1 Vraag-aanbodconfrontatie havengerelateerde bedrijventerreinen in de ruimere regio Rotterdam in perspectief (in netto ha) op basis van een kwantitatieve analyse (Buck Consultants International, 2006)

Tekort

In figuur 2.1 en 2.2 is het aanbod en de ruimte vraag voor havengerelateerde bedrijven tot 2030 in de regio Rotterdam weergegeven op basis van respectievelijk een kwantitatieve en een kwalitatieve analyse. Concluderend kan gesteld worden dat het tekort aan havengerelateerd aanbod tot 2030 tussen de 154 ha en de 596 ha ligt.

Concluderend

Er kan, conform de in de Nota Ruimte aangegeven omvang van maximaal 180 ha netto, in de noordrand van de Hoeksche Waard een bovenregionaal bedrijventerrein worden ontwikkeld. Hiervoor zal 60 ha bestemd zijn voor de regionale behoefte van de Hoeksche Waard en 120 ha om aan de ruimte vraag voor havengerelateerde bedrijvigheid in de Rotterdamse regio te kunnen voldoen.



Figuur 2.2 Vraag-aanbodconfrontatie havengerelateerde bedrijventerreinen in de ruimere regio Rotterdam in perspectief (in netto ha) op basis van een kwalitatieve analyse (Buck Consultants International, 2006)

2.5 Onderbouwing zoekgebied locatie

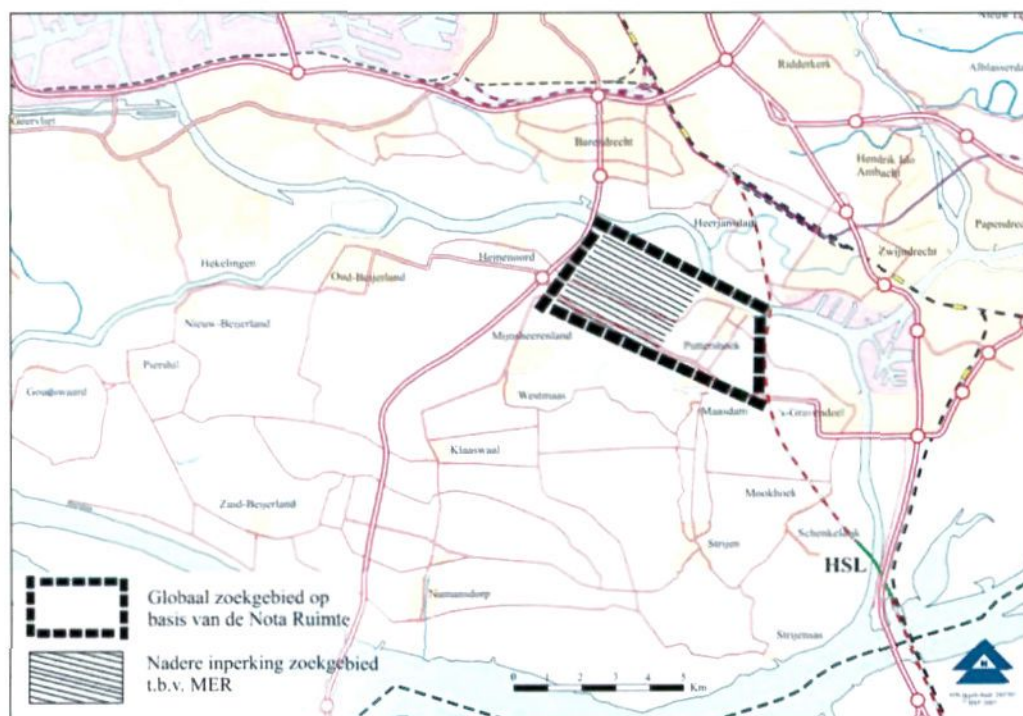
Het in paragraaf 2.3 besproken ruimtelijk kader vormt in samenspraak met de richtlijnen van de provincie de basis van de uiteindelijke keuze van het zoekgebied in dit MER. In de startnotitie is een uitgebreide motivatie opgesteld voor de begrenzing van het zoekgebied zoals die in dit MER gebruikt wordt. De hier onderstaande tekst is grotendeels overgenomen uit de startnotitie.

Het in het MER gebruikte zoekgebied voor het BTHW past binnen de globale locatie-aanduidingen van de Nota Ruimte en de Provinciale Ruimtelijke StructuurVisie. Het zoekgebied in de noordrand van de Hoeksche Waard is gebaseerd op:

- eerder verrichte (milieu)onderzoeken: respectievelijk een strategisch MER behorend bij de Actualisering van de Vinex (Rijk, 1996) en een MER ten behoeve van de streekplanherziening Zuid-Holland Zuid (provincie Zuid-Holland, 1998);
- de plaatskeuze voor een bedrijventerrein in het Ontwikkelingsprogramma Hoeksche Waard van de inliggende gemeenten en de daarbijhorende inhoudelijke overwegingen van de gemeenten;
- de globale locatie-aanduiding in de door Provinciale Staten vastgestelde Provinciale Ruimtelijke StructuurVisie (provincie Zuid-Holland, 2004);
- de aanduiding van het zoekgebied in het Afsprakenkader van de provincie Zuid-Holland en de Hoeksche Waard-gemeenten.

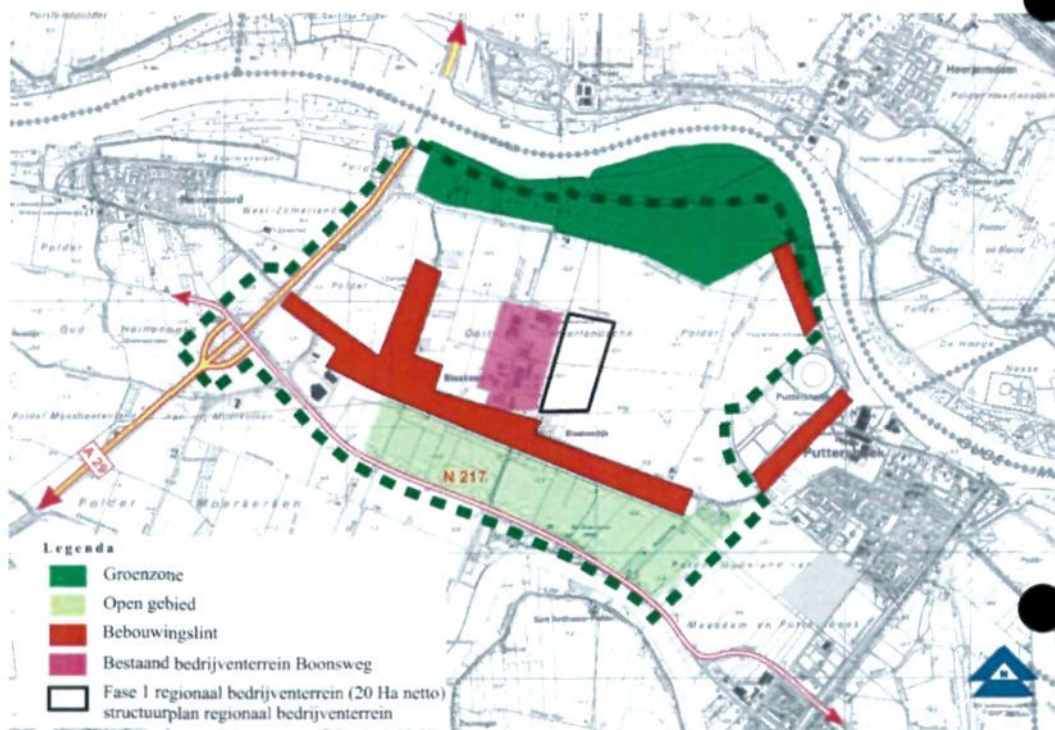
Dit zoekgebied is beperkter van omvang dan de globale locatie-aanduiding in de Nota Ruimte. Het oostelijk deel van deze locatie-aanduiding (het gebied tussen Puttershoek en de HSL) maakt geen deel uit van het zoekgebied in het MER, omdat:

- het gebied ten oosten van Puttershoek onvoldoende van omvang is voor het totale BTHW en een spreiding over twee locaties ter weerszijden van Puttershoek zal leiden tot een, vanwege hinderbeperking en ontsluitings- en exploitatiemogelijkheden, ongewenste opsplitsing;
- het gebied ten oosten van Puttershoek op aanzienlijk grotere afstand ligt van de A29 en A15 dan het gebied ten westen van Puttershoek;
- het gebied ten oosten van Puttershoek een drietal kreken in zich bergt die van belang zijn voor de landschappelijke betekenis van de Hoeksche Waard en de ontwikkelingsmogelijkheden daarvan.



Figuur 2.3 Globaal zoekgebied BTHW in de Nota Ruimte

In figuur 2.3 is het 'zoekgebied' zoals het in de Nota Ruimte is beschreven, weergegeven. In de Nota Ruimte is het volgende aangegeven: 'Om in de vraag naar droge havengerelateerde bedrijventerreinen ten behoeve van de Rotterdamse haven te kunnen voorzien, acht het rijk het noodzakelijk dat hiervoor in de noordrand van de Hoeksche Waard ruimte wordt gereserveerd tot een maximum van 180 hectare netto.' (§ 2.2.5.3. Nota Ruimte, mei 2005). Voor een nadere toelichting wordt daarbij verwezen naar § 4.2.7 van de Nota Ruimte. Hierin staat: 'Zo spoedig mogelijk dient ruimte te worden gereserveerd door de betrokken decentrale overheden om uitbreiding te kunnen laten plaatsvinden van het reeds geplande bedrijventerrein van 60 hectare in de gemeente Binnenmaas, ten oosten van de A29 en ten westen van de HSL-zuid tot maximaal 180 hectare netto.' (§ 4.2.7., Nota Ruimte, mei 2005).



Figuur 2.4 Zoekgebied BTHW in dit MER

Voor het zoekgebied zijn ruimtelijke inrichtingsalternatieven gemaakt met daarin opgenomen maximaal 180 ha netto nieuw bedrijventerrein, de hoofdontsluiting, de groene hoofdstructuur inclusief water en bestaande functies in het gebied (leidingen, bedrijven, woningen, landbouw). Binnen het zoekgebied geldt een aantal randvoorwaarden:

- het gebied ten noorden van de Buitengorzendijk wordt in het ruimtelijk ontwerp als groenzone opgenomen en dient als overgangszone naar het natuurgebied langs de Oude Maas;
- de A29 en de N217 zijn in het zoekgebied opgenomen in verband met mogelijke benodigde aanpassingen aan deze infrastructuur die onderdeel zijn van deze MER;
- het gebied tussen de Blaaksedijk en de N217 zoals op de kaart aangegeven moet haar open karakter behouden, wel vindt in dit gebied aanpassing en uitbreiding plaats van ontsluitingswegen ten behoeve van het BTHW;
- de bestaande (lint)bebouwing van de buurtschappen Blaaksedijk en Mollekade moet ruimtelijk worden ingepast;
- in het ontwerp wordt rekening gehouden met een landschappelijk aantrekkelijke aansluiting van het bedrijventerrein op de woonbebouwing van Puttershoek aan de oostzijde van het zoekgebied.

De hiervoor genoemde randvoorwaarden perken de feitelijke zoekruimte voor het BTHW in. In eerste instantie is gezocht naar een positionering aansluitend op het bestaande terrein Boonsweg en het in het structuurplan vastgelegde regionale bedrijventerrein.

Alternatieven voor het BTHW zijn gezocht binnen het hiervoor beschreven **zoekgebied**. Effecten van het BTHW, bijvoorbeeld als gevolg van een toename van het verkeer, zullen echter in een groter gebied optreden. Dit gebied, het invloedsgebied, vormt het **studiegebied** in het MER. Het **plangebied** is het gebied wat in het voor-ontwerp streekplan-herziening als bedrijventerrein wordt aangeduid.

2.6 Te nemen besluiten

Het BTHW wordt planologisch vastgelegd door middel van een concrete beleidsbeslissing (CBB) in een partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland Zuid. De partiële herziening van het streekplan gaat over de Hoeksche Waard als geheel en ligt gelijk met deze MER voor het BTHW ter inzage. Naast het BTHW, worden ook diverse andere voornemens voor de Hoeksche Waard planologisch mogelijk gemaakt in de streekplanherziening, zoals nieuwe woningbouw, infrastructuur en een glastuinbouwlocatie. Uitgangspunt daarbij is dat de Hoeksche Waard in de Nota Ruimte is aangewezen als Nationaal Landschap. In de herziening van het streekplan wordt de grens van het Nationaal Landschap vastgelegd. De Nota Ruimte geeft aan dat zowel de ruimtereservering voor het bedrijventerrein, als het globale tracé voor de mogelijk toekomstige A4-zuid, buiten de begrenzing vallen van het Nationaal Landschap.

Bestemmingsplannen

De CBB als onderdeel van de streekplanherziening dient verder uit te worden gewerkt in (een) bestemmingsplan(nen). De informatie in dit MER kan hierbij worden gebruikt.

Procedure milieueffectrapportage en strategische milieubeoordeling

In het kader van de besluitvorming rond het BTHW moet de m.e.r.-procedure, vastgelegd in de Wet Milieubeheer, worden doorlopen op basis van het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd op 2005 (VROM, 2005). Dit omdat het de voorgenomen realisatie betreft van mogelijk meer dan 150 ha bedrijventerrein. Ook de benodigde aanpassing van de infrastructuur kan leiden tot een m.e.r.-plichtig besluit.

M.e.r. staat voor milieueffectrapportage. De m.e.r.-procedure is erop gericht het milieu-belang vroegtijdig en volwaardig in het plan- en besluitvormingsproces te betrekken. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk maakt. De m.e.r.-plichtige activiteit is in dit geval de realisatie van het BTHW (inclusief infrastructuur). Het eerste concrete en voor beroep vatbare ruimtelijke besluit is de partiële herziening van het Streekplan Zuid-Holland Zuid. Hierin worden in een concrete beleidsbeslissing de begrenzing, hoofdstructuur, milieucategorisering en infrastructuur van het BTHW vastgelegd.

In de procedure treden Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland als initiatiefnemer op, Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Binnenmaas zijn bevoegd gezag.

De m.e.r. procedure is gekoppeld aan de concrete beleidsbeslissing in het streekplan. Om het BTHW te realiseren, moet ook het bestemmingsplan gewijzigd worden. Deze m.e.r. vormt ook de grondslag voor de wijziging van het bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan (van de eerste 20 ha bedrijventerrein) is de gemeenteraad van de gemeente Binnenmaas bevoegd gezag.

Strategische milieubeoordeling

In het kader van de partiële streekplanherziening wordt een strategische milieubeoordeling (smb) uitgevoerd voor de ruimtelijke inrichting van de gehele Hoeksche Waard. In de smb worden milieugevolgen van ruimtelijke ingrepen in beeld gebracht op het schaalniveau van de Hoeksche Waard. Naast het bedrijventerrein betreft het mogelijke milieugevolgen van onder meer eventuele nieuwe woningen, een glaslocatie en infrastructuur. De strategische milieubeoordeling wordt samenhangend met de milieueffectrapportage uitgevoerd. De smb en het milieueffectrapport worden gezamenlijk ter visie gelegd.

3 Totstandkoming alternatieven en varianten

In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten beschreven die als basis hebben gediend voor de ontwikkeling van de alternatieven. In de hierna volgende hoofdstukken is elk alternatief afzonderlijk beschreven.

3.1 Proces

Functie van de alternatieven

In dit MER zijn de milieueffecten inzichtelijk gemaakt die bij de realisering van netto 180 ha netto bedrijventerrein in de noordrand van de Hoeksche Waard verwacht worden. De milieueffecten van het BTHW hangen onder andere af van de wijze waarop het BTHW in het zoekgebied, zoals dat hierboven is vastgesteld, wordt gesitueerd en welke inrichtingsmaatregelen worden genomen. In het MER zijn daarom de effecten, aan de hand van alternatieven, in beeld gebracht. Alternatieven zijn daarbij mogelijke manieren om de voorgenomen activiteit te realiseren. M.e.r. verplicht tot het onderzoeken van alle realistische alternatieven. Om hieraan invulling te geven is een aantal (inrichtings) alternatieven ontwikkeld. De alternatieven zijn zo opgesteld dat ze de bandbreedte van ruimtelijke mogelijkheden bestrijken voor inpassing van 180 ha netto bedrijventerrein in het zoekgebied. Bij de ontwikkeling van de alternatieven zijn het ruimtelijk kader van hoofdstuk 1 uit dit rapport en de richtlijnen van de provincie als leidraad genomen. Tijdens een aantal ontwerp sessies zijn door middel van een interactief proces tussen ambtelijke vertegenwoordigers van de provincie en de regio Hoeksche Waard vier alternatieven tot stand gekomen. Hiervoor zijn het programma en de fasering nader uitgewerkt. In het proces hebben omgevingskarakteristieken een prominente rol gespeeld.

Naast de alternatieven is een aantal varianten ontworpen. Het gaat hierbij om een kleine nuancering van een alternatief. Deze valt binnen de gestelde randvoorwaarden (zie paragraaf 2.2) en wordt als reële inrichtingsoptie gezien. Een variant is alleen besproken voor de punten waarop hij daadwerkelijk anders is dan het originele alternatief.

Stapsgewijze aanpak

Bij dit MER is een stapsgewijze aanpak gehanteerd. De alternatieven zoals beschreven in dit en het volgende hoofdstuk zijn in eerste instantie, met een tamelijk globaal karakter, met name bedoeld om de effecten in hoofdlijnen te onderzoeken en te komen tot een nadere analyse van de gevoeligheden en 'draagkracht' van het zoekgebied. De alternatieven leveren daarmee als het ware bouwstenen die in de volgende stappen in dit MER worden gebruikt als basis voor het MMA en uiteindelijk het voorkeursalternatief.

3.2 Opgave en randvoorwaarden

De hoofdopgave voor de inrichting van de alternatieven is de inpassing van netto 180 ha bedrijventerrein in het zoekgebied. Hiervan is 120 ha bovenregionaal en 60 ha regionaal georiënteerd. Het bedrijventerrein dient daarbij adequaat te worden ontsloten en er moet rekening worden gehouden met een gefaseerde aanleg.

Ten aanzien van de inpassing in de omgeving zijn de volgende randvoorwaarden geformuleerd:

- inpassing van de bestaande buurtschappen Blaaksedijk en Mollekade;
- inpassing van het bestaande bedrijventerrein Boonsweg;
- tussen het bedrijventerrein en de woonbebouwing van Puttershoek moet een open en groen overgangsgebied komen;
- inpassing van bestaande landschappelijke, ecologische archeologische en cultuurhistorische waarden;
- het gebied ten noorden van Buitengorzendijk biedt geen ruimte aan bedrijvigheid. Dit gebied is aangewezen als (nieuw) recreatie- en/of bosgebied met natuur- en/of landschapswaarden;
- aanwezige kabels en leidingen.

Naast de opgave speelt een aantal andere wensen en ontwikkelingen voor het zoekgebied. Zo heeft het waterschap een taak in het realiseren van voldoende piekberging voor oppervlaktewater en zijn er plannen voor het versterken van de ecologische structuren. Dit MER neemt als het ware kennis van dergelijke ontwikkelingen, maar beschouwt het niet als onderdeel van de opgave. Het MER is er dan ook niet op gericht om te komen tot een herinrichting of transformatie van het gehele zoekgebied, maar uitsluitend op het realiseren van 180 ha netto bedrijventerrein. Uiteraard bestaat de opgave wel uit de landschappelijke inpassing (samen met wegen, water en groen in totaal circa 260 ha bruto) en het realiseren van de ten behoeve van het bedrijventerrein noodzakelijke aanpassingen van de infrastructuur.

3.3 Programma en fasering

Programma

Onder het programma van het bedrijventerrein wordt de totale omvang en verdeling van bedrijfstypen over het uitgeefbare oppervlak verstaan. Het BTHW wordt gerealiseerd met het oog op vestiging van bovenregionale, droge, havengerelateerde en transport-as georiënteerde bedrijven. Tevens is er ruimte op het terrein voor regionale bedrijvigheid. Voor de verdere plan- en besluitvorming zijn het regionale en bovenregionale deel gezamenlijk beschouwd als één ruimtelijke opgave. Het programma voor de 180 ha netto is daarom gebaseerd op de gecombineerde opgave voor het regionale en bovenregionale deel. Op grond van de doelstellingen heeft dit geresulteerd in een uitsplitsing van de bedrijfscategorieën in twee groepen: *grootschalig/transport en distributie* en *gemengd bedrijventerrein*. Het regionale deel van de programmering valt grotendeels onder gemengd bedrijventerrein terwijl het bovenregionale deel een mix is van beide.

Het bedrijfstype *grootschalig/transport en distributie* bestaat uit grootschalige bedrijvigheid op het gebied van groothandel, distributie en transport. Daarbij moet gedacht worden aan de volgende soorten bedrijven:

- handelsbedrijven (zoals groothandels in groenten en fruit, scheepsbenodigdheden etc.);
- niet direct havengebonden distributiebedrijven (zoals expediteurs, logistieke dienstverleners, distributie levensmiddelen etc.);
- grootschalige transportbedrijven;
- productiebedrijven (zoals drukkerijen, elektronicabedrijven, voedingsmiddelen productie etc.);
- Value Added Logistics (een combinatie van distributie en productie);

- dienstverlenende bedrijven (zoals industrieel installatiebedrijven, milieuadviesbureaus, schoonmaakbedrijven etc.);
- toeleveranciers (uitbesteding bedrijfsactiviteiten);
- recyclingbedrijven (zoals papier-, houtrecycling met innovatieve herproductie);
- bedrijven in de bouwsector (zoals aannemersbedrijven).

Gezien de aard van de bedrijvigheid zijn kavels nodig in de ordegrootte van 1,5 tot 10 ha. Het programma van het bovenregionale gedeelte kan worden vergeleken met dat van het bedrijventerrein Eemhaven in de Albrandswaard.

Het bedrijfstype *gemengd* bestaat uit een mix van kleinschalige veelal regionale bedrijven. Het huidige bedrijventerrein aan de Boonsweg is een goed voorbeeld hiervan.

Op basis van een prognose van de behoefte is de verhouding *grootschalig/transport en distributie* en *gemengd* bedrijventerrein geschat op respectievelijk 60 en 40 procent.

Voor wat betreft de milieucategorieën wordt in principe uitgegaan van vestigingsmogelijkheden tot categorie 4. In het kader van het MER is echter ook aandacht besteed aan eventuele mogelijkheden voor zwaardere categorieën.

Fasering, uitgifte en flexibiliteit

De verwachting is dat de uitgifte tussen 2008 en 2020 zal plaatsvinden met een gemiddeld uitgiftetempo van 15 ha/jaar. Zoals aangegeven in de startnotitie is ervoor gekozen om binnen de alternatieven een fasering aan te brengen van drie maal 60 ha. Binnen de drie fasen is geen onderscheid naar programma gemaakt. In tabel 3.1 is de fasering en programmering uitgezet.

Tabel 3.1 Fasering en programmering van het BTHW

	fase periode	I 2008- 2012	II 2012- 2016	III 2016- 2020	totaal 2008- 2020	
grootschalig/transport en distributie		36	36	36	108	60%
gemengd bedrijventerrein		24	24	24	72	40%
omvang uitgifte (ha)		60	60	60	180	

Gekoppeld aan de fasering vindt de aanleg en/of aanpassing van de infrastructuur en ontsluitingen plaats evenals de aanleg van de water- en groenelementen.

De ligging van de fasen is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- de onderscheiden fasen dienen ook het 'eindbeeld' te kunnen zijn;
- de ontsluiting van het BTHW is gericht op de A29. De volgorde van fasering is daarom van west naar oost. Noodzakelijke aanpassing aan de infrastructuur kan op deze wijze mede worden gefaseerd;
- de wens om een eerste fase (fase 1.1) van 20 ha te kunnen realiseren ten behoeve van regionale bedrijvigheid.

De ontwikkelingsrichting van het BTHW loopt in elk alternatief van west naar oost. Gebieden die het dichtst bij de A29 zijn gelegen worden in principe als eerste uitgegeven. Op deze manier worden de kosten voor het aanpassen van de bestaande infrastructuur in de hand gehouden. Zo komt een zo efficiënt mogelijke ontsluiting van het BTHW tot stand welke 'meegroeit' met het bedrijventerrein.

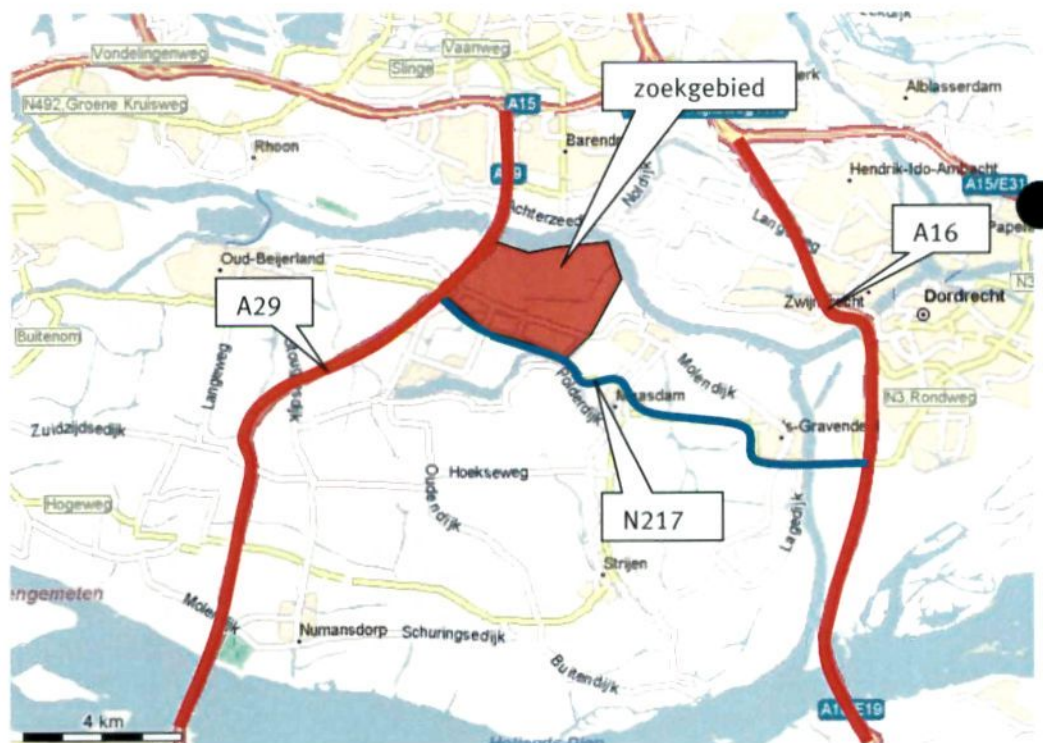
Regionaal terrein is onderdeel eerste fase

Om aan de regionale vraag naar bedrijventerreinen te voldoen heeft de gemeente Binnenmaas 20 van de 180 ha gereserveerd. Deze 20 ha zal gerealiseerd worden in fase I en wordt ten oosten van het bestaande bedrijventerrein Boonsweg aangelegd. De gemeente Binnenmaas is van plan om deze 20 ha bedrijventerrein zo snel mogelijk tot ontwikkeling te brengen. In alle alternatieven is rekening gehouden met de situering van deze 20 ha, die onderdeel is van fase 1. Dit is daardoor niet onderscheidend voor de alternatieven. Omdat dat gedeelte het eerst zal worden gerealiseerd is in dit MER de 20 ha regionaal terrein aangeduid als fase 1.1. Aan de effecten van dit deel van het terrein is specifiek aandacht besteed in het Hoofdrapport.

3.4 Ontsluiting van het BTHW

Gezien de toename van het aantal verkeersbewegingen, welke gepaard gaat met een ontwikkeling van deze omvang, is een adequate ontsluiting van het gebied cruciaal voor elke alternatieve ruimtelijke inrichting. Belangrijke randvoorwaarden bij de ontwikkeling van een goede ontsluiting zijn de verkeersveiligheid, de efficiëntie van de verkeersafwikkeling en de kosten van ontwikkeling van nieuwe en aanpassing van de reeds bestaande infrastructuur. Daarnaast dient het bedrijventerrein goed bereikbaar te zijn met het openbaar vervoer.

De provincie heeft haar voorkeur uitgesproken voor een ontsluiting van het BTHW via de N217 in westelijke richting naar de rijksweg A29. Dit is de meest efficiënte ontsluiting. Het BTHW maakt via de A29 onderdeel uit van de verbinding Rotterdam - Antwerpen. Daarnaast vergt een ontsluiting via de A29 over een geringe afstand capaciteitsaanpassingen aan de N217.



Figuur 3.1 De ontsluiting van de Hoeksche Waard en het zoekgebied

Met het oog op de verkeersveiligheid en hinderaspecten is de ontsluitende infrastructuur van het BTHW losgekoppeld van de lokale infrastructuur. Door verkeer met bestemming BTHW op de Mollekade en Blaaksedijk te weren wordt verkeersoverlast, zoals gebruik van deze wegen als sluiproute, voorkomen.

Er is voor alle alternatieven in eerste instantie gekozen voor een dubbele ontsluiting (twee takken) van het bedrijventerrein op de N217. De redenen hiervoor zijn:

- een doorgaande route over het BTHW is efficiënt;
- ontsluiting is te allen tijde gegarandeerd in geval van calamiteiten;
- een ringstructuur zorgt voor goede mogelijkheden voor bereikbaarheid van het bedrijventerrein met het openbaar vervoer (bussen).

Het BTHW wordt opgezet als 'droog' havengerelateerd bedrijventerrein. De aanleg van een haven of kade behoort niet tot de opgave voor de ruimtelijke inrichting van het BTHW. De mogelijkheden en effecten van gebruik van een insteekhaven ten oosten van het plan-gebied zijn in het MER daarom verder niet onderzocht.

Ontsluiting fase 1.1

De als eerste realiseren 20 ha regionaal terrein (fase 1.1) wordt in eerste instantie ontsloten via het huidige bedrijventerrein Boonsweg, maar zal uiteindelijk op de infrastructuur van het BTHW worden aangesloten. Als de hoofdinfrastructuur van het bedrijventerrein gereed is zal de ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein Boonsweg via de aansluiting op de Blaaksedijk overbodig worden. Deze aansluiting kan vervolgens zo worden ingericht dat de Blaaksedijk niet meer toegankelijk is voor zwaar (vracht) verkeer.

Onderzoek effecten verkeer en noodzaak aanpassing infrastructuur

De effecten van het BTHW op de verkeerssituatie van het studiegebied zijn uitgebreid onderzocht. Gegevens hierover zijn opgenomen in het achtergrondrapport Verkeer.

3.5 Inpassing in de omgeving

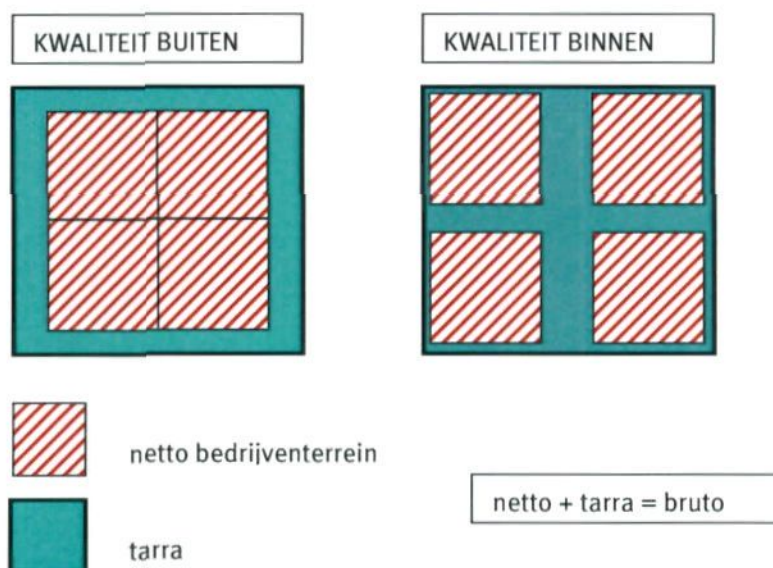
Aan de gestelde opgave en de daarbij horende randvoorwaarden kan op verschillende manieren worden voldaan in een ruimtelijk ontwerp. Deze paragraaf schept het kader waarop de grote lijnen van de alternatieven in dit MER gebaseerd zijn. Met het inpassen van het bedrijventerrein in de omgeving wordt bedoeld het zoveel mogelijk handhaven van de ruimtelijke kwaliteiten van het zoekgebied en het beperken van de effecten van het bedrijventerrein op de omgeving.

Kwaliteit binnen of buiten

Het bedrijventerrein bestaat uit het uitgeefbare (het gedeelte dat voor bedrijfsvestigingen daadwerkelijk aan bedrijven wordt verkocht) en het niet-uitgeefbare gedeelte. Het uitgeefbare gedeelte is het netto-gedeelte, uitgeefbaar plus niet-uitgeefbaar is het bruto bedrijventerrein. Dit laatste komt overeen met het totale ruimtebeslag van het bedrijventerrein. In de 'tarra' (het verschil tussen bruto en netto) moeten de voorzieningen zoals de infrastructuur, waterberging, ruimte voor kabels en leidingen en (afhankelijk van keuzes die daarin worden gemaakt) gezamenlijk voorzieningen (bijvoorbeeld parkeren) worden gerealiseerd. Tot de 'tarra' behoort eveneens de ruimte die (in veel gevallen) nodig is om het bedrijventerrein in te passen in de omgeving. Dit kan bijvoorbeeld door een groenstrook langs het bedrijventerrein. De 'tarra' heeft naast de noodzakelijke functie voor infrastructuur nadrukkelijk ook de functie om de ruimtelijke kwaliteit (en daarmee de uitgeefbaarheid) van een bedrijventerrein te verhogen. Vaak wordt er voor bedrijven-

terreinen van uitgegaan dat ongeveer 70% van het totaal uitgeefbaar is. (70% = netto, 30% = bruto)

Bij het ontwerp van een bedrijventerrein kan op verschillende manieren worden omgegaan met de situering van de 'tarra'. Deze kunnen worden gekarakteriseerd met de begrippen 'kwaliteit buiten' en 'kwaliteit binnen'.



Figuur 3.2 Visualisatie van het concept 'kwaliteit binnen' en 'kwaliteit buiten'

Kwaliteit binnen gaat er van uit dat gestreefd wordt naar ruimtelijke kwaliteit over het gehele bedrijventerrein, ook binnen het uitgeefbare gedeelte. Dit houdt in dat een relatief groot deel van de 'tarra' verspreid over het gehele terrein worden gesitueerd, bijvoorbeeld in de vorm van relatief brede en groene ontsluitingswegen en waterberging verspreid over het bedrijventerrein.

Kwaliteit buiten gaat er juist van uit dat de 'tarra' zo veel mogelijk aan de buitenzijde, rond het uitgeefbare deel worden gesitueerd. Binnen het uitgeefbare deel wordt dan gewerkt met minimale breedtes voor infrastructuur en zo weinig mogelijk groene en blauwe elementen binnen het uitgeefbare gedeelte. Een zo groot mogelijk deel van de 'tarra' wordt dan gebruikt voor afscherming rond het uitgeefbare gedeelte en maatregelen om het bedrijventerrein in de omgeving in te passen.

Bij een zelfde netto/brutoverhouding is bij kwaliteit binnen minder ruimte beschikbaar voor afscherming en inpassing in het landschap.

Inpassing van Blaaksedijk en Mollekade

Teneinde de leefbaarheid van de buurtschappen zo veel mogelijk te behouden is een goede inpassing van de Blaaksedijk en Mollekade een belangrijk onderdeel van de alternatieven. De leefkwaliteit van deze buurtschappen hangt onder andere af van de afstand tot het BTHW en de omvang van inpassing en andere maatregelen.

Hoe groter de afstand tot het bedrijventerrein hoe minder de leefkwaliteit beïnvloed wordt door het BTHW. Dit effect zal worden versterkt door de interne zonering van het bedrijventerrein. Daarbij zijn de bedrijfstypen van de zwaarste milieucategorie zo ver mogelijk van

de bebouwing geplaatst zodat overlast tot een minimum beperkt wordt. Andere inpasingsmaatregelen zijn het gebruik van groene en blauwe elementen of het plaatsen van dijkstructuren aan de randen van het bedrijventerrein.

Inpassing Boonsweg

De centrale ligging van het bestaande bedrijventerrein aan de Boonsweg in het zoekgebied verbindt het terrein met de ontwikkeling van het BTHW. Het bedrijventerrein is geïntegreerd in het BTHW. Dit houdt in dat het een aaneengesloten gebied zal vormen met het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein en dat het terrein via de nieuwe infrastructuur ontsloten zal worden. Uiteindelijk zal de huidige aansluiting op de Blaaksedijk met het oog op verkeershinder en sluiproutevorming ontoegankelijk worden gemaakt voor zwaar verkeer.

Milieucategorieën bedrijvigheid

Bij de invulling van de uitteefbare delen van het bedrijventerrein wordt uitgegaan van een bepaalde verdeling van milieucategorieën, zoals die kunnen worden gebaseerd op de zogenaamde VNG-lijst. Voor het bedrijventerrein is ten behoeve van het onderzoek in dit MER en het in beeld brengen van de 'draagkracht' van het studiegebied in eerste instantie uitgegaan van een tweedeling in enerzijds categorie 1 en 2 (circa 40% van de bedrijvigheid) en anderzijds de categorieën 3, 4 en een klein aandeel 5 (in totaal 60%). In het achtergrondrapport Geluid is beschreven waarop deze aannames zijn gebaseerd en welke bronvermogens voor de geluidemissie zijn gehanteerd. Als uitgangspunt is gehanteerd dat de milieucategorieën aansluiten bij de twee hoofdgroepen van bedrijvigheid (gemengd respectievelijk grootschalig) zoals beschreven in paragraaf 3.3.

Bij de zonering (het situeren van de milieucategorieën op het bedrijventerrein) is rekening gehouden met de nabijheid van gevoelige bestemmingen. Het uitgangspunt is dat het bedrijventerrein geen gezoneerd industrieterrein (artikel 41 Wgh) wordt.

Bestaande landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische en archeologische waarden

Al tijdens het bepalen van het zoekgebied, zie hoofdstuk 1, is rekening gehouden met landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische en archeologische waarden. Zo wordt het gebied ten noorden van de Buitengorzendijk in de ruimtelijke ontwerpen niet als uitbreidingsgebied voor bedrijventerrein gezien, maar wordt het gebied open gehouden als overgangszone naar het natuurgebied langs de Oude Maas.

Belangrijk aandachtspunt vormt het huidige patroon van de ruimtelijke ordening in het noorden van de Hoeksche Waard. 'Rood' en 'groen' wisselen elkaar in oost-westelijke richting in een 'ritmisch patroon' af. Bij de inrichting van de alternatieven is ernaar gestreefd deze ritmiek te behouden.

Verder zijn ten aanzien van landschap in het Ontwikkelingsprogramma Hoeksche Waard een paar kernpunten genoemd waar tijdens het ontwerp van de alternatieven rekening mee is gehouden:

- de buitendijkse zoetwatergetijdengebieden;
- de openheid;
- de dijken, polderstructuur, wegenstructuur, lintbebouwing;
- de contrasten tussen openheid en (dijk)beplanting;
- erfbeplanting.

Dijken, zie figuur 3.3, zijn belangrijke elementen in het landschap van de Hoeksche Waard. Gezien de hoge cultuurhistorische waarde en veelal waterkerende functie zijn dijkstructuren zoveel mogelijk ontzien.



LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUURDRAGERS

LEGENDA

BEROUWINGSGEBIED	GEDOTSCHALIGE INPOLDERING
BINNENDIJK	RINGPOLDERDIJK
BUITENDIJK	BEPLANTE DIJK
GEMEENTEGRENS	DIJK
HSL	WEGENSTRUCTUUR
A4 ZUID	KREEK



Figuur 3.3 Landschappelijke structuurdragers (Bron: Atlas Hoeksche Waard)

De ruimte tussen de N217 en de Blaaksedijk is gedeeltelijk uitgesloten voor ontwikkeling onder andere door de verwachte archeologische waarden ter plekke. Daarnaast is het ervaren van de openheid van het gebied van grote waarde. In dit gebied bevindt zich tevens de Oostmolen welke gelegen is nabij het recreatieoord aan de Binnenbedijkte Maas.

Ecologisch gezien is er rekening gehouden met het zo min mogelijk aanpassen van de ontwateringsstructuur. Verder valt het groene gedeelte ten noorden van de Buitengorzen-dijk buiten het plangebied en is de afstand tot de natuurgebieden ten zuiden van de Binnenbedijkte Maas zo groot mogelijk gehouden.

Inpassing kabels en leidingen

Tussen de Blaaksedijk en de N217 loopt zowel een hoogspanningsleiding als een primaire drinkwaterleiding. Deze twee objecten maken dit gebied minder geschikt voor ontwikkeling van het bedrijventerrein als gevolg van de ruimtelijke beperkingen die ze kennen en de hoge kosten bij verplaatsing van de objecten.

Een transportleiding voor ruwe olieproducten loopt van het zuidoosten naar het noordwesten door het zoekgebied. Binnen 32 meter van deze leiding mag niet gebouwd worden.

Sociale aspecten

De ontwikkeling van landelijk gebied naar grootschalig bedrijventerrein heeft een ingrijpend effect op de omgeving. Een recreatieve voorziening, zoals de camping aan de Gorzenweg, past hierdoor niet in het plangebied.

Voor een aantal woningen is als gevolg van de ruimtelijke inrichting van de alternatieven in het plangebied geen plek meer. Deze zijn per alternatief besproken.

3.6 Kernpunten alternatieven

Op basis van het bovenstaande is een viertal alternatieven ontwikkeld³. Hoofdonderdeel van elk alternatief is de positionering in het zoekgebied. De verschillende positioneringen zijn gekozen om een zo groot mogelijke bandbreedte te verkrijgen bij de beschrijving van de milieueffecten in dit MER. De effecten worden op deze manier voor een breed spectrum in kaart gebracht en alle reële alternatieven zijn onderzocht. Bij de alternatieven West, Centraal en Gespreid is een variant ontwikkeld. Deze varianten zijn per alternatief besproken in de volgende hoofdstukken.

In alle alternatieven is fase 1.1 (eerste 20 ha regionaal bedrijventerrein) op dezelfde plaats gesitueerd: oostelijk van het bestaande bedrijventerrein Boonsweg.

Tabel 3.3 De alternatieven en hun kernpunten en varianten.

Alternatieven	Kernpunten	Variant
West	- kwaliteit binnen - ruimtebeslag minimaliseren/geconcentreerd - zo veel mogelijk aaneengesloten terrein - situeren nabij aansluiting A29 - zo veel mogelijk handhaven Mollekade en Blaaksedijk - openhouden zone tussen Puttershoek en Boonsweg ('ritmiek rood-groen' noordrand Hoekse Waard)	- noordelijk deel - Mollekade vervalt
Oost	- kwaliteit binnen - ruimtebeslag minimaliseren/geconcentreerd - zo veel mogelijk aaneengesloten terrein - aansluiten bij bestaande bedrijventerrein Boonsweg - handhaven Mollekade en Blaaksedijk	
Centraal	- kwaliteit binnen - gebaseerd op eerste schets vanuit streek - openheid bij tunnel A29/zicht vanaf A29 bij entree Hoekse Waard - aansluiten bij bestaande bedrijventerrein - handhaven Mollekade en Blaaksedijk	- noordelijk deel - Mollekade vervalt

3. De schetsontwerpen van de alternatieven zijn vervaardigd door het ontwerpbureau Kaap 3 te Den Haag

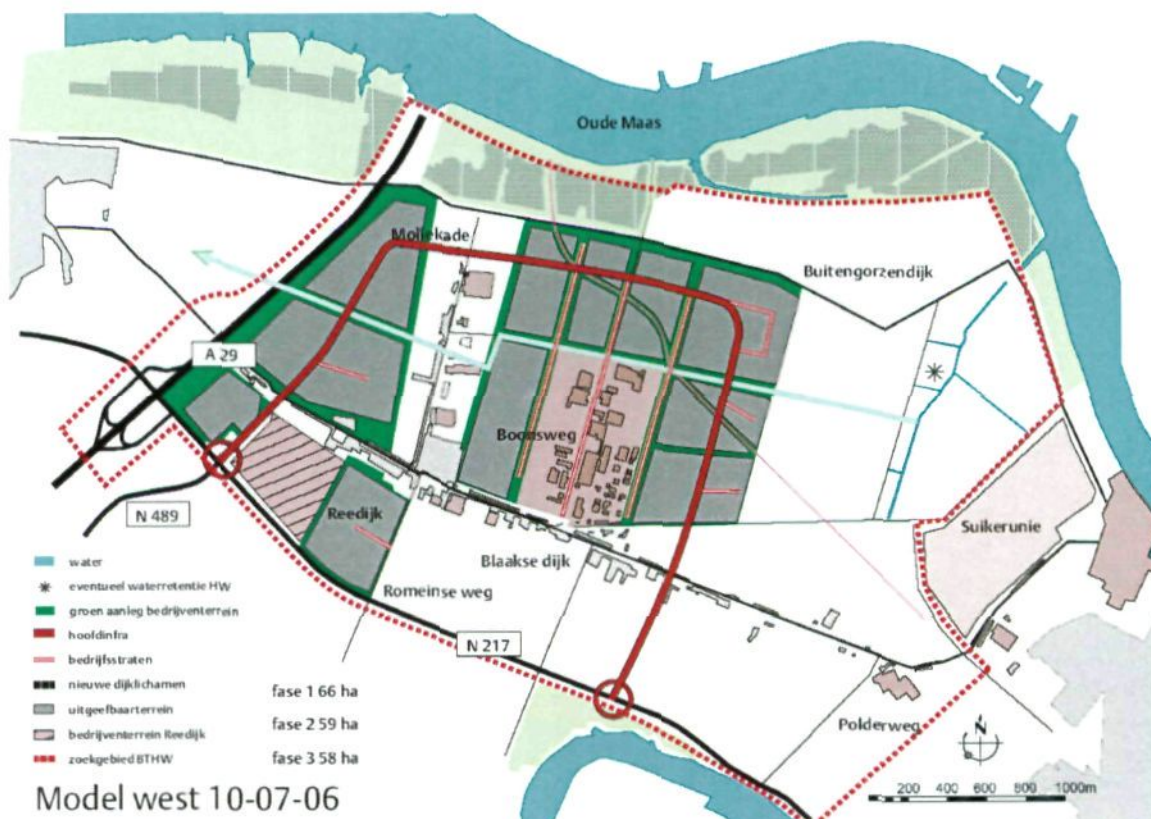
Alternatieven	Kernpunten	Variant
Gespreid	- kwaliteit buiten - zichtlijnen handhaven, ritmiek groen/rood noordrand Hoekse Waard - inpassing van de 'eilanden' - handhaven Mollekade en Blaaksedijk	- geen doorgaande ontsluitingsroute

3.7 Referentiesituatie: autonome ontwikkeling

In dit MER zijn de effecten van de ontwikkeling van het BTHW vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die zal ontstaan bij uitvoering van vastgesteld beleid. Het gaat daarbij dus om de bestaande (milieu)situatie en de autonome ontwikkeling daarin. Ook voor de referentiesituatie is uitgegaan van de drie fasen, te weten 2012, 2016 en 2020. De referentiesituatie is puntsgewijs beschreven in het hoofdrapport. De gedetailleerde beschrijving is opgenomen bij de beschrijving van de milieueffecten in het Achtergrondrapport Milieueffecten, het Achtergrondrapport Verkeer en het Achtergrondrapport Geluid.

4 Alternatief West

Algemeen uitgangspunt bij alternatief West is dat het BTHW zo dicht mogelijk bij de rijksweg A29 gelegen is. Als gevolg hiervan blijft een groot aaneengesloten deel van het zoekgebied vrij van bebouwing. Aan de zuidkant van de Blaaksedijk zijn in dit model aan weerszijden van het bestaande bedrijventerrein Reedijk onderdelen van het BTHW ingepast. Rondom de Mollekade zijn ruime stroken vrijgelaten, zie figuur 4.1.



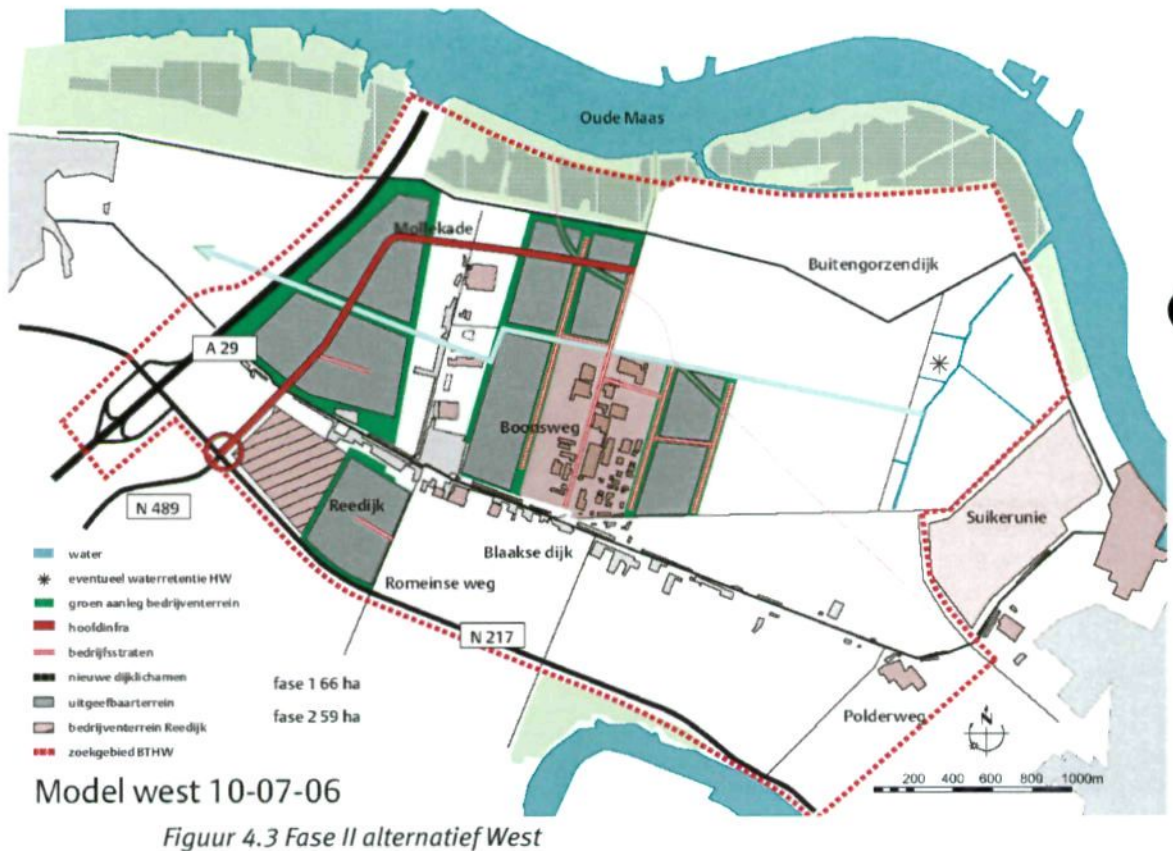
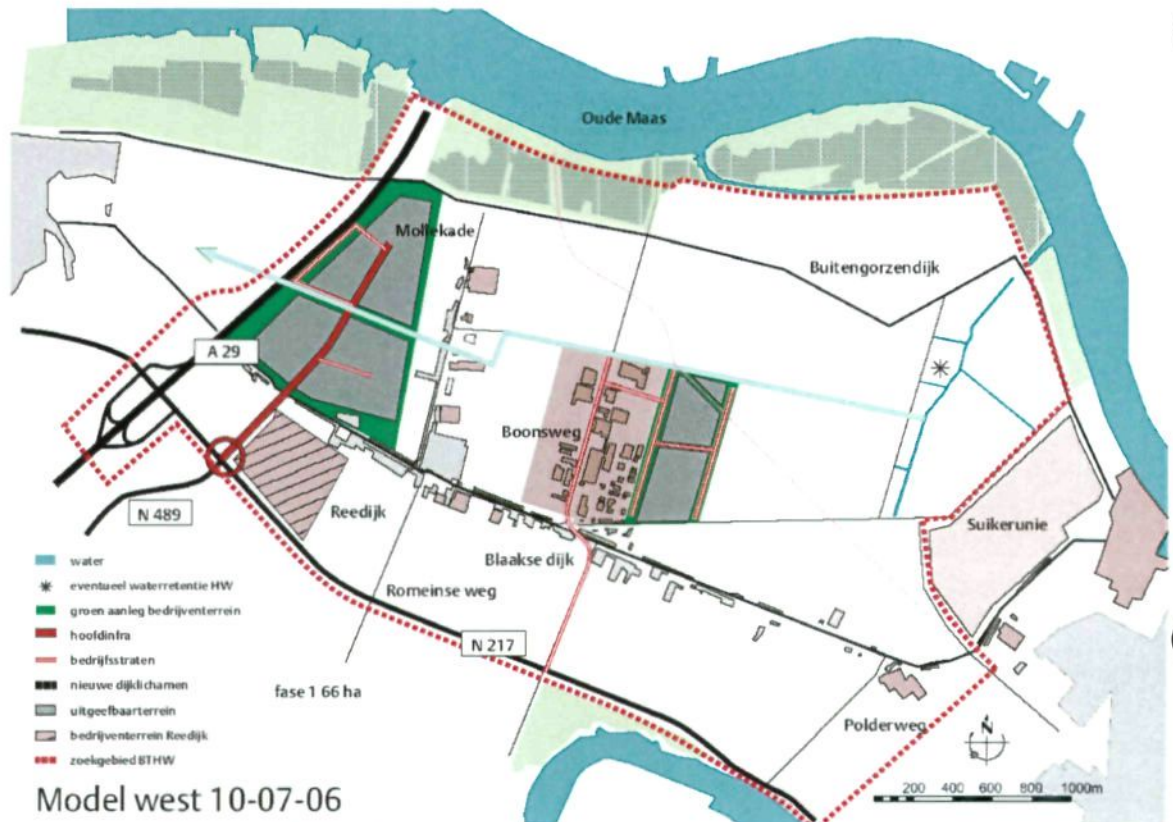
Figuur 4.1 Eindsituatie alternatief West

4.1 Fasering

In tabel 4.1 is de omvang van het bedrijventerrein weergegeven, verdeeld per fase. In figuur 4.2 en 4.3 is de ontwikkeling van de verschillende fases weergegeven. Fase I is opgesplitst in twee gebieden. De gemeente Binnenmaas start op korte termijn met de realisatie van de eerste 20 ha voor het regionale deel van het BTHW aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Boonsweg.

Tabel 4.1: Omvang (in ha) uitgeefbaar, niet-uitgeefbaar bedrijventerrein per fase alternatief West

	fase	I	II	III	totaal
	periode	2008- 2012	2012- 2016	2016- 2020	2008- 2020
Uitgeefbaar terrein (netto)		66	59	58	183
Niet-uitgeefbaar terrein (tarra)		-	-	-	84
Omvang totale terrein (bruto)		-	-	-	267



4.2 Ontsluiting

Het BTHW krijgt een dubbele ontsluiting op de hoofdontsluitingsstructuur (de N217 en de A29). De westelijke arm passeert het nog deels te ontwikkelen bedrijventerrein Reedijk. De oostelijke tak sluit ter hoogte van recreatiegebied Binnenbedijkte Maas aan op de N217. De weg passeert de Mollekade aan de noordzijde. Hier doorkruist de weg het open deel tussen de bebouwde delen van het bedrijventerrein. Het industrieterrein aan de Boonsweg is gekoppeld aan de ontsluitingsstructuur van het BTHW. Een volwaardige verbinding van dit terrein met de Blaaksedijk is op die manier niet meer noodzakelijk.

Een nadere detaillering van de infrastructuur in de alternatieven en de aansluiting van het bedrijventerrein op het bestaande wegennet is weergegeven in het Achtergrondrapport Verkeer.

4.3 Overige inrichtingsaspecten

Het bedrijventerrein is zo dicht mogelijk bij de A29 gesitueerd. Vrachtverkeer is op de manier snel van het bedrijventerrein op de snelweg. Rondom de Mollekade is een brede strook vrijgelaten.

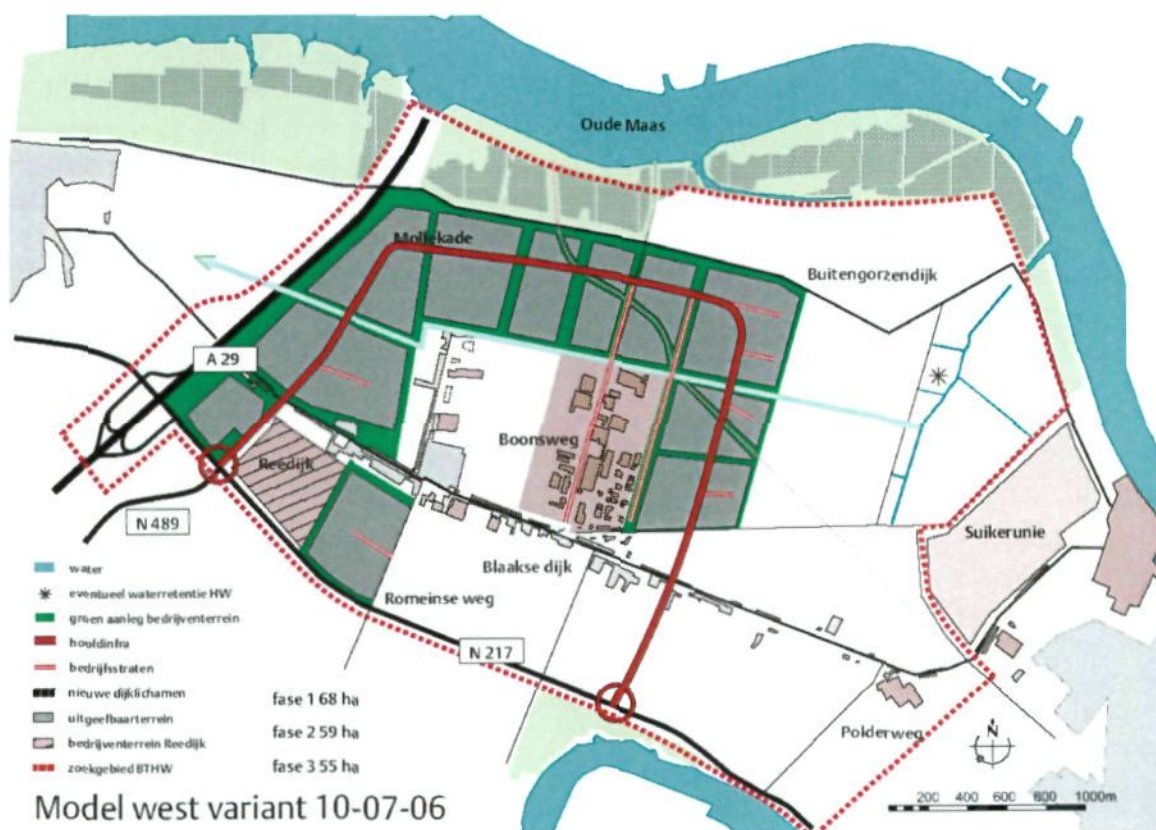
Bij het knooppunt A29 / N217 is ook aan de zuidzijde van de Blaaksedijk bedrijventerrein voorzien. Naast een snelle ontsluiting naar de snelweg blijft hiermee een groot deel (de oostzijde) van de noordrand van het zoekgebied open.

De afwatering van het BTHW vindt plaats door een watergang die van west naar oost door het gebied loopt. Deze zal ook het overgrote deel van de verplichte waterberging voor zijn rekening nemen. In het noord-oosten van het zoekgebied, ter hoogte van de Boezem- en Molenvliet, is een mogelijkheid voor waterretentie. Deze waterretentie maakt geen onderdeel uit van de aanleg van het bedrijventerrein.

Groenstroken zijn gesitueerd langs de infrastructuur en de randen van de kavelblokken, met uitzondering van de randen aan de oostzijde, overeenkomend met de richting van de verkavelingstructuur.

4.4 Variant alternatief West

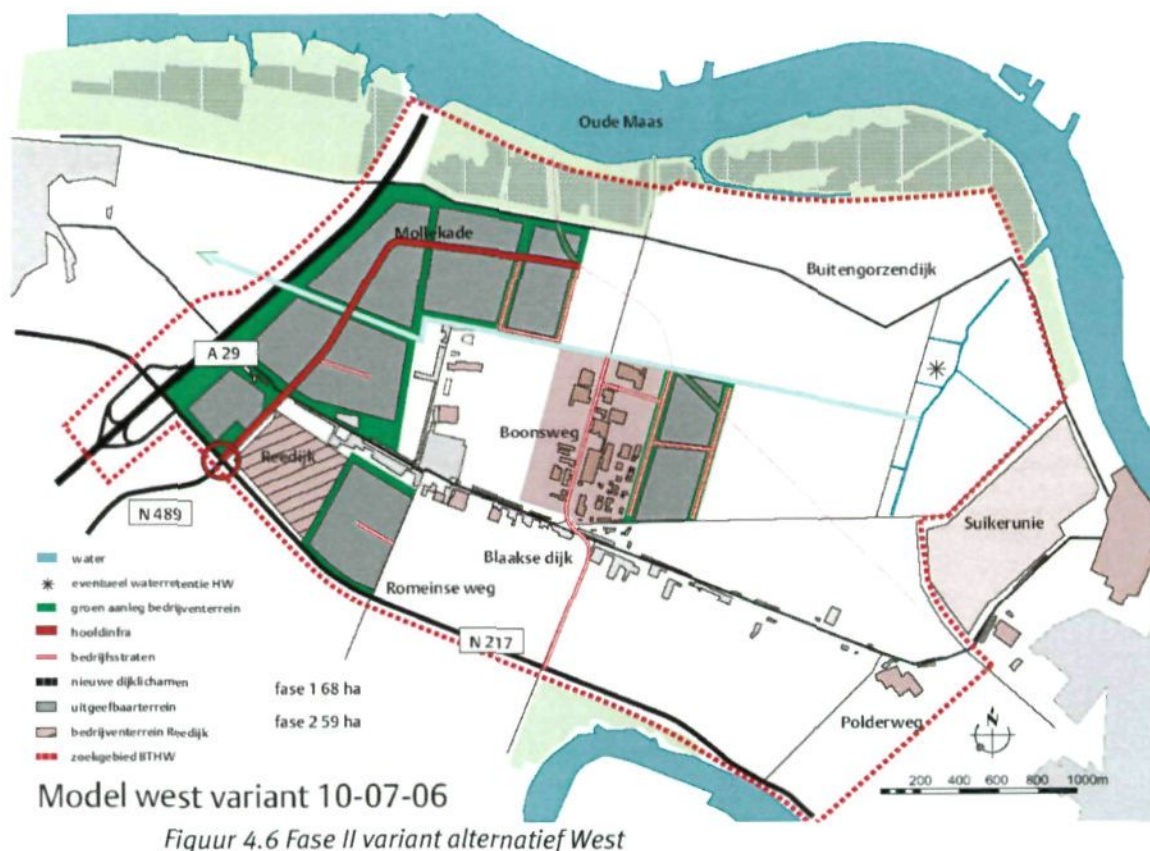
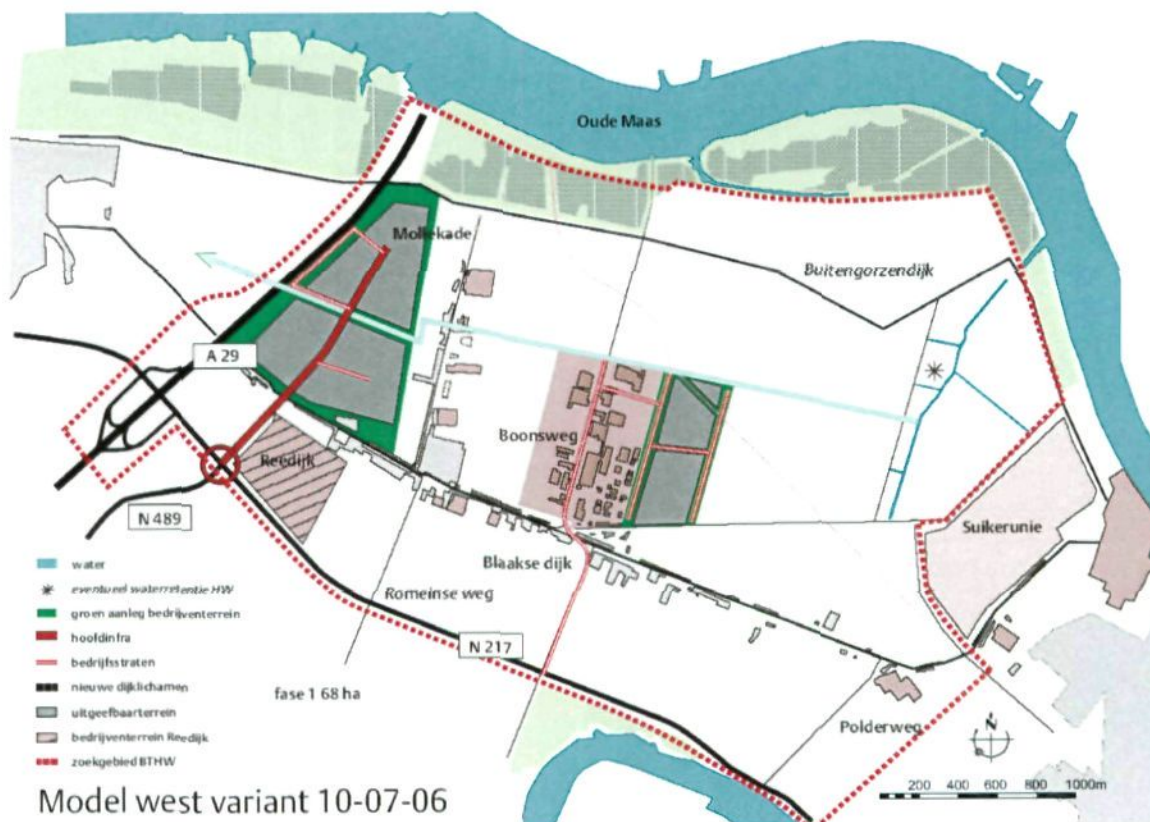
Uitgangspunt voor de variant op alternatief West is een optimalisatie van de leefbaarheid van de woonwijk Blaaksedijk / Mollekade. Het in alternatief West oostelijk van deze wijk gelegen bedrijventerrein is verschoven naar het noorden. Hiermee komt het noordelijk deel van de Mollekade te vervallen. Het bedrijventerrein vormt in deze variant ook een aaneengesloten geheel. In figuur 4.4 is de variant op alternatief west weergegeven. In tabel 4.2 is de omvang van het bedrijventerrein weergegeven, verdeeld per fase. In figuren 4.5 en 4.6 is de ontwikkeling voor fase I en respectievelijk fase II weergegeven.



Figuur 4.4 Eindsituatie variant alternatief West

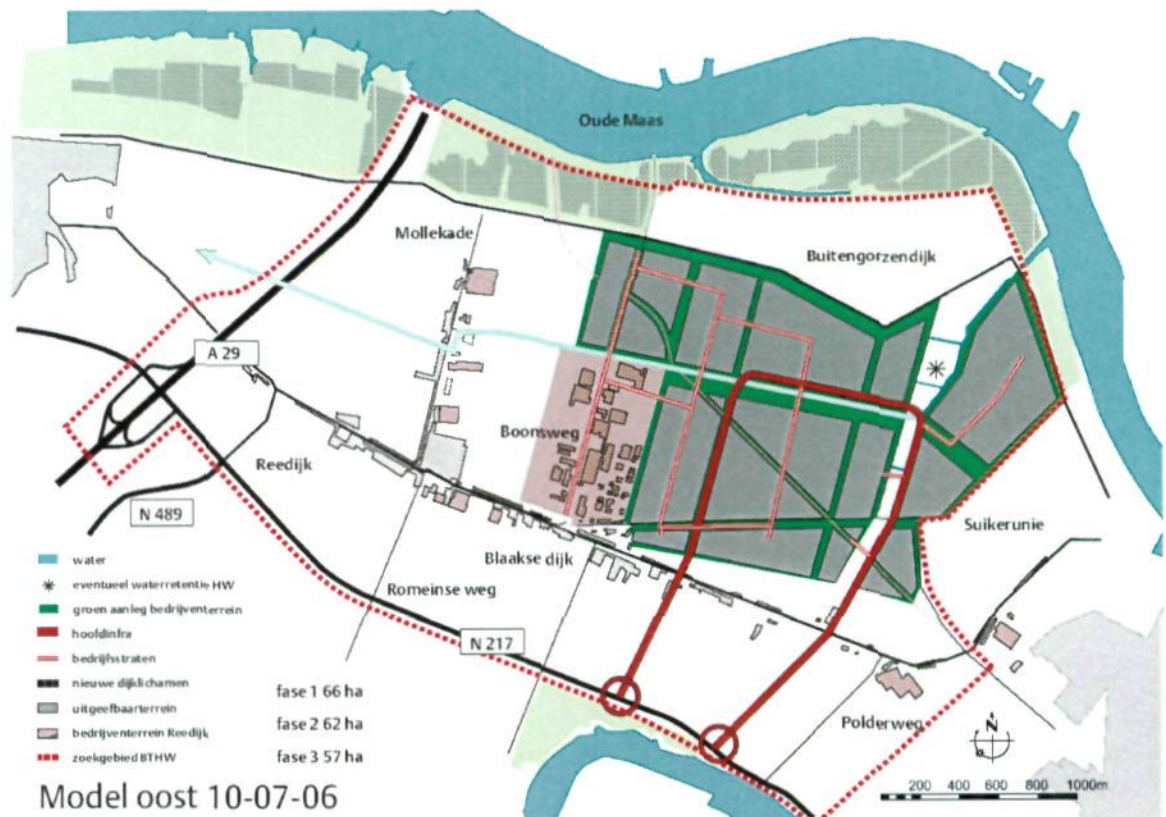
Tabel 4.2 Omvang (in ha) uitgeefbaar, niet-uitgeefbaar bedrijventerrein per fase variant alternatief West

fase periode	I 2008- 2012	II 2012- 2016	III 2016- 2020	totaal 2008- 2020
Uitgeefbaar terrein (netto)	68	59	55	182
Niet-uitgeefbaar terrein (tarra)	-	-	-	79
Omvang totale terrein (bruto)	-	-	-	261



5 Alternatief Oost

Algemeen uitgangspunt bij alternatief Oost is een compact bedrijventerrein, waarbij het terrein zoveel mogelijk de Mollekade en de Blaaksedijk vrij laat. Ook ten zuiden van de Langeweg is bedrijventerrein voorzien. In het oosten is een strook vrijgehouden ten behoeve van mogelijkheden voor waterretentie, zie figuur 5.1.



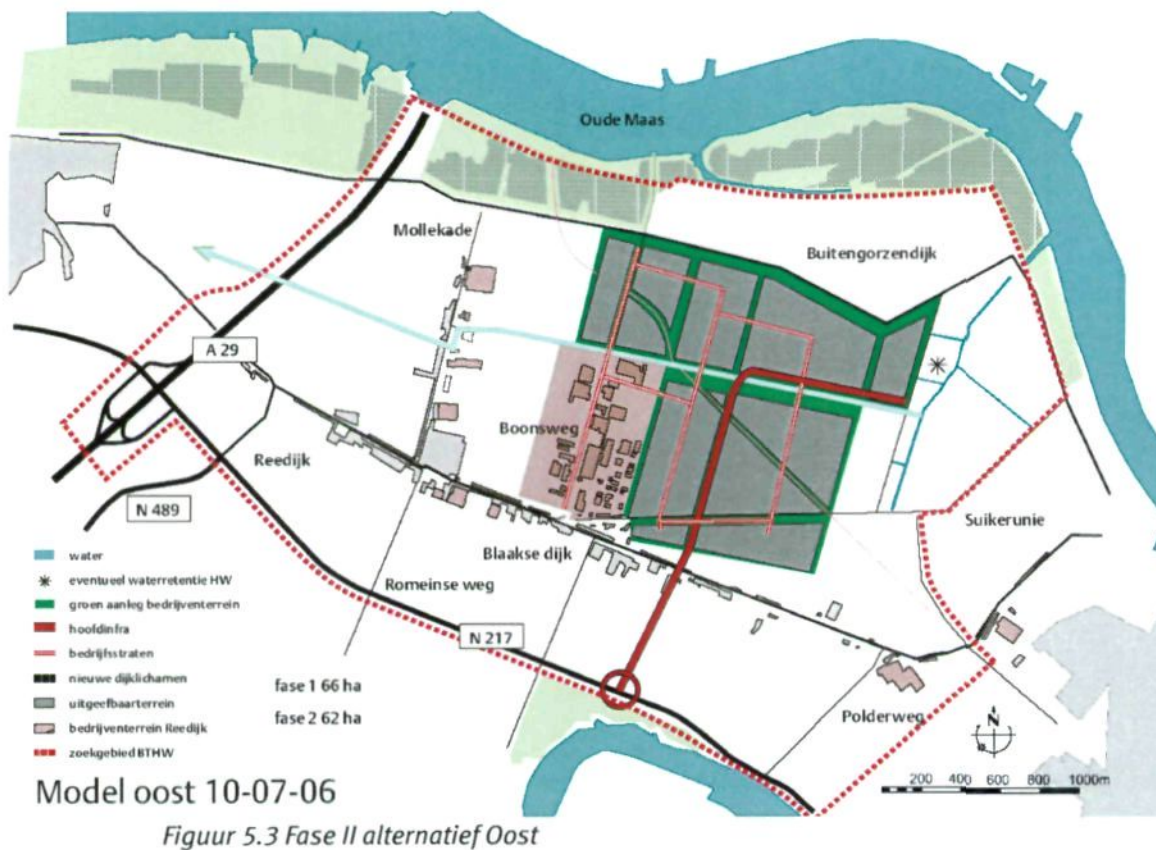
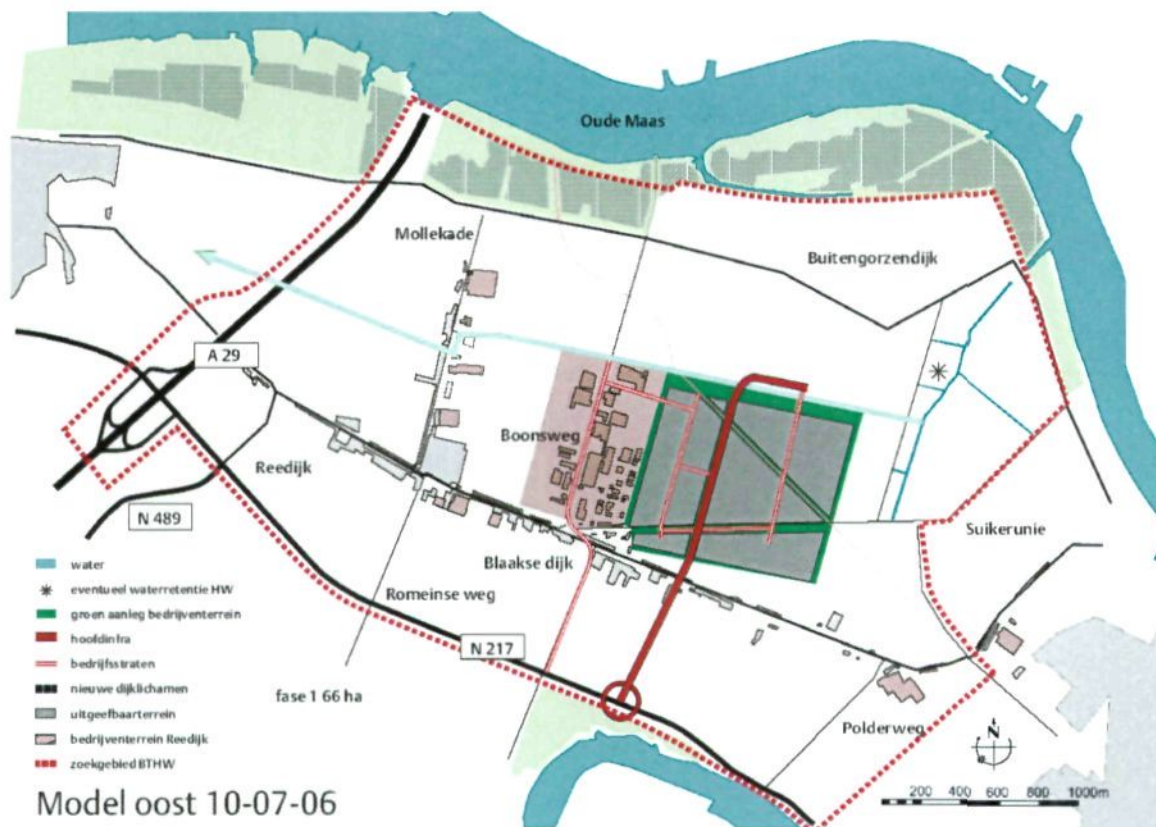
Figuur 5.1 Eindsituatie alternatief Oost

5.1 Fasering

In tabel 5.1 is de omvang van het bedrijventerrein weergegeven, verdeeld per fase. In figuur 5.2 en 5.3 is de ontwikkeling van de verschillende fases weergegeven. De gemeente Binnenmaas start op korte termijn met de realisatie van de eerste 20 ha voor het regionale deel van het BTHW aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Boonsweg.

Tabel 5.1 Omvang (in ha) uitgeefbaar, niet-uitgeefbaar bedrijventerrein per fase alternatief Oost

fase	I	II	III	totaal
periode	2008-2012	2012-2016	2016-2020	2008-2020
Uitgeefbaar terrein (netto)	66	62	57	185
Niet-uitgeefbaar terrein (tarra)	-	-	-	94
Omvang totale terrein (bruto)	-	-	-	279



5.2 Ontsluiting

Het BTHW krijgt een dubbele ontsluiting op de hoofdontsluitingsstructuur (de N217 en de A29). De ontsluiting is gelegen ten oosten van het bestaande terrein Boonsweg en sluit ter hoogte van recreatiegebied Binnenbedijkte Maas en net iets oostelijker aan op de N217. Het industrieterrein aan de Boonsweg is gekoppeld aan de ontsluitingsstructuur van het BTHW. Een volwaardige verbinding van dit terrein met de Blaaksedijk is op die manier niet meer noodzakelijk.

Een nadere detaillering van de infrastructuur in de alternatieven en de aansluiting van het bedrijventerrein op het bestaande wegennet is weergegeven in het Achtergrondrapport Verkeer.

5.3 Overige inrichtingsaspecten

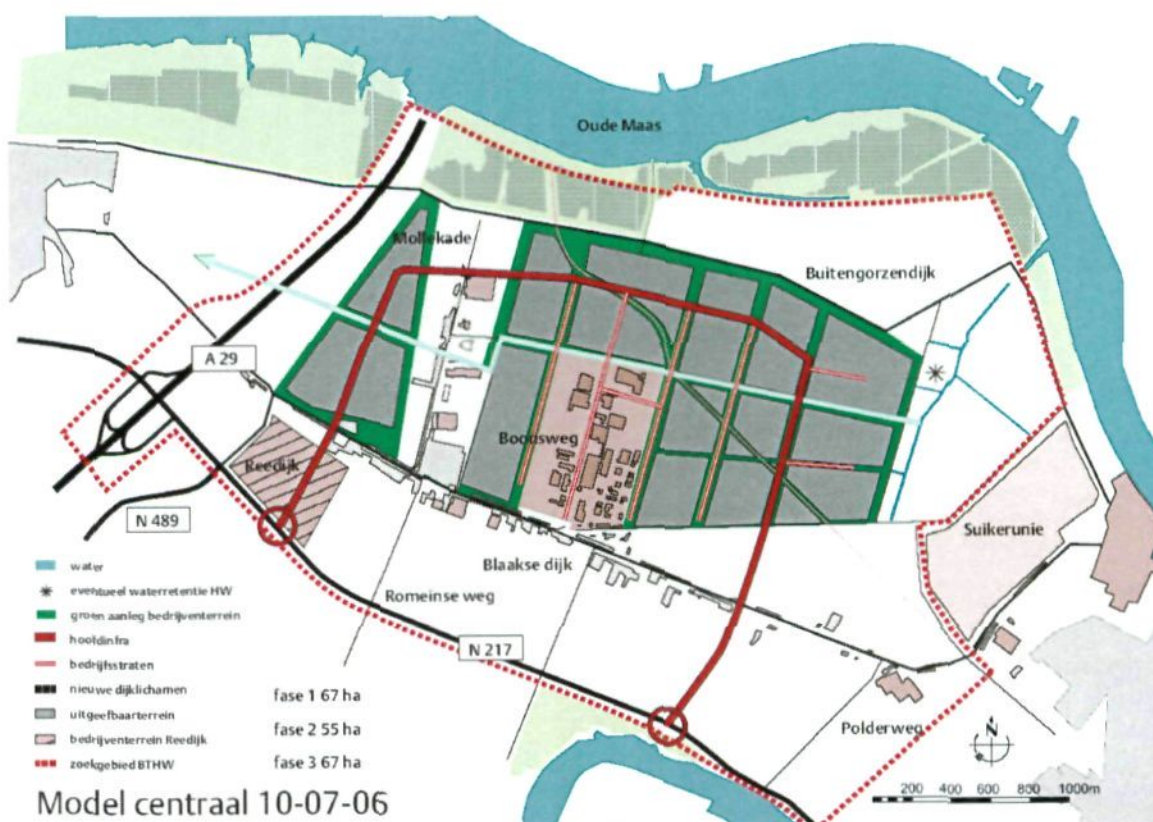
Het bedrijventerrein vrijwaart Mollekade en Blaaksedijk maximaal van bebouwing van het bedrijventerrein. Naast het behoud van Mollekade en Blaaksedijk blijft ook het gebied rondom deze kernen open.

De afwatering van het BTHW vindt plaats door een watergang die van west naar oost door het gebied loopt. Deze zal ook het overgrote deel van de verplichte waterberging voor zijn rekening nemen. Centraal in het gebied, ter hoogte van de Boezem- en Molenvliet is een mogelijkheid voor waterretentie. Deze waterretentie maakt geen onderdeel uit van de aanleg van het bedrijventerrein.

Groenstroken zijn gesitueerd langs de infrastructuur en de randen van de kavelblokken, overeenkomend met de richting van de verkavelingstructuur.

6 Alternatief Centraal

Algemeen uitgangspunt bij alternatief Centraal is de ligging van het geplande bedrijventerrein ten opzichte van het aanwezige regionale bedrijventerrein aan de Boonsweg. Het alternatief is gebaseerd op de schetsen van het regionale bedrijventerrein zoals dit is geschetst in het Ontwikkelingsprogramma Hoeksche Waard van 2002. Ruime stroken langs de A29 en rondom de Mollekade en de Blaaksedijk zijn vrijgelaten, zie figuur 6.1.



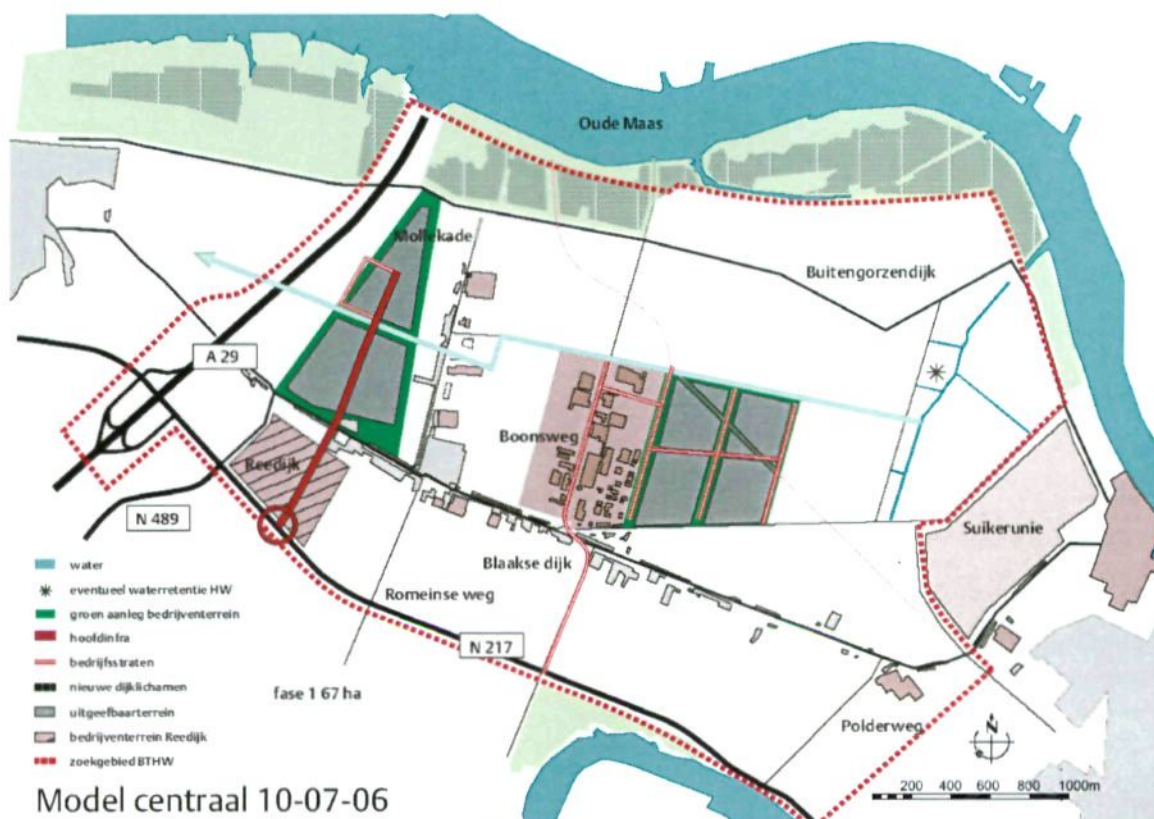
Figuur 6.1 Eindsituatie alternatief Centraal

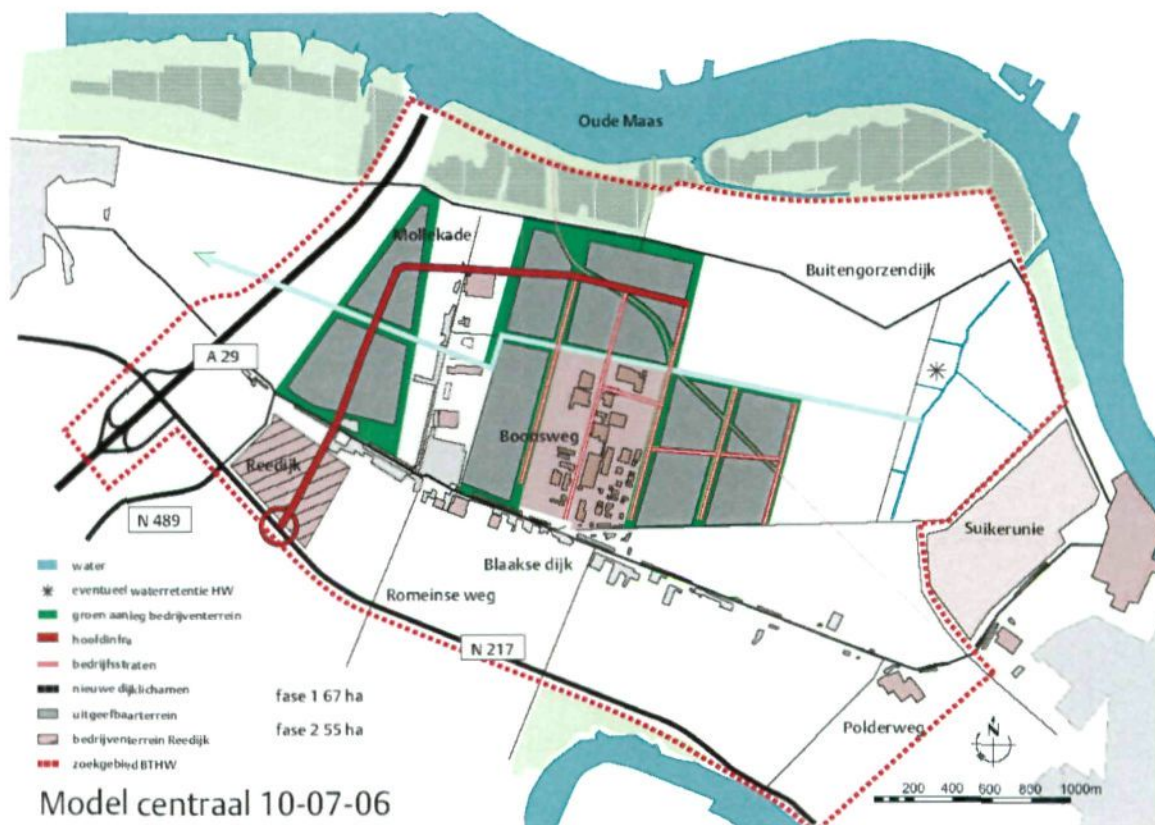
6.1 Fasering

In tabel 6.1 is de omvang van het bedrijventerrein weergegeven, verdeeld per fase. In figuur 6.2 en 6.3 is de ontwikkeling van de verschillende fases weergegeven. Fase I is opgesplitst in twee gebieden. De gemeente Binnenmaas start op korte termijn met de realisatie van de eerste 20 ha voor het regionale deel van het BTHW aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Boonsweg.

Tabel 6.1 Omvang (in ha) uitgeefbaar, niet-uitgeefbaar bedrijventerrein per fase alternatief Centraal

fase	I	II	III	totaal
periode	2008- 2012	2012- 2016	2016- 2020	2008- 2020
Uitgeefbaar terrein (netto)	67	55	67	189
Niet-uitgeefbaar terrein (tarra)	-	-	-	101
Omvang totale terrein (bruto)	-	-	-	290





Figuur 6.3 Fase II alternatief Centraal

6.2 Ontsluiting

Het BTHW krijgt een dubbele ontsluiting op de hoofdontsluitingsstructuur (de N217 en de A29). De westelijke arm passeert het nog deels te ontwikkelen bedrijventerrein Reediijk. De oostelijke tak sluit ter hoogte van de oostzijde van recreatiegebied Binnenbedijkte Maas aan op de N217. De weg passeert de Mollekade aan de noordzijde. Hier doorkruist de weg het open deel tussen de bebouwde delen van het bedrijventerrein. Het industrieterrein aan de Boonsweg is gekoppeld aan de ontsluitingsstructuur van het BTHW. Een volwaardige verbinding van dit terrein met de Blaaksedijk is op die manier niet meer noodzakelijk.

Een nadere detaillering van de infrastructuur in de alternatieven en de aansluiting van het bedrijventerrein op het bestaande wegennet is weergegeven in het Achtergrondrapport Verkeer.

6.3 Overige inrichtingsaspecten

Tussen de A29 en het bedrijventerrein is een brede strook open gelaten, waardoor het bedrijventerrein vanuit de A29 niet of nauwelijks wordt ervaren. Ook rondom de Mollekade en het grootste deel van de Blaaksedijk is een brede strook vrijgelaten.

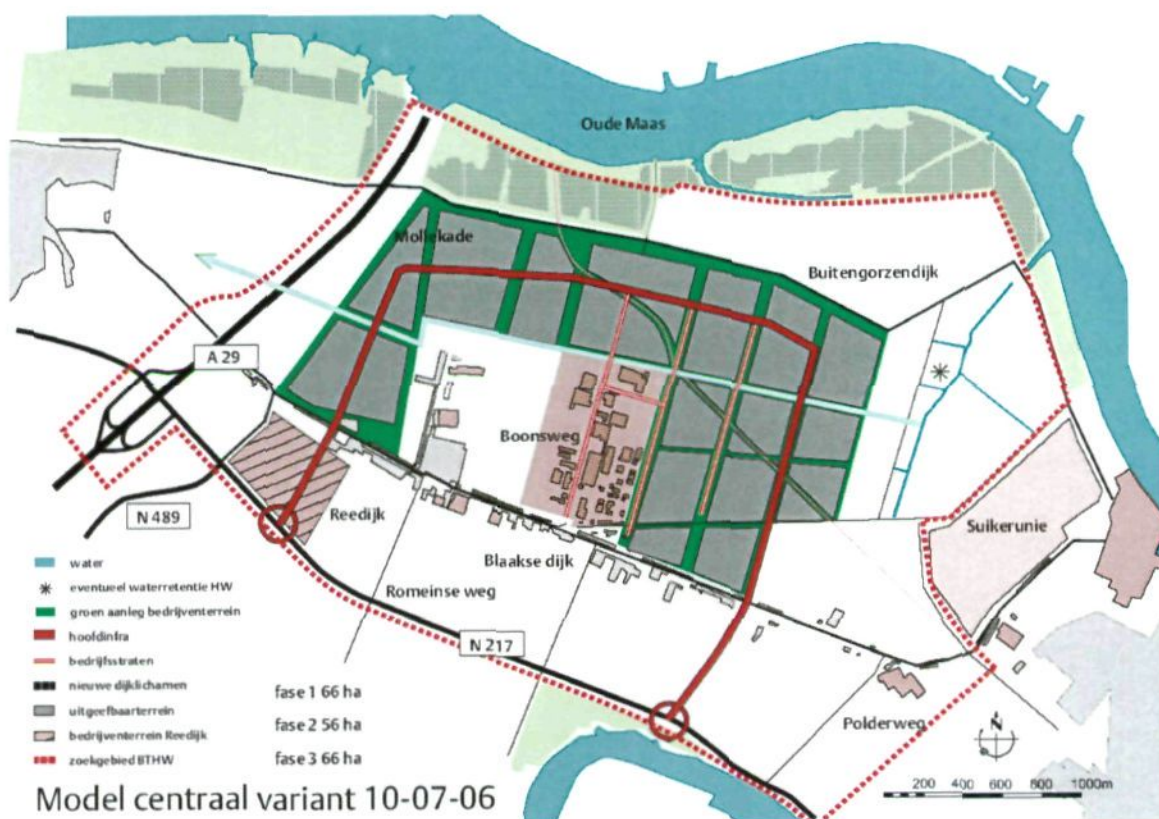
De afwatering van het BTHW vindt plaats door een watergang die van west naar oost door het gebied loopt. Deze zal ook het overgrote deel van de verplichte waterberging voor zijn rekening nemen. In het noord-oosten van het zoekgebied, ter hoogte van de Boezem- en

Molenvliet is een mogelijkheid voor waterretentie. Deze waterretentie maakt geen onderdeel uit van de aanleg van het bedrijventerrein.

Groenstroken zijn gesitueerd langs de infrastructuur en de randen van de kavelblokken overeenkomend met de richting van de verkavelingstructuur.

6.4 Variant alternatief Centraal

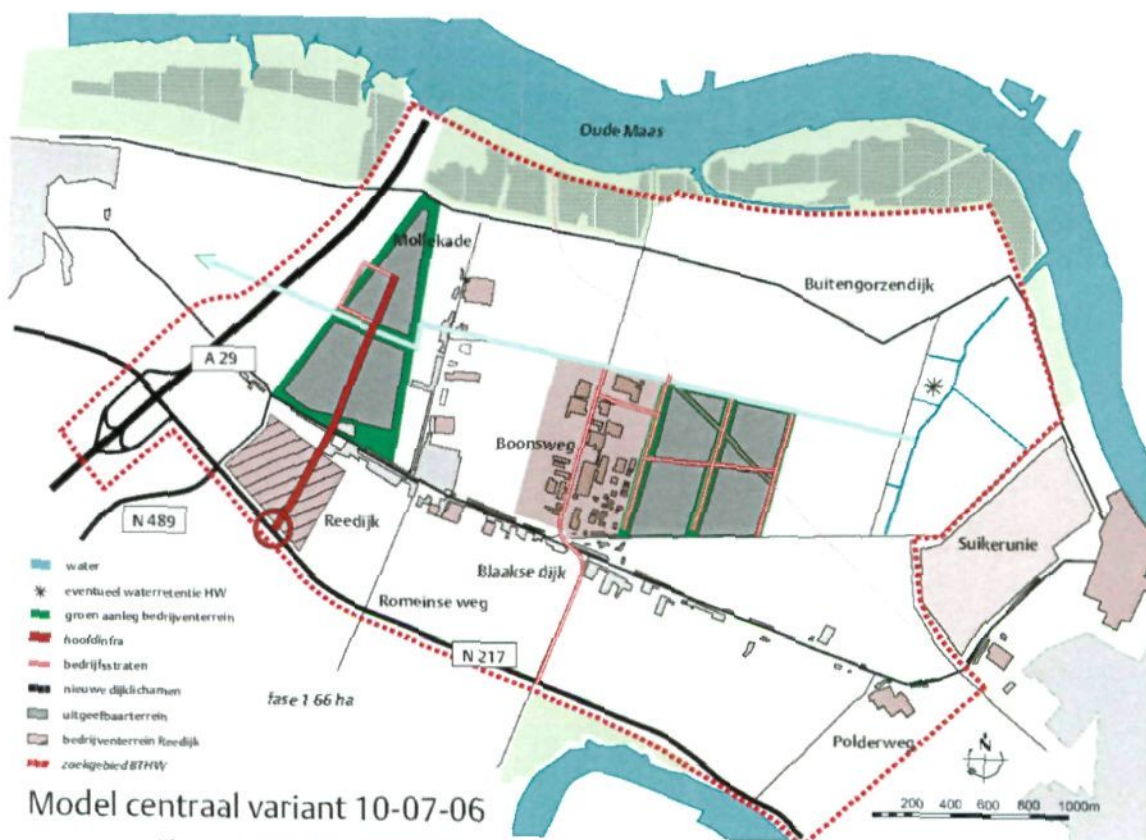
Uitgangspunt voor de variant op alternatief Centraal is een optimalisatie van de leefbaarheid van de woonwijk Blaaksedijk / Mollekade. Het in alternatief Centraal oostelijk van de wijk gelegen bedrijventerrein is verschoven naar het noorden. Hiermee komt het noordelijk deel van de Mollekade te vervallen. Het bedrijventerrein vormt in deze variant ook een aaneengesloten geheel. In figuur 6.4 is de variant op alternatief Centraal weergegeven. In tabel 6.2 is de omvang van het bedrijventerrein weergegeven, verdeeld per fase. In figuur 6.6 is de ontwikkeling voor fase II weergegeven. Fase I is voor het alternatief en de variant gelijk.



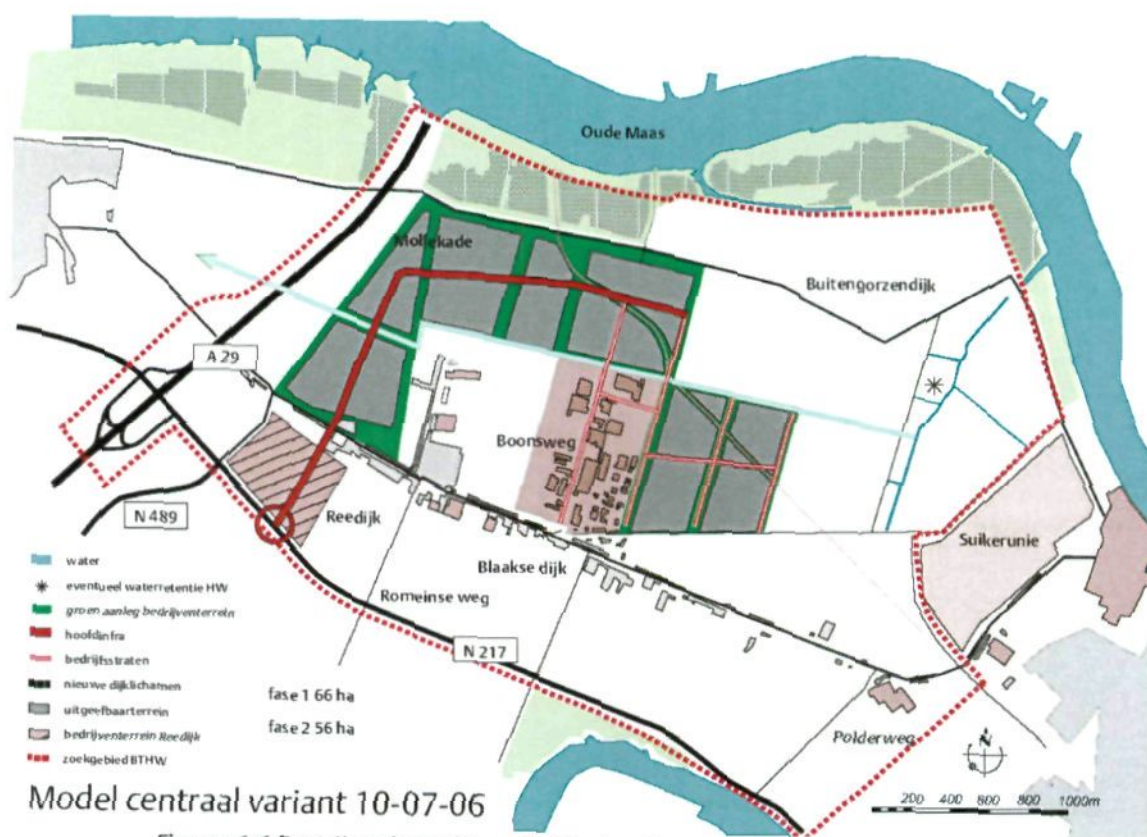
Figuur 6.4 Eindsituatie variant alternatief Centraal

Tabel 6.2 Omvang (in ha) uitgeefbaar, niet-uitgeefbaar bedrijventerrein per fase variant alternatief Centraal

	fase	I	II	III	totaal
	periode	2008- 2012	2012- 2016	2016- 2020	2008- 2020
Uitgeefbaar terrein (netto)		66	56	66	188
Niet-uitgeefbaar terrein (tarra)		-	-	-	96
Omvang totale terrein (bruto)		-	-	-	284



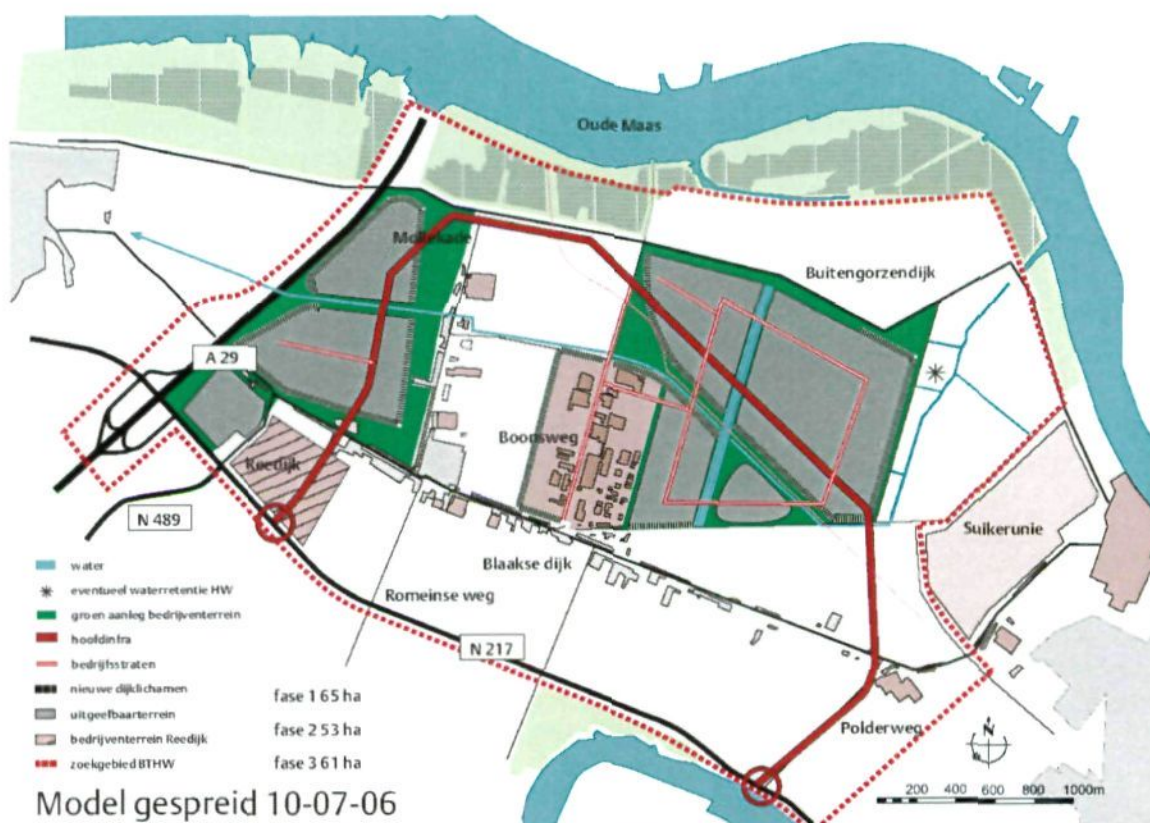
Figuur 6.5 Fase I variant alternatief Centraal



Figuur 6.6 Fase II variant alternatief Centraal

7 Alternatief Gespreid

Algemeen uitgangspunt bij alternatief Gespreid is de ritmiek van afwisseling tussen rood en groen. Het bedrijventerrein bestaat uit twee in het landschap ingepaste eilanden met daartussen, ter hoogte van de Mollekade, een open gebied. Ook is er een open gebied tussen het oostelijk deel van het bedrijventerrein en het terrein van de Suikerunie, zie figuur 7.1.



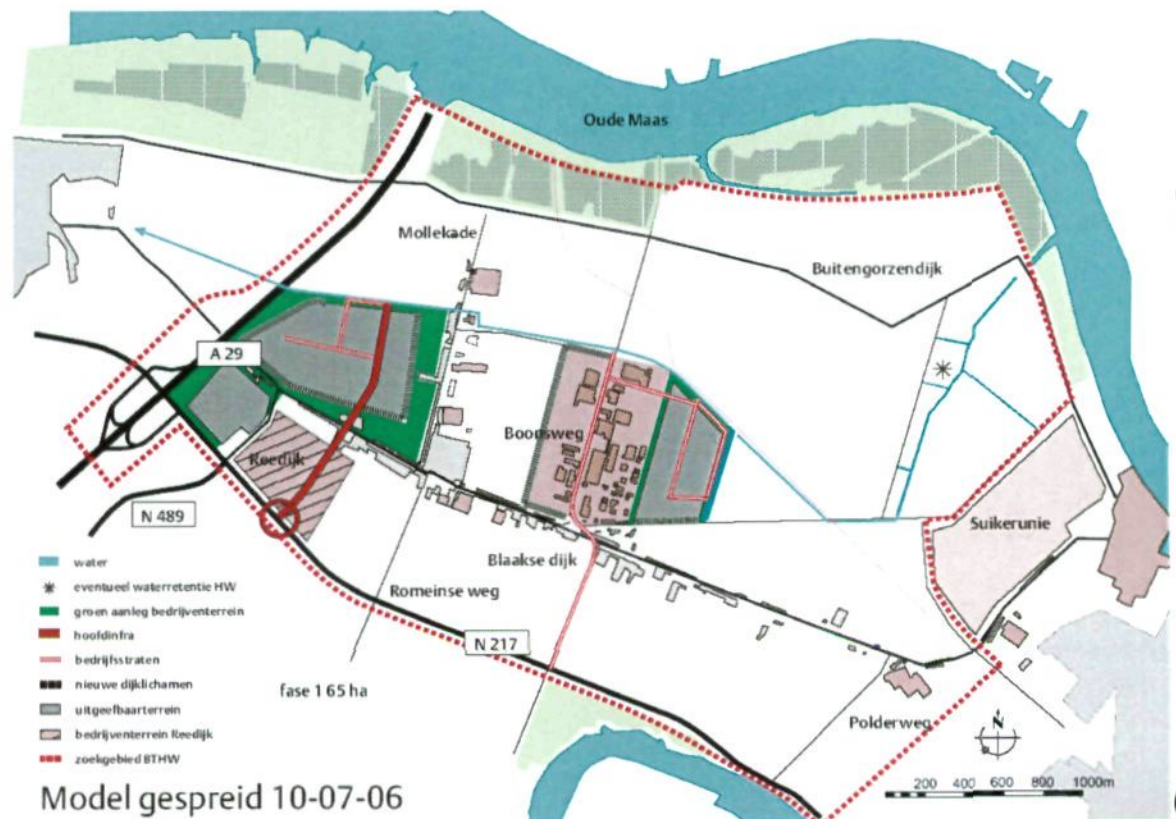
Figuur 7.1 Eindsituatie alternatief Gespreid

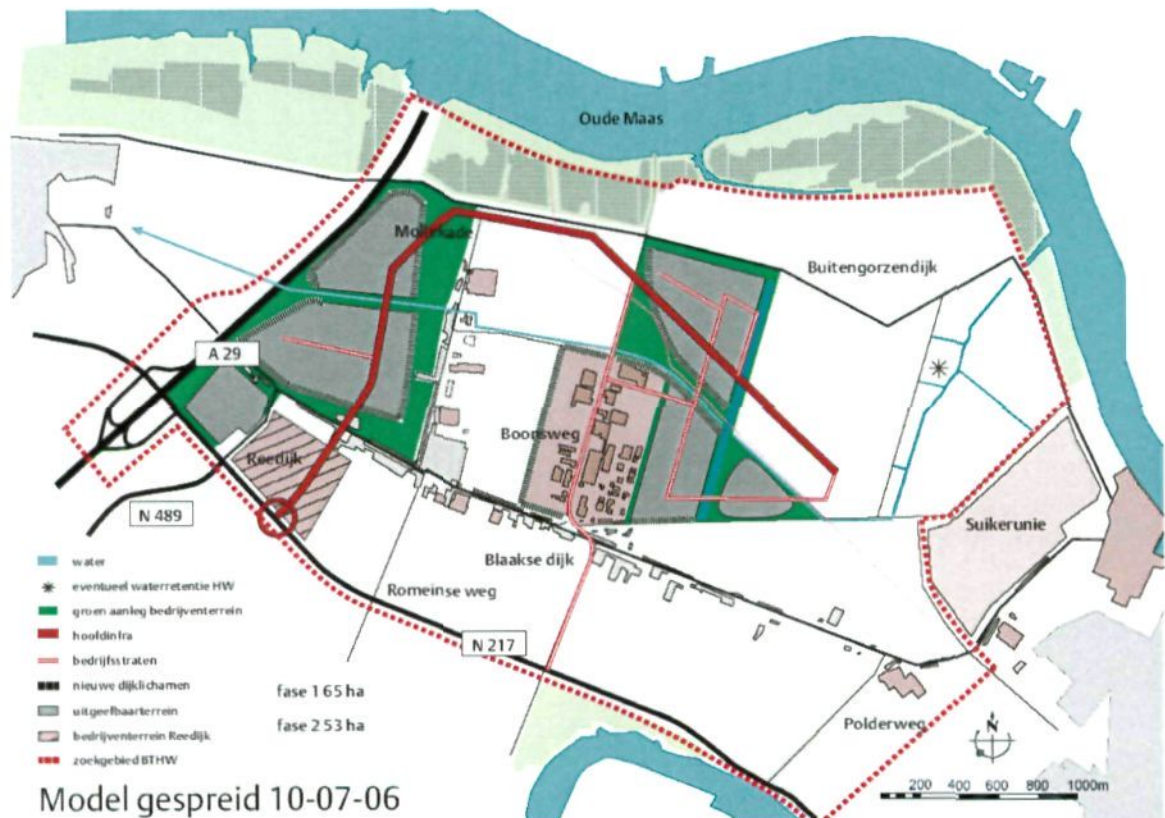
7.1 Fasering

In tabel 7.1 is de omvang van het bedrijventerrein weergegeven, verdeeld per fase. In figuur 7.2 en 7.3 is de ontwikkeling van de verschillende fases weergegeven. Fase I is opgesplitst in twee gebieden. De gemeente Binnenmaas start op korte termijn met de realisatie van de eerste 20 ha voor het regionale deel van het BTHW aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Boonsweg.

Tabel 7.1 Omvang (in ha) uitgeefbaar, niet-uitgeefbaar bedrijventerrein per fase
alternatief Gespreid

fase periode	I 2008- 2012	II 2012- 2016	III 2016- 2020	totaal 2008- 2020
Uitgeefbaar terrein (netto)	65	53	61	179
Niet-uitgeefbaar terrein (tarra)	-	-	-	101
Omvang totale terrein (bruto)	-	-	-	280





Figuur 7.3 Fase II alternatief Gespreid

7.2 Ontsluiting

Het BTHW krijgt een dubbele ontsluiting op de hoofdontsluitingsstructuur (de N217 en de A29). De westelijke arm passeert het nog deels te ontwikkelen bedrijventerrein Reedijk. De oostelijke tak sluit ten oosten van recreatiegebied Binnenbedijkte Maas aan op de N217. De weg passeert de Mollekade aan de noordzijde. Hier doorkruist de weg het open deel tussen de bebouwde delen van het bedrijventerrein. Het industrieterrein aan de Boonsweg is gekoppeld aan de ontsluitingsstructuur van het BTHW. Een volwaardige verbinding van dit terrein met de Blaaksedijk is op die manier niet meer noodzakelijk.

Een nadere detaillering van de infrastructuur in de alternatieven en de aansluiting van het bedrijventerrein op het bestaande wegennet is weergegeven in het Achtergrondrapport Verkeer.

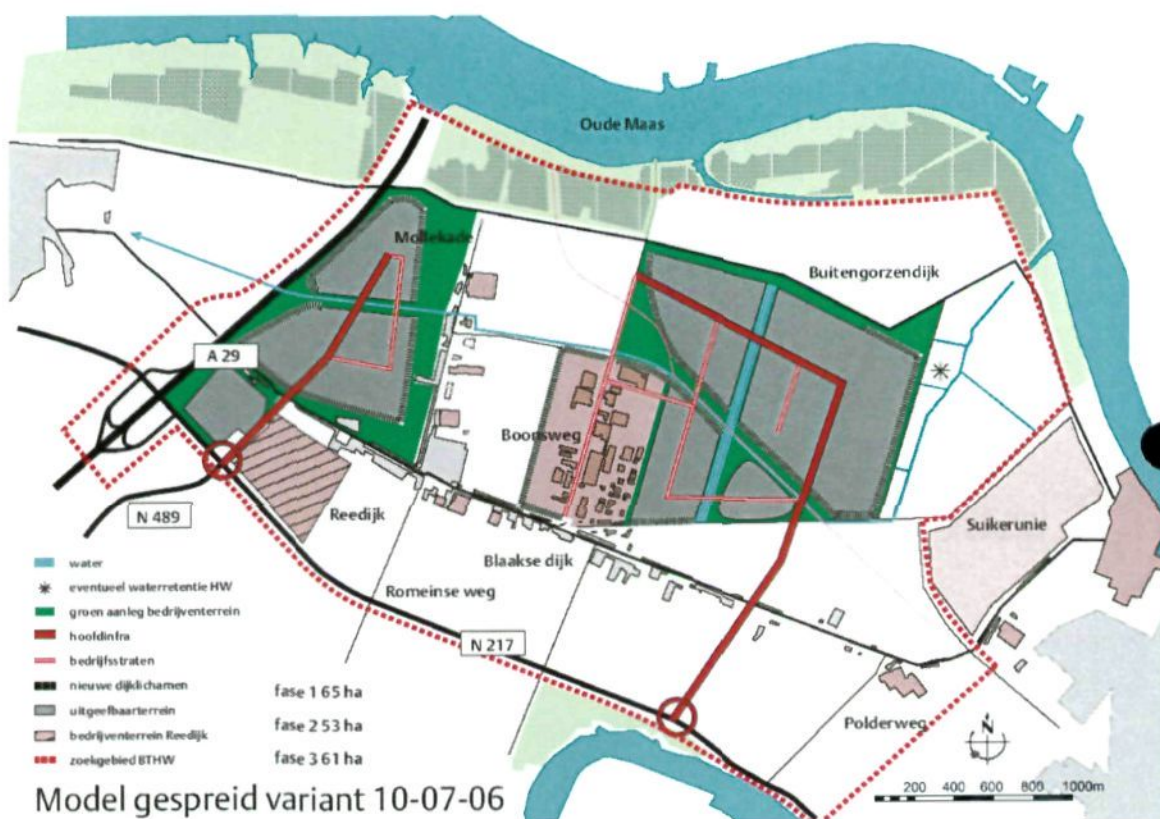
7.3 Overige inrichtingsaspecten

De eilanden van het bedrijventerrein worden afgeschermd en daarmee aan het oog onttrokken door middel van, voor het gebied kenmerkende, dijkjes. Deze dijkjes zijn ongeveer 1,5 meter hoog. Op het bedrijventerrein zelf zijn nagenoeg geen groene en blauwe elementen voorzien. Het groen is gebruikt om de eilanden in de omgeving in te passen.

De afwatering van het BTHW vindt plaats door een watergang die van west naar oost door het gebied loopt. Deze zal ook het overgrote deel van de verplichte waterberging voor zijn rekening nemen. In het noord-oosten van het zoekgebied, ter hoogte van de Boezem- en Molenvliet, is een mogelijkheid voor waterretentie. Deze waterretentie maakt geen onderdeel uit van de aanleg van het bedrijventerrein.

7.4 Variant alternatief Gespreid

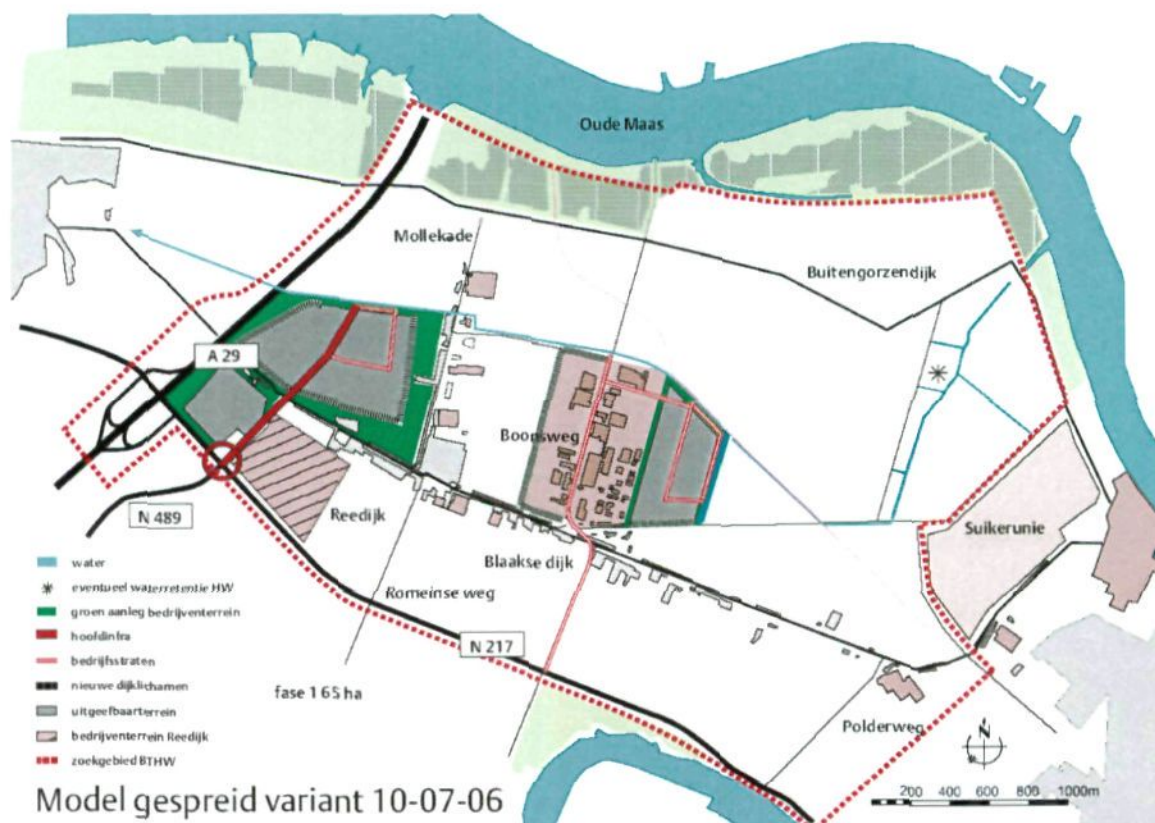
In alternatief Gespreid wordt het open gebied ter hoogte van de Mollekade doorkruist door de ontsluiting van het bedrijventerrein. Als variant hierop is ervoor gekozen om de rondweg over het bedrijventerrein te onderbreken om zo maximale openheid te creëren. In figuur 7.4 is de variant op alternatief Gespreid weergegeven. In tabel 7.2 is de omvang van het bedrijventerrein weergegeven, verdeeld per fase. In figuur 7.5 en 7.6 is de variant voor fase I en II weergegeven. Behalve de onderbreking van de rondweg van het bedrijventerrein takken de twee poten van de ontsluiting in de variant ook anders aan. De westelijk tak passeert bedrijventerrein Reedijk aan de westzijde en de oostelijke tak sluit ter hoogte van recreatiegebied Binnenbedijkte Maas aan op de N217.



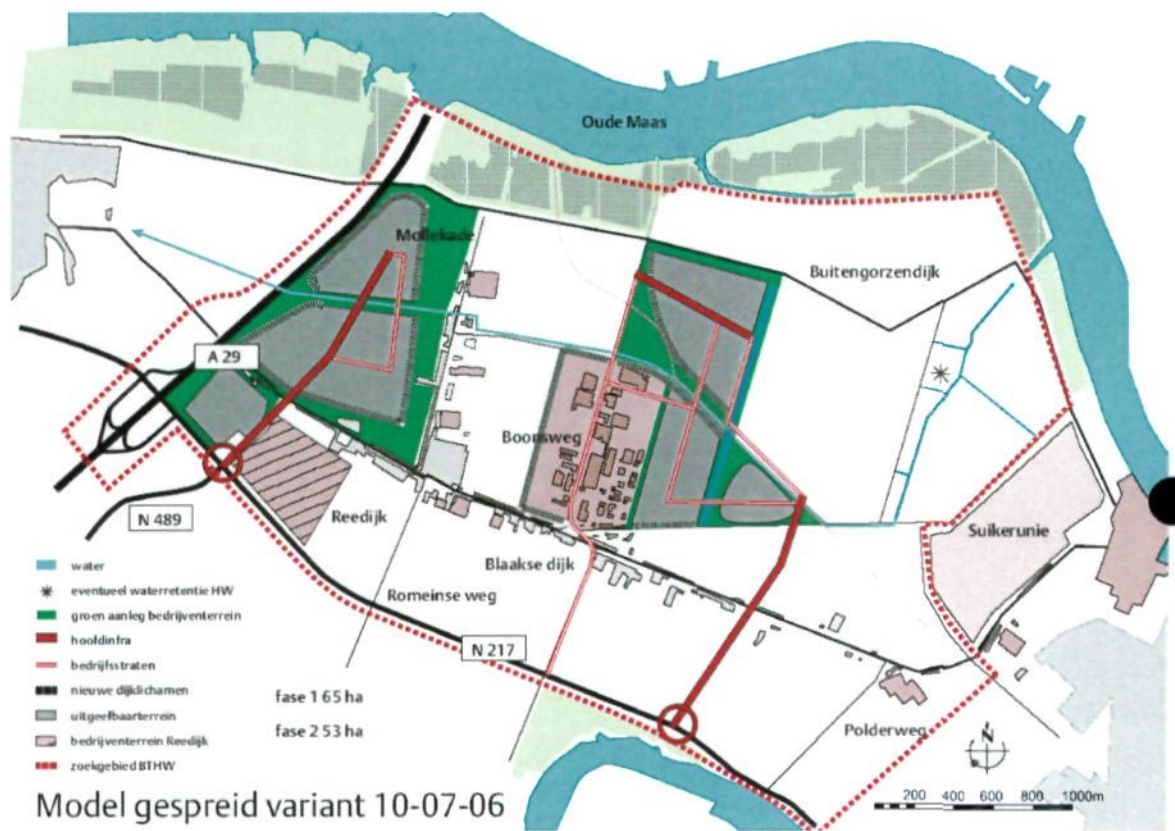
Figuur 7.4 Eindsituatie variant alternatief Gespreid

Tabel 7.2 Omvang (in ha) uitgeefbaar, niet-uitgeefbaar bedrijventerrein per fase variant alternatief Gespreid

fase	I	II	III	totaal
periode	2008- 2012	2012- 2016	2016- 2020	2008- 2020
Uitgeefbaar terrein (netto)	65	53	61	179
Niet-uitgeefbaar terrein (tarra)	-	-	-	97
Omvang totale terrein (bruto)	-	-	-	276



Figuur 7.5 Fase I variant alternatief Gespreid



Figuur 7.6 Fase II variant alternatief Gespreid

Bijlage 1 Voorgeschiedenis

Onderstaand is de geschiedenis van de keuze voor een BTHW in de Hoeksche Waard beschreven. Er zijn diverse onderzoeken geweest naar nut en noodzaak van het bedrijventerrein. Daarnaast is de locatie van het bedrijventerrein vaak onderwerp van discussie geweest.

Mei 2005, Rijk: maximaal 180 ha bedrijventerrein in Hoeksche Waard

In de op 17 mei jl. in de Tweede Kamer aangenomen Nota Ruimte geeft het rijk aan dat zij: 'een ruimtelijke reservering wenst van maximaal 180 ha netto in de Hoeksche Waard om in de vraag naar droge, havengerelateerde bedrijvigheid ten behoeve van de Rotterdamse haven te kunnen voorzien. Aangegeven wordt dat zo spoedig mogelijk ruimte gereserveerd dient te worden door de betrokken decentrale overheden om uitbreiding te kunnen laten plaatsvinden van het reeds geplande bedrijventerrein van 60 ha in de gemeente Binnenmaas, ten oosten van de A29 en te westen van de HSL-zuid tot maximaal 180 ha netto. Daarbij zal het Rijk in samenwerking met de gemeenten en de provincie onderzoeken of bestaande terreinen voor droge, havengerelateerde bedrijvigheid in de Rijnmond en de Drechtsteden beter kunnen worden benut. Uit dit onderzoek zal moeten blijken wat de optimale omvang van het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard is om aan de behoefte van de Rotterdamse regio te voldoen'. Met uitzondering van de ruimtereservering voor het bedrijventerrein evenals het globale tracé voor de mogelijk toekomstige A4-zuid is de rest van de Hoeksche Waard, in tegenstelling tot het kabinetsstandpunt van 2004, aangewezen als Nationaal Landschap. Verder is aangegeven dat Hoeksche Waard geen onderdeel mag uitmaken van bundelingsgebied van de Zuidvleugel. Grootschalige verstedelijking is los van bedrijventerrein uitgesloten. (Tweede Kamer, 17 mei 2005).

Mei 2005, gemeente Binnenmaas: structuurplan bedrijventerrein 60 ha

In haar vergadering van 2 mei 2005 heeft de gemeenteraad van de gemeente Binnenmaas het structuurplan Regionaal Bedrijventerrein d.d. 2 mei 2005 vastgesteld. Het structuurplan biedt een kader voor de ontwikkeling van 60 ha netto bedrijvigheid aan de oost- en noordzijde van en in aansluiting op het bestaande bedrijventerrein Boonsweg in de gemeente Binnenmaas. RIHW heeft als initiatiefnemer besloten een Strategische Milieu Beoordeling (SMB) / Milieu Effect Rapport-procedure (MER) te doorlopen voor deze ontwikkeling. Deze procedure wordt doorlopen om de besluitvorming te faciliteren.

December 2004, Rijk, Provincie Zuid-Holland en Bestuurlijk Platform Zuidvleugel: Bestuursakkoord

In december 2004 hebben het ministerie van EZ, de Provincie Zuid-Holland en het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel een bestuursakkoord ondertekend. Hierin hebben ze aangegeven dat ze dezelfde terreinen in de Zuidvleugel van de Randstad hebben geselecteerd waarop ze hun inspanningen zullen concentreren voor herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en ontwikkeling van nieuwe locaties. Eén van deze nieuwe locaties betreft de Hoeksche Waard.

Oktober 2004, provincie Zuid-Holland: zoekgebied voor bovenregionaal bedrijventerrein in noordrand

In oktober 2004 hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke StructuurVisie (PRSV, provincie Zuid-Holland, 2004) en daarmee het provinciaal ruimtelijk beleidskader voor de verschillende streekplangebieden en streekplanherzieningen vastgesteld. Samenvattend is de provincie Zuid-Holland van mening:

- Dat de Hoeksche Waard voor het overgrote deel onderdeel is van het landschap Zeeuws/Zuidhollandse Delta, een landschap van (inter)nationale betekenis en kwaliteit;
- Dat het eiland geen landschapsreservaat is, maar dat de landschappelijke kwaliteiten op grond van een kwaliteitszoning verbeterd moeten worden en de vitaliteit van de kernen en de landbouw bevorderd moet worden;
- Dat de noordrand een overgangsgebied is tussen de Zuidvleugel en het Deltalandschap, en dat daar sprake is van een combinatie van landschappelijke en recreatieve kwaliteiten, suburbane kernen en economische functies. In dit overgangsgebied zal ruimte gevonden moeten worden voor de ruimtevraag voor werken en in beperkte mate voor specifieke woonmilieus.

Ook is de noordrand van de Hoeksche Waard aangegeven als zoekgebied voor een bovenregionaal bedrijventerrein. Deze keuze is in belangrijke mate ingegeven door:

- de sociaal-economische betekenis van het bedrijventerrein voor de werkzoekenden in de Rotterdamse regio;
- het tekort aan ruimte in het zuidelijk deel van de Rotterdamse regio;
- de nabijheid van het zoekgebied ten opzichte van de A15 (achterlandverbinding) en de werkzoekenden in Rotterdam-zuid;
- de constatering dat de noordrand nu al deel uitmaakt van het overgangsgebied tussen de het stedelijk netwerk van de Zuidvleugel en het open landschap van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden.

Juni 2004, Provincie en gemeenten: afspraken over bedrijventerrein Hoeksche Waard in noorden gebied

De dagelijkse besturen van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten in de Hoeksche Waard hebben een Afsprakenkader opgesteld voor de regio Hoeksche Waard. Dit kader behelst afspraken over de integrale ontwikkelingen die ze gezamenlijk in de regio wensen. Daarbij gaat het om landschap, wonen en werken die zich in een juiste balans tot elkaar verhouden. Voor de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van de Hoeksche Waard *zijn de partijen overeen gekomen dat zij de komende tijd een gezamenlijk programma voor de Hoeksche Waard zullen concretiseren.* Dit programma omvat een aantal afspraken. Eén hiervan is dat de provincie de verantwoordelijkheid draagt voor een partiële streekplanherziening waarin een bedrijventerrein van 180 ha netto wordt geaccommodeerd in de vorm van een concrete beleidsbeslissing. Basis voor deze concrete beleidsbeslissing is een studie, waarvan deze startnotitie de aankondiging vormt, naar de ruimtelijke inrichtingsvarianten in het gebied tussen de A29, de Oude Maas, de N217 en de kern Puttershoek.

De provincie acht een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein een voorwaarde voor de ontwikkeling en zal zich indien nodig inspannen om te komen tot infrastructurele aanpassingen. Dit in overleg met de Hoeksche Waard, de Rijksoverheid en eventuele *andere partijen.*

April 2004, kabinet: Hoeksche Waard geen Nationaal Landschap, wel bedrijventerrein in noordrand

Het kabinet heeft in deel 3 van de Nota Ruimte op basis van nieuwe selectiecriteria de Hoeksche Waard – als open, overwegend akkerbouwgebied -, niet langer aangemerkt als Nationaal Landschap. Gegeven de algemene wens om te komen tot decentralisatie, gegeven de algemene doelstelling om de economische concurrentiepositie van Nederland te versterken en gehoord hebbende de wens vanuit de bestuurlijke partijen uit de regio (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel), wordt, in afwijking op de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, aan de noordkant van de Hoeksche Waard, aansluitend op de A29, ruimte geboden aan 300 ha voor havenafgeleide bedrijvigheid.

December 2003, Zuidvleugel Randstad: in Hoeksche Waard ruimte bieden aan grootschalige bedrijvigheid

In het document 'de Zuidvleugel van de Randstad' van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel hebben de bij dit platform betrokken partijen⁴ in december 2003 de gemeenschappelijke aanpak geschetst voor het verbeteren van de leefomgeving en het verschaffen van voldoende huisvesting voor mensen, bedrijven en instellingen. Het document was bedoeld als input voor o.a. de Nota Ruimte. Het Rijk heeft namelijk gemeend het ruimtelijke beleid zoveel mogelijk onder te brengen in één gezamenlijke nota: de Nota Ruimte. Ten aanzien van het onderwerp 'werken' wordt door het Platform ingezet op het nog beter benutten van de sterke kanten: kennis van technologie en internationaal recht en de logistieke sector. In de totaalbeoordeling van deze opgave wordt de Hoeksche Waard noodzakelijk geacht als uitleglocatie voor grootschalige bedrijvigheid, distributie en logistiek die samenhangt met de mainport Rotterdam. Door in de Hoeksche Waard ruimte te bieden aan deze grootschalige bedrijvigheid, wordt het mogelijk om in de steden de herstructurering en doorstroming op gang te brengen.

September 2002, RIHW: wel regionaal bedrijventerrein in noorden Hoeksche Waard, maar geen bovenregionaal

De Hoeksche Waard is in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening aangewezen als Nationaal Landschap. Voor elk Nationaal Landschap zou door het Rijk een ontwikkelingsprogramma opgesteld worden. De stuurgroep heeft hierop vooruitlopend een visie en ontwikkelingsprogramma opgesteld. Dit programma diende een leidraad te vormen voor de bestuurders en de ambtenaren van de Hoeksche Waard bij de uitvoering van diverse plannen.

In het programma is aangegeven dat in de Hoeksche Waard wordt gestreefd naar een gezond ondernemersklimaat binnen het Nationaal Landschap. Hierin wordt, in aanvulling op 'Nationaal Landschap in Balans', bovenregionale bedrijvigheid afgewezen. Nieuwe ruimte voor bedrijvigheid wordt gevonden in een geconcentreerd regionaal bedrijventerrein van 60 ha in de noordrand en in lokale terreinen bij de kernen in het overige gebied. Het regionale bedrijventerrein ligt aan de N217 in de directe omgeving van de aansluiting op de A29. Voor de realisering van het regionale bedrijventerrein hebben de gemeenten van de Hoeksche Waard een convenant opgesteld.

In een studie naar de ontsluiting van het bedrijventerrein constateert de RIHW dat zonder verbetering van de infrastructuur de ontwikkeling van een bedrijventerrein met een omvang van 60 ha niet gewenst is.

⁴ Bestuurlijke Platform Zuidvleugel: provincie Zuid-Holland, de Drechtsteden, het Integraal Ontwikkelingsplan Westland, de Leidse Regio, het stadsgewest Haaglanden, de gemeente Den Haag, het intergemeentelijk samenwerkingsverband Midden-Holland, de stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam

Medio 2002, provincie: noodzaak tot bovenregionaal bedrijventerrein in Hoeksche Waard

De provincie Zuid-Holland en de Stadsregio Rotterdam zijn gezamenlijk bezig met het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam (RR 2020, tegelijkertijd streekplan en regionaal structuurplan). In dit kader heeft medio 2002 de provincie wederom een vraag- en aanbodanalyse laten uitvoeren voor droge bedrijventerreinen in de regio Rotterdam. De conclusies hieruit hebben voor een belangrijk deel betrekking op de Hoeksche Waard. Om te kunnen voldoen aan de prognose van de ruimtebehoefte (ca. 1200 ha) van de Rotterdamse regio – voor de periode 2006-2020 conform het Global Competition-scenario – is de ontwikkeling van bedrijfslocaties in de Hoeksche Waard (en Zuidplaspolder) noodzakelijk, omdat er binnen de grenzen van de Stadsregio Rotterdam onvoldoende ruimte is. Het aanbod-tekort in de periode tot 2010 bedraagt minimaal 150 ha en in het Global Competition scenario (maximaal scenario) zelfs ruim meer dan 300 ha. Dit aanbod-tekort geldt in het bijzonder voor het zuidelijk deel van de regio. Een voortvarende ontwikkeling van een bedrijfslocatie in de Hoeksche Waard kan voor een deel in dat tekort voorzien.

In een studie van 2004 die de Zuid-Hollandse Milieufederatie (ZMF) heeft laten uitvoeren constateert ze dat tot 2020 ca 150 ha minder bedrijventerreinen noodzakelijk zijn in de regio Rotterdam dan volgens de provincie Zuid-Holland en de Stadsregio Rotterdam noodzakelijk zijn. Over de periode tot 2010 zijn er geen resultaten van de ZMF en heeft ze geen kritiek op de berekeningen van de provincie en de Stadsregio.

Januari 2002, kabinet: Hoeksche Waard Nationaal Landschap, bedrijventerrein in oosten Hoeksche Waard

Begin 2002 stelt het toenmalig kabinet de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, deel 3 vast. De Hoeksche Waard is, met uitzondering van het gebied ten oosten van de HSL, aangewezen als Nationaal Landschap. Het kabinet stelt verder dat om aan de acute behoefte in met name de omgeving van Rotterdam aan ruimte voor havengerelateerde bedrijvigheid te voldoen en uit het oogpunt van tijdige beschikbaarheid, aan de oostzijde van het HSL-tracé in de Hoeksche Waard, buiten het Nationaal Landschap, ruimte is voor een bedrijventerrein van 100 ha netto vóór 2005 en nog eens 100 ha vóór 2010. Hiermee gaat het kabinet voorbij aan de verkenning die door de provincie is gedaan in het kader van de Vijfde Nota en waarin werd geconcludeerd dat er noodzaak is voor een bedrijventerrein in de noordrand van de Hoeksche Waard. Ook was bekend dat deze oostlocatie niet de voorkeur krijgt van Rijkswaterstaat en de provincie door de slechte ontsluiting ervan.

September 2001, Streek: Geen bovenregionale bedrijvigheid, wel regionale bedrijvigheid in noordrand

De Hoeksche Waard heeft in het kader van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening een aantal studies uitgevoerd. Eén daarvan is een 'Nationaal Landschap in balans', een visie op de invulling van het gebied als Nationaal Landschap.

Ten aanzien van bedrijvigheid formuleert de Hoeksche Waard in haar visie dat de eigen behoefte van de streek tot 2020 in de noordrand dient te worden geacommodeerd, in de directe nabijheid van de aansluiting op de A29. Kwaliteit hierbij is het belangrijkste uitgangspunt. Om de kwaliteit van de bedrijven af te stemmen op de landschappelijke kwaliteiten van de Hoeksche Waard wordt een bedrijfsprofiel opgesteld. Bovenregionale ontwikkeling wordt afgewezen. Dit brengt nadelige gevolgen met zich mee voor het Nationaal Landschap.

Juni 2001, provincie: noodzaak bovenregionaal bedrijfsterrein in noorden Hoeksche Waard blijft

In het kader van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is een aantal verkenningen uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland. Eén van deze verkenningen betreft de zuidflank van de Randstad (Hoeksche Waard, IJsselmonde en Voorne-Putten. De essentie van de verkenning was het in beeld brengen van mogelijkheden binnen het gebied. In de Vijfde Nota, deel 1 (januari 2001) was voorzien dat de Hoeksche Waard wordt aangewezen als Nationaal Landschap.

Een belangrijke conclusie uit de verkenning is de constatering dat de locatie Hoeksche Waard oost niet geschikt is voor realisering van een omvangrijk logistiek bedrijventerrein. Ontsluiting van het terrein is zeer problematisch. Basis voor deze conclusie is een onderzoek van Rijkswaterstaat. Hierin werd voor deze locatie aangegeven dat verkeerstechnisch naar deze locatie de minste voorkeur uitgaat, vanwege de grote afstand tot het hoofdwegennet en de afstand die daardoor in alle gevallen moet worden afgelegd via het onderliggende wegennet. De afstand tot de A16 is weliswaar het kortst, maar dit feit weegt minder zwaar, omdat daarvoor de toltunnel onder de Dordtse Kil gepasseerd moet worden en er dus een grotere weerstand valt te verwachten voor deze route. Verkeerstechnisch heeft de locatie noord de voorkeur boven oost vanwege de betere ligging ten opzichte van het hoofdwegennet (A29).

In de verkenning is geconcludeerd dat alleen bij realisatie van 200-250 ha netto bedrijfsterrein aan de noordrand van de Hoeksche Waard kan worden voldaan aan de behoefte op het niveau van de Zuidvleugel van de Deltametropool. Een dergelijk terrein kan volledig ten noorden van de N217 worden gerealiseerd.

September 2000 en augustus 2001: voor bedrijfsterrein Hoeksche Waard dient bestaande infrastructuur te worden aangepast

In een onderzoek door Rijkswaterstaat zijn de mogelijkheden van ontsluiting van een bedrijventerrein in de noord- of oostrand Hoeksche Waard onderzocht. Hierbij is gekeken naar mogelijkheden van ontsluiting op de A29, A16 of via water. Uit het onderzoek is gebleken dat in de autonome situatie al problemen ontstaan op de A16 en gedeelten van de N217. Een locatie van een bedrijventerrein in het oosten van de Hoeksche Waard versterkt deze problematiek. Beide locaties brengen investeringen in de infrastructuur met zich mee. Een havenontsluiting is technisch mogelijk, maar het is de vraag of een dergelijke ontsluiting rendabel is.

In een gezamenlijk studie van de provincie Zuid-Holland, RIHW, Waterschap en Rijkswaterstaat van augustus 2001 is nogmaals geconstateerd dat de N217 en de aansluiting van deze weg op de A29 in de autonome situatie reeds overbelast zijn. Bij aanleg van een bedrijventerrein zijn de gevolgen voor de N217 aanzienlijk en dient deze weg, samen met de A29, te worden gereconstrueerd.

Mei 2000, provincie: bovenregionaal bedrijventerrein als streekplanuitwerking in noord- en oostrand Hoeksche Waard

Met een 'Heroverweging streekplan Zuid-Holland Zuid' heeft de provincie het streekplan in mei 2000 herzien en vastgesteld. In de beschrijving van het streekplan is als kernpunt een streekplanuitwerking voor een bovenregionaal bedrijventerrein in de noord- en oostrand van de Hoeksche Waard opgenomen. Het gaat hierbij primair om zogeheten (veelal grootschalige) havenafgeleide transportasgeoriënteerde bedrijvigheid. Met deze herziening ziet de provincie, mede op advies van de Eerste Kamer, af van de 'Middenlocatie' als CBB.

De streekplanuitwerking is begrensd door de Oude Maas in het noorden, de leidingenstraat Europoort-Antwerpen in het westen, de N217 in het zuiden en de HSL/Dordtsche Kil in het oosten. Zulks met inachtneming van overgangszones naar de waardevolle buitendijkse gebieden langs de Oude Maas en naar de bestaande en toekomstige woonbebouwing in en rond het uitwerkingsgebied.

De keuze voor een geconcentreerd bedrijventerrein binnen een uitwerkingsgebied gebaseerd op harde geografische grenzen is behalve door bedrijfseconomische overwegingen (financiering, inpassing, compensatie en ontsluiting) ook ingegeven door de wens om versnippering in de Hoeksche Waard te voorkomen. De dreiging van de versnippering is in de Hoeksche Waard de afgelopen jaren reëel gebleken. In het streekplan is aangegeven dat de realisering van een bovenregionaal bedrijfsterrein geschiedt onder de voorwaarde van een zorgvuldige inpassing.

Augustus-oktober 1999, rijk: a.g.v. motie Duivesteijn afwijzing bedrijventerrein in rand Hoeksche Waard

Eind augustus 1999 is door het Kabinet Paars 2 in het kader van de VINAC een nader besluit over de Hoeksche Waard genomen, mede op basis van het NEI-rapport 'Kleur bekennen in de Hoeksche Waard'. In de brief van het Kabinet aan de Tweede Kamer is aangegeven dat voor de periode tot 2005 ruimte gereserveerd moet worden voor een aaneengesloten bedrijfsterrein van 100 ha netto in de rand van de Hoeksche Waard, aansluitend op bestaand stedelijk gebied, ontsluitingsroutes en bestaande hoofdverbindingen. Het kabinet denkt daarbij aan de noord- en oostrand. Het Kabinet acht nadere uitwerking hiervan gewenst in overleg met de betrokken overheden. Ondanks het feit dat de planperiode van de VINAC tot 2010 reikt, heeft het Kabinet verdere besluitvorming voor de periode van 2005 doorgeschoven naar de vijfde Nota Ruimtelijke ordening. Het Kabinet heeft daarbij aangegeven dat voor de periode na 2005 een eventuele uitbreiding in de Hoeksche Waard – maar ook elders – dient te worden opgehouden.

Het Kabinetsbesluit is op 12 oktober 1999 door de Tweede Kamer behandeld. Door de Kamer werd daarbij de motie Duivesteijn c.s. aangenomen. Daarin werd de regering verzocht om voor de periode tot 2005 ruimte vrij te maken voor bedrijven die direct van belang zijn voor de Zuidvleugel en om in overleg met betrokken gemeenten deze ruimte te vinden binnen het bestaand haven- en industriegebied van Rotterdam en niet in de Hoeksche Waard. Deze ruimte diende te worden gevonden door intensivering van al aangewezen locaties binnen de regio Rijnmond, de Drechtsteden en West-Brabant (Moerdijk e.o.) en, indien hierbij onvoldoende ruimte vrijkwam, voor maart 2000 voorstellen te doen aan de Tweede Kamer voor alternatieve locaties. Voorts is in de motie gevraagd in een herziening van de PKB, de Hoeksche Waard aan te wijzen als Nationaal Landschap en samen met de gemeenten te komen tot een ontwikkelingsplan Nationaal Landschap Hoeksche Waard plus bijbehorend investeringsprogramma.

Januari 1999, Rijk: advies om ruimte reserveren voor bedrijventerrein van 100 ha in Hoeksche Waard

In januari 1999 is het NEI-rapport 'Kleur bekennen in de Hoeksche Waard' verschenen. In opdracht van de ministeries van VROM, EZ en LNV heeft het NEI naar aanleiding van de motie Versnel in de Tweede Kamer, nut en noodzaak van een bovenregionaal bedrijventerrein onderzocht. In dit rapport wordt een tekort aan ruimte voor havengerelateerde transportasgeoriënteerde bedrijvigheid tot zowel 2005 als tot 2010 in de nabijheid van Rotterdam geconstateerd. Op basis van deze constatering adviseert het NEI voor de periode tot 2005 – onder meer vanwege economische en

werkgelegenheidsoverwegingen voor de Zuidvleugel van de Randstad – ruimte te reserveren voor een aaneengesloten bedrijfsterrein van 100 ha in de Hoeksche Waard.

Augustus 1998: verkenning van de inrichting van de Hoeksche Waard: bedrijventerrein in noorden

In het najaar van 1997 is een gebiedsuitwerking onder de naam 'Verkenning Inrichting Lange Termijn voor de Hoeksche Waard (VILT-HW)' van start gegaan. De Hoeksche Waard vormde één van de gebiedsuitwerkingen die in de Randstadnota en de VINAC waren aangegeven. De provincie Zuid-Holland heeft bij de uitwerking het voortouw genomen. Aan de hand van een aantal werkconferenties is een viertal modellen samengesteld en uitgewerkt. Het resultaat is een door betrokkenen gedeeld inzicht in de (on)mogelijkheden van de ruimtelijke ontwikkeling van de Hoeksche Waard. Ten aanzien van bedrijfsterreinontwikkeling bleek uit de modellen dat een autonome behoefte kon worden opgevangen, bij voorkeur gedeeltelijk geconcentreerd en gedeeltelijk verspreid bij de bestaande verstedelijking, volgens het concept van kernspecialisatie. Indien grootschaliger bedrijvigheid met een bovenregionale opvang vorm moest krijgen, lag hier een sterke relatie met zowel verdichting in de noordrand, als met de A4 en A29 als locatiefactor. De resultaten hebben naast het fungeren als bouwsteen voor de VINAC ook hun bijdrage gehad bij de verdere besluitvorming (met name het streekplan) van de provincie.

1998, Rijk: wijziging kabinetsstandpunt

Aan het einde van de kabinetsperiode van 'Paars 1' (1994-1998) wijzigde de Tweede Kamer, door het aannemen van de motie Versnel, van standpunt over de keuze van een bovenregionaal bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Toenmalig minister de Boer loste het probleem ten aanzien van het geformuleerde beleid in de VINAC op door de besluitvorming over het onderwerp bovenregionaal bedrijventerrein in de Hoeksche Waard van de VINAC over de verkiezingen heen te tillen.

1998-1999, Provincie: bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard op 'Middenlocatie'

Over de bedrijfsterreinontwikkeling in de Hoeksche Waard is (op basis van de VINAC) bestuurlijke overeenstemming bereikt tussen het Rijk en de Randstadbesturen. Onderdeel van deze afspraak is dat de provincie Zuid-Holland haar medewerking zal verlenen aan het stand komen van het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. In het kader van de herziening van het streekplan wordt als hulpmiddel bij de locatiekeuze een milieu-effectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Deze betreft 250 ha netto bedrijfsterrein in de Hoeksche Waard voor de opvang van aan de Rotterdamse haven gerelateerde bedrijvigheid. In het kader van de m.e.r. is een drietal alternatieven ontwikkeld te weten: Noord (ten noorden van de Blaaksedijk, aan de oostzijde van de A29), Midden (ten zuiden van Oud-Beijerland, tussen de A29 en de (toekomstige) A4, en Zuid (combinatie van terreinen ten zuidwesten en ten zuidoosten van aansluiting Numansdorp). Op basis van het MER kon geconcludeerd worden dat:

- de verschillen in milieu-effecten eerder gradueel dan substantieel zijn;
- het al dan niet aanleggen van de A4-zuid een belangrijke factor blijft voor de uitkomst. Zonder A4-zuid raakt de A29 al snel overbelast;
- uitgaande van de aanleg van de A4-zuid de locatie Midden, en daarbinnen de variant die oostelijk van de A4 blijft, het gunstigst blijkt te scoren.

Uit de economische haalbaarheidsstudie bleek verder dat voor wat betreft de strategische ligging een locatie Midden hoog scoort en een locatie Zuid laag.

Op basis van hiervoor beschreven conclusies heeft wat betreft de provincie Zuid-Holland de ontwikkeling van een bovenregionaal bedrijventerrein op de locatie Midden, oostelijk van het A4-tracé en ten westen van de A29 de voorkeur. Het toekomstige tracé van de A4-zuid en de A29 vormen een harde grens en zullen niet worden overschreden. Deze keuze heeft de status van een Concrete Beleidsbeslissing gekregen en opgenomen in het Streekplan Zuid-Holland Zuid, dat in 1998 door GS is vastgesteld en in 1999 (in eerste instantie) door PS.

1997, RIHW en Rijk: een bovenregionaal bedrijventerrein onder voorwaarden

Het projectbureau Ruimtelijke Inrichting Hoeksche Waard (RIHW)⁵ heeft in het Hoeksche Waard Ontwikkelingsprogramma (HOP) zijn toekomstbeeld geschetst over de inrichting van de Hoeksche Waard. Voor bovenregionale bedrijfsterreinen geeft de RIHW aan dat ze hoge eisen zal stellen aan de ontwikkeling hiervan. De Hoeksche Waard is bereid om, op haar voorwaarden, een deel van de bovenregionale vraag aan bedrijvigheid te accommoderen, mits dit gebeurt onder eigen regievoorwaarden. Behoud en versterking van landschappelijke kwaliteiten en identiteit zijn daarbij harde randvoorwaarden.

Bovenstaande heeft ertoe geleid dat in de VINAC (deel 3: kabinetsstandpunt) de Hoeksche Waard is aangewezen voor de locatie van 250 ha netto havenafgeleide bedrijfsterreinen voor 2010. Dit ondanks de negatieve beoordeling van de locatie in het '(M)ER Leidse en Rotterdamse regio's' ten aanzien van de ontsluiting.

1997, Provincie: verantwoorde inpassing voor 250 ha netto bedrijventerrein in de Hoeksche Waard

Met de 'Nota Koersbepaling Herziening Streekplan Zuid-Holland Zuid' (Provincie Zuid-Holland, 1997), heeft de provincie Zuid-Holland haar voornemens kenbaar gemaakt voor de herziening van het streekplan. De belangrijkste reden voor de herziening waren de ontwikkelingen (o.a. aanleg HSL, nieuwe locatie voor glastuinbouw) die in de Hoeksche Waard moe(s)ten gaan plaatsvinden. De Nota Koersbepaling moest de weg openen voor realisering van een bovenregionaal bedrijventerrein in de Hoeksche Waard.

De provincie legt in de nota een sterk accent op economie en werkgelegenheid, vanwege de achterblijvende economische ontwikkeling in het zuidelijk deel van de Zuidvleugel van de Randstad. Ze constateert dat er in Zuid-Holland Zuid te weinig werk is voor de beroepsbevolking en dat bovendien de werkgelegenheid in de Rijnmond, waar veel mensen uit Zuid-Holland Zuid werken, laag is. De provinciale inzet is daarom gericht op een forse groei van het aantal banen in de regio, zodat het aantal banen meer in evenwicht komt met de omvang van de beroepsbevolking. Dit is mogelijk door de ontwikkeling van een bovenregionaal bedrijventerrein. De provincie heeft zich tot taak gesteld om, in aanvulling op het standpunt van het Rijk, bij de herziening van het streekplan een verantwoorde inpassing te vinden voor 250 ha netto bedrijventerrein in de Hoeksche Waard ten behoeve van de havengerelateerde bedrijvigheid uit de Rijnmond. De provincie wil dat dit in relatie wordt gezien tot de eigen behoefte aan bedrijfsterrein van de Hoeksche Waard.

De aanleg van de A4-zuid is voor de provincie een uitgangspunt voor de aanleg van het bedrijventerrein.

⁵ RIHW: samenwerkingsverband tussen gemeenten Binnenmaas, Cromstrijen, 's-Gravendeel, Korendijk, Oud-Beijerland en Strijen, Provincie Zuid-Holland en Regio Zuid-Holland Zuid

1996, Actualisering Vinex en MER Leidse en Rotterdamse Regio: locatie Hoeksche Waard

Ter onderbouwing van voornoemde beleidskeuze heeft het Rijk een milieu-effectrapportage voor de Leidse en Rotterdamse regio opgesteld. In dit MER zijn voor het voorzien in de behoefte aan nieuw bedrijfsterein in de Rotterdamse regio vijf alternatieven vergeleken. De Hoeksche Waard is met de Maasvlakte II, A15/A16 corridor, Moerdijk en Valburg vergeleken en als voorkeursalternatief naar voren gekomen, ondanks de minder positieve beoordeling van de ontsluiting van de locatie. Bij het selecteren van het voorkeursalternatief heeft het Rijk een zeer groot gewicht toegekend aan het versterken van het draagvlak van de Rotterdamse regio, met name omdat het een mainport betreft en de werkgelegenheidsontwikkeling in de regio niet rooskleurig is. Het hiervoor genoemde MER spreekt de verwachting uit dat de beperkte afstand van de Hoeksche Waard tot de Rotterdamse regio zal leiden tot een positieve bijdrage aan de ontwikkeling van de werkgelegenheid in deze regio.

Naast het feit dat de Hoeksche Waard het voorkeursalternatief van het Rijk is, is een belangrijk voordeel van de situering van het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard dat hiermee het huidige logistieke cluster dat zich aan de zuidzijde van de Waal-Eemhaven heeft ontwikkeld kan worden versterkt.

1996: Ruimtegebrek voor havengerelateerde bedrijven in de Rotterdamse Regio

Bij de actualisering van de Vinex (Vinac) in 1996 is gebleken dat in de stadsregio Rotterdam een toenemend tekort ontstaat aan ruimte voor zogenaamde havenafgeleide bedrijvigheid.

De economische ontwikkeling in de Zuidvleugel van de Randstad blijft, zoals blijkt uit een onderzoek van het Nederlands Economisch Instituut (NEI, 1996) sinds het begin van de jaren negentig in de vorige eeuw achter bij de nationale en Europese ontwikkelingen.

Het logistieke cluster is in Rotterdam van oudsher één van de belangrijkste economische stuwars van de regio. Het is daarom van groot belang om dit cluster in de Rotterdamse regio te behouden en te versterken. In de studie van Buck Consultants, 'Seaports and their Hinterland' (1996), is een duidelijk deconcentratieproces van havengerelateerde bedrijvigheid voor Rotterdam geconstateerd. Het gaat daarbij met name om distributie-activiteiten en logistieke diensten en be- en verwerkingsactiviteiten, zoals Value Added Logistics, die verschuiven naar het (zuid-)oosten van het land. Twee van de push-factoren zijn: congestie en ruimtegebrek in de havens. Uit het onderzoek in 1996 is af te leiden dat het gevaar bestaat dat het logistieke cluster in de Rotterdamse regio afkalft indien niet tijdig voldoende ruimte in de directe invloedssfeer wordt geboden met goede ontsluiting en acceptabele grondprijzen. Dit baart temeer zorgen daar het doorgaans de groeiende en dus vaak de gezonde bedrijven zijn die zich verplaatsen. Hierdoor gaat de groeipotentie voor het herkomstgebied verloren en leidt dit tot een verlies aan werkgelegenheid. Momenteel bevindt zich een belangrijke kern van het logistieke cluster aan de zuidzijde van het Waal-Eemhavegebied. Het logistieke cluster is sterk georiënteerd op de (hoofd)transportassen en is voor een belangrijk deel havengerelateerd.

In het onderzoek is, ondanks de achterblijvende economische ontwikkeling, voor dit gebied in de komende 20 jaar (tot 2015) een potentiële groei van de werkgelegenheid voorzien. Er is ruimte nodig voor nieuwe economische activiteiten. Het gaat volgens het NEI om 360 tot 480 ha voor droge terreinen. Ter compensatie van het negatieve migratiesaldo waardoor werkgelegenheid verloren gaat, dient nog met circa 100 tot 150 ha extra rekening te worden gehouden. Dit betekent dat het in totaal gaat om 460 tot 630 ha bruto voor droge terreinen op de Linker Maasoever in de periode tot 2015. Deze ruimte is niet beschikbaar.

Met de actualisering van de Vinex (Kabinetsstandpunt, dec. 1997) heeft het Rijk de Hoeksche Waard de taak gegeven om te voorzien in de behoefte van 250 ha netto bedrijventerrein voor havenafgeleide bedrijvigheid in de regio Rotterdam. Dit omdat, zoals zojuist beschreven, in dat gebied en met name de Linker Maasoever de komende tijd een gebrek aan uitgeefbaar bedrijventerrein ontstaat.