

Milieueffectrapport Bedrijventerrein Hoeksche Waard

Opdrachtgever

Provincie Zuid Holland
Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimtelijke ontwikkeling
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

datum vrijgave	beschrijving versie 5.0	goedkeuring	vrijgave
augustus 2006	definitief	dr. ir. L.T. Runia	drs. R.A.M. van Dongen

Deze Milieueffectrapportage bedrijventerrein Hoeksche Waard is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen de provincie Zuid-Holland, de regio Hoeksche Waard en de gemeente Binnenmaas.

De Milieueffectrapportage is opgesteld door Oranjewoud en de kaarten zijn vervaardigd door ontwerpbureau Kaap 3.

Milieueffectrapport Bedrijventerrein Hoeksche Waard

Deze map bevat het milieueffectrapport (MER) 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 bruikbaar in de procedure voor het bestemmingsplan voor het regionaal bedrijventerrein van de gemeente Binnenmaas.

Het milieueffectrapport bestaat uit de volgende onderdelen:

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

Elk onderdeel start na een tabblad.

Het hoofdrapport vormt het overkoepelende rapport waarin informatie uit de achtergrondrapporten op een compacte manier is gebundeld en geïnterpreteerd. De achtergrondrapporten dienen als naslagwerk voor detailinformatie.

Milieueffectrapport Bedrijventerrein Hoeksche Waard

Samenvatting

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	beschrijving versie 5.0	goedkeuring	vrijgave
augustus 2006	definitief	dr. ir. L.T. Runia	drs. R.A.M. van Dongen

Inhoud	Blz.
Aanleiding	3
MER, partiele streekplanherziening, CBB	3
Het zoekgebied	5
Het programma	5
De alternatieven	6
Milieueffecten van de alternatieven	8
MMA Landschap en MMA Leefbaarheid	9
De eerste 20 ha	12
Het vervolg	13
Leemte in kennis en evaluatie	14

Aanleiding

De provincie Zuid-Holland is 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 180 ha netto. Dit terrein bestaat uit een regionaal deel van 60 ha en een bovenregionaal deel van 120 ha. Naast de ontwikkeling van de 180 ha bedrijventerrein moet ook de landschappelijke inpassing en een adequate ontsluiting via de N217 en A29 hiervan vorm gegeven worden in het CBB.

Er is in Zuid-Holland, met name in de regio Rotterdam, een tekort aan ruimte voor droge havengerelateerde, transportgeoriënteerde bedrijven. Dit zijn grootschalige bedrijven met relatief grote goederenstromen (distributie, handel, opslag en transport e.d.). Dit probleem is onderkend in de Vinac, in het streekplan Zuid-Holland Zuid 2000, in het RR2020 (ruimtelijk plan regio Rotterdam) en in de Nota Ruimte. De provincie en de gemeenten in de Hoeksche Waard hebben een gezamenlijk afsprakenkader opgesteld en ondertekend waarin ook het ontwikkelen van een bedrijventerrein van maximaal 180 hectare is opgenomen. In een recent onderzoek uitgevoerd door Buck Consultants International (2006) in opdracht van de 2^e kamer is de noodzaak van 180 ha bedrijventerrein bevestigd.

Dit milieueffectrapport is opgesteld ten behoeve van de partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland Zuid. Het bevat tevens milieuinformatie die kan worden gebruikt ten behoeve van een bestemmingsplanprocedure voor een bedrijventerrein in de gemeente Binnenmaas.

MER, partiele streekplanherziening, CBB

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

De m.e.r. procedure dient als hulpmiddel bij het nemen van een besluit over de locatie van het bedrijventerrein in het zoekgebied in de Hoeksche Waard. In het MER wordt de bandbreedte van de mogelijke milieueffecten van de alternatieven in beeld gebracht. De keuze voor een alternatief kan zo mede plaatsvinden op basis van milieueffecten.

De m.e.r. procedure is gestart met het publiceren van de startnotitie m.e.r. op 23 augustus 2005, waarin is aangegeven wat er in het milieueffectrapport allemaal onderzocht gaat worden en op wat voor een manier. Deze startnotitie is aangevuld met de richtlijnen voor de m.e.r. die zijn opgesteld door de commissie MER. Deze richtlijnen zijn op 22 december 2005 door de Provinciale Staten van de Provincie Zuid Holland vastgesteld.

De m.e.r. wordt gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat genomen gaat worden. In dit geval wordt de m.e.r. daarom gekoppeld aan de partiële streekplanherziening waarin

de Provincie Zuid-Holland het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard door middel van een concrete beleidsbeslissing mogelijk maakt. De Provincie Zuid-Holland is in deze bevoegd gezag.

Dit MER bevat tevens milieuinformatie die kan worden gebruikt voor de besluitvorming rond de realisatie van de eerste 20 ha van het totale bedrijventerrein. Deze eerste 20 ha worden door de gemeente Binnenmaas in een bestemmingsplan vastgelegd. De gemeenteraad van de gemeente Binnenmaas is bevoegd gezag als het gaat om het bestemmingsplan.

Omdat het MER als onderbouwing dient voor de streekplanherziening en de op te stellen bestemmingsplannen zijn zowel Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland als de gemeenteraad van de gemeente Binnenmaas bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure. Dit is van de zijde van de gemeente Binnenmaas formeel bevestigd bij besluit van de gemeenteraad van Binnenmaas van 16 mei 2006, na afstemming met de Commissie m.e.r.

Op grond van het huidige Besluit m.e.r. is de concrete beleidsbeslissing (CBB) die in de streekplanherziening wordt vastgelegd een m.e.r.-plichtig besluit. Op grond van de vrijwel zekere rechtstreekse werking van de Europese richtlijn 2001/42/EG (ook wel de SMB-richtlijn genoemd) is het zeer waarschijnlijk dat voor de CBB een strategische milieubeoordeling (SMB) moet worden uitgevoerd. Verder zal na de wetswijziging van de Wet milieubeheer en de daaraan gekoppelde wijziging van het Besluit m.e.r., waarmee de Europese richtlijn in de Nederlandse wet wordt geïmplementeerd, de CBB smb-plichtig zijn en het bestemmingsplan, dat de gemeente Binnenmaas zal vaststellen, m.e.r.-plichtig. Procedureel zijn alle stappen die vereist zijn voor zowel een MER als een SMB, doorlopen. Dit document heeft dan ook zowel de status van MER als die van SMB.

Het zoekgebied

Het project kent een lange voorgeschiedenis. Lang is gezocht naar de beste locatie voor het bovenregionale deel van het BTHW. Voor de locatie zijn diverse opties onderzocht. Het zoekgebied voor het bedrijventerrein in de noordrand van de Hoeksche Waard is in deze MER begrensd door de A29, de N217, de Oude Maas en de kern Puttershoek (figuur 1).



Figuur 1. Zoekgebied Bedrijventerrein Hoeksche Waard in deze MER (Startnotitie MER bedrijventerrein Hoeksche Waard, 2005)

Het programma

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.

Tabel 1. Fasering en programmering van het BTHW

	fase	I	II	III	totaal	
	periode	2008- 2012	2012- 2016	2016- 2020	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	

De verwachting is dat de uitgifte tussen 2008 en 2020 gaat plaatsvinden met een gemiddeld uitgiftetempo van 15 ha/jaar. In de totale ontwikkeling worden drie fasen

onderscheiden. Per fase wordt 60 ha bedrijventerrein gerealiseerd. Om aan de regionale vraag naar bedrijventerreinen te voldoen heeft de gemeente Binnenmaas 20 ha gereserveerd van de 180 ha. Deze 20 ha worden in fase 1 ten oosten van het bestaande bedrijventerrein Boonsweg aangelegd.

De alternatieven

Om de bandbreedte van mogelijke milieueffecten van het bedrijventerrein in beeld te brengen en om informatie te verzamelen voor het ontwikkelen van een voorkeursalternatief zijn vier alternatieven ontwikkeld. Drie van deze alternatieven hebben ook nog een variant. De alternatieven zijn uitgewerkt voor de situatie in 2012, 2016 en 2020, waarin respectievelijk 60, 120 en 180 bedrijventerrein gerealiseerd wordt. De alternatieven richten zich voornamelijk op de ruimtelijke situering van het terrein in het zoekgebied, de (effecten op de) leefbaarheid (in samenhang met de interne zonering van het bedrijventerrein), de ontsluiting en de landschappelijke inpassing. In tabel 2 en figuur 2 is een overzicht van kernpunten per alternatief en de alternatieven weergegeven. De alternatieven zijn opgesteld tijdens een aantal interactieve ontwerpessies tussen ambtelijke vertegenwoordigers van provincie, de regio Hoeksche Waard, gemeente Binnenmaas, gemeente Rotterdam, stadsregio Rotterdam en waterschap Hollandse Delta.

Tabel 2. Kernpunten alternatieven

Alternatieven	Kernpunten	Variante
West	<ul style="list-style-type: none">- 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)- interne zonering gericht op beperken effecten op Mollekade	<ul style="list-style-type: none">- noordelijk deel Mollekade vervalt
Oost	<ul style="list-style-type: none">- kwaliteit binnen- ruimtebeslag minimaliseren/geconcentreerd- zo veel mogelijk aaneengesloten terrein- aansluiten bij bestaand bedrijventerrein Boonsweg- handhaven Mollekade en Blaaksedijk- interne zonering gericht op beperken effecten op Mollekade	
Centraal	<ul style="list-style-type: none">- kwaliteit binnen- gebaseerd op eerste schets vanuit streek- openheid bij tunnel A29/zicht vanaf A29 bij entree Hoekse Waard- aansluiten bij bestaand bedrijventerrein- handhaven Mollekade en Blaaksedijk- interne zonering gericht op beperken effecten Mollekade	<ul style="list-style-type: none">- noordelijk deel Mollekade vervalt
Gespreid	<ul style="list-style-type: none">- kwaliteit buiten- zichtlijnen handhaven, ritmiek groen/rood noordrand Hoekse Waard- inpassing van de 'eilanden'- handhaven Mollekade en Blaaksedijk- interne zonering gericht op effecten Mollekade	<ul style="list-style-type: none">- geen doorgaande ontsluitingsroute



Figuur 2. Ruimtelijke alternatieven voor de inrichting van het bedrijventerrein Hoeksche Waard

Milieueffecten van de alternatieven

Bij het onderzoeken van de milieueffecten van het voornemen zijn een aantal verschillende aspecten bekeken. Per aspect is de situatie met bedrijventerrein vergeleken met de situatie zonder bedrijventerrein (referentiesituatie). De aspecten die hierbij aan de orde zijn gekomen zijn: verkeer, geluid, lucht, externe veiligheid, kabels en leidingen, bodem / fysische geografie, water, cultuurhistorie, archeologie, landschap, natuur, landbouw, recreatie, sociale aspecten, duurzaam ruimtegebruik en energie. Voor een aantal van deze aspecten geldt dat er geen significant effect optreedt bij aanleg van het bedrijventerrein, of dat het effect bij de alternatieven vergelijkbaar is.

Bij een aantal aspecten treed echter wel een significant / verschillend effect op, namelijk:

Verkeer en vervoer

Ten aanzien van verkeer en vervoer is gekeken naar een aantal mogelijke effecten. Deze effecten richten zich op de verkeersafwikkeling van het hoofdwegennet (A29, N217) en het onderliggende wegennet, de bereikbaarheid van de Blaaksedijk en de interne ontsluitingsstructuur. Daarnaast is er ook gekeken naar voertuigkilometers, langzaam verkeer en openbaar vervoer.

De verkeersafwikkeling in de autonome en toekomstige situatie is bekeken door middel van een verkeersmodel. Uit dit model komt naar voren dat er deels al in de nabije toekomst een aantal knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan. Deze knelpunten ontstaan deels ook zonder de aanleg van het bedrijventerrein. De knelpunten die geconstateerd zijn:

- De aansluiting van de N217 op de A29
- De kruising N217 - N489
- De N217
- De aansluitingen van het bedrijventerrein op de N217

Naast het opstellen van de MER is een onderzoek gedaan naar de technische mogelijkheden om deze knelpunten op te lossen. Uit dit onderzoek blijkt dat met aanpassing van de infrastructuur het verkeer afgewikkeld kan worden, waarbij er wel enig verschil is tussen de alternatieven.

De doorgaande functie van de Blaaksedijk vervalt in de toekomst bij de aanleg van het bedrijventerrein. Wel blijft de dijk bereikbaar voor bestemmingsverkeer. De langzaamverkeer routes in het gebied blijven afhankelijk van het alternatief wel of niet (deels) behouden. De route voor het openbaar vervoer over de Blaaksedijk gaat via het bedrijventerrein lopen. De alternatieven verschillen op de uitwerking van deze punten. Het aantal voertuigkilometers dat gemaakt wordt om op het terrein te komen is sterk afhankelijk van de situering van het terrein in het gebied en de ontsluiting van het terrein.

Geluid

De geluidsbelasting in het gebied wordt veroorzaakt door wegverkeer en geluidemissie van bedrijven. Beide onderdelen zijn apart en cumulatief onderzocht in het MER. Dit onderzoek is gedaan door middel van een geluidmodel.

Geluidemissie door bedrijven bestaat uit al het geluid dat door bedrijven wordt gemaakt (stationair en mobiel). In dit MER is in twee stappen de geluidbelasting door bedrijven

bepaald. Allereerst zijn er berekeningen uitgevoerd waarbij er geen beperkingen aan bedrijven zijn opgelegd (worst case). Vervolgens is op basis van deze resultaten geanalyseerd wat de mogelijkheden zijn om de geluidbelasting in de woonomgeving terug te brengen tot waarden lager dan 55dB(A). Bij verkeerslawaai zijn de verkeercijfers uit de modelberekeningen de belangrijkste input voor het geluidsmodel.

De geluidsbelasting door verkeer en industrie wordt met behulp van een rekenmethode (Miedema) opgeteld. De geluidscontourenplots tonen dat een groot deel van het zoekgebied sterk door verkeer en industrie wordt belast.

Landschap

Het landschap in het zoekgebied wordt gekenmerkt door zijn openheid en agrarisch gebruik. De Mollekade, de Blaaksedijk en de Buitengorzendijk vormen samen met de kavelsloten en wegen de belangrijkste landschappelijke structuren in het gebied. Vooral het oosten van het plangebied heeft nog zijn kenmerkende openheid. Het belangrijkste effect van de realisatie van het bedrijventerrein ten aanzien van landschap is het verdwijnen van de openheid en de visuele verstoring van het agrarisch landschap door de bedrijven. In alternatief West Variant wordt de openheid van het oosten van het zoekgebied het best behouden.

De afwisseling tussen bebouwing en een open landschap is kenmerkend voor de bovenrand van de Hoeksche waard. Dit ritme van rood en groen wordt in enkele alternatieven versterkt of juist verzwakt. In bijvoorbeeld alternatief Centraal ontstaat een grote stedelijke muur tussen de A29 en Puttershoek.

Leefbaarheid

Het aspect leefbaarheid is een complex criterium waar veel aspecten onder vallen. Voorbeelden hiervan zijn: het verdwijnen van landbouw, het verdwijnen van woningen, bedrijven, beleving, sociale samenhang, lucht, geluid, verkeer, enz.. Samengevat kan gesteld worden dat in de alternatieven de leefbaarheid van concentraties woningen (Blaaksedijk, Mollekade, Kruipersveer) het best wordt gewaarborgd als het nieuwe bedrijventerrein zo ver mogelijk van de woningen af komt te liggen. Alternatief oost scoort hiermee het beste op leefbaarheid.

MMA Landschap en MMA Leefbaarheid

In een MER is het wettelijk verplicht om een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te beschrijven. Het MMA is het alternatief met een zo hoog mogelijk reëel ambitieniveau op milieugebied. Het is uit de andere alternatieven voor het bedrijventerrein afgeleid door voor alle milieuthema's de vraag te stellen "of het beter kan". Het MMA kan dienen als inspiratiebron voor een milieuvriendelijk voorkeursalternatief.

Bij de analyse van de milieueffecten van de alternatieven voor het BTHW blijkt dat het niet mogelijk is om een eenduidig MMA te onderscheiden. Met name de tegenstelling tussen de effecten op landschap enerzijds en leefbaarheid (met name in de woonlinten in het zoekgebied) anderzijds maken het niet eenvoudig om te komen tot het aanwijzen van een alternatief dat de basis kan vormen voor het MMA.

Het MMA is namelijk niet zo vorm te geven dat alle milieueffecten zo optimaal mogelijk zijn. Vooral de effecten ten aanzien van landschap en de leefbaarheid vormen hierbij tegenpolen. Daarom is er voor gekozen om twee MMA's te ontwikkelen. Een MMA dat zich

richt op leefbaarheid en een dat zich richt op landschap. De aandachtspunten van waaruit de MMA's zijn uitgewerkt zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3. Aandachtspunten MMA Landschap en MMA Leefbaarheid

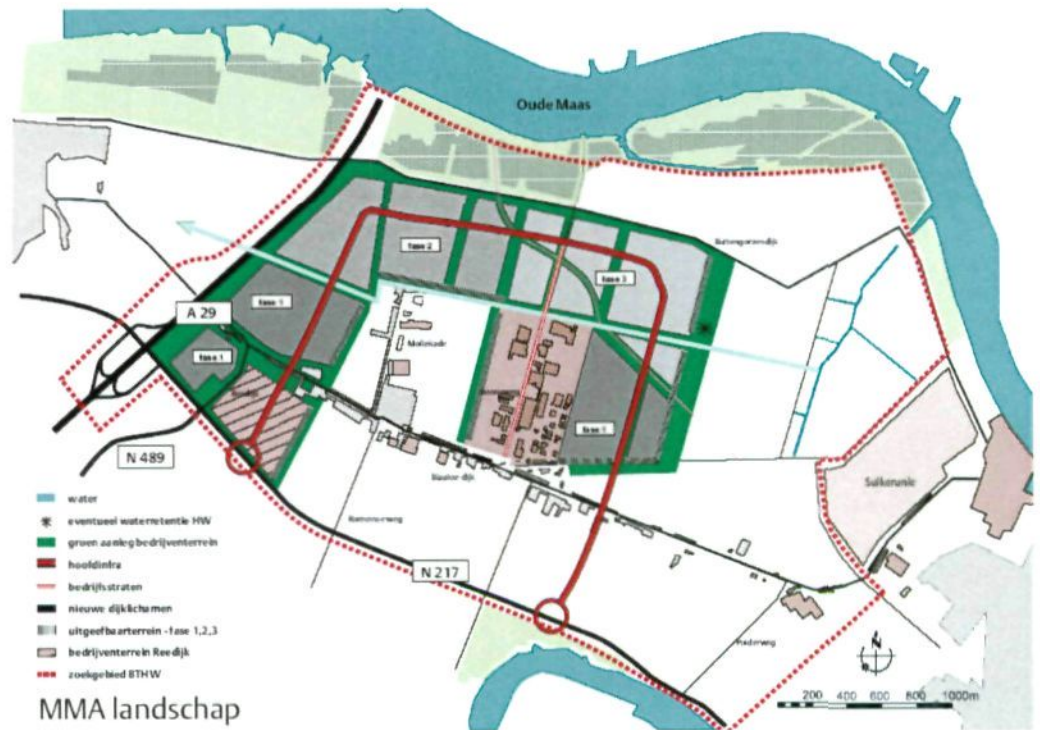
Alternatief	Basisprincipe	Aandachtspunten
MMA-landschap	gebaseerd op West-variant	<ul style="list-style-type: none">- zo veel mogelijk open houden oostelijk deel zoekgebied- inwaartse zonerings: zo veel mogelijk cat 1, 2 rond Mollekade en westelijk deel Blaakse Dijk- uitgekiende plaats van kruising Blaakse dijk- geluidwerende maatregelen (schermen) langs hoofdontsluiting bij kruisingen Blaakse dijk
MMA-leefbaarheid	gebaseerd op Oost	<ul style="list-style-type: none">- open houden driehoek tussen Blaaksedijk en Langeweg- één aansluiting op N217; circuit op BTHW- groene buffer tussen Molenvliet en vloeivelden van de suikerfabriek- eventueel (afhankelijk van beschikbare ruimte voor uitgeefbaar) de waterretentie ten oosten van de Molenvliet situeren- uitgekiende plaats van kruising Blaakse dijk- geluidwerende maatregelen (schermen) langs hoofdontsluiting bij kruising Blaakse dijk

MMA Landschap (figuur 3)

Het MMA landschap richt zich voornamelijk op het zo veel mogelijk open houden van het meest waardevolle deel van het landschap, het oostelijk deel van het zoekgebied. In dit deel van het gebied is sprake van een open agrarisch landschap met daarin de Boezemen en de Molenkreek. Het bedrijventerrein wordt ingepast door middel van groenzones met daarin "dijklichamen". Deze groenzones worden gecombineerd met benodigde waterberging in het gebied.

Bedrijven op het nieuwe terrein krijgen door inwaartse zonerings (grootste verstoorder binnenin) zodanig een plek dat zij zo min mogelijk overlast (bijv. geluid) veroorzaken voor de omgeving.

Het terrein wordt ontsloten met een ringstructuur, die op twee plaatsen de Blaaksedijk doorsnijdt. De Oostelijke ontsluiting gaat hierbij door een cultuurhistorisch waardevol deel van de Blaaksedijk.

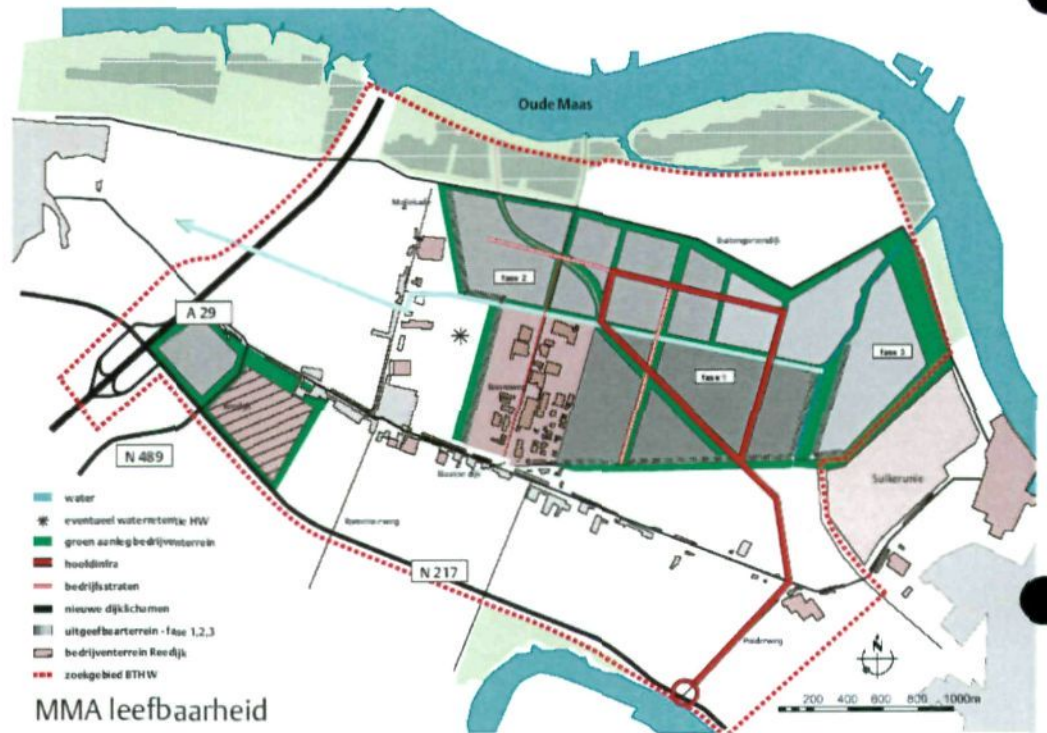


Figuur 3. MMA Landschap (Kaap 3, 2006)

MMA Leefbaarheid (figuur 4)

In dit MMA is maximaal rekening gehouden met de leefbaarheid van de Mollekade, Blaaksedijk en Kruipersveer. Het nieuwe bedrijventerrein wordt daarom in dit MMA in het oosten van het zoekgebied gesitueerd. Woningen worden hierdoor ten aanzien van geluid, lucht en visuele kwaliteit zo min mogelijk belast. Door de dubbele ontsluiting van alternatief oost te vervangen door een enkele ontsluiting en door het terrein in te passen in groenzones met dijklichamen, wordt het landschap zo min mogelijk aangetast.

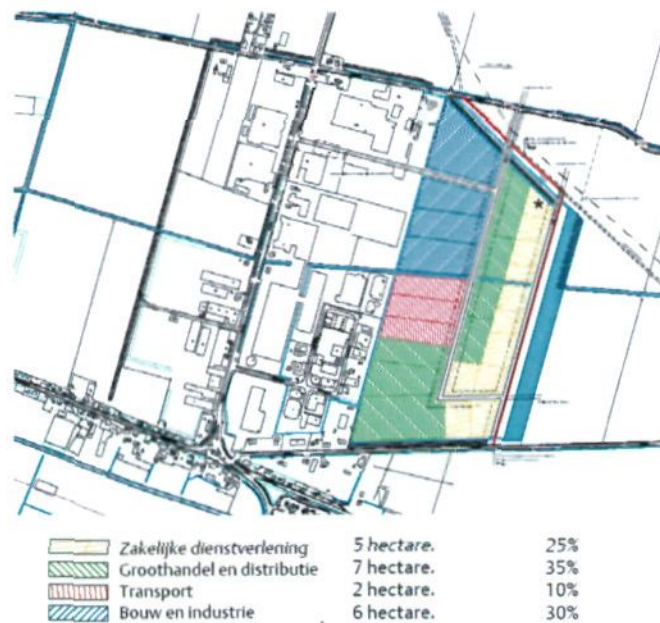
Ook in dit MMA wordt interne zonerings toegepast waardoor de meest versturende bedrijvigheid centraal in het terrein komt te liggen.



Figuur 4. MMA Leefbaarheid (Kaap 3, 2006)

De eerste 20 ha

Het regionale bedrijventerrein van 60 ha is vastgelegd in het structuurplan voor Regionale bedrijventerrein Hoeksche Waard (Arcadis, 2005). Dit structuurplan is op 2 mei 2005 door de gemeenteraad van de gemeente Binnenmaas vastgesteld. In het stedenbouwkundig plan voor het regionale bedrijventerrein Hoeksche Waard (Kaap 3, 2006) is een gedetailleerde uitwerking gegeven voor de eerste 20 ha te realiseren terrein.



Figuur 5. Geplande invulling van de eerste 20 ha bedrijventerrein (Kaap 3, 2006)

De eerste fase omvat 20 hectare netto (27 ha bruto) uitgeefbaar terrein en vormt samen met het bedrijventerrein aan de Boonsweg één eiland. Conform de aanzetten gedaan in het Structuurplan, ligt de eerste 20 ha ten oosten van het industrieterrein aan de Boonsweg, ten zuiden van de Gorzenweg en ten noorden van de Langeweg.

Milieueffecten 20 ha

Verkeer

Fase 1.1 (omvat 20 hectare) kan aangelegd worden zonder realisatie van nieuwe infrastructuur. Verkeer vanaf het nieuwe bedrijventerrein wordt afgewikkeld via de Boonsweg. De Blaaksedijk wordt hierbij ontzien. De eerste 20 ha bedrijventerrein zorgen voor een beperkte toename van de hoeveelheid verkeer op met name de N217.

Geluid

De geluidbelasting van de eerste 20 ha op de omgeving neemt toe. De effecten ten aanzien van verkeers- en industrielawaai bij de realisatie van fase 1.1 overschrijden echter geen wettelijke normen.

Landschap

Door de aanleg van de 20 ha bedrijventerrein verdwijnt een deel van de openheid van het gebied. Wel wordt het terrein ingepast in een groenstructuur. Daarnaast is de 20 ha gesitueerd in een gebied met middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Bij de uitwerking van deze 20 ha in een bestemmingsplan moet daarom aanvullend archeologisch onderzoek plaatsvinden.

Natuur

In het zoekgebied voor het bedrijventerrein komen beschermde akkervogels voor. De hoeveelheden en exacte locatie van deze vogels is onbekend en moet nader onderzocht worden. Naar alle waarschijnlijkheid komen deze soorten ook op de locatie van de 1^e 20 ha voor, met als gevolg een negatief effect.

Leefbaarheid

Fase 1.1 heeft een relatief beperkte invloed op de leefbaarheid in het gebied. De toename van de hoeveelheid verkeer op de Boonsweg vormt het voornaamste aandachtspunt.

Het vervolg

In deze MER zijn de mogelijke milieueffecten van de realisatie van 180 ha bedrijventerrein binnen het zoekgebied in de Hoeksche Waard in beeld gebracht. Daarnaast zijn er twee Meest Milieuvriendelijke Alternatieven uitgewerkt.

Op basis van deze informatie en op basis van bijvoorbeeld economische en maatschappelijke belangen kan het voorkeursalternatief gekozen worden. Dit alternatief wordt door middel van een CBB vastgelegd in het streekplan. Op basis hiervan kan door middel van een aangepast bestemmingsplan het bedrijventerrein gerealiseerd worden.

Leemte in kennis en evaluatie

Zoals in elk MER is dit MER uitgegaan van beschikbare informatie. Voor een aantal aspecten is sprake van een leemte in kennis bij het opstellen van dit MER. Op dit moment is de waarde van het gebied voor akkervogels onduidelijk, daarnaast zijn ook mogelijke verblijfsplaatsen van vleermuizen onbekend.

Daarnaast moet de archeologische verwachtingskaart die in dit MER is gebruikt nader onderbouwd worden door middel van veldonderzoek. Deze resultaten zijn nodig bij het verder uitwerken van de plannen.

Een belangrijke factor bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is de ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer. Het verdient dan ook aanbeveling om de toename van de hoeveelheid verkeer te monitoren zodat, indien noodzakelijk, maatregelen kunnen worden genomen om knelpunten te voorkomen of te verminderen. Ook voor de van verkeer afgeleide effecten (zoals geluid en lucht) is het van belang om de ontwikkelingen te volgen.