

Dijkpolder-zuid Maassluis

Startnotitie t.b.v. de
milieueffectrapportage





Dijkpolder-zuid Maassluis

Startnotitie t.b.v. de
milieueffectrapportage

dossier T3562-02.001

registratienummer RO-SE20040196

versie 2

m a a r t 2005

© DHV Ruimte en Mobiliteit BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Ruimte en Mobiliteit BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Ruimte en Mobiliteit BV is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001.

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	4
1.1	Woningbouwlocatie Dijkpolder-zuid	4
1.2	Karakteristiek van het plangebied	5
1.3	Planologisch regime	6
1.4	Aanleiding en doelstelling van de m.e.r.-procedure	6
1.5	Reikwijdte van de milieueffectrapportage	6
1.6	Doel van de startnotitie	7
1.7	Leeswijzer	7
2	INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG	8
3	BEHOEFTE AAN WONINGEN EN LOCATIE	9
3.1	Behoeftte aan woningen	9
3.2	Locatie Dijkpolder-zuid	10
4	HET PROGRAMMA	11
5	GEBIEDSBESCHRIJVING	14
5.1	Landschap en cultuurhistorie	14
5.2	Archeologie	14
5.3	Bodem en water	15
5.4	Ecologie	16
5.5	Verkeer en vervoer	17
5.6	Industrielawaai	17
5.7	Wegverkeerslawaai	18
5.8	Lucht en geur	18
5.9	Externe veiligheid	19
5.10	Kabels en leidingen	20
6	TE BESCHOUWEN ALTERNATIEVEN	21
6.1	Inleiding	21
6.2	De huidige situatie	21
6.3	De autonome ontwikkeling	22
6.4	Het voorkeursalternatief	22
6.5	Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief	24
7	DE EFFECTBESCHRIJVING	26
7.1	Landschap, archeologie en cultuurhistorie	26
7.2	Bodem en water	27
7.3	Ecologie	28
7.4	Verkeer en vervoer	28
7.5	Wegverkeerslawaai en industrielawaai	29
7.6	Lucht en geur	30
7.7	Externe veiligheid	30
7.8	Duurzaam bouwen	30

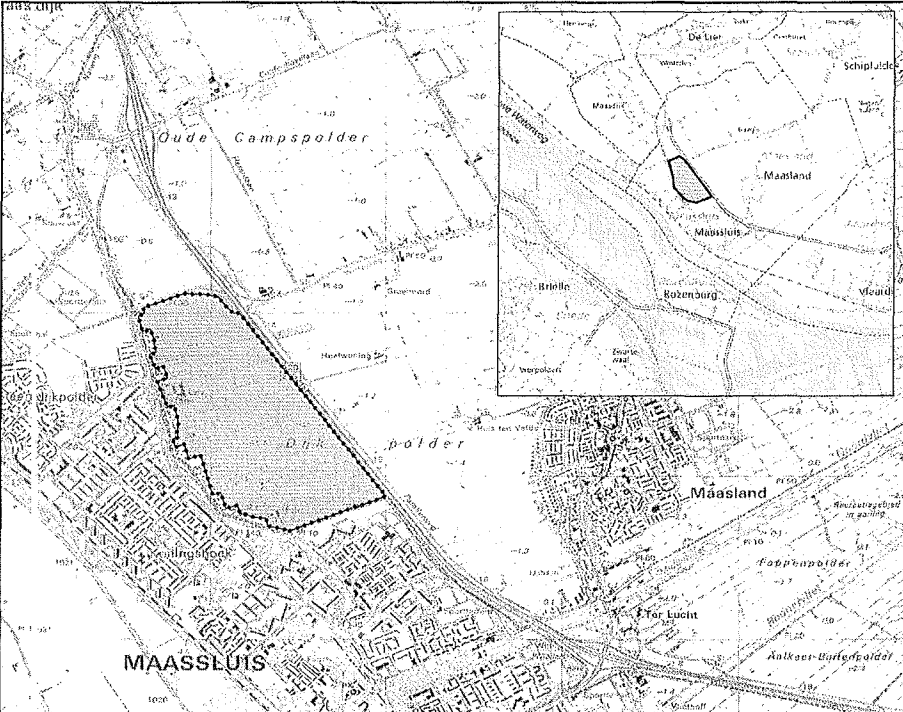
8	DE M.E.R.- EN RUIMTELIJKE PROCEDURE	31
8.1	De m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure	31
8.2	Hoe kunt u reageren?	33
9	COLOFON	34

49

De

2

6



Figuur 1. Ligging plangebied

1.2 Karakteristiek van het plangebied

Het plangebied Dijkpolder-zuid (zie figuur 1) ligt aan de noordoostzijde van de huidige bebouwde kom van Maassluis, in de Dijkpolder. Het gebied wordt begrensd door de A20, het volkstuinencomplex De Vluchtheuvel, de Westlandseweg en het water de Westgaag. Het plangebied is momenteel grotendeels in gebruik door Lely als testlocatie voor landbouwmachines en bestaat voornamelijk uit akkers en weilanden. Aan de zuid-oostzijde en onder aan de Westlandseweg liggen de bedrijfscomplexen van Lely. De gronden van de overige eigenaren zijn in gebruik voor landbouw, glastuinbouw en veehouderij. Daarnaast is een hoveniersbedrijf actief in het plangebied.

Langs de Weverskade is een bebouwingslint aanwezig dat op tal van plaatsen cultuurhistorische waarden heeft, onder meer als waarschijnlijke ontginningsbasis voor de hele Dijkpolder (in Maassluis en Midden Delfland). Het plangebied kent een voor het veenweidegebied karakteristieke slagenverkaveling met sloten. Verder is open water aanwezig onder aan de Westlandseweg (Nieuwe Water) en in de vorm van de Westgaag. Opgaande beplanting is schaars in het gebied. De beplanting bestaat uit wilgen langs de Nieuwe Water, een rij eiken langs de A20 en erfbeplanting.



1.3 Planologisch regime

Het plangebied valt geheel binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied Maasland' van de gemeente Midden Delfland, vastgesteld door de Raad op 21 mei 2002 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 17 december 2002. In algemene zin kan worden gesteld dat dit bestemmingsplan de huidige gebruikssituatie planologisch vastlegt en hoofdzakelijk een conserverend karakter heeft. Op de bedrijfslocaties van Lely is vanuit planologisch oogpunt nog enige uitbreidingscapaciteit aanwezig.

In het streekplan Zuid-Holland West, d.d. 19-2-2003 is het gebied aangewezen als uitwerkingsgebied voor woningbouw. Ook in het regionaal structuurplan Haaglanden (20-02-2002) wordt de locatie gekenmerkt voor woningbouwontwikkeling. Het voorontwerp RR 2020, ruimtelijk plan regio Rotterdam 2020 (april 2004) gaat uit van woningbouw en bedrijvenontwikkeling.

1.4 Aanleiding en doelstelling van de m.e.r.-procedure

Het programma voor het plangebied gaat uit van de ontwikkeling van ca. 2.500 woningen en ca. 6 ha. bedrijventerrein in de lichte categorie. Op grond van de Wet milieubeheer is bij een ontwikkeling van deze omvang:

- bij ligging buiten de bebouwde kom, de ontwikkeling m.e.r.-plichtig
- bij ligging binnen de bebouwde kom, de ontwikkeling m.e.r.-beoordelingsplichtig

Onder welke categorie deze ontwikkeling valt is moeilijk te beoordelen. De gemeente Maassluis kent in haar bouwverordening geen buitengebied. Dit zou impliceren dat het plangebied binnen de bebouwde kom ligt. Echter vóór de grenscorrectie van 1 januari 2004 lag het plangebied binnen de gemeente Maasland, welke de ligging in het buitengebied van Maasland beschouwde.

Gezien de doelstelling van de m.e.r.-procedure en de verandering die de ontwikkeling inhoudt voor deze locatie is besloten voor het initiatief een m.e.r.-procedure te doorlopen. Met deze m.e.r.-procedure wordt invulling gegeven aan het zorgvuldig en weloverwogen inrichten van de Dijkpolder-zuid in Maassluis. Met het indienen van deze startnotitie bij het bevoegd gezag is de m.e.r.-procedure formeel gestart.

1.5 Reikwijdte van de milieueffectrapportage

In algemene zin geldt dat m.e.r.'s kunnen worden doorlopen op drie schaalniveaus, waarbij een praktisch onderscheid kan worden aangebracht tussen een beleids-m.e.r., een locatiekeuze-m.e.r. en een inrichtings-m.e.r.

- een beleids-m.e.r. gaat in op het nut en de noodzaak van een bepaalde ontwikkeling, bijvoorbeeld de vraag of het noodzakelijk is om in Maassluis een uitbreiding voor woningbouw te realiseren;
- in een locatiekeuze-m.e.r. wordt een aantal alternatieve locaties beoordeeld, onder andere vanuit milieucriteria;

- in een inrichtings-m.e.r. worden de milieugevolgen van de inrichting van een bepaalde locatie in beeld gebracht.

De m.e.r. voor het plangebied is een inrichtings-m.e.r. Nut en noodzaak staan vast en worden als een gegeven beschouwd. Ook de locatie en exacte begrenzing voor de nieuwe woonwijk staan reeds vast. In deze startnotitie wordt op hoofdlijnen ingegaan op de behoefte aan woningbouw en vervolgens de locatie. In het MER zullen beide aspecten uitgebreid aan bod komen.

1.6 Doel van de startnotitie

Met de publicatie van deze startnotitie is de m.e.r.-procedure formeel gestart. Het doel van de startnotitie is allereerst om het initiatief voor de m.e.r. voor het plangebied bekend te maken.

In de tweede plaats heeft de startnotitie tot doel om informatie te verstrekken over de voorgestane activiteit en mogelijke alternatieve uitwerkingen daarvan.

Ten derde geeft de startnotitie op hoofdlijnen aan welke (milieu)effecten in de m.e.r. in beschouwing worden genomen, zodat inzicht ontstaat in de consequenties van de voorgenomen activiteit en een afweging tussen verschillende alternatieven kan worden gemaakt.

Tenslotte geeft de startnotitie aan welke procedure gevolgd wordt de komende tijd.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is aangegeven wie in deze m.e.r.-procedure initiatiefnemer en bevoegd gezag zijn. Het derde hoofdstuk gaat in op de behoefte aan woningen en vervolgens de locatiekeuze. Hoofdstuk 4 geeft het programma op hoofdlijnen weer. In hoofdstuk 5 is aan de hand van een aantal aspecten een schets gegeven van het plangebied. Vervolgens is in hoofdstuk 6 een toelichting gegeven op de alternatieven die worden onderzocht in het kader van de m.e.r. In hoofdstuk 7 is een overzicht opgenomen van de milieueffecten die in het vervolg van de m.e.r. zullen worden onderzocht. Tot slot is in hoofdstuk 8 de m.e.r.-procedure toegelicht.

2 INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG

De juridische positionering van de gemeente Maassluis en Lely, met betrekking tot de ontwikkeling van het plangebied in het algemeen en de m.e.r.-procedure in het bijzonder is als volgt.

Lely als initiatiefnemer van de milieueffectrapportage

Lely is van het merendeel van de te ontwikkelen gronden binnen het plangebied eigenaar. Lely (en/of haar rechtsopvolgers) wil uit hoofde daarvan gebruik maken van het recht op zelfrealisatie, mede met het oog op haar bedrijfsbelangen in relatie tot de handhaving of verplaatsing van het bedrijf, binnen de publiekrechtelijke kaders en kwaliteitsniveaus (samen de regie) die de gemeente Maassluis daarvoor aangeeft.

In deze hoedanigheid is Lely initiatiefnemer van de milieueffectrapportage.

Publiekrechtelijke taken bij de gemeente Maassluis

Het plangebied behoort tot het grondgebied van de gemeente Maassluis. De gemeente Maassluis zal zich uit hoofde van haar beleidsverantwoordelijkheid en publiekrechtelijke bevoegdheid inzetten voor het ontwikkelen van het plangebied tot een woon- en werkgebied van bestendige verantwoorde stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische kwaliteit, in goede relatie met de bestaande woonkern en het aangrenzende landelijk gebied. De gemeente Maassluis is verantwoordelijk voor het juridisch-planologisch regime en zal in dat kader het bestemmingsplan wijzigen.

In deze hoedanigheid is de gemeente Maassluis het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure.¹

¹ Noot gemeente Maassluis:

Relatie met SMB

De vaststelling van het bestemmingsplan ten behoeve voorgestane activiteiten in de Dijkpolder is m.e.r. plichtig. Daarnaast valt dit ook onder de strategische milieubeoordeling (SMB). Een SMB richt zich op plannen die een kader vormen voor een m.e.r. beoordelingsplichtige activiteit. De gemeente als bevoegd gezag is verantwoordelijk voor de SMB. Terwijl voor de m.e.r. de initiatiefnemer verantwoordelijk is. Gestreefd wordt om beide procedures in elkaar te schuiven om zoveel mogelijk dubbelingen te voorkomen. Het is mogelijk om direct een MER voor het plan op te stellen waarbij de reikwijdte van de MER dan mogelijk moet worden vergroot.

3 BEHOEFTE AAN WONINGEN EN LOCATIE

Het MER voor het plangebied zal zich richten op de inrichting van de nieuwe woonwijk en verschillende varianten hierbinnen. De behoefte aan een nieuwe woonwijk (het nut en de noodzaak) en de locatie van de wijk staan niet meer ter discussie. Beide worden in dit hoofdstuk beknopt toegelicht. In het MER wordt er uitgebreid op ingegaan.

3.1 Behoefte aan woningen

De Dijkpolder ten zuiden van de A20, voorheen van de gemeente Maasland, is per 01-01-2004 bij de gemeente Maassluis gevoegd. De ruimtebehoefte voor woningbouw vanaf 2008-2010 tot 2025-2030 was de belangrijkste reden voor gebiedsuitbreiding van Maassluis. In de beoogde ontwikkeling van het plangebied staat de woonfunctie met zijn ruimtebehoefte dus op de eerste plaats. De ruimtebehoefte en het ruimtegebruik voor deze functie wordt bepaald door:

- De karakteristieken van de woningmarkt
- Het gewenste woonmilieu.
- De gewenste woningdifferentiatie.

Daarop wordt hieronder nader ingegaan.

De gemeente Maassluis heeft voor het bieden van woongelegenheid een functie voor haar eigen inwoners en, als één van de Waterweggemeenten, voor de inwoners van de Stadsregio Rotterdam (SSR). Maassluis heeft door haar perifere ligging echter ook een functie voor de omliggende gemeenten die behoren tot het Stadsgewest Haaglanden. Er is dus een lokale behoefte en een (sub)regionale behoefte in dubbele zin.

De relatie met beide regio's wordt bevestigd door in 2003 en 2004 verricht woningmarktonderzoek. In dat onderzoek wordt verwezen naar de volgende aanwijzingen voor een regionale behoefte:

- De SRR heeft nieuwbouwbehoefte van circa 8.800 woningen voor de Waterweggemeenten berekend in de periode tussen 2005-2020. Dit is nog exclusief het tekort en de daarmee samenhangende overloop, die vanuit de regio Haaglanden mag worden verwacht.
- de gemeente Midden Delfland vraagt (en behoudt) toegang tot de goedkope woningcategorieën van de Maassluise woningmarkt (toezegging Maassluis);
- vanwege de PZH en de SRR dienen de huidige woonmilieudifferentiatie en woningdifferentiatie van Maassluis selectief te worden aangevuld, om beter aan te sluiten op de vraagzijde van de woningmarkt.

Tussen 2004-2020 zijn er in Maassluis minimaal 4.100 nieuwe woningen nodig. Aangevuld met de regionale vraag is er ruimte voor een netto uitbreiding van circa 5.600 woningen. Ofwel, bij sloop van 3800 woningen een nieuwbouwvraag tot 9.600 woningen. Tot 2020 voorziet het nieuwbouwprogramma in de gemeente Maassluis in 5.300 woningen. Daarmee is de beschikbare ruimte nog niet ten volle benut.

De ruimtebehoefte voor deze woningen is afhankelijk van de gewenste woning- en woonmilieudifferentiatie. De woonproblematiek van Maassluis is, in grote lijnen geschetst, dat de bovenste helft van de vraagzijde thans niet voldoende aan haar trekken kan komen. Noch wat de middeldure, dure en duurste woningcategorieën, noch wat de daarbij behorende woonmilieus betreft. De bevolkingsgroepen met hogere opleidingen en inkomens vertrekken of zijn verhuisgeneigd. Qua woonmilieus gaat het om aanvullingen aan het stedelijk centrummilieu, het groenstedelijke milieu en het landelijke milieu.

Tegelijkertijd is er aan de onderkant van de woningmarkt van Maassluis nog een onevenredig groot aanbod van goedkope, gedateerde woningen, waaronder veel appartementen. Dit aanbod blijkt vooral aantrekkelijk te zijn voor instromende gegadigden van buiten Maassluis. Bovendien is er goedkope scheefheid. De ongelijke uitstroom en instroom hebben destabiliserende gevolgen voor Maassluis.

Voor de woningen gaat het in de komende periode vooral om toevoegingen in de middeldure, dure en duurste prijsklassen en voor de woonmilieus vooral om 'groen stedelijk' en 'landelijk wonen'. Geschat is dat circa 10 % van de totale behoefte, uitgaat naar het landelijk woonmilieu met de allerduurste woningcategorie. Het landelijk woonmilieu is en komt in Maassluis echter niet voorhanden; de Stadsregio Rotterdam verwijst daarvoor naar Voorne-Putten en/of Goeree-Overflakkee.

Voor de Dijkpolder-zuid, in Maassluis ligt daarom het hoofddaccent op grondgebonden woningen in de middeldure en dure prijsklassen en in een groen stedelijk woonmilieu. Dit voorkomt ook, dat de Maassluise woningbehoefte blijft weglekken naar de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden. Met name de kernen van Midden Delfland en het Westland moeten in dat opzicht worden ontzien.

3.2 Locatie Dijkpolder-zuid

Zoals in vorige paragraaf is beschreven staat, in de beoogde ontwikkeling van het plangebied, de woonfunctie met zijn ruimtebehoefte op de eerste plaats.

In het plangebied is het bedrijf Lely echter prominent aanwezig met grondeigendom en bedrijfsgebouwen. Lely zal te zijner tijd, deels of geheel, voor de ontwikkeling moeten wijken en worden verplaatst. Na een Bestuurlijk Overleg van 31 maart 2003 over de ontwikkeling van het plangebied, tussen de Provincie Zuid-Holland, de Gemeente Maasland, de Gemeente Maassluis en Lely, zouden Maassluis en Lely gezamenlijk de haalbaarheid van de toekomstige verplaatsing onderzoeken. In het kader van deze verplaatsing vindt momenteel een overweging plaats waarin de volgende varianten worden beschouwd:

- Variant 1: algehele verplaatsing Lely
- Variant 2: gedeeltelijke verplaatsing van Lely (deels binnen het plangebied)
- Variant 3: handhaving van de bedrijfsgedeelten van Lely (in combinatie met woningbouw)

De variant die uiteindelijk wordt gekozen is maatgevend voor de verdere planvorming.

4 HET PROGRAMMA

Voor het plangebied zijn voorlopig de volgende uitgangspunten voor het programma van eisen benoemd:

1. Gefaseerde ontwikkeling
2. Ecologische verbindingszone
3. Bebouwingslint Weverskade en slagenverkaveling
4. Woningen
5. Bedrijven
6. Voorzieningen
7. Water en polderkeuren
8. Infrastructuur en parkeren
9. Recreatieve verbindingen langzaam verkeer

Ad. 1: gefaseerde ontwikkeling

De ontwikkeling dient rekening te houden met een geleidelijke afzet van de woningen en dient flexibel genoeg te zijn om de verschillende varianten van de mogelijke bedrijfsverplaatsing van Lely te kunnen opvangen.

Ad. 2: Ecologische verbindingszone

De ecologische verbindingszone (zie ook het volgende hoofdstuk), als onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS), is een verbindingsschakel tussen Midden-Delfland en de Oranjevuitenpolder langs de Nieuwe Waterweg. Deze dient in het plan geïntegreerd te worden.

Ad. 3 Bebouwingslint Weverskade en slagenverkaveling

Het bebouwingslint langs de Weverskade heeft op tal van plaatsen cultuurhistorische waarde, onder meer als waarschijnlijke ontginningsbasis voor de hele Dijkpolder. Uitgangspunt is de cultuurhistorisch waardevolle en beeldbepalende delen van het bebouwingslint Weverskade, inclusief het Nieuwe Water en de kade (dijk), in het ontwikkelingsplan te behouden.

Ad. 4. Woningen

Op basis van gegevens van de SRR en woningbouw behoefteonderzoeken is een programma voor het plangebied berekend van ca. 2.500 woningen. De ruimtebehoefte en het ruimtegebruik voor deze functie wordt bepaald door:

- de karakteristieken van de woningmarkt
- het gewenste woonmilieu.
- de gewenste woningdifferentiatie

Het plangebied dient na 2007-2010 het 'groen stedelijk' woonmilieu van Maassluis te versterken en aan de rand de groen-blauwe kwaliteiten van de omgeving te benutten en te integreren. Dit woonmilieu gaat uit van:

- een woningdichtheid van circa 30 won/ha
- een verhouding tussen eengezinshuizen en appartementen: 80/20 à 70/30
- ca. 20 % wordt in de sociale sector gerealiseerd

Ad. 5: Bedrijven

In de strip langs de A20 wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van hoogwaardige bedrijven. Hiervoor zijn de volgende overwegingen gehanteerd die passen binnen het huidige beleid van de gemeente Maassluis:

- de ruimte die in verband met geluidhinder nodig is tussen de eerste woningen en de A20 dient nuttig en efficiënt te worden gebruikt, voor een zo goed mogelijke grondexploitatie en een gevarieerd karakter van de nieuwe woonwijk;
- hoogwaardige en moderne bedrijven, die qua architectuur een behoorlijke uitstraling kunnen krijgen, zijn in harmonie met de woonfunctie te brengen. Alleen bedrijven van de VNG milieucategorieën 1 en 2 worden toegestaan. Terreinen voor hoogwaardige en moderne bedrijven voorzien in een diversificatie van het aanbod in de gemeente Maassluis;
- de strook langs de A20 biedt de mogelijkheid van zichtlocaties; die zijn er in Maassluis niet van dezelfde kwaliteit. Maassluis heeft geen uitgeefbaar bedrijventerrein meer voor deze categorieën bedrijvigheid.

Ad. 6: Voorzieningen

In de wijk Dijkpolder zullen ook de gebruikelijke aan de woonomgeving gebonden voorzieningen nodig zijn. Daarbij wordt gedacht aan:

- onderwijsvoorzieningen: één basisschool
- sociaal-culturele voorzieningen: crèche, peuterspeelzaal, buurthuis cum annexis.
- medische en paramedische voorzieningen: een groepspraktijk, kruisvereniging.
- winkelvoorzieningen: een buurtsteunpunt, een buurtsupermarkt.
- normatieve oppervlakte aan groenvoorzieningen en waterberging
- sportvoorzieningen (in combinatie met een basisschool)

De gemeente Maassluis heeft de voor en in het plangebied benodigde voorzieningen nog in onderzoek, in het kader van een op te stellen integrale economische beleidsnota voor heel Maassluis. Kort voor het stedenbouwkundig ontwerp, zullen behoeften- en marktonderzoek (vooral voor winkels) moeten bevestigen of dit soort voorzieningen daadwerkelijk nodig en mogelijk zijn.

Ad. 7: Water en polderkeuren

Om waterstaatkundige en civieltechnische redenen dient er oppervlaktewater te komen in het plangebied. De nog te maken Watertoets zal moeten uitwijzen hoeveel oppervlaktewater er werkelijk in het plangebied gerealiseerd moet worden en welke bijkomende maatregelen daarbij nodig zijn (het Hoogheemraadschap van Delfland hanteert voor nieuw stedelijk gebied de norm 325 m³/ha.). Water heeft ook betekenis voor de ecologische, landschappelijke, ruimtelijk-kwalitatieve en recreatieve kenmerken van het gebied.

Ad. 8: Infrastructuur en parkeren

Uit onderzoek door Bureau Goudappel Coffeng is gebleken dat voor alle verkeer tenminste twee ontsluitende verbindingen met bestaand Maassluis nodig zijn. Dit wordt aan een totale verkeersstudie , welke momenteel door de gemeente Maassluis wordt uitgevoerd, getoetst.

Verder wordt voor de interne verkeersstructuur gehanteerd:

1. dat hij in één oogopslag te doorgronden is: eenvoudig de weg wijzen en vinden,
2. dat er duidelijke verschillen zijn tussen een overwegende verkeers- of bestemmingsfunctie: welk verkeersgedrag is tolerabel voor de verkeersveiligheid en het leefmilieu.
3. dat het verkeer op een steeds zwaardere weg wordt verzameld naarmate de voorgenomen verplaatsing groter is of andersom naarmate men dichterbij de bestemming is.

De parkeereisen en -voorzieningen voor de verschillende gebruiksfuncties zullen in het stedenbouwkundig ontwerp volgens de gebruikelijke normen en wettelijke regelgeving nader worden bepaald en vastgelegd. Uitgangspunt hierbij is dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein zal plaatsvinden.

Ad. 9: Recreatieve verbindingen langzaam verkeer

Hierbij gaat het om recreatieve verbindingen, speciaal voor voetgangers en fietsers. Die kunnen samenvallen met maar ook min of meer losstaan van de overige infrastructuur voor alle verkeer. In de nieuwe woonwijk zelf gaat het om paden, mede ten behoeve van recreatie, die verbinding geven met de buurtspeelplaatsen, de voorzieningenconcentratie, centraal wijkgroen, de te behouden Weverskade, de ecologische verbindingszone en met bestaand Maassluis.

5 GEBIEDSBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk is een beschrijving gegeven van de gebiedsspecifieke kwaliteiten en knelpunten in het gebied. Het is van belang om deze kwaliteiten en knelpunten in beeld te hebben aangezien zij de eisen en mogelijkheden stellen aan de uiteindelijke inrichting van het plangebied. De volgende aspecten zijn onderscheiden:

- landschap en cultuurhistorie
- archeologie
- bodem en water
- ecologie
- verkeer en vervoer
- geluid
- lucht en geur
- externe veiligheid

5.1 Landschap en cultuurhistorie

Het plangebied kent een voor het veenweidegebied karakteristieke slagenverkaveling met sloten. Verder is open water aanwezig onder aan de Westlandseweg (Nieuwe Water) en in de vorm van de Westgaag. Opgaande beplanting is schaars in het gebied. De beplanting bestaat uit wilgen langs de Nieuwe Water, een rij eiken langs de A20 en erfbeplanting. Langs de Weverskade is een bebouwingslint aanwezig dat op tal van plaatsen cultuurhistorische waarde heeft, onder meer als waarschijnlijke ontginningsbasis voor de hele Dijkpolder (in Maassluis en Midden Delfland).

5.2 Archeologie

In het najaar van 2004 heeft Vestigia BV *Archeologie & Cultuurhistorie* een bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden in het plangebied tussen de Weversdijk en de Rijksweg A20. Een samenvatting van het onderzoek is hierna weergegeven.

Uit de bestudering van (historische) topografische kaarten, geologische en bodemkaarten en vondstmeldingen blijkt dat er een grote trefkans is op vindplaatsen uit de Romeinse tijd (1e-3e eeuw n. Chr.) en de hoge Middeleeuwen (11e-14e eeuw), alsmede een kleine kans op de aanwezigheid van vindplaatsen uit de IJzertijd (4e-2e eeuw v. Chr.).

IJzertijdwoonplaatsen in het ten noorden van de rijksweg gelegen A20 Midden-Delfland zijn in het algemeen goed bekend en daaruit blijkt dat ze allemaal verstoord zijn door verzakking van de zwaardere vloeren in de slappe veenbodem als gevolg van zogenaamde onderspoeling. Daarom mag worden gesteld dat alleen woonplaatsen waarvan de vloeren niet verzakt zijn, van belang zijn. Andere sporen van welke vorm van landgebruik of inrichting van het ijzertijdlandschap zijn echter onbekend en daarom waardevol. Voor de Romeinse tijd geldt dat de meeste vindplaatsen goed tot matig geconserveerd zijn. Individuele huisplaatsen zijn in het

algemeen goed bekend en worden van minder groot belang geacht dan een nederzettingsterrein met gelijktijdige bewoning, grafveldjes, of heiligdommen. Middeleeuwse bewoningsporen zullen matig tot slecht geconserveerd zijn vanwege hun hoge stratigrafische positie in de bodem, waardoor nauwelijks organisch materiaal is geconserveerd vanwege de ligging boven de grondwaterspiegel en de grondsporen zijn beschadigd door moderne landbouw. Aangezien zulke woonplaatsen zelden archeologisch zijn onderzocht, is elke vindplaats niettemin van belang. Temeer daar er een diversiteit in soorten nederzettingen is, boerderijen, huisterpen, stinsen, in tegenstelling tot de landelijke nederzettingen in de Romeinse Tijd.

Behalve een studie naar wat er mogelijk aan archeologische sporen in het plangebied zou kunnen worden aangetroffen, is met een bescheiden booronderzoek de gaafheid van de bodemopbouw bepaald. Dit booronderzoek leert dat de bodem tot op 30-70 cm diepte is beschadigd door recent landgebruik en dat eventuele archeologische sporen daaronder niet beschadigd zijn.

Vestigia concludeert dat de archeologische inventarisatie van het plangebied dient te worden afgerond met een verkennend veldonderzoek, dat bestaat uit boringen en visuele inspectie van het terrein. In het kader van de milieueffectrapportage zal dit onderzoek plaatsvinden

5.3 Bodem en water

Bodemgeografisch gezien maakt het plangebied deel uit van het 'Polders met ruggen en kommen'-gebied. De bodemgesteldheid wordt in grote lijnen bepaald door het patroon van de iets hoger in het landschap gelegen kreekruggen, opgebouwd uit grover materiaal, en de bijbehorende lager gelegen komgebieden, voornamelijk bestaand uit (zware) klei en veen. De ruggen worden gekenmerkt door een gemiddeld lagere grondwaterstand; zij kunnen daarnaast op geringe diepte nog kalkhoudend tot kalkrijk zijn. De komgebieden zijn kalkarm en kennen een relatief hoge grondwaterstand.

De Dijkpolder is een polder met een slagenverkaveling ten behoeve van de afwatering van het gebied dat grotendeels als landbouwgrond in gebruik is. Het plangebied is een waterhuishoudkundige eenheid met de Dijkpolder aan de noordzijde van de A20. Aan de zuidzijde van het plangebied is een bebouwingslint langs de boezem

In het plangebied komen verschillende peilgebieden voor die gescheiden zijn met behulp van stuwen en enkele gemaaltjes. In het te ontwikkelen gebied zal zoveel mogelijk aangesloten worden bij de huidige peilen. Een peilbesluit procedure moet wanneer het ontwerp definitief is worden gestart. Bij de inrichting van het plangebied wordt het landelijke gebied aan de noordzijde van de A20 zoveel mogelijk ongestoord gelaten, ook moet de drooglegging van de bestaande lintbebouwing aan de zuidzijde van het plangebied gelijk blijven in verband met de fundering.

Er wordt een waterstructuurplan opgesteld waarin de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het watersysteem en de afwatering worden opgenomen. Deze zijn: oppervlaktewater, riolering, gemalen en kunstwerken, niet aankoppelen van oppervlakken waarvan relatief schoon

regenwater afvoert, infiltratie van regenwater, grondwater en ontwatering. Waterschap en gemeente worden betrokken bij het opstellen van het waterstructuurplan zoals de watertoets aangeeft.

5.4 Ecologie

Flora- en Faunawet en provinciale compensatierichtlijn

DHV heeft in het najaar van 2004 de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied getoetst aan de Flora- en faunawet, de hiermee samenhangende Vogel- en Habitatrichtlijn en de provinciale compensatierichtlijn. Op basis van een veldbezoek en een bureaustudie is inzicht gegeven in de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde planten en dieren, de gevolgen van de realisatie van woningen en bedrijven op deze planten en dieren en de benodigde juridische en beleidsmatige procedurele vervolgstappen.

Er kan van uit gegaan worden dat in het plangebied door de Flora- en faunawet beschermde planten, grondgebonden zoogdieren, vogels, amfibieën en mogelijk vleermuizen en vissen voorkomen. Soorten beschermd door de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn kennen een strengere bescherming dan de overige door de Flora- en faunawet beschermde soorten. Alle vleermuizen zijn beschermd door de Habitatrichtlijn. Van de vissen is de Kleine modderkruiper een Habitatrichtlijnsoort. Alle vogels zijn beschermd door de Vogelrichtlijn. In het plangebied komen mogelijk planten en vogels voor die zijn opgenomen op de Rode Lijst. Biotopen van Rode Lijstsoorten vallen onder de provinciale compensatierichtlijn.

Om effecten op beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen beveelt DHV aan bij het stedenbouwkundig ontwerp de opgaande beplanting en het open water zoveel mogelijk te behouden. Daarnaast dienen schadelijke werkzaamheden voor vogels voor het broedseizoen uitgevoerd te worden.

Vanwege de strenge bescherming van soorten van de Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn en de Rode Lijst adviseert DHV nader veldonderzoek te doen naar planten, vogels, vleermuizen en vissen zodat vastgesteld kan worden of de soorten daadwerkelijk voorkomen in het plangebied. De provinciale compensatierichtlijn is alleen van toepassing op het landelijk gebied. Bekeken dient te worden of het plangebied valt onder stedelijk gebied of landelijk gebied. Het nadere veldonderzoek zal in het kader van de m.e.r. worden uitgevoerd.

Ecologische verbindingszone

Volgens het provinciale beleid dient ten behoeve van de realisatie van een ecologische verbindingszone tussen de plasjes Maassluis en de Foppenpolder/Vlietlanden een moeraszone langs de Westgaag te worden ingericht van minimaal 30 meter breed.

Er is een aantal knelpunten dat het functioneren van de ecologische verbindingszone bemoeilijkt. Het gaat hierbij om de A20 en de dijk Nieuwe Waterweg (lees Weverskade). Om de ecologische verbindingszone goed te laten functioneren dienen hier faunapassages aangelegd

te worden. In overleg zal bekeken worden in hoeverre een deel hiervan doormiddel van de ontwikkeling van het plan kan worden gerealiseerd.

5.5 Verkeer en vervoer

Het plangebied is volledig omgeven door infrastructuur. Het betreft aan de noordoostzijde de A20, aan de noordwestzijde de Westgaag en aan de zuidzijde de Weverskade. Het gebied wordt ontsloten via de Weverskade en de Westgaag. De Westgaag takt aan op de Maasdijk in westelijke richting en de Westlandseweg in oostelijke richting. De afwikkeling naar het hoofdwegennet vindt via de Maasdijk in oostelijke richting plaats. Maassluis kent een aantal regionale fietsverbindingen, waarbij met name de route Westlandseweg - Maasdijk van belang is voor het plangebied.

Het openbaar vervoer bestaat in Maassluis uit meerdere regionale buslijnen die het NS-station Maassluis-west aandoen. Het merendeel van de lijnen is oost-west georiënteerd. Vrijwel geen enkele halte van de huidige routes ligt binnen 400 meter vanaf het plangebied.

In 2003 heeft de gemeente Maassluis Bureau Goudappel Coffeng een verkennend onderzoek laten verrichten naar de effecten van de ontwikkeling van het plangebied op de verkeersafwikkeling en het wegennet in Maassluis en in de omliggende regio. Goudappel adviseert onder andere om tenminste twee aansluitingen op het bestaande lokale wegennet te maken. In het kader van de m.e.r. zal het onderzoek worden doorgezet. Ten aanzien van de huidige situatie constateert Goudappel de volgende knelpunten:

- de hoofdverkeersader Westlandseweg, Maasdijk en Rozenlaan hebben te maken met een aanzienlijke intensiteit waardoor de verkeersafwikkeling en de oversteekbaarheid niet optimaal is;
- met circa 65 % van het inkomende en uitgaande autoverkeer van Maassluis via de afrit 7 van de A20 is de verkeersintensiteit relatief hoog;
- met circa 35 % van het inkomende en uitgaande autoverkeer van Maassluis via de afrit 6 van de A20 is de verkeersintensiteit hier een probleem.

5.6 Industrielawaai

Het plangebied heeft op verschillende manieren te maken met geluidzones rond bedrijven(terreinen). Het betreft:

- een geluidszone die zich vanaf de overkant in Europoort uitstrekt over de Nieuwe Waterweg en het zuidwestelijke deel van de Dijkpolder. Uit de verleende goedkeuring voor woonbebouwing in Het Balkon is afgeleid dat deze zonering geen beperkingen met zich meebrengt voor de verder weg gelegen Dijkpolder. Wel moet de gemeente hiervoor een extra procedure bij de Provincie Zuid-Holland doorlopen;
- bedrijven op Coldenhove. De daarmee samenhangende zone is 100 meter breed en bedekt over de Westgaag heen een deel van de ecologische verbidingszone. Woningen in het plangebied kunnen ruimschoots op afstand daarvan blijven.

5.7 Wegverkeerslawaaï

Relevante wegen zijn de toevoeging van het plangebied en hebben consequenties voor de verkeersbelasting dus ook voor de luchtkwaliteit van de Westlandseweg en de Maasdijk. Daar komt de luchtkwaliteit nu al tamelijk dichtbij de maximaal toegestane grenswaarde. Aanvullende verkeersbelasting door het plangebied kan hier tot maatregelen nopen, zoals meer dan twee aansluitingen op de bestaande hoofdinfrastructuur. Bureau Goudappel Coffeng heeft onder andere de 50 en 55 dB(A)-contouren van deze wegen in beeld gebracht. Zonder afschermende voorzieningen strekken de contouren zich ver uit over het plangebied. In een zogenoemde 'vrije veld situatie' betreft het gemiddeld 150 meter voor de 50 dB(A)-contour en een kleine 100m voor de 55 dB(A)-contour.

De afstand en waarover de contouren van de A20 zich uitstrekken zijn van een andere orde. In een zogenoemde 'vrije veld situatie' betreft het gemiddeld 350 meter voor de 50 dB(A)-contour en een kleine 180m voor de 55 dB(A)-contour.

Voor alle wegen geldt dat er zonder geluidwerende voorzieningen aanzienlijke beperkingen voor woningbouw zijn.

5.8 Lucht en geur

De luchtkwaliteit in een gebied wordt bepaald door de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Voor de stoffen uit het Besluit Luchtkwaliteit geldt dat de totale concentratie is opgebouwd uit een zogenaamde achtergrondconcentratie en de bijdrage van verschillende bronnen (wegverkeer, scheepvaart, industrie, e.d.).

Net als bij het wegverkeerslawaaï zijn ook voor de luchtkwaliteit de Westlandseweg, de Maasdijk en de A20 relevante bronnen. Om te bepalen of er zich, wat betreft de luchtkwaliteit in het plangebied, problemen voor doen, is gebruik gemaakt van het 'Rapport luchtkwaliteit 2002' van de Provincie Zuid Holland. Uit deze rapportage blijkt dat er langs de A20 in de buurt van het plangebied een stikstofdioxide concentratie is gemeten tussen de 30 en 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Er vindt dus geen overschrijding van de NO_2 grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ langs dit deel van de Provinciale weg plaats en dus zijn er wat betreft NO_2 geen beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Voor PM_{10} geldt hetzelfde, ook hier vindt er voor dit deel van de Provinciale weg (A20) geen overschrijding van de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ plaats. En dus zijn er wat betreft PM_{10} ook geen beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten. Over de lokale wegen in de buurt van het plangebied is op dit moment nog geen informatie beschikbaar.

De exacte concentraties luchtverontreiniging stoffen van de A20, de Westlandseweg en de Maasdijk zullen in het kader van de m.e.r. in beeld worden gebracht.

Voor wat betreft de bedrijven is er geen informatie beschikbaar over de aanwezigheid van geurrelevante bedrijven in of in de omgeving van het plangebied die eisen zouden kunnen stellen aan de inrichting van het plangebied. Te denken valt bijvoorbeeld aan veehouderijen. In

het kader van de m.e.r. zal in overleg met onder andere de gemeente worden vastgesteld of er daadwerkelijk geen geurbronnen zijn, of dat informatie daarover op dit moment ontbreekt.

5.9 Externe veiligheid

Externe veiligheid kan gedefinieerd worden als de veiligheid voor de omgeving van een gevaarlijke inrichting of gevaarlijke activiteiten zoals het transport van gevaarlijke stoffen. Het huidige externe veiligheidsbeleid kent twee risicomaten:

- het plaatsgebonden risico (PR);
- het groepsrisico (GR).

DHV heeft voor het plangebied en de directe omgeving een eerste toetsing uitgevoerd waarbij aandacht is besteedt aan de volgende bronnen:

- transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- transport van gevaarlijke stoffen per spoor;
- transport van gevaarlijke stoffen over het water;
- transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding;
- inrichting binnen het plangebied met aanwezig een CPR 15 opslagplaats, propaan en argon tank (Lely).

Uit de risicoatlas blijkt, dat op basis van deze transportcijfers een PR 10^{-6} -contour wordt berekend op 18 meter vanaf de snelweg. Voor het gedeelte van de A20 ter hoogte van het plangebied wordt geen PR 10^{-6} -contour berekend. Aangenomen is dat in de toekomst het aantal gevaarlijke stoffen, dat over de A20 wordt getransporteerd niet significant zal toenemen en dat daarom in de toekomst ook geen PR 10^{-6} -contour verwacht hoeft te worden.

Voor de A20 wordt op het traject Terbregseplein-Gouwe een maximaal GR berekend van 0,32 maal de oriëntatiewaarde. Voor het traject ter hoogte van het plangebied wordt geen significant GR berekend. Of er ook in de toekomst geen significant GR zal zijn, is afhankelijk van de dichtheid van de bebouwing (het aantal personen per hectare) in het plangebied en het aantal transporten (met name transport van brandbare gassen zoals LPG is hierbij bepalend) dat in de toekomst over de A20 zal gaan.

De afstand van het plangebied tot de Nieuwe Waterweg is groter dan 1 kilometer. Uit de risicoatlas water (2003) wordt bovendien afgeleid, dat er op basis van de huidige transporten van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Waterweg geen PR 10^{-6} -contour wordt berekend. Dit samen leidt tot de conclusie, dat het PR van het transport over het water voor de ontwikkeling van het plangebied geen issue is. Op het traject ter hoogte van Maassluis wordt volgens de risicoatlas water een GR groter dan 10% (0,10) van de oriëntatiewaarde berekend. Dit betekent dat het GR in Maassluis een aandachtspunt is. Gezien de relatief grote afstand tussen de Nieuwe Waterweg en het plangebied, mag echter verwacht worden dat nieuwbouw geen significante verhoging van het GR tot gevolg zal hebben.

Volgens de prognose cijfers² van de minister van Verkeer en Waterstaat van dit voorjaar vindt er in de toekomst geen vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door Maassluis plaats. Externe veiligheid ten gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor is daarom niet aan de orde.

Er is op dit moment geen informatie beschikbaar over de eventuele aanwezigheid van risicovolle bedrijven in de omgeving van het plangebied. Eventuele risicobedrijven kunnen afstandseisen stellen met betrekking tot kwetsbare bestemmingen (zoals woningen of scholen). Dit geldt bijvoorbeeld voor LPG-tankstations, propaanopslag, CPR15-opslagen, ammoniakkoelinstallaties. Of dit het geval is, kan zonder aanvullende gegevens over de aanwezigheid van risicobedrijven niet worden vastgesteld. In het kader van de m.e.r. zal in overleg met onder andere de gemeente worden vastgesteld of er daadwerkelijk geen risicovolle bedrijven zijn, of dat informatie daarover op dit moment ontbreekt.

5.10 Kabels en leidingen

In en om het plangebied ligt een aantal leidingen met de daaraan verbonden zoneringen volgens opgave van de leidingbeheerders. De zones gelden apart van elkaar en cumuleren niet. In het plangebied betreft het:

- tussen de A20 en de Weverskade en verder via de Kwartellaan naar de Nieuwe Waterweg ligt een ondergrondse persleiding van 500 mm voor afvalwater van het Hoogheemraadschap Delfland, afkomstig van het rioolgemaal Maasland. Voor onderhoud moet een strook van $2 \times 5 + 0,60 =$ circa 11 m breedte aan zakelijk recht beschikbaar blijven als openbaar gebied;
- een gasleiding van Lely, tussen de twee huidige vestigingen in.

Verder komen, voor zover thans bekend is, in het plangebied geen andere leidingen voor die belemmeringen voor het ontwikkelen van het plangebied met zich meebrengen.

² in een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 april 2004 zijn de meeste recente vervoersprognoses weergegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

6 TE BESCHOUWEN ALTERNATIEVEN

6.1 Inleiding

Op grond van de Wet milieubeheer dienen in het kader van de m.e.r. alternatieven te worden beschreven en met elkaar vergeleken. Het betreft alternatieven die betrekking hebben op het gebied waarvoor het bestemmingsplan wordt gewijzigd. Naast de gebiedsalternatieven is sprake van een bedrijfsverplaatsing, waarvoor een aantal varianten wordt onderzocht.

Hierna is per gebiedsalternatief de hoofdlijn weergegeven, het betreft:

- de huidige situatie
- de autonome ontwikkeling
- het voorkeursalternatief
- het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

6.2 De huidige situatie

De huidige situatie geeft een beschrijving van kenmerkende aspecten van het gebied en de directe omgeving. In het voorgaande hoofdstuk is hiervan een schets gegeven, in het MER wordt deze uitgebreid beschreven. Enerzijds zijn dat kwaliteiten, anderzijds betreffen het knelpunten waarvoor een oplossing wenselijk is. Als referentiejaar wordt 2005 gehanteerd. Het doel van de beschrijving is tweeledig:

1. ten eerste vormt de gebiedsbeschrijving de input voor het bepalen van de randvoorwaarden voor de planontwikkeling;
2. ten tweede fungeert het als referentie bij het beoordelen van de milieueffecten.

ad. 1 Input voor randvoorwaarden en ambities

Vragen in dit kader zijn onder andere:

- welke bestaande kenmerken van het gebied dienen behouden te blijven?
- hoe moet worden omgegaan met de waterhuishouding?
- waar kunnen woningen worden geplaatst en waar juist niet?
- etc.

Centraal staat de vraag op welke wijze het huidige overwegend agrarische landschap getransformeerd kan worden naar een woonwijk.

ad. 2 Beoordeling van de milieueffecten

De realisatie van het plangebied leidt tot een ingrijpende wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Zo zullen in het gebied bijvoorbeeld sloten worden gedempt, bomen worden gekapt en landbouwgronden verhard en bebouwd. Maar ook in de omgeving zullen effecten merkbaar zijn. Zo zullen bijvoorbeeld de verkeersstromen op wegen in de omgeving veranderen. Om de effecten van het voornemen op het milieu te kunnen beoordelen, is inzicht vereist in de huidige situatie van het milieu en de autonome ontwikkeling (zie hierna).

6.3 De autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling betreft de situatie in 2015 als het plan niet wordt gerealiseerd, waarbij wel rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide of in uitvoering zijnde ontwikkelingen in de directe omgeving.

Net als de huidige situatie is een beschrijving van de autonome ontwikkeling noodzakelijk om te kunnen beoordelen of, en zo ja in welke mate, er sprake is van milieueffecten door de realisatie van het plan. De autonome ontwikkeling dient louter en alleen om de aard en de ernst van de effecten te kunnen voorspellen. Het is geen reëel alternatief omdat het niet in de realisatie van de woonwijk voorziet.

6.4 Het voorkeursalternatief

Zoals reeds eerder aangegeven zullen op weg naar het bestemmingsplan Dijkpolder diverse mogelijkheden voor de inrichting van de wijk worden verkend. De ruimtelijke hoofdstructuur die momenteel voor ligt is hiervoor de basis. Door binnen deze hoofdstructuur varianten te ontwikkelen en deze te beoordelen op hun merites worden kansen en beperkingen inzichtelijk, zodat een basis ontstaat voor een discussie over het uiteindelijk te ontwerpen stedenbouwkundig model.

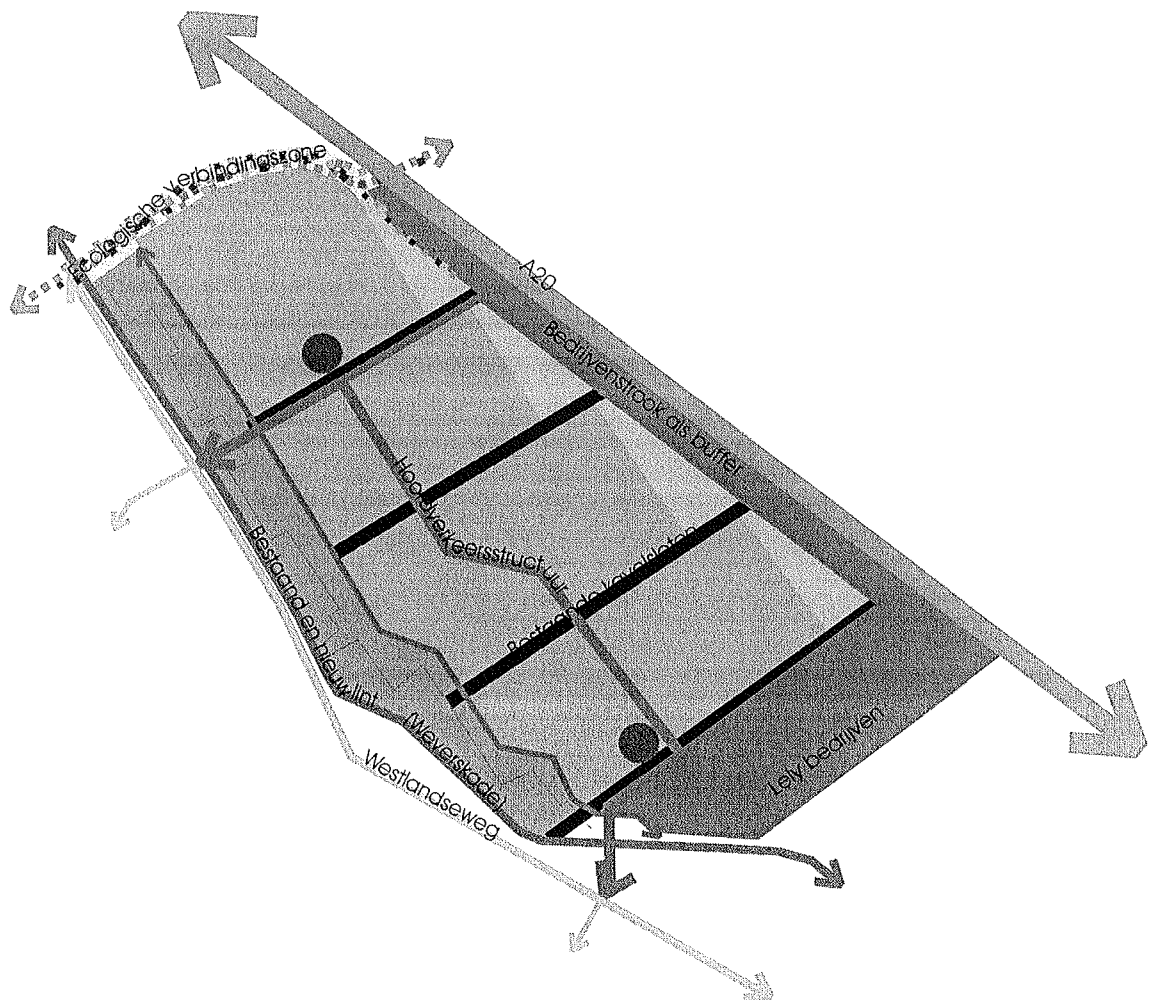
Hierna is ten eerste een korte beschrijving opgenomen van de ruimtelijke hoofdstructuur, vervolgens is een aanzet gegeven voor variaties.

Beschrijving ruimtelijke hoofdstructuur masterplan

Het masterplan dat momenteel ontwikkeld wordt is gebaseerd op hiervoor genoemde onderzoeken. En is gebaseerd op een aantal basisuitgangspunten:

- Ontwikkeling van een ecologische verbindingszone
- Inpassen van een deel van de bestaande waterstructuren (verkavelingsrichting)
- Respect voor het bestaande cultuurhistorisch waardevolle bebouwingslint
- Flexibele inrichting met oog op de besluitvorming over geheel of gedeeltelijke verplaatsing van de Lely-bedrijven
- Bedrijven als (geluids-) buffer tussen het wonen en de A20
- Overzichtelijke (hoofd-) infrastructuur

Dit heeft geleid tot een globale opzet van het plan zoals figuur 2 aangeeft.



Figuur 2 Contouren Masterplan

Mogelijkheden voor varianten

De hoofdstructuur ligt, mede door een aantal harde uitgangspunten en de afspraken die de initiatienemer en de gemeente met elkaar willen maken, min of meer vast. Echter de invulling heeft nog voldoende ruimte om de verschillende varianten te onderzoeken en de hoofdlijnen aan te passen aan de resultaten van de hiervoor genoemde onderzoeken (zoals bijvoorbeeld het aantal ontsluitingen, indien dat nodig blijkt te zijn). Hiervoor willen we 3 uiterste modellen nemen. Op basis van het programma (2.500 woningen en ca. 6 ha. bedrijventerrein) willen we onderzoeken wat het effect is indien de invulling geschied op basis van een “stadse”, een “wijkse” of een “dorpse” manier. Op basis hiervan kan gezocht worden naar de inrichting die het meest optimale plan oplevert. Dit wordt beoordeeld op zowel milieu, maatschappelijke, economische en functionele aspecten.

Voor deze drie modellen gelden andere principes voor:

	Stads	Wijks	Dorps
Bebouwing	Hogere dichtheid, meer gesloten bouwblokken, relatief veel stapeling	Rijtjes, gestructureerd, maar niet heel dicht	Lage dichtheid, grote variatie in bebouwing
Ontsluiting	Overwegend hoofdstructuur, veel woningen gepositioneerd aan ontsluitingswegen	Voornamelijk woonstraten, haaks op de hoofdontsluitingsstructuur	Smalle profielen, weinig hoofdinfrastructuur
Groen	Geconcentreerd in voornamelijk één grotere parkzone	Wijk/buurtgroen. Aandacht voor groen op korte afstand van de woning	Groen is verspreid over de hele wijk. Dit betekent dat in de directe nabijheid van de woning altijd groene bermen zijn, grotere tuinen, maar weinig parkgroen.
Water	Water wordt begrensd door kades, stenen bruggen. Vormgeving als grachten	Water wordt vormgegeven in singels, groene bermen erlangs. Wel speelgroen, weinig ecologische waarde	Oevers langs de watergangen verruigen. Ecologische waarde is hoger
Parkeren	Geconcentreerd, parkeergarages, gestapeld	In de nabijheid van de woning, in de straat parkeren, of op kleine parkeerkoffers	Voornamelijk op eigen erf.
Voorzieningen	Geconcentreerd in één centrum	Geconcentreerd in een aantal kleinere centra (buurtcentra)	Gedéconcentreerd

6.5 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Tenslotte wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) ontwikkeld op basis van de hiervoor beschreven methode. Het MMA is gedefinieerd als het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zo veel mogelijk worden voorkomen, dan wel met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt. Randvoorwaarde is dat het MMA realistisch is en voldoet aan de doelstellingen van de initiatiefnemer. Het MMA als realistisch alternatief komt als volgt tot stand:

1. mitigerende en compenserende maatregelen voor negatieve milieueffecten
2. voorstellen die gedurende het planproces niet haalbaar bleken maar het overwegen waard zijn voor de toekomst

ad. 1 mitigerende en compenserende maatregelen voor negatieve milieueffecten

De realisatie van het plan brengt een aantal negatieve milieueffecten met zich mee. Nadat deze effecten inzichtelijk zijn, worden compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen voor deze negatieve milieueffecten. Het MMA bevat al deze maatregelen.

ad. 2 overwegingen voor de toekomst

Voor het plangebied wordt een globaal bestemmingsplan opgesteld. Op deze wijze is getracht een zo flexibel mogelijk plan te ontwikkelen waarin ruimte is voor 'voortschrijdend' inzicht. Deze opzet biedt onder andere de mogelijkheid de maatregelen uit het MMA - die vandaag nog niet haalbaar bleken voor het huidige plan - morgen alsnog te kunnen doorvoeren.

7 DE EFFECTBESCHRIJVING

Een belangrijk onderdeel van de m.e.r. is de effectbeschrijving van de alternatieven. De autonome ontwikkeling vormt hierbij het referentiekader. Op basis van de effecten worden de alternatieven vergeleken. De effecten worden per milieuaspect geanalyseerd, waarbij de volgende indeling wordt voorgesteld:

Natuurlijk milieu

- landschap, archeologie en cultuurhistorie
- bodem en water
- ecologie

Woon- en leefmilieu

- verkeer en vervoer
- geluid
- lucht en geur
- externe veiligheid

Duurzaamheid

- materiaalgebruik
- energiegebruik en energievoorziening

In het MER zal de effectbeschrijving, waar mogelijk, met kwantitatieve gegevens onderbouwd worden. Indien het niet mogelijk is de effecten te kwantificeren of een normering ontbreekt waaraan getoetst kan worden, is de beschrijving kwalitatief. Naast de omvang en de ruimtelijke spreiding van de effecten wordt aangegeven van welke aard zij zijn (tijdelijk dan wel permanent, omkeerbaar of niet omkeerbaar, korte of lange termijn) en of er eventueel cumulatie kan optreden. De beschrijving wordt voor elk aspect afgerond met een samenvattende waardering in een tabel en met een conclusie. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte gegevens worden vermeld.

Hierna is op hoofdlijnen aangegeven welke effecten per aspect worden beschouwd in het MER.

7.1 Landschap, archeologie en cultuurhistorie

In het MER wordt een beschrijving opgenomen van het huidige landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en eventuele archeologische vondsten. Bij de beschrijving van de kenmerken van het huidige landschap zal de opbouw hiervan en met name de ruimtelijke samenhang en de hoofdstructuur aan de orde komen. De visueel-ruimtelijke componenten van het landschap worden beschreven in termen als openheid, doorzicht, reliëf en kleinschaligheid.

Realisering van een woonwijk van deze omvang heeft effecten op de geomorfologie en de huidige landschappelijke structuur en relaties in het gebied. Het huidige met name open, agrarische gebied zal na realisering van de wijk veranderen in een gedeeltelijk bebouwd oppervlak. Visuele relaties zullen onder invloed van de komst van woningen en de terreininrichting worden aangetast; bestaande zichtlijnen zullen worden onderbroken. De mate van deze effecten is afhankelijk van de landschappelijke inpassing. Bij het plangebied zal het bijvoorbeeld gaan om:

- de mate waarin de slagenverkaveling is gerespecteerd;
- de mate waarin het cultuurhistorisch lint is ingepast;
- de wijze waarop met eventuele archeologische vondsten wordt omgegaan.

7.2 Bodem en water

Bij de inrichting van het plangebied wordt de verkaveling aangepast en verandert de afwatering en hiermee de drooglegging. In het voorlopig programma van eisen voor de ontwikkeling van het plangebied wordt uitgegaan van een drooglegging van 1,10 m. De drooglegging van het gebied is mede afhankelijk van de grondsoort en de maaiveldhoogte. Afhankelijk van de drooglegging moeten keuzen gemaakt worden voor bouwmethoden (kruipruimteloos bouwen) en het eventueel (integraal) ophogen van het plangebied. Ophoging maakt ook onderdeel uit van grondverbetering noodzakelijk voor het bouwrijpmaken van het plangebied.

Met de bouw neemt het verhard oppervlak toe. Voor stedelijk gebied eist het hoogheemraadschap 8,1% wateroppervlakte (of een gebied waar 0,40 m waterstijging kan worden opgevangen) wordt gerealiseerd. Daarnaast gelden eisen voor een maximale afvoer van oppervlakte water naar het gemaal bij de Zuidgaag. Het hoogheemraadschap stelt ook eisen aan de waterkwaliteit van het oppervlaktewater en de regenwater lozingen hierop. Met betrekking tot de bodem zullen de ingrepen direct samenhangen met de graafwerkzaamheden voor de aanleg van (ondergrondse) infrastructuur voor de wijk.

Voor wat betreft het aspect water wordt enerzijds het grond- en oppervlaktewater in het gebied beschouwd. Ook het waterbeheer binnen de wijk zal aan de orde komen. Het stedelijk waterbeheer dient te voldoen aan de principes van duurzaamheid en integraal waterbeheer. Hierbij wordt geduid op een beheer met aandacht voor het sluiten van kringlopen en het toezien op continuering van landschappelijke en ecologische waarden. In de Vierde Nota Waterhuishouding is onder meer nadruk gelegd op de waterketen, bevordering van waterbesparing, hergebruik van water, afkoppeling van verhard oppervlak en het afstemmen van de planning van de verstedelijking op ecologische, hydrologische aspecten en op belevingswaarde.

Voor het plangebied is dit een belangrijk onderwerp, aangezien het een nat gebied betreft. Tevens ligt er een bepaalde opgave om water te bergen in het gebied. Dit zijn belangrijke elementen waar in de effectbeschrijving aandacht aan zal worden besteed.

7.3 Ecologie

Aan de hand van de in het studiegebied voorkomende flora en fauna, die in verband worden gebracht met de kenmerken van het gebied, zal een beschrijving van de planten- en dierenwereld worden gegeven. De beïnvloeding van de flora en fauna vindt enerzijds plaats door het fysieke ruimtebeslag van het terrein en activiteiten. Anderzijds vindt beïnvloeding plaats door verstoring en versnippering van het leefgebied van de flora en fauna. Effecten op beschermde soorten zijn te verwachten door het kappen van bomen en struweel (broedvogels), het verdwijnen van akkers en weilanden (planten, broedvogels, grondgebonden zoogdieren), het dempen van sloten (planten, amfibieën en vissen), aantasting van de begroeiing op de Weverskade door aanleg van de ontsluitingswegen (planten) en het afbreken van bedrijfsgebouwen van Lely.

In het kader van de Flora- en faunawet dient bij overtreding van verbodsbepalingen ontheffing aangevraagd te worden welke in het bezit dient te zijn van de initiatiefnemer op het moment van start van de uitvoering (op zijn vroegst 2007/2008). Een aantal van de beschermde soorten valt onder het nog vast te stellen Besluit vrijstelling Flora- en faunawet. Dit betekent dat in de toekomst voor deze soorten geen ontheffing meer hoeft te worden aangevraagd. Ontheffing voor Habitatrichtlijnsoorten wordt alleen verstrekt als er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat en indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding. Indien voldoende maatregelen worden getroffen om effecten te voorkomen, mitigeren en/of compenseren mag verwacht worden dat ontheffing verstrekt wordt. Voor vogels is het niet mogelijk om ontheffing aan te vragen. Schadelijke effecten dienen voorkomen te worden.

De effecten op flora en fauna zijn permanent. Afhankelijk van de opzet van het plan kan – tot op zekere hoogte – sprake zijn van mitigatie of compensatie. In de effectbeschrijving zal veel aandacht worden geschonken aan de wijze waarop de planopzet mogelijkheden biedt voor een duurzaam ecologisch systeem. Onder andere door middel van de ecologische verbindingzone wordt bijvoorbeeld aangesloten op ecologische structuren in de omgeving zodat bestaande waardevolle elementen worden behouden en/of versterkt. Voor het plangebied geldt dat er zich op dit moment een aantal ecologische waarden bevinden. In de effectbeschrijving zal hier aandacht aan worden besteed.

7.4 Verkeer en vervoer

Centrale thema's in het verkeers- en vervoersbeleid zijn sturing van de mobiliteit waarbij het openbaar vervoer een reëel alternatief moet zijn voor de auto en een substantiële verhoging van de verkeersveiligheid. De effectbeschrijving in het MER zal hoofdzakelijk gebaseerd zijn op de volgende drie aspecten:

De wijze waarop de mobiliteit wordt beïnvloed

De ontsluiting en de bereikbaarheid van het plangebied is een belangrijk item. In de m.e.r. zal hierover een duidelijke visie moeten worden neergezet: op welke wijze kan de locatie een

bijdrage leveren aan de beperking van de mobiliteit en het bevorderen van het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets?

In de effectbeschrijving zal voor zover relevant aandacht worden besteed aan de volgende aspecten:

- het aantal motorvoertuigen in het plan- en studiegebied;
- het totaal aantal kilometers in het plangebied;
- de vervoerswijzekeuze.

De wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaam veilig

Verkeersonveiligheid manifesteert zich met name bij conflicten tussen auto's enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds. Deze conflicten doen zich zowel voor op wegvakken waar autoverkeer en langzaam verkeer zich in dezelfde richting bewegen als op plaatsen waar zij elkaar kruisen. Uitgangspunt bij de vormgeving van de infrastructuur is een opbouw volgens het principe 'Duurzaam Veilig'. In het MER zal worden aangegeven in hoeverre hieraan wordt voldaan.

Verkeersafwikkeling

Wat betreft de verkeersstructuur zal een uitgangspunt bij de ontwikkeling van het plangebied zijn deze zodanig vorm te geven dat het verkeer zoveel als mogelijk congestievrij kan worden afgewikkeld. Het doorgaand verkeer maakt hierbij geen gebruik van het interne wegenstelsel. Het effect wordt in beeld gebracht door:

- de mate waarin het verkeer adequaat kan worden afgewikkeld;
- mogelijke sluiproutes.

7.5 Wegverkeerslawaaï en industrielawaai

Centraal thema in het geluidshinderbeleid is het terugdringen van het aantal geluidgehinderden en de geluidsbelasting op gevoelige bestemmingen. Met uitzondering van de geluidhinder die optreedt tijdens de aanleg, treden alle effecten in relatie tot geluid op in de gebruiks- en beheersfase. Het betreft met name wegverkeerslawaaï. Voor het plangebied is dit een relevant item omdat diverse maatregelen getroffen moeten worden om de toekomstige bewoners te vrijwaren van een te hoge geluidsimmissie. Met name de A20, maar ook de Westlandseweg en de Maasdijk zijn hierbij van belang.

In het kader van de m.e.r. zal het studiegebied worden bepaald. Het betreft dan alle wegen waarop ten gevolge van de aanleg van de Dijkpolder de intensiteiten met meer dan 30% toenemen dan wel met meer dan 20% afnemen. Een dergelijke toe- of afname is ongeveer gelijk aan een verandering van 1 dB(A). De geluidsbelasting op de gevoelige bestemmingen aan deze wegen zal in beeld worden gebracht.

Naast wegverkeerslawaaï zal ook het industrielawaai worden onderzocht.

7.6 Lucht en geur

Door de realisatie van het plan kan de luchtkwaliteit in de omgeving veranderen. De luchtkwaliteit wordt bepaald door de achtergrondconcentratie en door de bijdrage van lokale bronnen. Voor het plangebied is de relevante emissiebron wegverkeer. Het gaat name om de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes c.q. fijn stof (PM₁₀).

Met behulp van een model zal de luchtkwaliteit van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, het voorkeursalternatief en het MMA worden bepaald. Getoetst wordt aan de grenswaarden die voor de jaargemiddelde en (24-) uurgemiddelde concentraties voor NO₂ en PM₁₀ zijn vastgesteld.

Voor wat betreft de bedrijven zal in het kader van de m.e.r. in overleg met onder andere de gemeente worden vastgesteld of er daadwerkelijk geen geurbronnen zijn, of dat informatie daarover op dit moment ontbreekt.

7.7 Externe veiligheid

Voor het plangebied is voor een aantal relevante bronnen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico reeds onderzocht. Beide geven een indicatie van de kans die een individu of groep mensen heeft om te overlijden door een ongeval. In het kader van de m.e.r. zullen het bPR en het GR van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, het voorkeursalternatief en het MMA worden bepaald.

7.8 Duurzaamheid

In de gemeente Maassluis zijn algemeen de volgende minimeisen van toepassing:

- ‘Gemeentelijk Klimaatbeleid’,
- ‘Civieltechnische eisen bijontwikkeling van bouwlocaties’,
- ‘Inrichtingscriteria en/of programma van eisen groen-speelvoorzieningen c.a.’ en het
- ‘Regionale woningkwaliteit’

Bij alle ontwikkelingen in Maassluis worden deze eisen gesteld aan de ontwikkelende partijen. In het MER zal worden beschreven in hoeverre in de alternatieven invulling wordt gegeven aan de eisen die voortvloeien uit de bovengenoemde documenten. De effectbeschrijving zal zich beperken tot het niveau van een globaal bestemmingsplan. Daarnaast zullen aanbevelingen voor de verdere planvorming worden gegeven.

8 DE M.E.R.- EN RUIMTELIJKE PROCEDURE

Volgens de Wet milieubeheer verdient het sterk de voorkeur om de ruimtelijke en de milieuprocedures parallel te schakelen. De m.e.r. voor het plangebied zal dan ook worden gekoppeld aan het opstellen van het bestemmingsplan voor de wijk. Hierna is weergegeven op welke wijze de procedures zijn gekoppeld en wanneer en hoe u kunt reageren.

8.1 De m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure

De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats door openbare kennisgeving van deze startnotitie in de Staatscourant en de regionale dag- en weekbladen. Vervolgens ligt de startnotitie gedurende 4 weken ter inzage. Binnen 9 weken brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies voor richtlijnen voor het MER uit. Vervolgens zal het bevoegd gezag de richtlijnen vaststellen. Aan de hand van de richtlijnen wordt door de initiatiefnemer het MER opgesteld. Gelijktijdig wordt het voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. Er zal hierbij een sterke wisselwerking plaatsvinden tussen de opsteller van het MER en van het bestemmingsplan. Bovendien is er sprake van een efficiënte tijdsplanning.

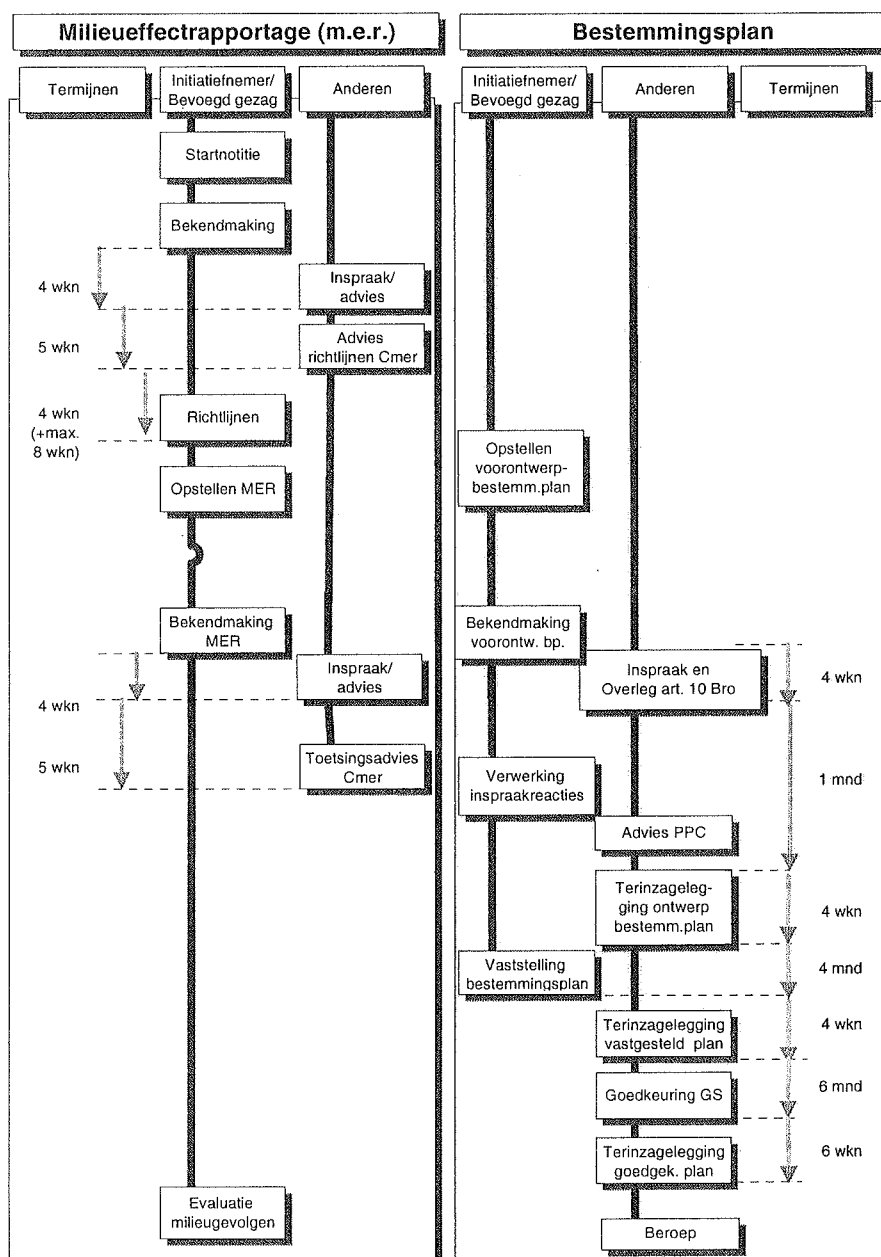
Is het MER gereed, dan wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden en beoordeeld op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht, wordt het MER samen met het voorontwerpbestemmingsplan bekendgemaakt en ter inzage gelegd. In deze fase wordt gelegenheid tot inspraak gegeven. Tot 4 weken na de publicatie is iedereen in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER en op het voorontwerpbestemmingsplan.

Op grond van artikel 10 Bro plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan (waar nodig) overleg met betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten en wordt het plan ter beoordeling bij de Provinciaal Planologische Commissie gelegd.

Tevens wordt het MER in deze periode ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs. De Commissie heeft tot vijf weken na sluiting van de inzage termijn of, indien deze later is, tot een maand na het tijdstip waarop de openbare zitting is gehouden, de tijd om haar oordeel te geven in de vorm van een toetsingsadvies. De Commissie betreft in haar advies de richtlijnen van het bevoegd gezag en ingediende adviezen en opmerkingen.

Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het MER en het voorontwerpbestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt vervolgens gedurende 4 weken ter inzage gelegd.

De gemeenteraad beslist over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 8 weken of uiterlijk 4 maanden na afloop van de termijn van de terinzagelegging. Het door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende 4 weken ter inzage gelegd. Gedeputeerde Staten beslissen over goedkeuring binnen 12 weken of uiterlijk 6 maanden na de terinzagelegging van het bestemmingsplan. Tot slot kan gedurende een periode van 6 weken nog beroep tegen het bestemmingsplan worden ingesteld.



Figuur 3 Afstemming tussen de m.e.r.-en bestemmingsplanprocedure

8.2 Hoe kunt u reageren?

Iedereen kan een inspraakreactie op de startnotitie geven, bijvoorbeeld over de onderwerpen die in de m.e.r. behandeld moeten worden. U kunt bijvoorbeeld aangeven welke onderwerpen u van belang vindt bij de beschrijving van de milieugevolgen van het plangebied of waar u een nadere toelichting nodig acht.

De Commissie voor de milieueffectrapportage stelt vervolgens, mede op basis van de inspraakreacties en een bezoek aan het gebied, een advies voor de richtlijnen op. In de richtlijnen is weergegeven wat in het MER dient te worden onderzocht. Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen vervolgens vast..

U kunt uw **inspraakreactie** sturen aan het bevoegd gezag:

Gemeenteraad van Maassluis
Postbus 55
3140 AB Maassluis

Indien u **informatie** wilt over deze startnotitie of over de woningbouwlocatie kunt u zich schriftelijk of telefonisch wenden tot:

Rinke van der Veen
Beaumont Communicatie
Cornelis Schuytstraat 56
1071 JL Amsterdam
020-6649444

9 COLOFON

Opdrachtgever	: C. van der Lely N.V.
Project	: Dijkpolder-zuid Maassluis
Dossier	: T3562-02.001
Omvang rapport	: 32 pagina's
Auteur	: Ronald van Klooster en Karen Ammerlaan
Bijdrage	:
Projectleider	: Karen Ammerlaan
Projectmanager	: Ir. A. Bos
Datum	: 15 maart 2005
Naam/Paraaf	:
