

MER Zuidplas West

Rapport

Projectbureau RZG Zuidplas

februari 2009

eindconcept versie 4.0

Eindconcept

Rapport

dossier : B3564-01.001

registratienummer : WN-ZH20090012

versie : 4.0

Projectbureau RZG Zuidplas

februari 2009

eindconcept versie 4.0

INHOUD**BLAD**

SAMENVATTING	1
1 WAAROM DIT MER	1
1.1 Ontwikkelingen Zuidplaspolder behoeven milieueffectrapportage	1
1.2 Het voornemen	1
1.3 Een besluit-m.e.r. voor Zuidplas West	1
2 LOCATIEKEUZE EN BEHOEFTE	1
2.1 Locatiekeuze Zuidplaspolder	1
2.2 Woningbouw	1
2.3 Bedrijventerrein	1
2.4 Voorzieningen	1
2.5 Infrastructuur	1
3 BELEIDSKADER EN BESLUITVORMING	1
3.1 Beleidskader	1
3.2 Besluitvorming	1
4 UITGANGSPUNTEN EN BESCHRIJVING VAN DE ALTERNATIEVEN	1
4.1 Ontwikkeling van de alternatieven en varianten	1
4.2 Uitgangspunten alternatieven	1
4.3 Nulalternatief	1
4.4 Inrichtingsalternatieven	1
4.5 Inrichtingsalternatief I	1
4.6 Inrichtingsalternatief II	1
4.7 Ontwikkeling van het Ringvaartdorp	1
5 BESTAANDE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	1
5.1 De Zuidplas: voornamelijk agrarisch gebied	1
5.2 Woningen	1
5.3 Bedrijventerreinen	1
5.4 Weginfrastructuur	1
5.5 Openbaar vervoer	1
5.6 Fietspaden	1
6 TOETSINGSKADER	1
6.1 Gehanteerde thema's, aspecten en toetsingscriteria	1
6.2 Beoordeling van de milieueffecten	1
7 MILIEUEFFECTEN VAN DE ALTERNATIEVEN	1
7.1 Bodem	1
7.2 Water	1
7.3 Natuur	1
7.4 Archeologie, Landschap en Nederzettingen	1
7.5 Duurzaam ruimtegebruik en energie	1

7.6	Omgevingskwaliteit en milieuhinderlijke bedrijvigheid	1
8	BEOORDELING VAN DE MILIEUEFFECTEN	1
8.1	Vergelijking van de twee inrichtingsalternatieven	1
8.2	Beoordeling van de inrichtingsalternatieven	1
8.3	Beoordeling van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp	1
9	HET MEEEST MILIEUVRIENDELIJKE ALTERNATIEF (MMA)	1
9.1	Overweging en onderbouwing van het MMA	1
9.2	Kaders voor het MMA	1
9.3	Mitigerende en compenserende maatregelen	1
10	MER ZUIDPLAS REGIONALE INFRASTRUCTUUR	1
10.1	De Regionale Infrastructuur is een ongedeeld onderzoek	1
10.2	Aandachtpunten van het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur	1
10.3	De effecten van verkeersgeluid op de inrichting van het deelgebied	1
11	LEEMTEN IN KENNIS	1
11.1	Leemten in kennis per thema	1
11.2	Verschillen ten opzichte van de richtlijnen	1
12	AANZET TOT EVALUATIEPROGRAMMA	1
13	BEGRIPPENLIJST	1
14	LITERATUUR	1
15	BIJLAGEN	1
	Bijlage 1: Programma van eisen	1
	Bijlage 2: Nadere eisen Zuidplas West uit Hoofdplanstructuur	1
16	COLOFON	1

SAMENVATTING

Het MER Zuidplas West is een logische stap in het planvormingsproces

Het voorliggende milieueffectrapport (MER) Zuidplas West levert de milieu-informatie voor het ontwerp bestemmingsplan van het deelgebied Zuidplas West van de Zuidplaspolder. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van de woningbouwlocaties Zevenhuizen Zuid, Nieuwerkerk Noord en het Ringvaartdorp, bedrijventerreinen en versterking van de groen – blauwe structuren in dit deelgebied. Het ontwerp bestemmingsplan is samen met de ontwerp bestemmingsplannen van de andere deelgebieden het sluitstuk van een intensief planvormingsproces voor de herinrichting van de Zuidplaspolder. Na vaststelling van de bestemmingsplannen zou de realisatie daadwerkelijk kunnen starten.

Het planvormingsproces is begonnen met de aanwijzing van de driehoek Rotterdam - Zoetermeer - Gouda als uitbreidingsruimte van de Zuidvleugel van de Randstad. Achtereenvolgens zijn een Intergemeentelijke Structuurvisie (ISV) en een Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) vastgesteld, waarin de inrichting van de Zuidplaspolder steeds nauwkeuriger gestalte heeft gekregen. In een Strategische Milieubeoordeling (SMB) zijn alternatieve inrichtingen van de Zuidplaspolder afgewogen en beoordeeld. Het ISP en de SMB vormen het vertrekpunt voor de uitwerking van de bestemmingsplannen door de gemeenten in de Zuidplas (Zevenhuizen – Moerkapelle, Nieuwerkerk aan den IJssel, Moordrecht, Waddinxveen en Gouda). In juni 2008 is het voorontwerp bestemmingplan Zuidplas West gepubliceerd.

Het milieu is één van de leidende principes geweest bij de herinrichting van de polder

In het planvormingsproces is het milieu als randvoorwaarde gehanteerd bij de inrichtingsvraagstukken van de Zuidplaspolder. De zogenaamde 'lagenbenadering' is gehanteerd bij het toewijzen van de functies aan de verschillende deelgebieden. Kenmerkend voor de 'lagenbenadering' is dat er eerst naar de mogelijkheden en beperkingen van de ondergronden (bodem, water en natuur) en aanwezige netwerken (infrastructuur) wordt gekeken. Bij de locatiekeuze van wonen en werken is zodoende rekening gehouden met de bestaande en te verwachte milieukwaliteit. Duurzaamheid en een hoogwaardige inrichting zijn leidende principes geweest en tevens geborgd in een intentieverklaring en convenant voor duurzame ontwikkeling en energie. Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) is intensief betrokken bij de inrichting van een watersysteem, dat ook op de langere termijn past bij de functieveranderingen in de polder. Parallel aan de uitwerking van de bestemmingsplannen is een Handboek Kwaliteit Zuidplas opgesteld, waarin de ambities van het ISP integraal zijn uitgewerkt tot ruimtelijke en milieutechnische randvoorwaarden om de ruimtelijke kwaliteit van de polder als geheel te borgen. Organisaties als de Milieufederatie Zuid-Holland zijn nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de planvorming. Veel (milieu)onderzoek ligt ten grondslag aan de inrichting van de Zuidplaspolder. Het voorliggende MER is gebaseerd op deze onderzoeksresultaten.

De regionale infrastructuur is een netwerk voor de gehele Zuidplaspolder en (ver) daarbuiten

In verschillende bestemmingsplannen wordt tevens aanpassing van de regionale infrastructuur van de Zuidplaspolder vastgelegd. De regionale infrastructuur is een samenhangend netwerk voor de gehele Zuidplaspolder met aansluitingen op het hoofdwegennet en op het wegennet buiten de Zuidplaspolder. De aanpassing die in deelgebied Zuidplas West worden voorzien, kunnen daarom niet los worden gezien van de andere delen. Ten behoeve van de besluitvorming over de aanpassing van de regionale infrastructuur is daarom een apart milieueffectonderzoek uitgevoerd. Het resultaat daarvan, het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur, is onlosmakelijk onderdeel van het MER Zuidplas West.

Het MER Zuidplas West bevat slechts een deel van de benodigde milieu-informatie

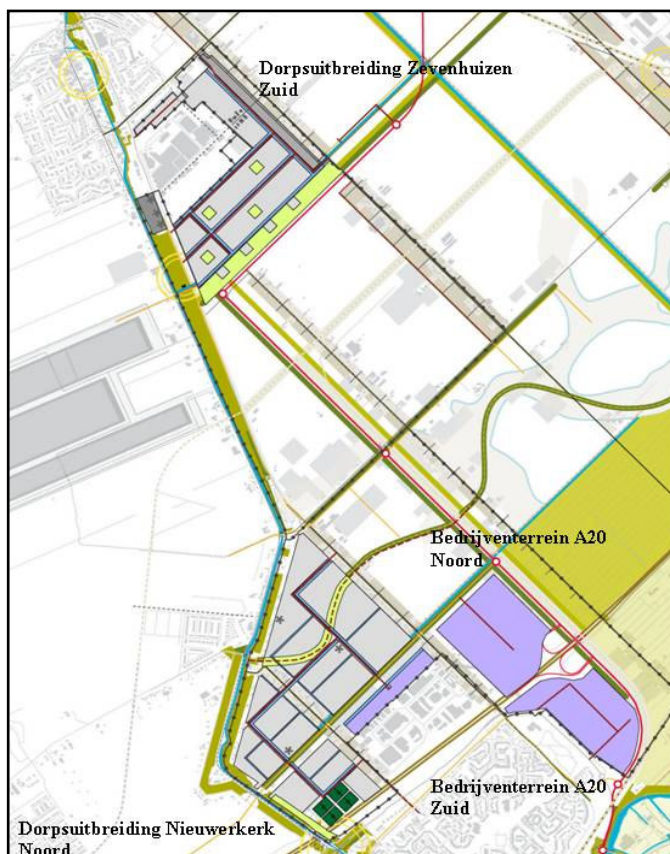
De besluitvorming over het bestemmingsplan in Zuidplas West staat niet op zichzelf. De inrichting van het deelgebied Zuidplas West hangt onlosmakelijk samen met de inrichting van de gehele Zuidplaspolder. De onderlinge samenhang van de deelgebieden in de Zuidplaspolder wordt verantwoord in een **koepelnotitie**. De koepelnotitie is een logische vervolgstap in het beschreven integrale planvormingsproces en sluit inhoudelijk aan op het ISP en het Handboek Kwaliteit Zuidplas. De koepelnotitie verbindt de bestemmingsplannen van de deelgebieden weer met elkaar en met de regionale infrastructuur tot één integrale Zuidplasontwikkeling. Het beschrijft de afwegingen die hebben geleid tot het voorkeursalternatief voor de inrichting van het gebied. In de koepelnotitie wordt verantwoord hoe de milieu-informatie uit de milieueffectrapporten per deelgebied en het MER regionale infrastructuur is afgewogen. Het meest milieuvriendelijke alternatief voor de gehele Zuidplaspolder is daarin ook opgenomen.

De inrichting van het deelgebied Zuidplas West past binnen de milieuwetgeving

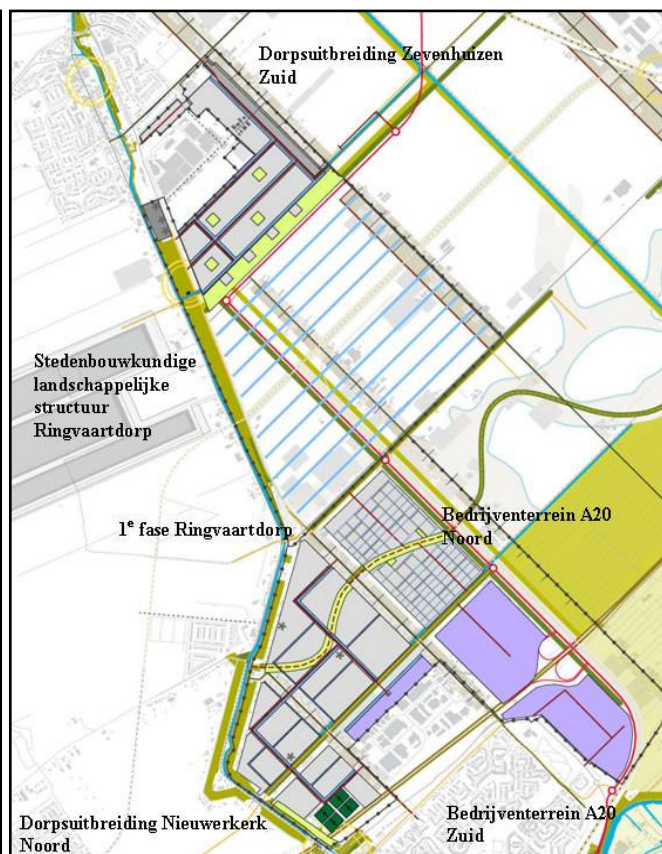
In het MER van het deelgebied West zijn de milieueffecten van twee inrichtingsalternatieven vergeleken met de referentiesituatie én met elkaar. De referentiesituatie is de situatie die zou ontstaan indien Zuidplas West niet zou worden ontwikkeld.

In het voorliggende MER worden twee inrichtingsalternatieven onderzocht, die verschillen in de start van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp:

- Een inrichtingsalternatief I zonder ontwikkeling van het Ringvaartdorp;
- Een inrichtingsalternatief II met het uitgangspunt dat de ontwikkeling van het Ringvaartdorp start met circa 700 woningen om Nieuwerkerk Noord aan te sluiten op de Rode Waterparel. Het overige deel van het Ringvaartdorp wordt in een later stadium ontwikkeld.



Inrichtingsalternatief I



Inrichtingsalternatief II

Het Ringvaartdorp voorziet in een ontwikkeling van maximaal 6.000 woningen. In de planperiode tot 2020 wordt een ontwikkeling van 3.000 woningen in lage woningdichtheden met een landelijk en dorps woonmilieu voorzien. Wijziging van de woningaantallen, zowel naar boven tot 6.000 woningen in hoge woningdichtheden met een stedelijk karakter, als naar beneden tot geen ontwikkeling van het Ringvaartdorp zijn beiden niet uitgesloten.

In het voorliggend MER is alternatief III niet meegenomen als een gelijkwaardig alternatief in vergelijking tot de inrichtingsalternatieven I en II. Wel voorziet dit MER in een aparte kwalitatieve beoordeling van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp.

Verder dient opgemerkt te worden dat in het MER Zuidplas regionale infrastructuur ook rekening is gehouden met een volledige ontwikkeling van het Ringvaartdorp voor de beoordeling van de effecten voor de thema's mobiliteit, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De milieueffecten blijven binnen de normen van de vigerende wet- en regelgeving.

Milieueffecten van de inrichtingsalternatieven

Beide inrichtingsalternatieven hebben voornamelijk positieve effecten op de milieuaspecten 'duurzaam ruimtegebruik en energie', 'water' en 'omgevingskwaliteit'.

De inrichtingsalternatieven zijn gunstig voor duurzaam ruimtegebruik, aangezien er voor de woningbouw mogelijkheden liggen voor ondergrondse parkeervoorzieningen. Tevens is er sprake van een hogere woondichtheid, waarmee een positieve bijdrage aan het intensiveren van het ruimtegebruik wordt geleverd. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein een hogere bebouwingspercentage toegestaan dan in de huidige situatie het geval is. Bovendien bieden de inrichtingsalternatieven eveneens kansen voor energiebesparing. Zo zouden woningen verwarmd kunnen worden met restwarmte van de glastuinbouw (zie ook MER Zuidplas Noord).

Beide inrichtingsalternatieven zijn op hoofdlijn gunstig voor de waterkwaliteit en waterkwantiteit, doordat belasting van de grond met meststoffen in de nieuwe situatie zal afnemen, wat ten goede komt van de waterkwaliteit. Daarnaast zal de bergingscapaciteit van het oppervlaktewatersysteem toenemen, waardoor de kans op wateroverlast afneemt. Aangezien de functie van het gebied verandert van landbouw naar stedelijk, neemt de schadeverwachting als gevolg van een eventuele overstroming wél toe. De kans dat een overstroming optreedt, verandert echter niet. In het zeldzame geval van een dijkdoorbraak, zal in ieder geval de veiligheid van bewoners gegarandeerd worden door het opleggen van minimale vloerpeilen. Woningen zullen in ieder geval niet onder water lopen.

Beide alternatieven leveren een extra bijdrage aan de regionale woonbehoefte. De landschappelijke opzet en lage dichtheden maken het mogelijk aan vraag van stedelingen naar dunne en groene woonmilieus tegemoet te komen. In het gebied bevinden zich enkele 'milieuhinderlijke bedrijven en voorzieningen' zoals hoge drukaardgasleidingen, transportbedrijven en (pluim)vee bedrijven. Om hinder en veiligheidsrisico's te voorkomen, kan er voor gezorgd worden dat de geplande woonbebouwing afstand houdt tot de in het gebied aanwezige milieuhinderlijke bedrijven en hogedruk gasleidingen. Bedrijven kunnen eventueel worden uitgeplaatst. Dit vereist wel de nodige inspanning.

Het is de verwachting dat de kwaliteit van (de aanwezige) voorzieningen als gevolg van een toename van het aantal bewoners zal toenemen en een positieve bijdrage levert aan de instandhouding van de detailhandel in de dorpskernen. Vanwege het diverse woonaanbod neemt de woondifferentiatie van het plangebied toe. Voor een deel van het gebied wordt een fietsroute (deels) voor recreatief gebruik

ontwikkeld. De slingerende route in de Kreekrugzone zorgt voor een toename in de lengte van het fietsnetwerk. Deze route zorgt voor een aansluiting op andere (recreatieve) gebieden.

Voorafgaand aan de bouw van woningwijken en bedrijventerreinen wordt de bodem bouwrijp gemaakt. Locaties waar de woningbouw en de bedrijventerreinen worden gerealiseerd, zal grond en/of materiaal aan- en afgevoerd worden. Gezien het grote aantal woningen en bedrijven dat gepland is en de ontwikkeling van waterpartijen, mag verwacht worden dat er relatief veel grondverzet en transport gaat plaatsvinden.

Een deel van de uitbreiding van Zevenhuizen is op licht verontreinigd grond gepland. In de lanen en linten zijn extra woningen gepland. Een deel van deze grond is licht verontreinigd. De uitbreiding van Nieuwerkerk aan de IJssel ligt deels op relatief schoon grond. Het leeuwendeel van de woningbouw van het voornemen is gepland op slechte draagkrachtige bodem, behalve een klein deel van de uitbreiding van Zevenhuizen en van Nieuwerkerk aan de IJssel. De bedrijventerreinen zijn allemaal gepland op slechte draagkrachtige grond.

In de directe omgeving van het plangebied West zijn drie kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur aanwezig: Restveen en Groene Waterparel, Krimpenerwaard en het groene gebied ten oosten van Waddinxveen. Vanwege de relatief grote afstanden en de bestaande bebouwde gebieden, is voor beide alternatieven naar verwachting nauwelijks of geen sprake van externe werking (licht- en geluidsverstoring) richting nabijgelegen bestaande natuurgebieden.

De uitbreiding van Zevenhuizen en Nieuwerkerk aan de IJssel zijn op agrarisch gebied gepland, grotendeels met glastuinbouw. Daarmee worden mogelijke enkele weidegebied en watergangen aangetast. Dit heeft vooral negatieve effecten voor vogels (aantasting broed- of foerageergebied en verblijfplaats), grondgebonden zoogdieren, oevergebonden planten en amfibieën (aantasting foerageergebied en verblijfplaats). In het plangebied zijn een groot aantal groen en blauw zones en verbindingzones gepland. Verschillende zones/ verbindingen hebben uitsluitend een natuurlijk karakter, andere hebben een recreatief karakter.

Voor beide alternatieven worden op dit moment geen belemmeringen gesignaleerd voor de ontwikkeling. De milieueffecten passen binnen de vigerende milieuwet- en regelgeving. Wel worden eisen gesteld aan de uitwerking van de woningbouwlocaties en bedrijventerreinen.

Beoordeling van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp

Met het realiseren van het Ringvaartdorp gaat het om een groot aantal woningen en een groot oppervlak. Er mag dan ook worden verondersteld dat er veel grondverzet plaats moet vinden. De woningbouwopgave is gepland op relatief schone grond, waardoor geen grote effecten te verwachten zijn van de milieuhygiënische bodemgesteldheid. De draagkracht van de bodem is op de geplande locatie niet optimaal.

Met het Ringvaartdorp wordt een groter gebied verstedelijkt in Zuidplas West. De schadeverwachting als gevolg van een dijkdoorbraak wordt daardoor groter. Er is vooralsnog niet bekend welk percentage wordt gereserveerd voor oppervlakte water.

De ontwikkeling van extra woningen in het Ringvaartdorp veroorzaakt geen extra ruimtelasting ten opzichte van inrichtingsalternatief II, omdat daar al rekening is gehouden met het bouwrijp maken van gehele gebied. Echter het bouwen en het gebruik van de woningen en de toename van het autoverkeer zorgen voor extra geluid- en licht verstoring ten opzichte van de beschermde gebieden van de EHS en

beschermde soorten. Voor de beschermde Natura 2000 gebieden zijn geen extra negatieve gevolgen te verwachten.

Het Ringvaartdorp wordt grotendeels gerealiseerd op de geulafzetting, centraal gelegen in het plangebied. Hierdoor kan een verdere aantasting van het bodemarchief plaatsvinden. De uiteindelijke realisatie betekent een verdere aantasting van de openheid van de polder. Als er rekening wordt gehouden met de structuur van de polder, zal de leesbaarheid van het landschap grotendeels gehandhaafd blijven.

Wanneer de inrichting van het Ringvaartdorp zich kenmerkt door een stedelijk woonmilieu, biedt dit mogelijkheden voor compact bouwen en zal ten goede komen aan het zuinig gebruik van de ruimte. Bij een keuze voor lage woningdichtheden is het ruimtegebruik minder efficiënt. De geplande ontwikkelingen zullen leiden tot een toename van de energiebehoefte maar bieden goede kansen om aangesloten te worden op het energienet..

Het Ringvaartdorp is bedoeld als ventiellocatie voor de gehele zuidvleugel en voorziet dus niet in de eigen woonbehoefte van de kernen maar in de woonbehoefte van de randstedeling. Er wordt een dusdanige hoeveelheid woningen aan de polder toegevoegd dat ook een nieuw centrum voor voorzieningen nodig zal zijn. Dit leidt mogelijk tot concurrentie met de voorzieningen in de bestaande woonkernen. Onderdeel is ook het verder verdichten van de lanen en linten, dit gaat mogelijk ten koste van de recreatieve kwaliteit, terwijl de recreatiebehoefte fors toe zal nemen.

Op grond van bovenstaande kwalitatieve totaalbeoordeling van de milieueffecten kan worden vastgesteld dat de ontwikkeling van het Ringvaartdorp past binnen de normen van vigerende wet- en regelgeving. Opgemerkt wordt dat de beoordeling van de thema's in sterke mate wordt bepaald door de uitwerking van de inrichting van het Ringvaartdorp. Om de milieumambitie die door de gemeenten is vastgelegd te borgen is het noodzakelijk om de uitwerking van het Ringvaartdorp zorgvuldig mede te laten sturen door gedetailleerd milieuonderzoek. Dit proces van parallel onderzoek en uitwerking resulteert in een hoogwaardige en duurzame inrichting van het Ringvaartdorp en een gedetailleerde beoordeling van de milieueffecten.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Het MMA is het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt. Het MMA is ontwikkeld op basis van een analyse van de milieueffecten van het voorliggende MER Zuidplas West, het MER Regionale Infrastructuur en het MER Zuidplas Noord. In het MMA zijn een aantal maatregelen opgenomen bijvoorbeeld, aansluiting van woningen op het energienet, het verbeteren van de groene en blauwe structuur, het terugdringen van de automobiliteit, beperking van geluidhinder en inzet op Openbaar Vervoer (OV) en fietsmaatregelen. Het MMA is alleen beschrijvend opgenomen in dit MER en niet beoordeeld op de milieueffecten.

De duurzaamheidsambities zijn geborgd in de uitwerking van het bestemmingsplan

De inrichting van de woon-, en bedrijventerreinkavels wordt clusterwijs en in samenhang met de lokale infrastructuur voor ontsluiting van wonen en werken nader uitgewerkt. Het ontwerp bestemmingsplan is vertrekpunt voor de nadere uitwerking. In de uitwerkingsregels zijn voor de gebiedstypen wonen en werken milieukwaliteitseisen ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit, ruimtegebruik, energie, externe veiligheid en groen geformuleerd die aansluiten bij de geformuleerde ambitieniveaus. Voor het optimaliseren van vooral de energie ambities is echter ook afstemming van de gebiedstypen onderling nodig. Hier kan worden aangesloten bij de ontwikkeling van een energienet en een energieagentschap waar thans onderzoek naar wordt gedaan. Het vereist een hoge organisatiegraad, een goede fasering en

aanvullende afspraken met de realiserende partijen alvorens de bouwvergunningen worden afgegeven voor realisatie.

Thema	Toetsingscriteria	Inrichtings-alternatief I	Inrichtings-alternatief II
Bodem	Grondstromen	-	-
	Milieuhygiënische bodemgesteldheid	-	-
	Draagkracht	-	-
Water	Veiligheid en overstromingsrisico's bij dijkdoorbraak	0	0
	Wateroverlast oppervlaktewater	+	+
	Grondwater	0	0
	Waterkwaliteit	+	+
Natuur	<i>Effecten op beschermde natuurgebieden</i>		
	• Natura 2000	-	-
	• EHS	0	-
	Effecten op beschermde/waardevolle soorten	-	--
Cultuur-historie	<i>Archeologie</i>		
	• Aantasting bekende archeologische waarde	0	0
	• Aantasting gebied arch. verwachtingwaarde	-	--
	<i>Landschap</i>		
	• Aantasting waardevolle elementen	+	+
	• Aantasting openheid van het landschap	-	--
	• Leesbaarheid van het landschap	0	0
	<i>Nederzettingen</i>		
	• Aantasting historisch waardevolle bebouwing	0	0
Duurzaam ruimte-gebruik en energie	<i>Zuinig ruimtegebruik</i>		
	• Meervoudig ruimtegebruik	+	+
	• Compact bouwen	+	+
	• Ondergronds ruimtegebruik	0	0
	<i>Energie</i>		
	• Beperken van de energievraag	+	+
	• Duurzaam opwekken van energie	+	+
	• Efficiënte energie voorziening	+	+
Omgeving-kwaliteit	<i>Kwaliteit van de leefomgeving</i>		
	• Realisering woonbehoefte	+	++
	• Realisering bedrijventerreinbehoefte	+	+
	<i>Milieuzonering rond bedrijven</i>	-	-
	<i>Kwaliteit van de voorzieningen</i>		
	• Instandhouding van bestaande voorzieningen	+	+
	• Nieuwe voorzieningen	+	+
	<i>Woonkwaliteit</i>		
	• Woondifferentiatie	+	++
	<i>Recreatieve kwaliteit</i>		
	• Toename kwaliteit t recreatieve netwerk	+	+
	• Toename van het areaal	+	+

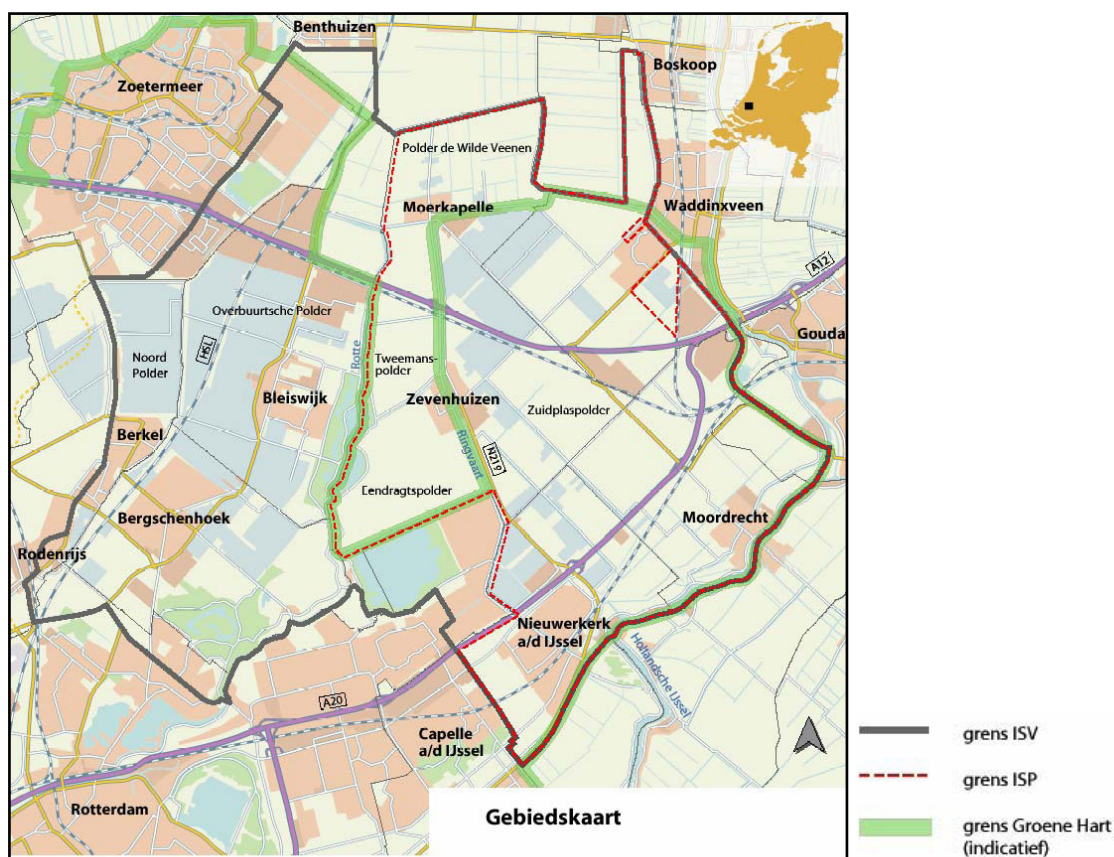
Scoringstabel per toetsingscriterium, (+) is een positief effect, (0) een neutraal effect en (-) is een negatief effect

1 WAAROM DIT MER

1.1 Ontwikkelingen Zuidplaspolder behoeven milieueffectrapportage

In de Nota Ruimte is de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda/Zuidplaspolder aangewezen als uitbreidingsruimte van de Zuidvleugel van de Randstad. Voor de uitwerking van deze verstedelijkingsopgave is een breed samengestelde stuurgroep opgericht die de hoofdkeuzen tot 2030 voor het gebied heeft vastgelegd in de Interregionale Structuurvisie (ISV) driehoek RZG-Zuidplas. Op basis van deze ISV zijn twee uitwerkingen opgesteld:

- het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP), vastgesteld door de raden van de vijf zuidplaspoldergemeenten in januari 2006;
- het Streekplan Zuid-Holland Oost, tweede partiële herziening, vastgesteld door Provinciale Staten in mei 2006.

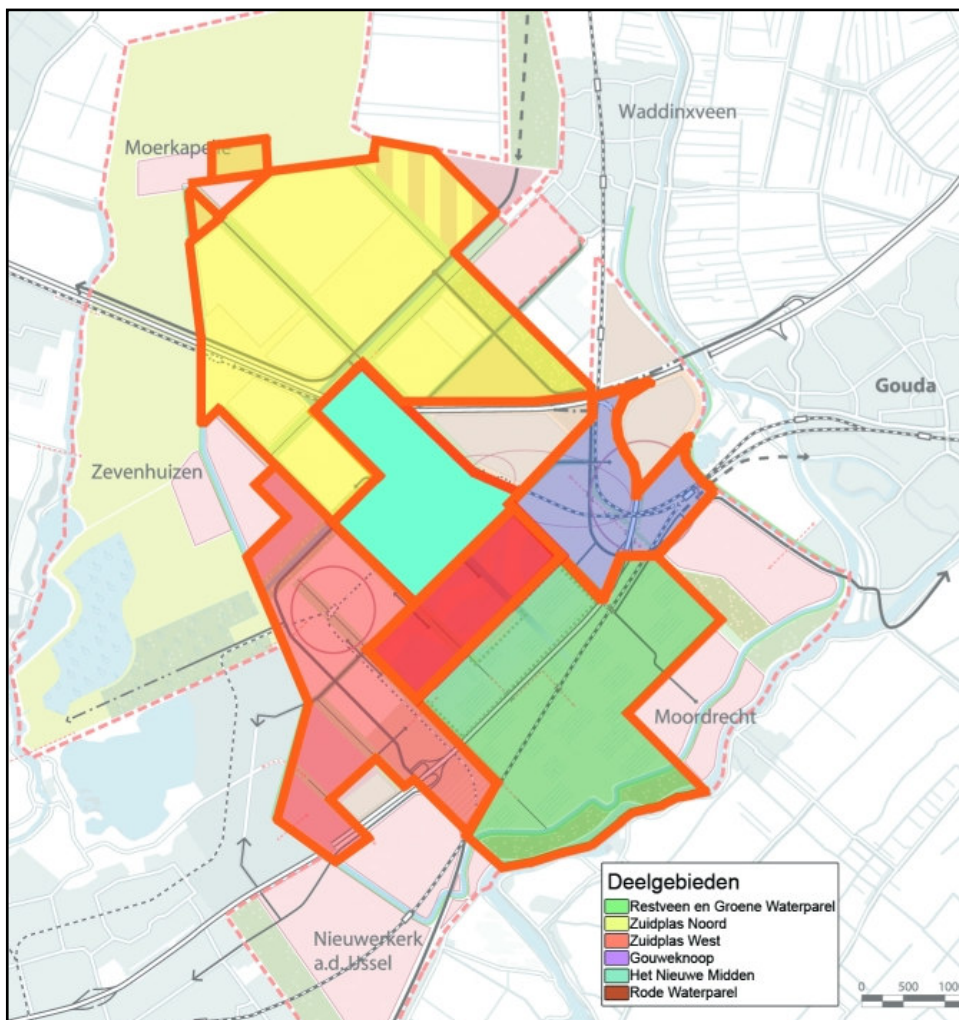


Figuur 1.1 Zuidplaspolder grenzen uit ISV en ISP

In de ISV en het ISP hebben de vijf zuidplaspoldergemeenten de ruimtelijke kaders voor de Zuidplas vastgelegd. Voor verstedelijking zijn twee bundelinggebieden aangewezen: een bundelinggebied glastuinbouw en bedrijventerreinen in het noorden en een bundelinggebied voor wonen, werken en voorzieningen in het zuiden. De ambitie voor de Zuidplaspolder is 'eerst bewegen en dan bouwen'. Om de verstedelijking van de Zuidplas mogelijk te maken, dient de regionale infrastructuur te worden aangepast.

De Zuidplaspolder is opgedeeld in een aantal deelgebieden (zie figuur 1.2), waar Zuidplas West er één van is. Een groot deel van Zuidplas West is gereserveerd voor woningbouw. In combinatie met de woningbouwopgave zal ook worden voorzien in bijbehorende voorzieningen, een bedrijventerrein van 50-75 hectare, gebiedsontsluitende infrastructuur en de ontwikkeling en versterking van de groen/blauwe structuur.

Aangezien de ruimtelijke visie van het ISV en het ISP niet past binnen de geldende bestemmingsplannen, is het noodzakelijk de desbetreffende bestemmingsplannen aan te passen of opnieuw op te stellen. Ten behoeve van het bestemmingsplan Zuidplas West dient, vanwege de mogelijke gevolgen voor het milieu, een milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te worden doorlopen. Deze procedure heeft geresulteerd in het voorliggende milieueffectrapport (MER).



Figuur 1.2 Deelgebieden Zuidplas

1.2 Het voornemen

De activiteiten vinden plaats op het grondgebied van de gemeenten Zevenhuizen-Moerkapelle en Nieuwerkerk aan den IJssel. Het plangebied wordt begrensd door de Ringvaart, de zuidelijke dorpsrand van Zevenhuizen, de lintzone Knibbelweg, Zuidelijke Dwarsweg, Tweede Tochtweg, Spoorlijn Gouda-Rotterdam, de Schielandweg, bedrijventerrein de Hooge Veenen en de A20 tot de Ringvaart (zie figuur 1.3).



Figuur 1.3 Plangebied Zuidplas West

De voorgenomen activiteit voor het deelgebied Zuidplas West bestaat op hoofdlijn uit de ontwikkeling van woningbouw met bijbehorende voorzieningen, de aanleg van gebiedsontsluitende infrastructuur en het versterken en het ontwikkelen van de bestaande groen/blauwe structuren. Hieronder worden de aspecten woningbouw, bedrijventerrein, infrastructuur en hoofdplanstructuur nader beschreven.

Wonen

De woningbouwopgave wordt binnen de komende planperiode voor een deel ingevuld met de uitbreiding van Zevenhuizen Zuid met circa 1.200 woningen en Nieuwerkerk Noord met circa 1.800 woningen. De woningbouwopgave Zevenhuizen Zuid zal als dorps woonmilieu worden ontwikkeld met 30% sociale woningbouw. De uitbreiding Zevenhuizen Zuid moet een relatie krijgen met de bestaande kern en de

zuidrand van de nieuwbouw wordt gevormd door een groenzone. De woningbouwopgave Nieuwerkerk Noord zal bestaan uit ca. 900 woningen in een dorps woonmilieu (30% sociaal), aangevuld met woningbouw in een groen landelijk woonmilieu (ook 900 woningen). Bij de ontwikkelingen van de woningbouwlocatie Nieuwerkerk Noord is een goede fietsverbinding over de A20 nodig. Verder vraagt de overgang van het bedrijventerrein 'De Hoge Veenen' naar de nieuwe woningbouw om een kwaliteitsimpuls.

In de lanen, linten en tochten wordt slechts een beperkt deel van de woningbouwopgave (ca. 800 woningen) gerealiseerd. Hierbij is sprake van woningbouw in lage dichtheden, temidden van groen en water.

Het Ringvaartdorp voorziet in een ontwikkeling van maximaal 6.000 woningen. In de planperiode tot 2020 wordt een ontwikkeling van 3.000 woningen in lage woningdichtheden met een landelijk en dorps woonmilieu voorzien. Wijziging van de woningaantallen, zowel naar boven tot 6.000 woningen in hoge woningdichtheden met een stedelijk karakter, als naar beneden tot geen ontwikkeling van het Ringvaartdorp zijn beiden vooralsnog niet uitgesloten. Over de inrichting van het Ringvaartdorp is thans geen nadere informatie beschikbaar.

Het voorliggende MER voorziet in een kwalitatieve beoordeling van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp, in tegenstelling tot de (deels) kwantitatieve beoordeling van de beide inrichtingsalternatieven. De aspecten die in dit MER worden beoordeeld worden in sterke mate bepaald door de uitwerking van de inrichting van het Ringvaartdorp. Om de vastgestelde milieuambitie te borgen is het noodzakelijk om de uitwerking van het Ringvaartdorp mede te laten sturen door gedetailleerd milieuonderzoek. Dit resulteert te zijner tijd in een gedetailleerde beoordeling van de milieueffecten.

Werken

Ten noordoosten van de kern Nieuwerkerk aan den IJssel wordt aan weerszijden van de A20 ruimte gemaakt voor de ontwikkeling van een nieuw gemengd bedrijventerrein van circa 50 – 75 ha. Voor dit terrein dient 10-15% van het oppervlak gereserveerd te worden voor open water. De zone aan de achterzijde van het lint langs de Tweede Tochtweg dient in verband met een reservering voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer open gehouden te worden.

Infrastructuur

Door de geplande activiteiten zal het aantal verkeersbewegingen in het gebied sterk toenemen. Nieuwe infrastructuur wordt aangelegd om (toekomstige) woon- en werkgebieden te ontsluiten. Hierdoor is aanpassing van bestaande infrastructuur noodzakelijk en liggen er tegelijkertijd kansen om de ontsluiting van het gebied te verbeteren en bestaande knelpunten aan te pakken. De N219 door Zevenhuizen wordt thans verlegd, zodat vooral het doorgaande verkeer niet meer door de kern hoeft te rijden. Deze werkzaamheden aan de N219 zijn in dit MER een autonome ontwikkeling. Daarnaast wordt rekening gehouden met een toekomstige oostelijke verlegging en mogelijke verdubbeling naar 2x2 rijstroken van het zuidelijke deel N219 tussen Zevenhuizen en Nieuwerkerk aan den IJssel. Verder zijn in het MER reserveringen opgenomen voor aanleg van een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding centraal door het plangebied en voor de aanleg van de "Nesselandelaan" in Nieuwerkerk Noord.

Ook is de aantakking van de ontsluiting van de Eendragtspolder geregeld. De ontwikkelingen in deze polder zelf vallen niet binnen het plangebied, maar vragen een aanpassing van de binnen het gebied gelegen infrastructuur die daarom in het bestemmingsplan mogelijk moet worden gemaakt.

Hoofdplanstructuur

De basisstructuur van Zuidplas West wordt gevormd door de hoofdstructuren Ringvaartzone, N219-zone, Kreekrugzone (vanuit de Rode Waterparel), de bestaande linten, de nieuwe lanen en de nieuwe (dwars-) tochten. De ambitie is om de nieuwe basisstructuur robuust en kwalitatief hoogwaardig uit te voeren, zodat een duurzaam raamwerk voor de verschillende programma's ontstaat. Dit is in het Handboek kwaliteit Zuidplaspolder vertaald in nadere eisen met betrekking tot de uitwerking van de Ringvaartzone, de N219-zone, de Kreekrugzone, de nieuwe tochten / lanen en de opbouw van de linten. In hoofdstuk 4, paragraaf 4.2, zijn de nadere eisen beschreven.

1.3 Een besluit-m.e.r. voor Zuidplas West

M.e.r.-plicht

De m.e.r.-plicht voor Zuidplas West geldt vanwege de voorziene realisatie van 9.000 woningen. Volgens het Besluit Milieu-effectrapportage 1994, Bijlage C, is de besluit-m.e.r.-plicht van toepassing op de realisatie van een woningbouwlocatie, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een woningbouwopgave van 2.000 woningen of meer buiten de bebouwde kom. Voor een bedrijventerrein geldt dat een m.e.r.-plicht bestaat indien een terrein groter is dan 150 hectare; een bedrijventerrein groter dan 75 hectare is opgenomen in bijlage D in het Besluit Milieu-effectrapportage 1994. Voor de aanleg van de bedrijventerreinen worden de genoemde drempelwaardes niet overschreden; er geldt dus geen m.e.r. (beoordelings)plicht.

Doel van de m.e.r.-procedure

De centrale doelstelling van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke gevolgen voor het milieu. De procedure resulteert in een milieueffectrapport (MER). In het MER wordt ingegaan op de te verwachten milieueffecten bij een bepaalde activiteit; in dit geval is dat de realisatie van een projectlocatie voor grootschalige woningbouw. Met het MER wordt gezocht naar de meest geschikte of wenselijke inrichting van het plangebied.

Initiatiefnemers en bevoegd gezag

De initiatiefnemers van de integrale ontwikkeling van Zuidplas West zijn het College van de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle en het College van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel. Het opstellen van het MER en het bestemmingsplan Zuidplas West zal in nieuwe samenwerking plaatsvinden met de initiatiefnemers én met de provincie Zuid-Holland, gezien de belangen van de provincie bij het realiseren van de gestelde ambities voor het nieuwe woongebied. In de m.e.r.-procedure zijn de raden van de gemeenten Zevenhuizen-Moerkapelle en Nieuwerkerk aan den IJssel het bevoegde gezag.

Procedure tot nu toe

Er zijn in 2006/2007 startnotities opgesteld voor de m.e.r.-procedures en het bestemmingsplan Zuidplas West. In de startnotitie voor de m.e.r.-procedure is aangegeven wat onderzocht zal worden in het MER. Ook is een eerste aanzet gegeven voor de inrichtingsalternatieven. Met de ter visielegging van deze startnotitie heeft een ieder de gelegenheid gehad hierop te reageren. De reacties zijn gebruikt bij het opstellen van de richtlijnen voor het MER. De richtlijnen vormen samen met de startnotitie het kader voor de opzet van dit MER en de uitgangspunten voor het op te stellen bestemmingsplan.

Nu: Inspraak en advies

Het MER, opgesteld door de initiatiefnemer, is nu gereed. Het wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd en een ieder heeft de gelegenheid hier schriftelijk of mondeling op te reageren. Het MER wordt tevens voorgelegd aan de Commissie m.e.r., zij toetst of het

DHV B.V.

MER aan de wet en aan de richtlijnen voldoet en zal hierover advies uitbrengen aan het bevoegd gezag. De Commissie m.e.r. betreft de inspraakreacties bij haar advies.

Het vervolg

Indien het MER voldoende kwaliteit heeft, neemt het bevoegd gezag de milieu-informatie mee binnen de besluitvorming (vaststelling van het bestemmingsplan) over Zuidplas West.

Nadat de besluiten zijn genomen en de aanpassingen zijn uitgevoerd, dienen de in het MER voorspelde milieugevolgen te worden geëvalueerd. Indien de gevolgen ernstiger zijn dan beschreven in het MER, kunnen maatregelen genomen worden om deze te beperken. Met het uitvoeren van de evaluatie is de m.e.r.-procedure afgerond.

2 LOCATIEKEUZE EN BEHOEFTE

2.1 Locatiekeuze Zuidplaspolder

De aanwijzing van de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda / Zuidplaspolder als stedelijke uitbreidingsruimte van de Zuidvleugel van de Randstad staat niet meer ter discussie en is voor de besluitvorming over de bestemmingsplannen een vast gegeven. De maatschappelijke discussie over de locatiekeuze loopt echter door tot op de dag van vandaag. De Zuidplaspolder is het diepst gelegen punt van Nederland met een complex watersysteem en de vraag of het wenselijk is om juist daar te verstedelijken wordt nog geregeld gesteld. Om inzicht te geven in het afwegings- en besluitvormingsproces dat tot de keuze voor de Zuidplas heeft geleid, is een korte toelichting opgenomen. In 1998 is gezocht naar ruimte voor de ontwikkeling van de Randstad in vier verkenningen, waaronder het gebied tussen de kust, Gouda, Den Haag en Rotterdam. Ook in het kader van de voorbereiding van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is een aantal verkenningen voor de Randstad verricht, maar dan voor kleinere gebieden. De driehoek RZG was er daar één van.

Een van de conclusies van de verkenningen was dat droogmakerijen zoals de Zuidplaspolder beter geschikt zijn voor intensieve verstedelijking dan andere gebieden. De veenweidegebieden vormen de kern van het Groene Hart en moeten vanwege hun waarde voor groen, natuur en recreatie én vanwege de bodemgesteldheid gevrijwaard blijven van verstedelijking. De Hoeksche Waard, een mogelijk alternatief, was ten tijde van de verkenningen aangewezen als Nationaal Landschap, waardoor grootschalige verstedelijking was uitgesloten. Een ander alternatief, bouwen voor de kust, was vanwege de verwachte zeespiegelrijzing en de ontwikkelingskosten niet aantrekkelijk.

De behoefte aan woningen is na de aanwijzing nog eens bevestigd in de provinciale Woningbehoefte raming 2004. De behoefte aan nieuwe woningen bedraagt volgens deze studie in Zuid-Holland tussen 2010 en 2020 gemiddeld 14.000 woningen per jaar. Daarna daalt deze tot circa 10.000 in 2030. Hoe groot de behoefte aan ruimte voor stedelijke ontwikkeling is, blijkt onder meer uit het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020. De behoefte aan kwalitatief goede woon- en werkmilieus in deze regio is zo groot, dat deze niet volledig kan worden geacommodeerd binnen de eigen plangrenzen. Er wordt een beroep gedaan op ontwikkeling van locaties buiten de plangrenzen, zoals de Zuidplas (voornamelijk voor woningbouw) en de Hoeksche Waard (voornamelijk voor bedrijventerreinen).

De totale opgave voor de verstedelijking van de Zuidplas is door gebruik te maken van de ondergrond als leidend principe flexibel en faseerbaar. Het verstedelijkingsprogramma kan daarmee worden afgestemd op de behoefte en de regionale programma's voor wonen en werken. De besluitvorming over de bestemmingsplannen is gericht op de realisatie van hetgeen in het ISP als ontwikkeling tot 2020 staat aangegeven.

Keuzes bij inrichting

Uit onderzoek van het Rijk blijkt dat de verhouding tussen kosten en opbrengsten van woningbouw in de driehoek RZG ongunstig is, mede door de bodemgesteldheid en de ontwaterings situatie. De verhouding wordt echter gunstiger als de woningbouw wordt geconcentreerd op locaties met een goede grondslag. Mede vanwege de maatschappelijke discussie rond de verstedelijking van de laag gelegen Zuidplas heeft het rijk aan de opstellers van het ISV (Stuurgroep RZG) een ontwikkelingskader voor het plangebied meegegeven (bijlage 3 van het ISV): evenwicht tussen woningbouw en bedrijvigheid, optimale afstemming van de verstedelijking op de water-, bodem- en groenopgave van het gebied en behoud van ontwikkelingsmogelijkheden voor de glastuinbouw.

In het ISP en de daarbij horende strategische milieubeoordeling zijn een aantal keuzes voor de inrichting gemaakt, waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met de bodemgesteldheid en de waterhuishouding in de Zuidplaspolder:

- Het waterpeil in het zuidelijke deel van de polder, vooral bestaande uit restveen (bij de ontvening achtergebleven lagen veen) zal niet verder worden verlaagd. Daarmee wordt voorkomen dat het maaiveld nog verder daalt en de kweldruk nog verder toeneemt. Dit zuidelijk deel is vooral geschikt voor natuurontwikkeling en recreatie;
- Het middendeel van de polder kent een menging van klei en veen met moerige gronden waarin plaatselijk katteklei voorkomt. In de ondergrond bevinden zich kreekruggen die vanwege de ontwatering van het veengebied ook zichtbaar zijn geworden in maaiveldverschillen van wel een meter. Hier is ook een zeer bijzondere waterkwaliteit aanwezig. De middenzone van de polder is dan ook aangeduid als het gebied waarin gebruikmakend van de lokale milieudifferentiatie van bodem en water, voornamelijk woningbouw gerealiseerd zal worden;
- Het noordelijk deel bestaat uit kleigrond en prima geschikt voor allerlei doeleinden. Hier bevinden zich (al eerder door het restrictieve beleid conform het toenmalige Groene Hartbeleid toegelaten) glastuinbouwgebieden. Dit bestaande glastuinbouwgebied zal verder worden uitgebreid, echter wel met een duurzaamheids (en energie) ambitie.

2.2 Woningbouw

2.2.1 Kwantitatieve opgave Zuidplaspolder

De besluitvorming is gericht op het in de Zuidplas realiseren van een ruimtebehoefte voor 15.000 woningen voor de periode van 2010-2020 (Interregionaal Structuurplan (ISP), 2006). Ongeveer 5.000 – 10.000 woningen daarvan worden toegerekend aan de stadsregio Rotterdam en de rest aan de regio Midden-Holland en de Zuidvleugel. Daarvan zijn 5.000 woningen bestemd voor de eigen bevolking binnen het Intergemeentelijk samenwerkingsorgaan Midden-Holland. De kwantitatieve opgave voor de Zuidplaspolder bestaat dus uit 15.000 woningen. De voorziene woningbouwproductie van deze woningen vindt plaats in de periode 2010-2020 op zes locaties en in de lanen en linten van heel Zuidplas.

- Rode Waterparel	1.300 woningen
- Lanen en Linten	1.600 woningen
- Uitbreiding Zevenhuizen	1.200 woningen
- Uitbreiding Moerkapelle	800 woningen
- Uitbreiding Nieuwerkerk-Noord	1.800 woningen
- Gouweknoop	1.500 woningen
- Ringvaartdorp	6.000 woningen (maximaal)

Elk van die locaties heeft unieke, locatiespecifieke kwaliteiten. Door die kwaliteiten optimaal te benutten worden onderling verschillende woonmilieus gecreëerd, die weliswaar grotendeels tot de groene dorps- en landelijke milieus worden gerekend, maar daarbinnen een eigen identiteit ontwikkelen.

De woonvisie beschrijft de uitgangspunten voor de nieuwbouwlocaties in de Zuidplaspolder en de wijze waarop deze locaties het beste ontwikkeld kunnen worden. Centrale uitgangspunten Woonvisie Zuidplas:

- 1) De bestaande woningbouwplannen van de Z5-gemeenten (Gouda, Waddinxveen, Nieuwerkerk aan den IJssel, Zevenhuizen-Moerkapelle en Moordrecht) en de Stadsregio Rotterdam zijn een gegeven.
- 2) De nieuw te ontwikkelen woningen en woonmilieus in de Zuidplaspolder zijn aanvullend op deze bestaande plannen en niet concurrerend.

Opgave in Zuidplas West

De Rode Waterparel, de dorpsuitbreiding Moerkapelle en de Gouweknoop liggen niet binnen het plangebied Zuidplas West, de overige locaties wel. Van de 1.600 woningen die in de lanen en linten zijn voorzien is een deel in het plangebied Zuidplas West gelegen.

Het Ringvaartdorp voorziet in een ontwikkeling van maximaal 6.000 woningen. In de planperiode tot 2020 wordt een ontwikkeling van 3.000 woningen in lage woningdichtheden met een landelijk en dorps woonmilieu voorzien. Wijziging van de woningaantallen, zowel naar boven tot 6.000 woningen in hoge woningdichtheden met een stedelijk karakter, als naar beneden tot geen ontwikkeling van het Ringvaartdorp zijn beiden vooralsnog niet uitgesloten.

In het voorliggende MER worden twee inrichtingsalternatieven onderzocht, die verschillen in de start van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp:

- Een inrichtingsalternatief I zonder ontwikkeling van het Ringvaartdorp;
- Een inrichtingsalternatief II met het uitgangspunt dat de ontwikkeling van het Ringvaartdorp start met circa 700 woningen om Nieuwerkerk Noord aan te sluiten op de Rode Waterparel. Het overige deel van het Ringvaartdorp wordt in een later stadium ontwikkeld.

Voor de inrichting van het Ringvaartdorp met 3.000 woningen of met 6.000 woningen is geen volwaardig inrichtingsalternatief uitgewerkt, omdat daartoe te weinig informatie over de inrichting beschikbaar was. Wel voorziet dit MER in een aparte kwalitatieve beoordeling van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp, in tegenstelling tot de (deels) kwantitatieve beoordeling van de beide inrichtingsalternatieven.

2.2.2 Kwalitatieve opgave Zuidplaspolder

De opgave voor de nieuwe locaties in de Zuidplaspolder valt uiteen in de volgende onderdelen: (bron: Gerrichhuizen en Partners; woonvisie Zuidplas, augustus 2007):

- gewenste woonmilieus;
- mensen en hun woonwensen;
- toekomstbestendig bouwen;
- ouderen en mensen met een functiebeperking;
- starters en lagere inkomens;
- huisvesten van mensen.

Gewenste woonmilieus

Uitgangspunt is dat de woningbouw op de nieuw te ontwikkelen locaties niet concurreert met woningbouw die gerealiseerd wordt elders in de Z5-gemeenten (Gouda, Waddinxveen, Nieuwerkerk aan den IJssel, Zevenhuizen-Moerkapelle, Moordrecht) of de Stadsregio Rotterdam. De woonmilieus in de Zuidplaspolder moeten een aanvulling zijn op bestaande woonmilieus en op de woonmilieus die worden gerealiseerd in de uitbreidingslocaties Westergouwe, Triangel, Esse Zoom en Vijfakkers-Noord of die het gevolg zijn van herstructurerings- en woonmilieutransformatieprocessen in wijken van met name Gouda en Rotterdam. Om een aanvulling te zijn op dit aanbod aan woonmilieus, worden de woningen in de Zuidplaspolder vooral gerealiseerd in een dorps of landelijk woonmilieu met een sterk accent op het laatstgenoemde.

Mensen en hun woonwensen

In de nieuwe locaties in de Zuidplaspolder doen zich veel kansen voor om ruimte te scheppen voor het realiseren van woonwensen van individuele huishoudens via (collectief) particulier opdrachtgeverschap. De nadruk op (collectief) particulier opdrachtgeverschap verschilt per locatie: de landelijke woonmilieus lenen zich bij uitstek voor particulier opdrachtgeverschap. Juist tot de karakteristieken van deze

woonmilieus hoort dat de bebouwing per kavel sterk verschillend is. Voornamelijk hier zijn ook combinaties van wonen en werken, wonen en recreëren en wonen en zorg mogelijk, afgestemd op de individuele behoeften. In de dorpse uitbreidingen hoort (collectief) particulier opdrachtgeverschap eveneens tot de karakteristieken. Op deze locaties kunnen meer randvoorwaarden aan de plannen gesteld worden. In het (centrum-)stedelijke woonmilieu past (collectief) particulier opdrachtgeverschap minder goed bij het beoogde karakter, maar wordt gestreefd naar consumentgericht bouwen.

Toekomstbestendig bouwen

De woningbouw in de Zuidplaspolder moet toekomstbestendig zijn. Toekomstbestendig wil zeggen dat woningen en woonomgeving duurzaam, gezond, (sociaal) veilig, levensloopbestendig en flexibel moeten zijn en dat, waar mogelijk, meervoudig ruimtegebruik wordt toegepast. Dit alles stelt eisen aan stedenbouwkundig ontwerp, inrichting van de openbare ruimte, woningontwerp en materiaalgebruik. Woningen en woonomgeving in de Zuidplaspolder worden toekomstgericht gebouwd, dat wil zeggen duurzaam, gezond, (sociaal) veilig, levensloopbestendig en flexibel. In de dorpsuitbreidingen worden de mogelijkheden van meervoudig ruimtegebruik waar mogelijk benut. De Z5-gemeenten stimuleren het gebruik van het instrument GPRgebouw® (dit is een instrument dat ontwerpgegevens van een (woon)gebouw omzet in prestaties voor kwaliteit en duurzaamheid (energie, afval, water, gezondheid, veiligheid en levensloopbestendigheid) waarmee partijen eenduidig en toetsbare afspraken kunnen maken bij nieuwbouwplannen en dat voldoende vrijheid aan ontwerpers biedt).

Ouderen en mensen met een functiebeperking

Met name in dorpse en stedelijke woonmilieus worden overeenkomstig de doelstelling van het Pact van Savelberg en de bijbehorende lokale uitvoeringsplannen voldoende voor ouderen en mensen met een functiebeperking geschikte woningen gerealiseerd. Hierbij komen ook kleinschalige vormen van wonen met zorg en welzijn. Woningen en wijken worden zoveel mogelijk levensloopbestendig gemaakt.

Starters en lagere inkomens

Het gewenste programma sociale woningbouw in de Zuidplaspolder omvat 1.150 woningen. Dit komt neer op 30% van de productie voor de Z5-gemeenten en de ventiefunctie voor de Zuidvleugel. De productie van sociale woningbouw per locatie is afhankelijk van het woonmilieu. De dorpsuitbreidingen hebben een programma van 30% sociale woningbouw. Een deel van deze productie is specifiek bestemd voor starters.

Huisvesten van mensen

Als de productie op gang is gekomen, zal het woningaanbod aanzienlijk ruimer worden. Er wordt op de nieuwe locaties in de Zuidplaspolder meer gebouwd dan alleen voor de eigen behoefte. Daarbij past geen woonruimteverdeelsysteem, dat er op gericht is alle 'eigen' bewoners voorrang te verlenen. Bovendien is volgens de (Europese) wetgeving een voorrangssysteem voor alle 'eigen' inwoners niet toegestaan. Om woningzoekenden in de gehele (sub)regio zo goed mogelijk te bedienen, wordt na het opgang komen van de productie ingezet op invoering van een zo open mogelijk en bij voorkeur regionaal woonruimteverdeelsysteem, waarbinnen maatwerk (bijvoorbeeld voor specifieke doelgroepen) mogelijk blijft. Ook onderzoeken de Z5 gemeenten de mogelijkheid voor een (sub)regionale 'etalagefunctie' om het totale woningaanbod voor woningzoekenden zo inzichtelijk mogelijk te maken.

2.3 Bedrijventerrein

2.3.1 Achtergrond

Voor de werkfunctie is tot 2030 tussen de 150 en 300 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein voorzien. Voor de periode tot 2020 is ca 125 ha gepland op de terreinen A12 Noord en A20 Noord en Zuid bij Nieuwerkerk a/d IJssel en de eerste fase van de Gouweknoop in Moordrecht.

Nadat in de afgelopen periode het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP, januari-februari 2006) en de tweede partiele herziening Streekplan Zuid-Holland Oost Zuidplas zijn opgesteld, is een bedrijventerreinprogrammering voor de drie terreinen opgesteld (ECORYS, Programmering nieuwe bedrijventerreinen Zuidplaspolder 2010-2020, oktober 2007), inclusief ruimtelijke uitwerking, financiële onderbouwing en een aanzet voor een marketingopzet en een organisatiemodel. De programmering dient als bouwsteen voor het opstellen van een business case.

Voor de geplande bedrijventerreinen A12 Noord en A20 Noord en Zuid zijn de locaties reeds vastgesteld. De keuze van de locatie van Gouweknoop fase 1 (tussen de RijnGouwelijn en rijksweg A20) is gemaakt door de projectorganisatie Zuidplaspolder ten behoeve van het opstellen van een voorlopige programmering. De keuze voor deze locatie is voornamelijk gebaseerd op het feit dat de ontwikkeling van deze locatie de minste invloed heeft op de toekomstige ontwikkeling van de gehele Gouweknoop.

Binnen Zuidplas West is alleen het geplande terrein A20 Noord en Zuid bij Nieuwerkerk a/d IJssel gelegen.

2.3.2 Profiel van het terrein

In de programmeringstudie werken is de behoefte aan nieuwe bedrijfsterreinen berekend aan de hand van de analyse van de vraag en de beschikbaarheid van de bestaande en geplande terreinen. Het gaat enerzijds om een behoefte aan ruimte voor groothandel, transport en logistiek, die gerealiseerd kan worden in Zuidplas -Noord en anderzijds om ruimte voor een modern, gemengd en kleinschalig bedrijfsterrein in Zuidplas-West. De bedrijfsterreinen A20 Noord en Zuid in Nieuwerkerk kunnen voorzien in die laatstgenoemde behoefte.

Het bedrijventerrein A20 Nieuwerkerk Noord en Zuid is daarop gekenmerkt als modern gemengd bedrijventerrein met een milieucategorie van maximaal 3 (4 met vrijstelling).

Op het deelgebied A20 Noord zal een kavellimiet van circa 1,5 ha worden gehanteerd. Daarnaast is er ruimte op het terrein voor circa 11 ha aan bedrijven uit de sectoren bouw, productie, diensten en consumentendiensten. Op de 34 ha netto van A20 Noord komen circa 2.500 personen te werken. Er komen vooral banen in de sectoren groothandel en logistiek, bouw en zakelijke diensten. Het terrein genereert gemiddeld 1.400 vrachtwagenbewegingen per etmaal.

Ook de locatie A20 Zuid heeft als modern gemengd terrein een diverse invulling. Circa 7 ha wordt ingevuld met bouw, productie en dienstverlening gerelateerde bedrijven. Groothandel, logistiek en transport vult ongeveer 13 ha van het terrein. A20 Zuid heeft vooral een functie voor kleinschalige bedrijvigheid tot een kavelomvang van 1 ha. In totaal komen er ca 1.500 personen op de 20 ha netto van A20 Zuid te werken. De belangrijkste sectoren naar werkgelegenheid zijn groothandel, logistiek en bouw. Het terrein genereert gemiddeld 800 vrachtwagenbewegingen per etmaal.

2.4 Voorzieningen

Door middel van de nota 'ruimte voor nieuwe voorzieningen Zuidplas tot 2020', verschenen in juli 2007, is een advies gegeven over ruimtereservering voor voorzieningen in de Zuidplas. Het betreft een vervolgonderzoek op de studie 'visie voorzieningenstructuur Zuidplaspolder', verschenen in 2005. Het gaat om de volgende lokale en soms bovenlokale voorzieningen: detailhandel, onderwijs, zorg, sport en sociaalcultureel. Er wordt aandacht besteed aan regionale en bovenregionale voorzieningen, maar de regionale voorzieningen staan centraal.

De dorpsuitbreidingen van Zevenhuizen en Nieuwerkerk dragen in belangrijke mate bij aan de instandhouding van de detailhandel in de dorpskernen. Vele winkels zouden zonder deze uitbreidingen moeten sluiten, gezien zowel de koopstroomlek als de toenemende schaalvergroting.

Voor Zevenhuizen en Nieuwerkerk is gekeken naar de haalbaarheid van de diverse typen voorzieningen. Vervolgens is met behulp van normberekeningen gekeken hoeveel en waar extra vierkante meters gereserveerd kunnen worden voor diverse typen voorzieningen. Totaal komt dit neer op 46.500 m² voorzieningen voor Zevenhuizen en Nieuwerkerk (zie tabel 2.1).

	Samenvatting ruimte lokale voorzieningen Zuidplas						
	Zorg	Onderwijs	Sport		Sociaal cultureel	Detail-handel	Totaal voorz.
			Binnen	Buiten			
Locatie							
Zevenhuizen Zuid	500	5.500	1.500		500		8.000
Zevenhuizen Centrum				5.000		1.500	6.500
Nieuwerkerk Noord	500	5.500	3.000	20.000	1.000	1.000	31.000
Nieuwerkerk Centrum						1.000	1.000
Totaal	1.000	11.000	4.500	25.000	1.500	3.500	46.500

Tabel 2.1 Voorzieningen Zuidplas (Uitbreiding voorzieningen is weergegeven in m² bruto oppervlak, excl. parkeernorm. Bovenlokale en regionale voorzieningen zijn niet meegenomen.)

2.5 Infrastructuur

Om de verstedelijkingsopgave van de driehoek RZG/Zuidplas te kunnen realiseren, is het noodzakelijk dat het gebied wordt aangesloten op de infrastructuurnetwerken van de Zuidvleugel en de rest van de Randstad. De wijze van ontsluiting is bepalend voor de omvang van de verstedelijkingspotenties in de Zuidplas. Hiervoor is verbetering van het hoofdwegennet nodig (uit te voeren door de rijksoverheid), maar ook in het onderliggende regionale wegennet dient geïnvesteerd te worden. In Zuidplas Noord wordt een deel van de aanpassingen aan de regionale infrastructuur gerealiseerd. Voor een verdere onderbouwing van de behoefte wordt verwezen naar het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur.

3 BELEIDSKADER EN BESLUITVORMING

3.1 Beleidskader

Om een goed beeld te krijgen van het kader waarbinnen de alternatieven zijn ontworpen, wordt een overzicht gegeven van het bestaande beleid. In dit hoofdstuk wordt het beleid gepresenteerd met een brede ruimtelijke invalshoek. In hoofdstuk 7 worden de specifieke beleidskaders van de verschillende milieuthema's beschreven.

3.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is vermeld: "De mogelijkheid van verstedelijking in de Zuidplaspolder wordt binnen het grote geheel van opgaven in de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda nader uitgewerkt door de provincie Zuid-Holland. Uit onderzoek van het Rijk blijkt dat de locatie qua woningbouwkosten en opbrengsten niet zo'n gunstige verhouding heeft. Deze verhouding van kosten en baten komt gunstiger te liggen als in de planvorming de betrokken partijen erin slagen om de woningbouw te concentreren op locaties met een goede grondslag, mede in relatie tot de wateropgave in deze diep gelegen polders. In het gebied liggen voor woningbouw kansen om tegemoet te komen aan de vraag naar groene woonmilieus." De grens van het Groene Hart is met de vaststelling van de Nota Ruimte aangepast om in de Zuidplaspolder verstedelijking mogelijk te maken. De Polder de Wilde Veenen, de Tweemanspolder en de Eendragtspolder zijn binnen het Nationale Landschap gebleven. De Zuidplaspolder valt erbuiten. De Nota Ruimte stelt aan de integrale ontwikkeling van de Zuidplaspolder de volgende voorwaarden:

- evenwicht tussen woningbouw en bedrijvigheid;
- optimale afstemming van de verstedelijking op de water-, bodem- en groenopgave van het gebied;
- behoud van voldoende mogelijkheden voor ontwikkeling van het landbouwontwikkelingsgebied voor de glastuinbouw (in de Nota Ruimte is de Zuidplaspolder namelijk ook als zodanig aangewezen).

3.1.2 Regiovisie Midden-Holland 2001

De aanleiding voor het opstellen van de Integrale regiovisie Midden-Holland was gelegen in een aantal ontwikkelingen met grote gevolgen voor de regio Midden-Holland (verenigd in Intergemeentelijke samenwerkingsorgaan Midden-Holland (bestaande uit gemeenten; Zevenhuizen-Moerkapelle, Nieuwerkerk aan den IJssel, Waddinxveen, Boskoop, Bodegraven, Reeuwijk, Gouda, Moordrecht, Vlist, Ouderkerk, Nederlek, Bergambacht en Schoonhoven). Te denken valt hierbij aan de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). In deze Nota wordt de lagenbenadering als planningsprincipe genoemd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie lagen, te weten de ondergrond (water, bodem en het zich daarin bevindende leven, ook wel de ruimtelijke drager genoemd), de netwerken (alle vormen van zichtbare en onzichtbare infrastructuur) en de occupatie (ruimtelijke patronen tengevolge van menselijk gebruik, ofwel de ruimtelijke inrichting). Kenmerkend voor de lagenbenadering is dat er eerst naar de mogelijkheden en beperkingen van de onderliggende lagen wordt gekeken. Daarnaast is (de voortzetting van) het Groene Hart-beleid van groot belang voor (de gemeenten van) de regio Midden-Holland.

Doel van de Integrale Regiovisie Midden-Holland is een door de (Zuid-Hollandse) gemeenten in Midden-Holland gedragen kwalitatief hoogwaardig, integraal beleidskader voor de in 2002 gestarte procedure 'integrale herziening van het streekplan Zuid-Holland Oost'. Het hanteren van belangrijke uitgangspunten van leefbaarheid en vitaliteit en de toepassing van de lagenbenadering, heeft tot een flexibel ruimtelijk raamwerk geleid.

Inhoudelijk spreekt de Regiovisie voor zich, de verschillende deelgebieden in Midden-Holland vormen een kwaliteit op zichzelf, waarbij voor elk afzonderlijk deelgebied (de Zuidplaspolder, de Krimpenerwaard, Oude Rijnzone, Gouwe-zone en het plassegebied) een op dat specifieke deelgebied afgestemde benaderingswijze vereist is. Uitgaande van onderlinge verschillen bevat de Integrale Regiovisie Midden-Holland een op integrale kwaliteit gebaseerd raamwerk, waarin voor elk deelgebied optimale ontwikkelingsmogelijkheden aanwezig zijn voor de periode tot 2015 (met doorkijk naar 2020).

3.1.3 Ruimtelijk plan Regio Rotterdam 2020

Het plangebied Zuidplas grenst in het westen aan het plangebied van het Ruimtelijk plan Regio Rotterdam (RR2020). Er is in dat plan een ontwikkelingsschets opgenomen voor de Noordas van Rotterdam, waarbij is ingegaan op de samenhang tussen het plangebied van RR2020 en dat van de Zuidplas. Gewezen wordt op de ruimtelijke en programmatistische samenhang tussen beide plannen. Voorkomen moet worden dat woningbouw in de Zuidplaspolder gaat concurreren met projecten in de stadsregio. De te bouwen typen woningen moeten een aanvulling zijn op die binnen de Rotterdamse regio. In RR2020 wordt ten behoeve van de stadsregio een aantal van 5.000 – 10.000 woningen genoemd voor de periode tot 2020. Het gaat dan om kleinschalig bouwen in aansluiting op Nieuwerkerk aan den IJssel, Zevenkamp en Nesselande. Op de plankaart van RR2020 is daartoe de optie van doortrekking van de metro vanuit Nesselande opgehouden. In de toekomst kan onderzocht worden of intensivering van de verstedelijking in de Zuidplas nodig is. Voor de ontsluiting in die situatie wordt in RR2020 het voorstel gedaan voor een afbuiging van de spoorverbinding Rotterdam – Gouda ten oosten van Nieuwerkerk die bij de Gouweknoop weer aansluit op de spoorverbinding Den Haag – Gouda. Twee aan die nieuwe verbindingen te ontwikkelen stations kunnen dan de drager zijn voor nieuwe verstedelijkingsclusters. Ontsluiting voor het autoverkeer in de verbinding op Rotterdam moet via de A20. Op termijn kan, als de omstandigheden daar om vragen, na 2020 nog gedacht worden aan het doortrekken van de Doenkade naar de Zuidplas. Ontwikkeling van bedrijventerreinen is in eerste instantie gedacht langs de A20 bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Nieuwe grootschalige glastuinbouw is mogelijk ten noorden van de A12 nadat eerst de ontwikkelingen in de B-Driehoek zijn afgerond.

3.1.4 Streekplan Zuid-Holland Oost 2003 en 2e partiële herziening (Zuidplas) 2006

In het streekplan Oost van 2003 is de driehoek RZG als studietoneel opgenomen, hetgeen een conserverend ruimtelijk beleid in afwachting van nader onderzoek naar de gewenste ontwikkeling inhoudt. De partiële herziening van het streekplan voor dit gebied is noodzakelijk geweest om de omslag van een restrictief ruimtelijk beleid in het kader van het Groene Hart naar een ontwikkelingsbeleid in Zuidvleugelverband vorm te geven. De aanduiding studietoneel in het streekplan Oost van 2003 biedt onvoldoende juridische status om de komende, op het ISP gebaseerde, bestemmingsplannen goed te kunnen keuren. De in het streekplan 2003 opgenomen aankondiging dat ook de streekplannen West en Rijnmond zouden moeten worden herzien, wordt niet geëffectueerd. De afronding van het planproces RR2020 (ondermeer streekplan Rijnmond) valt samen met de start van het ISP en de ideeën uit de ISV zijn daarin verwerkt. De wederzijdse beïnvloeding tussen West en ISV/ISP is zo gering, dat er geen noodzaak is om streekplan West te herzien.

Met de tweede partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland Oost van 2003 geeft het provinciebestuur van Zuid-Holland haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied Zuidplas. De herziening is in overleg met de bestuurlijke en maatschappelijke partners ontwikkeld. Dit heeft vooral plaatsgevonden in het planvormingsproces van het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas dat tegelijk met dit streekplan is opgesteld.

3.1.5 Interregionale structuurvisie (ISV) 2004

In de Bestuurscommissie Randstad (BCR) is in 2001, mede tegen de achtergrond van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, afgesproken dat er een transformatieopgave voor de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda bestaat, waarbij groen en water, verkeer en vervoer, bedrijven, glastuinbouw en ook wonen de belangrijkste inrichtingselementen zijn. Deze afspraak op het niveau van de Randstad houdt in dat de opgave voor de driehoek RZG de belangrijkste transformatieopgave van en voor de Zuidvleugel is. Voor de provincie Zuid-Holland was dit aanleiding tot de oprichting van een stuurgroep waarin 23 partijen (zie bijlage 1 ISV) de opgave nader vormgeven en tot stand brengen.

In een bestuurlijke werkconferentie op 18 januari 2002 waarbij de bij het gebied betrokken bestuurders van de provincie, de gemeenten, de regio's, het Hoogheemraadschap van Schieland en maatschappelijke organisaties aanwezig waren, is besloten om te komen tot bestuurlijke besluitvorming over de inhoudelijke uitgangspunten, randvoorwaarden en hoofdkeuzen voor de inrichting van het gebied. Partijen spraken af dat de langetermijnvisie inzichtelijk zal worden gemaakt door middel van een Interregionale Structuurvisie (ISV) voor het gehele gebied van de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda. De ISV, die geen planfiguur is op grond van de wet Ruimtelijke Ordening, dient als basis voor de formele streekplanherziening.

De Interregionale Structuurvisie is de langetermijnvisie en geeft antwoord op de vraag in welke mate en onder welke voorwaarden de driehoek RZG in het algemeen en de Zuidplaspolder in het bijzonder van kleur kunnen verschieten. De Interregionale Structuurvisie bevat:

- een programma in verschillende bandbreedtes en tijdshorizonnen (2010-2020-2030);
- een ruimtelijke hoofdstructuur die aangeeft hoe het gebied van de Zuidplaspolder wordt aangesloten op zijn omgeving;
- de financiële consequenties op hoofdlijnen met betrekking tot de hoofdverkeersinfrastructuur en de basis-waterstructuur;
- de projecten die randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van het gebied.

Hiermee geeft de Interregionale Structuurvisie een antwoord op de voorwaarden die het Rijk aan de transformatieopgave heeft gesteld.

3.1.6 Interregionaal Structuurplan (ISP) 2006

Het ISP is een verdere uitwerking van het ISV en is opgesteld door de vijf betrokken grondgebiedgemeenten in de Zuidplas, in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard. Het ISP heeft betrekking op de ontwikkelingen in de periode tot 2030. Het streven is om het ISP in deze periode gefaseerd uit te werken en uit te voeren. Belangrijke ijkmomenten zijn 2010, 2020 en 2030, die samenvallen met de wettelijke termijn die geldt voor herziening van streekplannen.

Vanuit de ISV zijn de volgende kwantitatieve opgaven opgenomen:

- Ruimte voor 15.000 tot 30.000 woningen;
- Ruimte voor 150 tot 300 ha netto bedrijventerrein;
- Ruimte voor 200 ha netto nieuw glastuinbouwbedrijven.

Aan deze kwantitatieve opgave zijn kwalitatieve uitgangspunten verbonden, zoals de te realiseren woonmilieus, voorzieningenstructuur, ontwikkeling van diverse soorten bedrijvigheid, duurzaamheid van de te realiseren functies en eisen ten aanzien van de bereikbaarheid, de groenstructuur, de waterberging en de waterhuishouding.

In de planuitwerking en uitvoering van het ISP wordt rekening gehouden met een periodieke herijking naar aanleiding van de financiële onderbouwing en het tijdpad. Dit om te zorgen dat het ruimtelijk ontwikkelingsmodel optimaal aansluit bij de dan bestaande behoefte.

3.1.7 Strategische Milieubeoordeling (SMB) 2006

De SMB bevat een beschrijving van de rol die milieu (groen, water en grijze milieu) heeft gespeeld in de planvorming, een overzicht van (potentiële) milieueffecten van het plan en een integrale beoordeling van de wijze waarop het plan de milieukwaliteit beïnvloedt. In de SMB wordt aandacht gegeven aan de milieugevolgen van het programma infrastructuur, het programma woningbouw en het programma bedrijventerreinen en glastuinbouw.

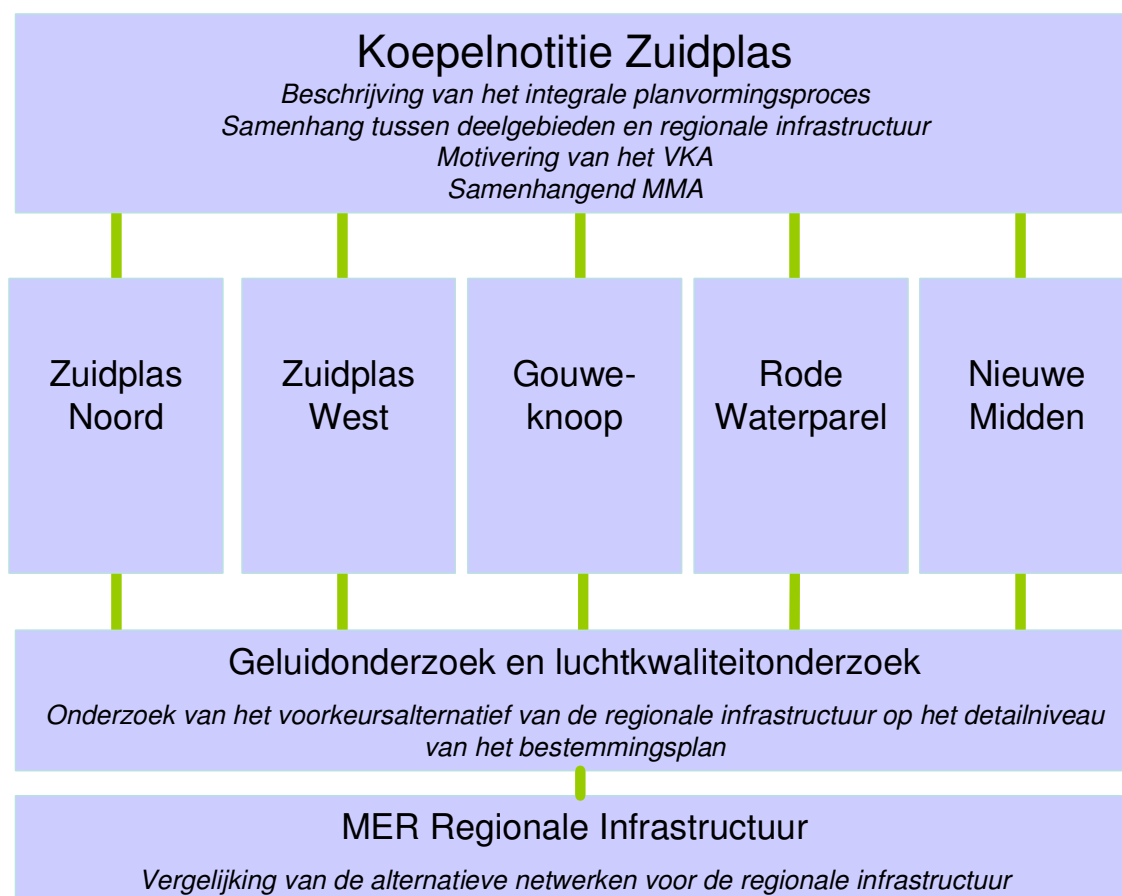
3.2 Besluitvorming

Om de voornemens zoals opgesomd in voorgaande paragrafen te kunnen realiseren, dient het nieuwe bestemmingsplan 'Zuidplas West' vastgesteld te worden. Het voorliggend MER Zuidplas West levert de milieu-informatie die nodig is om tot een goede besluitvorming te komen.

De besluitvorming over Zuidplas West staat niet op zichzelf. Ook voor de bestemmingsplannen van de deelgebieden Zuidplas Noord, Gouwe Knoop, Rode Waterparel en Nieuwe Midden worden m.e.r.-procedures doorlopen. Daarnaast wordt een koepelnotitie opgesteld die een integrale onderbouwing geeft voor de invulling en de te maken keuzes voor het totaalgebied.

De ambitie voor de Zuidplaspolder is 'eerst bewegen en dan bouwen'. Aanpassingen aan de regionale infrastructuur moeten in verschillende van de op te stellen bestemmingsplannen worden vastgelegd, onder andere in die van Zuidplas West. De regionale infrastructuur in de Zuidplaspolder vormt een samenhangend geheel, met samenhangende verkeersbewegingen. De aanpassingen die binnen Zuidplas West worden gerealiseerd kunnen daarom niet los worden gezien van de andere delen. Besluitvorming over aanpassingen aan de regionale infrastructuur binnen Zuidplas West kan daarom niet los staan van de besluitvorming over andere delen, die door middel van andere bestemmingsplanvaststellingen plaatsvindt. Ten behoeve van de besluitvorming over de aanpassing van de regionale infrastructuur wordt een aparte m.e.r.-procedure doorlopen. Het resulterende MER Zuidplas Regionale Infrastructuur moet als onderdeel worden gezien van de afzonderlijke milieueffectrapporten per deelgebied.

De milieueffectrapporten bevatten informatie over de effecten op geluid en luchtkwaliteit op een detailniveau dat nodig is om een afweging te maken tussen de verschillende alternatieven. Ten behoeve van de bestemmingsplannen waarin het Voorkeursalternatief wordt vastgelegd, is hierover gedetailleerdere informatie nodig dan in de milieueffectrapporten is opgenomen. Deze informatie wordt daarom in een apart rapport 'geluid en luchtkwaliteit' opgenomen.



Tabel 3.1. Samenhang en relaties milieueffectrapportages, koepelnotitie en onderzoeken

Over het voorontwerpbestemmingsplan is overleg gevoerd met aangrenzende gemeenten, rijks- en provinciale diensten en andere instanties. Op basis van de uitkomsten van dit overleg, de inspraak en reacties op het voorontwerpbestemmingsplan is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld en bekend gemaakt. Het MER wordt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Op het ontwerpbestemmingsplan en het MER kunnen zienswijzen kenbaar worden gemaakt, waarna de procedure volgt van vaststelling van het definitieve bestemmingsplan (door de gemeenteraad). Vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan kan door middel van een projectbesluit vrijstelling worden verleend van de bepalingen in het vigerende bestemmingsplan, zodat realisatie van de voorgenomen activiteit kan worden bespoedigd.

Meest milieuvriendelijk alternatief

In een MER is de beschrijving van een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wettelijk verplicht. Het deelgebied Zuidplas West is onderdeel van de totale ontwikkeling van de Zuidplaspolder. De keuzes die al zijn gemaakt over de inrichting van de Zuidplaspolder in onder meer het ISV en ISP hebben geleid tot de inrichting van het deelgebied Zuidplas West waarvan in dit MER de milieueffecten worden gerapporteerd. Voor het deelgebied Zuidplas West is een MMA geformuleerd en opgenomen dit rapport. Dit MMA vormt, tezamen met de MMA's van de andere deelgebieden, het vertrekpunt voor de formulering van een integraal MMA voor de gehele ontwikkeling van de Zuidplaspolder. Met een integraal MMA wordt recht gedaan aan de samenhang tussen de verschillende deelgebieden. Dit samenhangende MMA is beschreven en verantwoord in de koepelnotitie.

4 UITGANGSPUNTEN EN BESCHRIJVING VAN DE ALTERNATIEVEN

4.1 Ontwikkeling van de alternatieven en varianten

Het ruimtelijke ontwerp voor de ontwikkeling van Zuidplas West is tot stand gekomen in een proces waarin de mogelijkheden voor inbreng door betrokkenen optimaal zijn benut. De uitwerking van de opgave voor Zuidplas West in een ruimtelijk ontwerp is in verschillende stappen doorlopen. In dit hoofdstuk zijn deze stappen beschreven en is het resultaat van iedere stap benoemd.

4.1.1 Alternatieven in ontwikkeling

De startnotitie heeft aangegeven wat onderzocht moet worden in het milieueffectrapport en welke inrichtingsalternatieven minimaal moeten worden beschreven, dit zijn:

- het nulalternatief
- de voorgenomen activiteit
- alternatieven en/of varianten voor de inrichting van het woon-werkgebied, waaronder een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Het nulalternatief, de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen, zal in dit MER de functie van referentiekader vervullen. Tegen het nulalternatief zullen de effecten die samenhangen met de alternatieven worden afgezet.

De in hoofdstuk 1 beschreven voorgenomen activiteit vormt de basis (onderlegger) voor de alternatieven. De in dit MER geformuleerde inrichtingsalternatieven gaan vooral in op de relatie tussen woningbouw en het milieu. De onderdelen bodem, natuur, landschap en cultuurhistorie, water, meervoudig ruimtegebruik, duurzame energie, leefbaarheid en leefomgeving worden nader bestudeerd. Aangezien binnen het plangebied functies naast elkaar worden ontwikkeld (o.a. woongebieden, bedrijventerreinen en infrastructuur) zijn de twee inrichtingsalternatieven uiteenlopend. In hoofdstuk 7 wordt per thema een doorkijk gemaakt.

Zoals is aangegeven in paragraaf 3.2. is er voor het deelgebied Zuidplas West een specifiek MMA opgesteld. Deze is (deels) ondergebracht in het integrale MMA voor de gehele Zuidplas, welke is verwoord in de koepelnotitie.

4.2 Uitgangspunten alternatieven

De ambitie voor de Zuidplaspolder is 'eerst bewegen en dan bouwen'. Deze ambitie zal concreet worden uitgewerkt door de woningbouwlocaties en bedrijventerreinen aan te laten sluiten op gerealiseerde en/of verbeterde infrastructuur. Dit betekent dat de alternatieven uit het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur als input dienen voor de ontwikkeling van alternatieven van dit MER.

Het Verstedelijkingscenario Planologische ruimte met 15.000 woningen heeft als basis gediend voor de alternatievenontwikkeling. Dit verstedelijkingscenario geeft op hoofdlijnen de ontwikkeling van de Zuidplas in 2020 aan. Figuur 4.1 geeft op hoofdlijn de verdeling en ligging van de woningen, hectare glastuinbouw of bedrijventerreinen. Hoofdstuk 6 van het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur geeft een uitgebreide toelichting op het Verstedelijkingscenario van 15.000 woningen.



Figuur 4.1 Zuidplas West in Verstedelijkingsscenario Planologische ruimte – 15.000 woningen

4.2.1 Ruimtelijke kaders

In diverse (beleids)documenten (startnotitie, richtlijnen, ISP) zijn ruimtelijke kaders met betrekking tot de ontwikkeling van Zuidplas West vastgesteld. In bijlage 2 is een samenvatting van de ruimtelijke kaders weergegeven door middel van een Programma van Eisen. Hieronder worden de belangrijkste uitgangspunten naar aanleiding van de voorgenomen activiteit genoemd (voor de deelgebieden, dorpsuitbreidingen en Ringvaartdorp zie figuur 4.1). De meer gedetailleerde uitgangspunten uit de hoofdplanstructuur zijn opgenomen in bijlage 3.

Woningbouw

- Uitbreiding Zevenhuizen Zuid met circa 1.200 woningen in een dorpse en landelijke sfeer;
- Uitbreiding Nieuwerkerk Noord met circa 1.800 woningen in een dorpse en landelijke sfeer;
- In de lanen, linten en tochten circa 800 woningen realiseren, lage dichtheden temidden van groen en water;
- De woningbouwopgave in het middengebied (Ringvaartdorp circa 6.000 woningen) is deels voorzien na de planperiode.

Bedrijventerrein

- Ten noordoosten van de kern Nieuwerkerk aan den IJssel en aan de A20 wordt ruimte gemaakt voor de ontwikkeling van een nieuw gemengd bedrijventerrein van circa 50-75 ha.

Infrastructuur

- In het onderstaande kader is weergegeven welke aanpassingen aan de infrastructuur in de Zuidplas worden voorzien (zoals vastgelegd in het ISP en uitgewerkt in het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur). In Zuidplas West wordt rekening gehouden met een toekomstige oostelijke verlegging en mogelijke verdubbeling naar 2x2 rijstroken van het zuidelijke deel van de N219 tussen Zevenhuizen en Nieuwerkerk aan den IJssel). De overige onderdelen van de regionale infrastructuur vallen buiten het plangebied van Zuidplas West. Er wordt echter in dit MER van uitgegaan dat deze infrastructuur ook gerealiseerd wordt, hoewel niet duidelijk is in welke varianten van de verschillende deelprojecten.
- Aantakking van de ontsluiting van de Eendragtspolder.

Aanpassingen aan de infrastructuur in de gehele Zuidplas

In het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur worden voor de aanpassing van de infrastructuur vier deelprojecten onderscheiden.

- N219

De N219 ligt tussen de A12 bij Zevenhuizen en de A20 bij Nieuwerkerk aan de IJssel. De weg wordt op delen aangepast. Het noordelijk deel wordt onder andere bij de aansluiting op de A12 uitgevoerd met 2x2 rijstroken. Voor het zuidelijk deel staan nog twee mogelijkheden open: de weg blijft op de huidige locatie of de weg wordt naar het oosten verlegd. De huidige weg wordt dan afgewaardeerd tot een locale weg.

- Parallelstructuur A12: Veilingroute

De Veilingroute is onderdeel van een aan te leggen parallelstructuur langs de A12 vanaf aansluiting Gouda richting Bleiswijk. Ook dit deelproject kent twee mogelijkheden: een Veilingroute tussen de Bentwoudlaan (bij aansluiting Zevenhuizen/Waddinxveen) en de Swanlaweg/Noordeinde (korte Veilingroute) of een Veilingroute tussen aansluiting Zevenhuizen/Waddinxveen en de N209 bij aansluiting Bleiswijk (lange Veilingroute).

- Parallelstructuur A12: Moordrechtboog

Ook de Moordrechtboog maakt onderdeel uit van de parallelstructuur en betreft een nieuwe weg vanaf de aansluiting A20 Moordrecht tot de kruising met de A12. Er zijn twee varianten:

- Moordrechtboog met aansluiting Gouda. De Moordrechtboog krijgt een directe halve aansluiting op de A12. Daar sluit ook het deel van de parallelstructuur tussen aansluiting Gouda en de Moordrechtboog op aan. (Dit deel ligt overigens buiten de Zuidplas en maakt dan ook geen onderdeel uit van het ISP) ;
- Gecombineerde aansluiting Zevenhuizen/ Waddinxveen/Gouda. De Moordrechtboog wordt over de A12 heen geleid en sluit aan op de Zuidelijke Randweg Waddinxveen en op de parallelstructuur vanuit Gouda. De parallelstructuur tussen aansluiting Gouda en de Moordrechtboog wordt verlengd tot aansluiting Waddinxveen/Zevenhuizen, waardoor een gecombineerde aansluiting Zevenhuizen/Waddinxveen/Gouda ontstaat.

- Aansluiting Waddinxveen

De nieuw aan te leggen Westelijke Randweg en Zuidelijke Randweg Waddinxveen krijgen een functie voor het regionale verkeer.

N.B. De parallelstructuur A12 bestaat dus uit het deel tussen aansluiting Gouda en de Moordrechtboog, de Moordrechtboog met een eventuele doorgetrokken parallelstructuur tot aan de gecombineerde aansluiting, en de Veilingroute. Het deel tussen aansluiting Gouda en de Moordrechtboog maakt geen deel uit van het ISP.



Figuur 4.2 Aanpassing regionale infrastructuur

De woningbouwopgave zal worden gerealiseerd met bijbehorende voorzieningen. De gebiedsontsluitende structuur zal worden gerealiseerd in combinatie met een ontsluiting van de te realiseren woon- en werkgebieden. Binnen de opgave is de ambitie gesteld om de bestaande groen/blauwe structuren te versterken en ontwikkelen.

4.2.2 Onderzoeksalternatieven voor het MER onderzoek

De essentie van het werken met alternatieven is om in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling en de besluitvorming inzicht te krijgen in de mogelijke oplossingsrichtingen voor het realiseren van de voorgenomen activiteit. Deze oplossingsrichtingen krijgen een neerslag in de inrichtingsalternatieven en uiteindelijk het VKA (Voorkeursalternatief). Naast het MMA zal ook het VKA, voor de gehele Zuidplas een plek krijgen in de koepelnotitie. Ook dienen de alternatieven inzicht te geven in de milieueffecten die met de oplossingsrichting gepaard gaan. Deze milieueffecten worden weergegeven in hoofdstuk 7.

Voor de uitwerking van de alternatieven zijn de volgende drie aspecten van groot belang:

- gedetailleerdheid (de alternatieven moeten zover worden uitgewerkt dat de effecten kunnen worden bepaald)
- realistisch (de alternatieven moeten te realiseren zijn)
- onderscheidend (de alternatieven moeten verschillen van elkaar)

In de alternatievenstudie Zuidplas West (DHV/BRO 27 maart 2008) zijn drie alternatieven ontwikkeld.

Alternatief I) enkel dorpsuitbreidingen geen Ringvaartdorp

In dit alternatief is een groene en recreatieve keuze gemaakt. De dorpsuitbreidingen Zevenhuizen Zuid en Nieuwerkerk Noord worden gerealiseerd, evenals de bedrijvenlocaties ten noorden van Nieuwerkerk. De bestaande lanen en linten worden verder verdicht. Het voorzieningenniveau is relatief laag, hiervoor zijn de toekomstige bewoners vooral afhankelijk van de bestaande dorpskernen. In totaal worden circa 3.700 woningen en 61 ha bedrijventerrein gerealiseerd (zie ook paragraaf 2.2.1)

Het gebied waar het Ringvaartdorp was voorzien zal zich autonoom ontwikkelen. De HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding en het doortrekken van de metrolijn vanaf Nesselande zal dan ook niet worden gerealiseerd, maar de reservering blijft van kracht. De Ringvaartzone krijgt een groene en recreatieve functie en zal de overgang vormen tussen Zevenhuizen Zuid en Nieuwerkerk Noord.

Op dit alternatief is een variant gemaakt met de bestaande N219 (alternatief Ia).



Figuur 4.3 Alternatief I en de variant daarop Ia

Alternatief II) dorpsuitbreidingen en lage dichtheden in het Ringvaartdorp

In dit alternatief zijn waterhuishoudkundige en milieukundige keuzes gemaakt. De dorpsuitbreidingen Zevenhuizen Zuid en Nieuwerkerk Noord worden gerealiseerd en de eerste fase van het Ringvaartdorp (totaal 700 woningen) met lage woningbouw dichtheden (maximaal 20 woningen per hectare). De lanen en linten worden verdicht. Het Ringvaartdorp krijgt een uitstraling die past bij de polder, lange lijnen met groen en water. Er zal variatie zijn in dichtheden, met langs de N219 hoge dichtheden en naar het midden en de Rode Waterparel toe lagere dichtheden. De woningen langs de N219 vormen een geluidwerende barrière. De HOV verbinding zal niet worden gerealiseerd, maar door middel van een brede groenblauwe zone centraal in het gebied als een reservering worden opgenomen. Er komen ontsluitingswegen om het Ringvaartdorp en centraal door het Ringvaartdorp, met inprikkers in de wijken (oost-west). De bedrijvenlocaties ten noorden van Nieuwerkerk worden gerealiseerd. In totaal worden circa 6.500 woningen en 61 ha bedrijventerrein gerealiseerd.

Het voorzieningenniveau is laag, hiervoor zijn de toekomstige bewoners vooral afhankelijk van de bestaande dorpskernen. De Ringvaartzone krijgt een groene en recreatieve functie en zal de overgang vormen tussen Zevenhuizen Zuid en Nieuwerkerk Noord.

Op dit alternatief is een variant gemaakt met de bestaande N219 (alternatief IIa).



Figuur 4.4 Alternatief II en de variant daarop IIa

Alternatief III) dorpsuitbreidingen en hoge dichtheden in het Ringvaartdorp

In dit alternatief is een infrastructurele keuze gemaakt. De dorpsuitbreidingen Zevenhuizen Zuid en Nieuwerkerk Noord worden gerealiseerd en het Ringvaartdorp krijgt een stedelijk karakter met hoge woondichtheden (maximaal 60 woningen per hectare). De lanen en linten worden maximaal verdicht. De bedrijvenlocaties ten noorden van Nieuwerkerk worden gerealiseerd.

Er wordt prioriteit gegeven aan een railsysteem met een verbinding tussen Rotterdam en Gouda. Tevens heeft het doortrekken van de metrolijn vanaf Nesselande eveneens prioriteit, dit kan eventueel plaatsvinden in de toekomst bij verder ontwikkeling van de Zuidplas tot 30.000 woningen. Het woningbouwprogramma geeft de noodzaak voor een nieuwe vorm van woonkwaliteit met een stedelijke oplossing, waar hoge woondichtheden mogelijk zijn. De Eendragtspolder en het Ringvaartpark zijn bepalende elementen voor de woonkwaliteit. Het centrum van het Ringvaartdorp kan aan het Ringvaartpark liggen, wat een unieke kwaliteit aan de locatie geeft. In totaal worden circa 9.800 woningen en 61 ha bedrijventerrein gerealiseerd.

Het voorzieningenniveau is hoog, de voorzieningen zullen veelal gebruikt worden door nieuwe bewoners van de Zuidplaspolder en wellicht concurrerend zijn voor de huidige voorzieningen in de bestaande kernen.

Op dit alternatief is een variant gemaakt met de bestaande N219 (alternatief IIIa).



Figuur 4.5 Alternatief III en de variant daarop IIIa

4.2.3 Duurzaamheidsambities

In de Intergemeentelijke Structuurvisie, het Intergemeentelijk Structuurplan, de Streekplanherziening Zuidplas en de bijbehorende Strategische Milieubeoordeling is duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt geweest. De zogenaamde 'lagenbenadering' is gehanteerd bij het toewijzen van de functies aan de verschillende deelgebieden en bij de locatiekeuze van wonen en werken is rekening gehouden met de bestaande en te verwachte milieukwaliteit. De in het ISP gestelde ambities zijn vervolgens in de afgelopen jaren verder uitgewerkt in afspraken over organisatie en operationalisering. Deze afspraken zijn vastgelegd in verschillende convenanten (waaronder het convenant Exploitatie Duurzame Energie Zuidplas Noord) en intentieverklaringen (waaronder de Intentieverklaring Duurzame Ontwikkeling Zuidplas) tussen de bij de ontwikkeling van de Zuidplaspolder betrokken partijen. Naast deze afspraken is door het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland de "Regionale Handreiking Milieukwaliteiten" opgesteld (ISMH, 2007). Dit alles is een belangrijk handvat om de milieu-inzet nader te definiëren. In de Handreiking zijn per gebiedstype kwaliteitsprofielen voor de verschillende milieuaspecten geformuleerd. Mede op basis hiervan zijn door de Milieudienst milieuvisies opgesteld voor de deelgebieden Zuidplas Noord, Zuidplas West, Rode waterparel en Gouweknoop, waarin specifiek per deelgebied gebiedsgericht milieubeleid is geformuleerd. In de milieuvisies zijn, vanuit het streven om in de Zuidplaspolder een hoge milieu- en leefkwaliteit te realiseren, de relevante ambities voor duurzaamheid en omgevingskwaliteit vastgelegd. Het gaat in dit kader om ambities voor geluid, luchtkwaliteit, energie, duurzaamheid, externe veiligheid, groen en mobiliteit. Aanvullend hierop is door het Atelier Zuidplas het Handboek Kwaliteit Zuidplas opgesteld. Het Handboek bevat zowel ruimtelijke als milieutechnische ambities en randvoorwaarden voor de verdere planvorming.

De ambities vormen het uitgangspunt voor de ontwikkeling van alternatieven. Er is aandacht besteed aan:

- infrastructuur en openbaar vervoer. Door in de alternatieven ruimte te reserveren voor een HOV verbinding is aansluiting op de nabijgelegen infrastructuur (bijvoorbeeld de metrolijn vanuit Rotterdam en Nesseland) mogelijk. In de stedenbouwkundige uitwerkingen is rekening gehouden met verkeersveiligheid, leefbaarheid en de verbindingen met omliggende gebieden;
- waterhuishouding, veiligheid en bouwrijp maken. Door verbreding van bestaande watergangen en opvang van oppervlaktewater binnen de verstedelijkingsgebieden zal worden voldaan aan de eisen die het Hoogheemraadschap stelt. Woningbouwlocaties zullen gedeeltelijk verhoogd worden aangelegd evenals de nieuwe regionale infrastructuur;
- Milieukundig referentiekader. Door de Milieudienst is de huidige milieusituatie uitgewerkt in een milieukundig referentiekader.
- Recreatieve en ecologische netwerken. Het gebied Zuidplas West zal een verbinding krijgen met de nabijgelegen Eendragtspolder. De groen/blauwe zone is aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De alternatieven zijn ontwikkeld met als sturend uitgangspunt de geplande infrastructuur in het gebied en de bestaande blauw/groene structuren.

Woningbouw

Wat betreft de uitbreiding van de kernen van Zevenhuizen en Nieuwerkerk aan den IJssel wordt gestreefd naar een dorpse en landelijke woonmilieu dat aansluit bij de bestaande bebouwing. Naast de uitbreiding van de kernen is ook specifiek onderzoek verricht naar de woonmogelijkheden langs de lanen en linten. Deze mogelijkheden worden bij de inrichtingsalternatieven (paragraaf 4.5) verder uitgewerkt.

De zuidrand van de dorpsuitbreiding bij Zevenhuizen wordt gevormd door de groenzone langs de watergang en de omleiding Zevenhuizen. Deze groenzone is een belangrijke verbinding tussen de Ringvaartzone en de Vierde Tocht. Van de nieuwe N219 wordt de Zuidplaspolder de entree van het dorp, waarbij de bebouwing langs de weg het dorpse karakter zal ondersteunen.

Voor de uitbreiding Nieuwerkerk Noord functioneert de A20 als een barrière met de dorpskern. Gezien de omvang van de locatie zullen de toekomstige bewoners voor hun voorzieningen afhankelijk zijn van die dorpskern. Er is dan ook voorzien in goede fietsvoorzieningen over de A20. Middels een nieuwe strook passend werkgebied langs de toekomstige "Nesselandelaan" zal de overgang van de huidige achterkant van het bedrijfsterrein 'De Hooge Veenen' naar de nieuwe woningen vorm krijgen.

Wat betreft de invulling van het Ringvaartdorp wordt gestreefd naar een woonmilieu dat aansluit bij de bestaande bebouwing en de toekomstige bebouwing (ook buiten het plangebied). Het gebied van het Ringvaartdorp is gelegen tussen de Ringvaart, de Omlegging Zevenhuizen (N219), de Knibbelweg, Zuidelijke Dwarsweg, Tweede Tochtweg, noordrand bedrijventerrein Nieuwerkerk Oost en de Eerste Tochtweg. In dit MER wordt kwalitatieve beoordeling gegeven voor de inrichting van dit gebied

Bedrijventerreinen

De uitwerking van de invulling van bedrijventerreinen is van toepassing op de terreinen A20 noord en zuid. Vanuit de milieuruimte wordt een meest optimale inrichting van de terreinen voorgesteld.

De ontsluiting van het bedrijventerrein is afhankelijk van de tracékeuze van de N219 en het wel of niet verplaatsen van de aansluiting N219/A20. Middels een brede groene zone ten noorden van het bedrijventerrein zal de overgang naar het restveengebied vorm krijgen. De achterzijde van het lint langs de Tweede Tochtweg zal open blijven, in verband met een reservering voor een HOV verbinding. Circa 19% van de oppervlakte van het gebied zal worden ingericht met de functie open water.

4.3 Nulalternatief

Een nulalternatief is het referentiealternatief waartegen de milieueffecten van de inrichtingsalternatieven worden afgezet. Het nulalternatief komt overeen met de huidige situatie, aangevuld met de autonome ontwikkeling. Het nulalternatief wordt in deze paragraaf niet verder uitgewerkt, de huidige en de autonome planologische invulling van het plangebied wordt beschreven in hoofdstuk 5.

4.4 Inrichtingsalternatieven

Van de drie eerder genoemde alternatieven worden de alternatieven I en II verder uitgewerkt als inrichtingsalternatief. Het belangrijkste verschil tussen de alternatieven I en II is de eerste ontwikkeling van het Ringvaartdorp. Deze wordt in alternatief II wel en in alternatief I niet meegenomen. Voor de inrichting van het Ringvaartdorp met 3.000 of met 6.000 woning was te weinig informatie beschikbaar. Daarom is alternatief III niet meegenomen als een gelijkwaardig alternatief in vergelijking tot de inrichtingsalternatieven I en II. Wel voorziet dit MER in een aparte kwalitatieve beoordeling van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp, in tegenstelling tot de (deels) kwantitatieve beoordeling van de beide inrichtingsalternatieven.

De inrichtingsalternatieven worden op 7 punten gedetailleerd beschreven. Behandeld zijn (1) fasering en flexibiliteit, (2) structuur van het groen, natuur en het water, (3) situering van woongebieden, (4) de ontsluitingsstructuur, (5) het waterhuishoudingsplan, (6) wijze van bouwrijp maken, grondbalans en percentage verharding, (7) de landschappelijke en/of stedenbouwkundige dragers die identiteit geven aan de locatie.

In de volgende paragrafen zijn afbeelding opgenomen waarop de belangrijkste verschillen tussen de inrichtingsalternatieven zijn af te lezen.

4.5 Inrichtingsalternatief I

4.5.1 Fasering en flexibiliteit

In inrichtingsalternatief I zullen de dorpsuitbreidingen Zevenhuizen Zuid en Nieuwerkerk Noord en het industrieterrein ten noorden van Nieuwerkerk aan den IJssel gerealiseerd worden. De linten Albert van het Hartweg, Eerste Tochtweg, Westringdijk, Zuidplasweg, Bierhoogtweg/2^e Tochtweg, Knibbelweg en Verbindingsweg zullen worden verdicht met woningen. Op dit inrichtingsalternatief is een variant meegenomen bij de effectbeoordeling met een verlegde N219 naar het oosten.

Woningbouw

De fasering van de dorpsuitbreiding Zevenhuizen Zuid zal plaatsvinden vanaf de Ringvaart aan beide zijden van het Nijverheidscentrum naar het noorden toe. Behoud en versterking van de lokale samenleving vereist een geleidelijke groei en dus een spreiding van de woningbouwproductie over een periode van 10 jaar. Daardoor kan in kleinere clusters gebouwd worden en is het risico van ongepaste massaliteit en gelijkvormigheid uitgesloten. Om redenen als versterking van het voorzieningenniveau is een verhoging van de productie in de eerste jaren denkbaar.

De fasering van Nieuwerkerk Noord zal plaatsvinden vanaf de A20 richting de grens met het Ringvaartdorp. De ontwikkeling van Nieuwerkerk Noord leent zich voor de uitgifte van clusters (woonbuurten van 200 tot 500 woningen) binnen een helder stedenbouwkundig plan. Vanuit een centrale regie die vooral stuurt op bewaking van de beoogde diversiteit aan buurtjes en de beeldkwaliteit, wordt per deelplan de ontwikkeling gegund aan marktpartijen en corporaties.

In dit alternatief wordt de eerste fase van het Ringvaartdorp niet aangelegd.

Infrastructuur

Ongeacht de realisatie van dit voornemen zal voorafgaand aan de dorpsuitbreiding Zevenhuizen Zuid de N219 worden verlegd buiten de dorpskern en zal een nieuwe aansluiting krijgen op de A12. Dit is een autonome ontwikkeling voor dit MER. Het nieuwe tracé zal langs de dorpsuitbreiding komen te liggen met tussen de woningen en de N219 een brede groen/blauwe zone. Er komt een gecombineerde dorpsentree en hoofdentree van de Eendragtspolder op de rotonde ten zuiden van Zevenhuizen.

De N219 tussen Zevenhuizen en de A20 zal eventueel worden verlegd. De milieueffecten van deze keuze worden beschreven in het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur. Wanneer meer bekend is zal er een bestuurlijke keuze worden gemaakt om de N219 wel of niet te verleggen. De stedenbouwkundige uitwerking van Nieuwerkerk Noord en het bedrijventerrein zal de keuze volgen. Dit alles in het kader van de ambitie 'eerst bewegen en dan bouwen' waarbij in de eerste fasering de infrastructuur zal worden verbeterd en vervolgens de ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerrein. In het stedenbouwkundig plan voor de dorpsuitbreiding Nieuwerkerk Noord is rekening gehouden met een centrale ontsluitingsweg ("Nesselandelaan"). Er worden reserveringen opgenomen voor de aansluiting op Nesselande en Nieuwerkerk aan den IJssel. De ontsluitingsstructuur zal nader uitgewerkt worden in stedenbouwkundige deelplannen.

Bedrijventerreinen

Het bedrijventerrein A20 Noord zal in de periode 2010-2015 worden uitgegeven. Als modern gemengd bedrijventerrein heeft A20 Noord een diverse invulling. Een belangrijk deel van de A20 Noord zal worden ingevuld met bedrijvigheid uit de sectoren Groothandel, Logistiek en Transport (maximale milieucategorie 3, 4 met vrijstelling). Het betreft niet grootschalige bedrijven uit deze sector, waarbij een kavellimiet van

circa 1,5 ha wordt gehanteerd. Daarnaast is er ruimte op het terrein voor circa 11 ha aan bedrijven uit de sectoren bouw, productie, diensten en consumentendiensten. Bij de uitwerking dient rekening gehouden te worden met een reservering voor een HOV railverbinding vanaf de spoorlijn Rotterdam – Gouda en verder parallel aan de 2^e Tochtweg naar het noorden. Kleinschalige bouw- en productiebedrijven op kavels van 120 meter diep worden voorgesteld op twee stroken ten zuiden daarvan. Langs de A20 komen zichtlocaties voor kleinschalige distributie, logistiek en transport (DL&T) met kavels van 70 meter diep, ontsloten door een nieuwe Noordelijke Parallelweg. Voor het overige is deze locatie te benutten voor relatief kleinschalige DL&T op kavels van 110 tot 140 meter diep.

Op open plekken in de lintzones van de 1^e en 2^e Tochtweg kunnen zich gevarieerde, schone, zeer kleinschalige bedrijven vestigen. In de periode dat de regionale gebiedsontsluitende weg (RGOW) nog niet door de locatie is gelegd moet gewerkt worden met tijdelijke aansluitingen op de 1^e Tochtweg (N219).

Het bedrijventerrein A20 Zuid zal in de periode 2015-2020 worden uitgegeven en kent een diverse invulling. Het terrein heeft vanwege de geografische kenmerken vooral een functie voor kleinschaliger bedrijven (categorie 2 en 3) mede gezien de ligging nabij de bestaande woonwijk Zuidplas. Tegenover deze woonwijk is, als overgang, een zone met schone dienstverlenende bedrijvigheid mogelijk, op een zichtlocatie langs de N219.

Circa 7 ha wordt in gevuld met bouw, productie en dienstverlening. Groothandel, logistiek en transport zal circa 13 ha van het terrein vullen. De kavelomvang op bedrijventerrein A20 Zuid is 1 ha tot maximaal 1,5 ha. Langs de A20 en de RGOW bestaat de mogelijkheid tot het ontwikkelen van representatieve zichtlocaties. Langs de RGOW is een strook met consumenten dienstverlening voorgesteld, inclusief een horecavestiging. De kavels in deze zone worden circa 50 meter diep. Aan de achterzijde liggen deze kavels aan een weg waaraan zich kleinschalige bouw- en productiebedrijven op kavels van 40 tot 65 meter diep kunnen vestigen. De zichtlocaties langs de A20 zijn bestemd voor kleinschalige distributie, logistiek en transportbedrijven met kavels van 70 meter diep.

Op open plekken in de lintzones van de Grensweg en Verbindingsweg kunnen zich gevarieerde, schone, zeer kleinschalige bedrijven vestigen. Een consequente zonering in de noord-zuidrichting maakt een geleidelijke en gecontroleerde uitgifte mogelijk van noord naar zuid of andersom.

Ten noorden van bedrijventerrein De Hooge Veenen wordt een strook van 100 meter diep voor zakelijke en consumenten dienstverlening voorgesteld, inclusief een horecavestiging, ontsloten door een eigen ontsluiting vanaf de “Nesselandelaan”.

4.5.2 Structuur van het groen, natuur en het water

De hooggelegen ringvaart is voor het deelgebied Zuidplas-West een dominante landschappelijke structuur. Aansluitend op de dorpsuitbreidingen is de ringvaart versterkt als een samenhangende groene zone (Ringvaartpark) met een doorgaand recreatief fietspad.

Vanuit Zevenhuizen komt er een verbinding met het nabijgelegen natuur- en recreatiegebied de Eendragtspolder. De brede groen/blauwe zone langs de N219 is gebruikt voor het uitwisselen van groen en bebouwing. Hierdoor is er meer ruimte beschikbaar voor groen in de wijk en wordt tevens wonen in het groen mogelijk gemaakt. De groenzone ten zuiden van Zevenhuizen zal een parkachtige uitstraling krijgen. Incidenteel wordt wonen in deze zone mogelijk gemaakt waardoor meer groen gerealiseerd kan worden in de dorpsuitbreiding.

In de dorpsuitbreiding Nieuwwerkerk Noord zal de kreekrugzone, die loopt vanaf de ringvaart tot de Gouweknoop, worden ingepast als groene en recreatieve zone. De voormalige kreekrug wordt in de bodem kunstmatig opgehoogd waardoor grote contrasten ontstaan tussen een hoger gelegen rug en het waterrijke veengebied. Op de kreekrugzone zal een slingerend fietspad worden aangelegd (het Kreekrugpad). Dit pad sluit aan de westzijde, met een brug over de Ringvaart, aan op de fietsroute over de

Wollefoppenweg in Nesselande. Richting het noorden is het Kreekrugpad een belangrijk verbindend element met de Rode Waterparel. Langs de “Nesselandelaan” zal een ruime groene en waterrijke zone worden ingepast die tevens dienst doet als afscheiding tussen de woningen en het bedrijventerrein. In de stedenbouwkundige uitwerking is ruimte gereserveerd voor de inpassing van een nieuwe aquaduct onder de Ringvaart voor de aansluiting van de “Nesselandelaan” op Nesselande.

4.5.3 Situering van woongebieden

De dorpsuitbreiding Zevenhuizen Zuid zal een dorps karakter krijgen. De dorpsuitbreiding wordt op een vanzelfsprekende manier geënt op de bestaande kern Zevenhuizen. Door de woningen in clusters (20 tot 50 woningen) of individuele kavels te realiseren en te zorgen voor een mix van bebouwingstypen en prijsklassen wordt voorkomen dat eenvormigheid de karakteristieke organische dorpsstructuren gaat ontkrachten. Het woningbouwprogramma biedt een grote variatie in prijsklassen, waarbij 30% sociale woningbouw uitgangspunt is. Het aantal gestapelde woningen is beperkt (maximaal 10%). Er is een permanent aanbod van woningen voor starters. De buurten en woningen zijn zoveel mogelijk levensloopbestendig. Er zijn kleinschalige woonvoorzieningen voor ouderen en anderen. Er is aandacht voor welzijnsvoorzieningen en woonzorgzones. Voorzieningen voor Zevenhuizen Zuid worden gerealiseerd in het verlengde van het Ringvaartpark en zullen daarmee fungeren als een functionele en ruimtelijke koppeling tussen Zevenhuizen Zuid en de kern Zevenhuizen.

De dorpsuitbreiding Nieuwerkerk Noord vertoont een minder hechte samenhang met het dorp Nieuwerkerk. Nieuwerkerk Noord zal zijn identiteit vooral aan de eigen structuur en uitstraling moeten ontleen. Aanknopingspunten hiervoor vormen de huidige landschappelijke structuur met langgerekte kavels en scherpe begrenzingen door de Westringdijk. De dorpsuitbreiding Nieuwerkerk Noord zal voor 50% een dorps karakter krijgen en 50% een landelijk karakter. Bij het dorps karakter hoort een woningbouwdichtheid van ca. 30 woningen per hectare, bij het landelijke karakter een woningbouwdichtheid van ca. 20 woningen per hectare. De ligging van Nieuwerkerk Noord ten opzichte van de Rotterdamse wijk Nesselande en de bestaande kern Nieuwerkerk is zodanig, dat de in Nesselande en Nieuwerkerk aanwezige voorzieningen goed bereikbaar zijn. De omvang van Nieuwerkerk Noord is te klein om eigen centrumvoorzieningen te kunnen dragen. Wel past een beperkt aanbod aan onderwijs-, zorg- en sportvoorzieningen en een buurtsuper. De nieuwe inwoners zullen veelvuldig gebruik maken van voorzieningen in de omgeving. Om de barrière van de A20 te overwinnen moet deze zonder veel moeite kunnen worden overgestoken. Overkluizing van de A20 of een gelijkwaardige oplossing is voorwaarde voor de samenhang tussen Nieuwerkerk en Nieuwerkerk Noord. De architectuur en de inrichting van de straten is eigentijds, nauw aansluitend bij de woonwensen van mensen die graag buiten de hectiek van de stad wonen, maar voor werk, ontspanning en opleiding sterk gericht blijven op de (middel)grote steden. Nieuwerkerk Noord onderscheidt zich van Nesselande door het vrijwel ontbreken van gestapelde woningbouw en een lage dichtheid. In Nieuwerkerk Noord liggen kansen om aan de grote vraag van stedelingen naar dunne en groene woonmilieus tegemoet te komen. Vooral aan de randen zijn kansen om een dun – duur woonmilieu (bijvoorbeeld villaparken) te maken in aanvulling op het dorps woonmilieu. Er wordt naar gestreefd circa 50% van de productie in dit dunne dure milieu te realiseren.

Zoals weergegeven zal binnen de dorpsuitbreidingen in beperkt mate ruimte zijn voor voorzieningen. Dit omdat de dorpsuitbreidingen van Zevenhuizen en Nieuwerkerk in belangrijke mate moeten bijdragen aan de instandhouding van de detailhandel in de dorpskernen. In de dorpsuitbreiding Zevenhuizen Zuid komen o.a. de volgende voorzieningen; zorg, onderwijs, binnensport en sociaal cultureel. Deze voorzieningen zullen centraal in de dorpsuitbreiding een plek krijgen. In de dorpsuitbreiding Nieuwerkerk aan den IJssel komen naast de genoemde voorzieningen bij Zevenhuizen ook voorzieningen voor detailhandel en buitensport (sportvelden). Met uitzondering van de sportvelden zullen ook deze voorzieningen in de

dorpsuitbreiding een centrale plek krijgen. De sportvelden zijn gelegen aan de westzijde van de A20 net boven de Ringvaart als functionele koppeling met de bestaande kern aan de oostzijde van de A20.

4.5.4 Ontsluitingsstructuur

In de autonome situatie zal de N219 tussen Zevenhuizen en de A12 worden verlegd buiten de dorpskern en een nieuwe aansluiting krijgen op de A12. Eventueel zal de N219 tussen Zevenhuizen en de A20 worden verlegd. De keuze om de N219 wel of niet te verleggen, maakt momenteel onderdeel uit van het MER Regionale Infrastructuur. Dit MER volgt het MER Regionale Infrastructuur op, waardoor de keuze t.z.t. zal worden gemaakt.

In oost-westelijke richting worden twee nieuwe lanen gerealiseerd: de Zuidelijke Dwarslaan (parallel aan het westelijk deel van de Zuidelijke Dwarsweg) en de "Nesselandelaan" (langs het westelijke deel van de nieuwe Nieuwerkerker Dwarstocht) voor de ontsluiting van Nieuwerkerk Noord. De huidige Zuidelijke Dwarsweg krijgt een functie als autoluwe toegangsweg voor aanliggende percelen en als doorgaande fietsroute.

De ontsluiting van Zevenhuizen Zuid vindt plaats door middel van twee hoofdontsluitingen, die evenwijdig liggen aan de Zevenhuizer Dwarstocht. Langs de groenzone ten zuiden van de uitbreiding loopt tevens een ontsluiting. Tussen deze wegen ligt één hoofdontsluiting in het verlengde van de 2^e Tochtweg. De overige koppelingen tussen deze wegen worden gemaakt door woonstraten, waardoor kleinere deelgebieden ontstaan die eenvoudig te realiseren en te ontsluiten zijn. De lintverdubbeling van de Knibbelweg geldt als laatste hoofdontsluiting van Zevenhuizen Zuid. Vanaf de Zuidplasweg, evenwijdig aan de Noordelijke Dwarsweg, is een deelgebied gedefinieerd dat als zelfstandig kan worden gezien. Hier zal één ontsluitingsweg komen met bebouwing aan weerszijden. In een latere fase (bij eventuele woningbouwontwikkeling van het Nijverheidscentrum) kan aansluiting gezocht worden door een reservering van deze route.

De ontsluiting van Nieuwerkerk Noord zal centraal tussen de lintzones en vanaf de "Nesselandelaan" gerealiseerd worden. Tussen de ontsluitingsstructuur ontstaan deelgebieden, die plaats bieden aan woonbuurten van circa 250 woningen.

Het bedrijventerrein A20 Noord krijgt een volledige aansluiting op de A20 en er komt een nieuw tracé voor een regionale gebiedsontsluitende weg (RGOW) door de bedrijfslocatie heen richting het noorden. De bestaande aansluiting op de A20 zal worden opgeheven en het oude tracé van de N219 wordt dan een lokale hoofdweg. Voor de ontsluiting van deze locatie zijn tenminste twee aansluitpunten nodig op de RGOW, zodat bij calamiteiten of groot onderhoud één verbinding steeds gegarandeerd is. Om het bedrijvenverkeer los te houden van het verkeer in het noordelijker gelegen woongebied, wordt voor het terrein een ringstructuur voorgesteld, die op twee punten aansluit op de RGOW. Deze ring volgt in principe de contouren van de locatie. Binnen de ring zijn één of meer locale ontsluitingswegen mogelijk op zodanige onderlinge afstanden, dat die voorzien in de voor de segmentering vereiste kaveldiepten. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein A20 Zuid wordt hoofdzakelijk verzorgd door de N219. Deze weg wordt voor de gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder veranderd in een regionale gebiedsontsluitende weg van 2x2 rijstroken, waarop lokale ontsluitingswegen kunnen aantakken. De RGOW krijgt een volledige aansluiting op de A20. De Europaweg krijgt met de nieuwe aansluiting op de A20 geen directe verbinding. De bestaande ontsluiting op de A20 zal worden opgeheven en de oude N219 wordt een locale hoofdweg.

Aan de oostzijde wordt de locatie begrensd door een lintzone met daarin de te behouden lintbebouwing van de Grensweg. Een soortgelijke oplossing wordt voorgesteld voor de bebouwingslinten langs de

Verbindingsweg. Voor de ontsluiting van de bedrijvenlocatie zijn tenminste twee aansluitpunten nodig op de RGOW, zodat bij calamiteiten of groot onderhoud één verbinding steeds gegarandeerd is. Een aansluitpunt op de bestaande rotonde bij Comenius is er al, een nieuw ontsluitingspunt wordt voorgesteld circa 100 m ten zuiden van de aansluiting op de A20. Deze nieuwe Zuidelijke Parallelweg zal de oude vervangen. De Zuidplasweg in de locatie kan voor het grootste gedeelte worden vervangen door een zuidelijker gelegen weg, direct vanaf de rotonde bij Comenius naar het oosten. Tussen de nieuwe Zuidelijke Parallelweg en de nieuwe Zuidplasweg worden twee nieuwe lokale ontsluitingwegen, ten westen en ten oosten van de Verbindingsweg.

Bij de ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met een reservering voor een HOV railverbinding vanaf de spoorlijn Rotterdam-Gouda en verder parallel aan de 2e Tocht naar het noorden.

4.5.5 Waterhuishoudingsplan

In het plangebied worden in oost-westelijke richting twee nieuwe tochten aangebracht: de Zevenhuizer Dwarstocht ten zuiden van Zevenhuizen en de Nieuwerkerker Dwarstocht (van Nieuwerkerk-Noord naar de Gouweknoop). Beide tochten hebben naast hun waterhuishoudkundige functie een betekenis als ruimtelijk structurerend element. De tocht ten zuiden van Zevenhuizen is onderdeel van de N219-zone. Ook wordt ten oosten van de Tweede Tochtweg een nieuwe tocht gegraven t.b.v. de waterhuishouding. Deze wordt eveneens beschouwd als onderdeel van de N219-zone.

In de dorpsuitbreiding Zevenhuizen Zuid zal in totaal 13,8% van de totale oppervlakte worden ingericht als oppervlaktewater, in de dorpsuitbreiding van Nieuwerkerk Noord is het 10,3%. Op het bedrijventerrein zal in totaal 19% van de totale oppervlakte worden ingericht als oppervlaktewater.

4.5.6 Toename verhard oppervlak

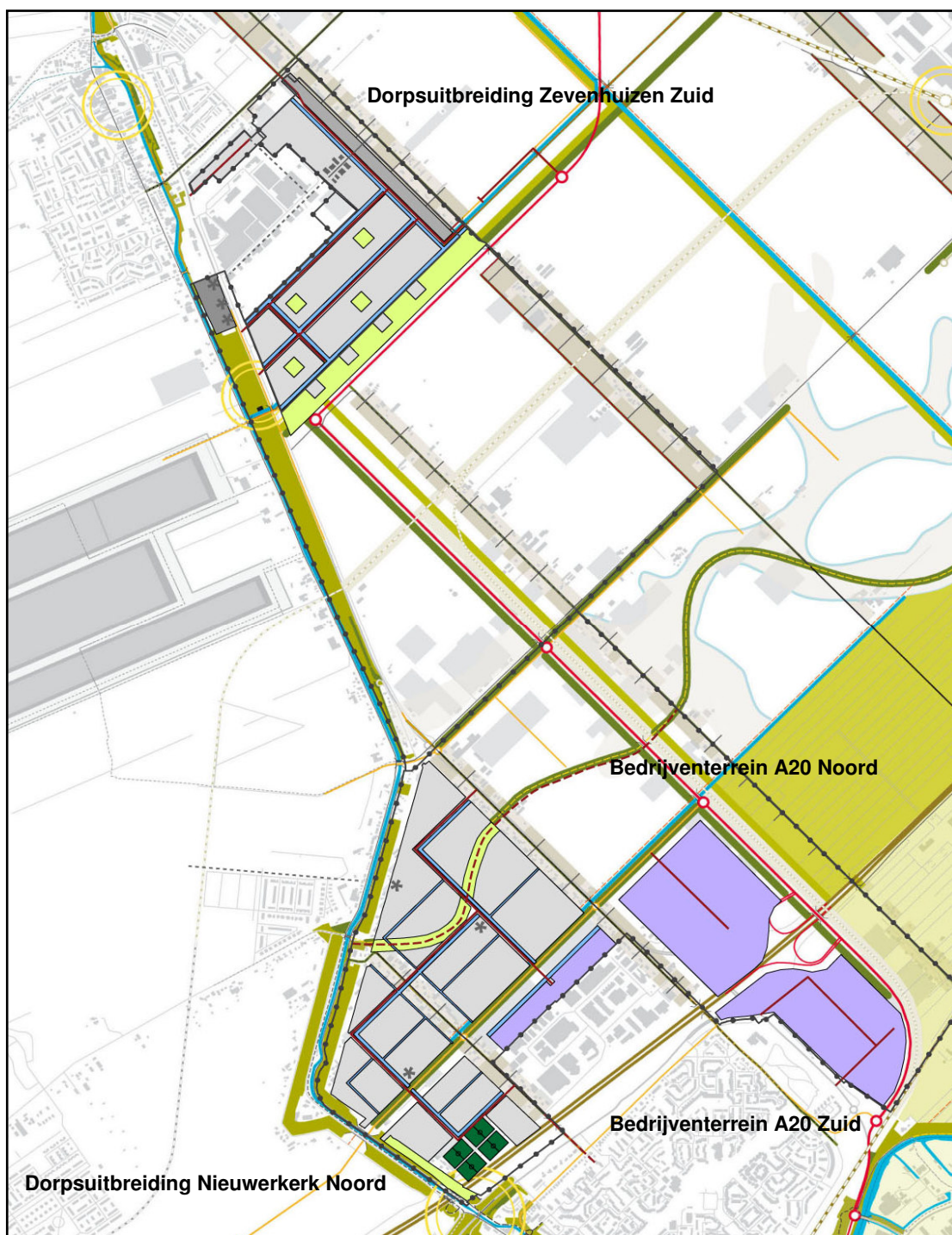
Naast het aanvullen van bestaande tekorten, geldt dat bij uitvoering van plannen die tot een toename van het verharde oppervlak leiden of die hogere eisen aan de waterbeheersing stellen aan de volgende eisen moeten voldoen:

- Demping is graven: elke demping van open water dient in natura te worden gecompenseerd
- Het nieuwe grondgebruik moet aan de NBW normering voor wateroverlast voldoen
- Er mag niet worden afgewenteld, het nieuwe grondgebruik mag de bestaande waterhuishouding niet verslechteren.

Het waterbergende vermogen van een peilgebied moet op de NBW normering zijn afgestemd, conform het Handboek Kwaliteit.

4.5.7 Landschappelijke en/of stedenbouwkundige dragers

De landschappelijke en/of stedenbouwkundige dragers bestaan uit een robuust raamwerk van de Ringvaartzone, de tochten, lanen en linten, de regionale infrastructuur en de kreekrugzone



Figuur 4.6 Inrichtingsalternatief I

4.6 Inrichtingsalternatief II

Inrichtingsalternatief II is een aanvulling op inrichtingsalternatief I. Naast de beschrijving van het inrichtingsalternatief I, zoals weergegeven in paragraaf 4.6.1, zal in dit inrichtingsalternatief de eerste fase van het Ringvaartdorp worden gerealiseerd, gelijktijdig met de ontwikkeling van Nieuwerkerk-Noord. Ook zal de stedenbouwkundige structuur van het overige deel van het Ringvaartdorp worden vastgelegd. Alleen deze onderdelen worden behandeld in deze paragraaf, voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 4.6.1. Bij dit inrichtingsalternatief vormt een naar het oosten verlegde N219 een variant.

4.6.1 Fasering en flexibiliteit

Het Ringvaartdorp voorziet in een ontwikkeling van maximaal 6.000 woningen. In de planperiode tot 2020 wordt een ontwikkeling van 3.000 woningen in lage woningdichtheden met een landelijk en dorps woonmilieu voorzien (zie paragraaf 4.7).

In het inrichtingsalternatief is het uitgangspunt gehanteerd dat de ontwikkeling van het Ringvaartdorp start met circa 700 woningen in het gebied tussen Nieuwerkerk Noord en de Rode Waterparel. Dit deel van het Ringvaartdorp zal in een vroeg stadium ontwikkeld moeten worden om de koppeling van Nieuwerkerk Noord met de Rode Waterparel op logische wijze te realiseren. Onder andere de Kreekrugzone met fietsverbinding loopt door dit gebied. Door een vroegtijdige ontwikkeling van deze eerste fase zal de beleving van de fietsverbinding verbeterd worden.

Het overige deel van het Ringvaartdorp zal in dit inrichtingsalternatief naar verwachting in een later stadium worden ontwikkeld. In dit alternatief is voor dit deel wel de landschappelijke en/of stedenbouwkundige structuur al vastgelegd.

4.6.2 Structuur van het groen, natuur en het water

De eerste fase van het Ringvaartdorp krijgt een sterk groen/blauwe structuur met een parkachtige uitstraling. Hierbij is de Kreekrugzone dominant die naast de opdeling van het gebied een centrale parkachtige structuur door het gebied zal gaan vormen.

Het overige deel van het gebied krijgt een structuur die aansluit bij het gebied ten noord-oosten van het plangebied: 'het Nieuwe Midden'. De huidige slotenverkaveling wordt hierbij vastgelegd met een hart op hart lijn van circa 120 meter. Dit zijn stroken van 3 kavels van 40 meter.

4.6.3 Situering van woongebieden

De eerste fase van het ringvaartdorp voorziet in de realisering van woningen in een relatief lage dichtheid als overgang tussen Nieuwerkerk Noord en de Rode Waterparel. Het karakter van dit gebied zal zich kenmerken als grote kavels in een omgeving van groen en water.

Voor het overige deel van het Ringvaartdorp zijn binnen de 120 meter structuur zijn verschillende inrichtingsmogelijkheden mogelijk. Hierbij kan gedacht worden aan gesloten blokverkaveling van gestapelde woningen tot lossere verkaveling van grondgebonden woningen.

4.6.4 Ontsluitingsstructuur

De ontsluiting van het noordelijk gedeelte van de eerste fase van het Ringvaartdorp zal plaatsvinden vanaf de Zuidelijke Dwarsweg en het zuidelijk gedeelte vanaf de "Nesselandelaan". De ontsluiting van het Ringvaartdorp zal plaatsvinden door de nieuw aan te leggen Zuidelijke Dwarslaan. Verbindingen tussen deze twee gebieden worden beperkt tot fietsverbindingen via het Kreekrugpad.

4.6.5 Waterhuishoudingsplan

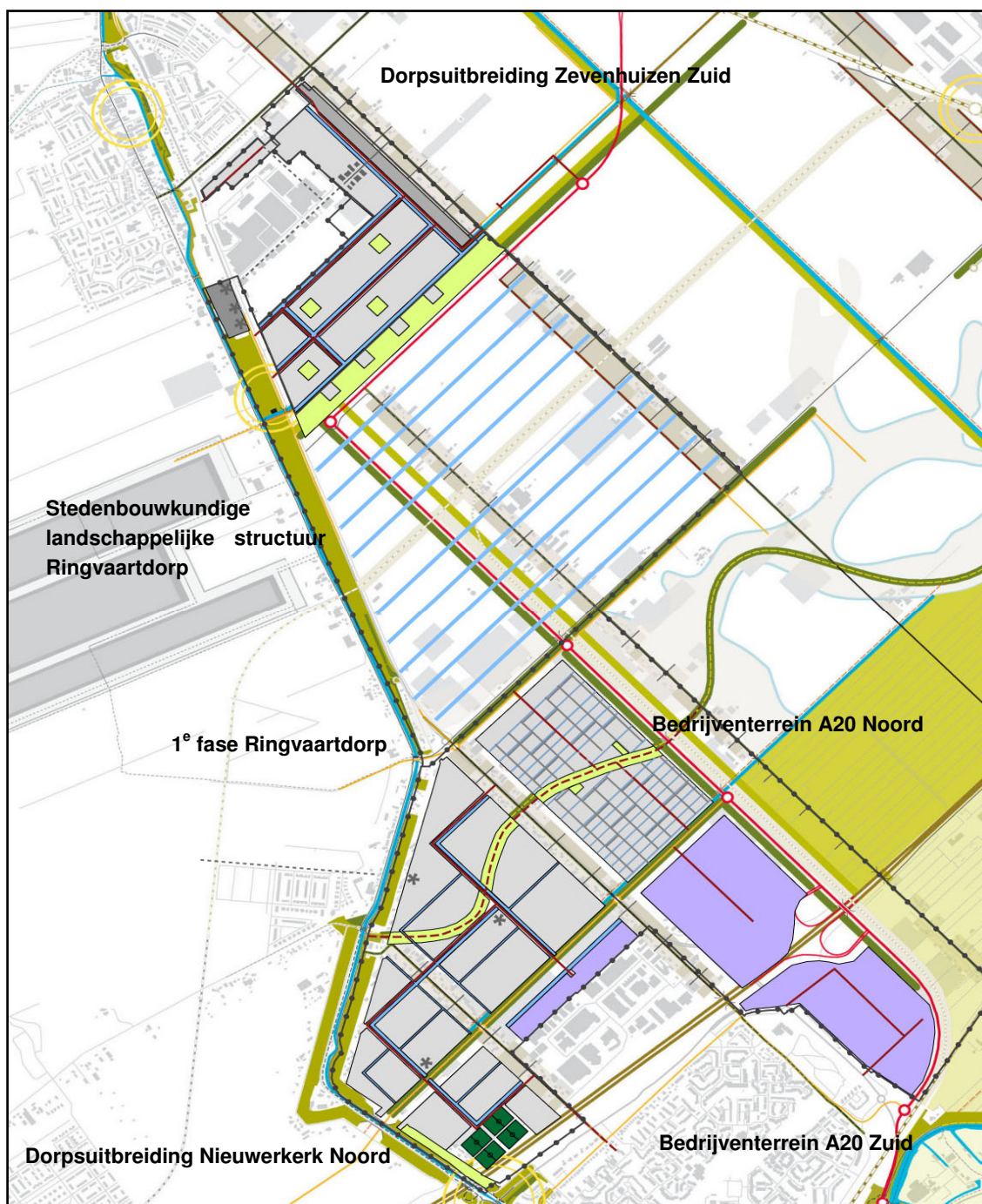
Door de groen/blauwe structuur van de eerste fase van het Ringvaartdorp en de blauwe structuur van slotenverkavelingen van het overige deel van het gebied zal dit alternatief relatief veel oppervlaktewater bevatten.

4.6.6 Toename verhard oppervlak

Komt overeen met paragraaf 4.5.6.

4.6.7 Landschappelijke en/of stedenbouwkundige dragers

De landschappelijke en/of stedenbouwkundige dragers bestaan uit een robuust raamwerk van de kreekrugzone en slotenverkaveling.



Figuur 4.7 Inrichtingsalternatief II

4.7 Ontwikkeling van het Ringvaartdorp

Het Ringvaartdorp voorziet in een ontwikkeling van maximaal 6.000 woningen in het gebied dat wordt begrensd door de Ringvaart, de omlegging Zevenhuizen van de N219, de Knibbelweg, de Zuidelijke Dwarsweg, de Tweede Tochtweg, het bedrijventerrein Nieuwerkerk Oost en de Eerste Tochtweg. In de planperiode tot 2020 wordt een ontwikkeling van 3.000 woningen in lage woningdichtheden met een landelijk en dorps woonmilieu voorzien. Wijziging van de woningaantallen, zowel naar boven tot 6.000 woningen in hoge woningdichtheden met een stedelijk karakter, als naar beneden tot geen ontwikkeling van het Ringvaartdorp zijn beiden niet uitgesloten. Over de inrichting van het Ringvaartdorp is thans geen nadere informatie beschikbaar.

In het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur is rekening gehouden met de bandbreedte van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp door uit te gaan van een ontwikkeling van 6.000 woningen. Dit leidt tot een bovengrens van de berekening van de verkeersbewegingen op de infrastructuur en tot een bovengrens van de daarvan afgeleide milieuthema's mobiliteit, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De uitgangspunten en resultaten van het onderzoek zijn volledig beschreven in het MER Zuidplas Regionale Infrastructuur, dat deel uitmaakt van het voorliggende MER. In hoofdstuk 10 wordt hier nader op ingegaan.

In het voorliggende MER is voor de inrichting van het Ringvaartdorp met 3.000 woningen of met 6.000 woningen geen volwaardig alternatief uitgewerkt, omdat daartoe te weinig informatie over de inrichting beschikbaar was. Wel voorziet dit MER in een kwalitatieve beoordeling van de ontwikkeling van het Ringvaartdorp, in tegenstelling tot de (deels) kwantitatieve beoordeling van de beide inrichtingsalternatieven. In het inrichtingsalternatief I zijn de milieueffecten beschreven als het Ringvaartdorp niet wordt ontwikkeld. De aspecten die in het voorliggende MER worden beoordeeld worden in sterke mate bepaald door de uitwerking van de inrichting van het Ringvaartdorp. Om de milieuambitie te borgen is het noodzakelijk om de uitwerking van het Ringvaartdorp mede te laten sturen door gedetailleerd milieuonderzoek. Dit proces van parallel onderzoek en uitwerking resulteert te zijner tijd in een hoogwaardige inrichting van het Ringvaartdorp en een gedetailleerde beoordeling van de milieueffecten.

Als wordt uitgegaan van de maximale vulling van het Ringvaartdorp met 6.000 woningen, dan worden in het deelgebied West ruim 9.000 woningen voorzien, inclusief de verdichting van de lanen en linten. Rekening wordt gehouden met een reservering voor een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbinding in de richtingen van Rotterdam en Gouda. Tevens is voorzien in 61 hectare bedrijventerrein.

5 BESTAANDE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen (tot 2020) binnen het plan- en studiegebied. Het plangebied is voor het grootste deel in gebruik als agrarisch gebied. Het gebied ten oosten van Zevenhuizen en ten noorden van Nieuwerkerk aan den IJssel is voornamelijk in gebruik voor glastuinbouw en akkerbouw. Hiertussen zijn enkele percelen in gebruik bij de melkveehouderij. De akkerbouw en melkveehouderij renderen gaandeweg minder goed. Vanwege de centrale ligging in de Zuidvleugel is de verstedelijkings- en recreatiedruk groot.

5.1 De Zuidplas: voornamelijk agrarisch gebied

De Zuidplas is voor het grootste deel in gebruik als agrarisch gebied. Het noordelijk kleigebied is voornamelijk in gebruik als akkerbouwgebied. Tussen Zevenhuizen, Moerkapelle en Waddinxveen is ongeveer 80 ha glastuinbouw aanwezig. Het zuidelijk gelegen deel van de polder is vooral in gebruik bij de melkveehouderij. Het glastuinbouwgebied bij Nieuwerkerk aan den IJssel is in het Streekplan Zuid-Holland Oost van 2003 aangewezen als transformatiegebied. De transformatie betreft het omzetten van het verouderde glastuinbouwconcentratiegebied in een woonwijk. Momenteel is nog circa 50% van het gebied in gebruik voor glastuinbouw.

5.2 Woningen

In de Zuidplas bevinden zich de volgende woonkernen: Waddinxveen, Moerkapelle, Zevenhuizen, Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht. Buiten de woonkernen is er enige bewoning langs de wegen in de polder, vaak gekoppeld aan enige vorm van agrarische activiteiten. Het grootste deel van de inwoners van de Zuidplas woont in de kernen.

In totaal worden er in het studiegebied in de autonome situatie ongeveer 8.400 nieuwe woningen ontwikkeld. Het leeuwendeel van deze woningen maakt deel uit van de nieuwe woonwijken van Waddinxveen (Triangel) en Gouda (Westergouwe). De overige woningen worden binnen de bestaande kernen ontwikkeld.

5.3 Bedrijventerreinen

In de Zuidplaspolder 'verhardt' ongeveer 80 hectare per jaar. In de afgelopen tien jaar is de werkgelegenheid met 44 procent gegroeid. Het aantal bedrijfsvestigingen groeide met 33 procent. In de periode 1990-2002 is in de driehoek RZG bijna 130 hectare bedrijventerrein uitgegeven. Dat is bijna 11 hectare per jaar. De gemeenten Moordrecht en Waddinxveen voorzien in het grootste aanbod bedrijventerrein in de polder: bedrijventerrein Gouwepark en Distripark Doelwijk.

Door de reeds in (ontwerp-)bestemmingsplannen opgenomen ontwikkeling van bedrijventerreinen neemt de verstedelijking verder toe. Uitbreiding van bedrijvigheid vindt plaats in de regionale bedrijventerreinen Gouwepark (46 ha) en Distripark (25 ha) en rondom de aansluiting van de N209 op de A12 bij Bleiswijk, waar een forse uitbreiding met snelweggebonden bedrijvigheid is voorzien.

5.4 Weginfrastructuur

5.4.1 Huidige situatie

De infrastructuur in de Zuidplas kenmerkt zich door de aanwezige infrastructuurcorridors: de autosnelwegen A12 en A20 en de spoorlijnen Gouda-Leiden, Gouda-Den Haag en Gouda-Rotterdam. De groeiende mobiliteit zorgt voor toenemende congestie op de hoofdwegen. Als gevolg hiervan ontstaat ook in de Zuidplas sluipverkeer en toenemende congestie.

De Zuidplas is ooit ontgonnen als een 'zuinige' polder met alleen de strikt noodzakelijke infrastructuur. Ondanks selecte investeringen in de weginfrastructuur heeft deze keuze vandaag de dag zijn sporen nagelaten: gebruikers van het gebied ondervinden hinder van doorgaand vrachtverkeer door oude kernen en van verkeersopstoppen bij de aansluitingen op het rijkswegennet. Daarnaast ervaren fietsers overlast door de smalle polderwegen en de barrières van water-, spoor- en rijkswegen.

De woonkernen in de Zuidplas zijn door provinciale wegen aangesloten op het hoofdwegennet. De N219 verbindt Nieuwerkerk aan den IJssel en Zevenhuizen met de A20 en de A12. De Middelweg/Bredeweg is een verbindingsweg van Moordrecht via de A20 naar de A12 richting Moerkapelle. Vanuit Waddinxveen leiden de Beijerincklaan en de Zuidelijke Rondweg naar de A12. Er wordt overlast veroorzaakt door sluipverkeer tussen de corridors A12 en A20 over de Middelweg/ Bredeweg en de N219. Ook gaat veel verkeer parallel aan de A12 door Moerkapelle om de drukte op de A12 te ontwijken.

5.4.2 Autonome ontwikkeling

In de autonome situatie 2020 wordt een aantal infrastructurele maatregelen voorzien om de problemen die zich voordoen te verminderen. Het gaat hierbij om ingrepen in het hoofdwegennet, provinciale wegennet en lokale wegen.

Rijkswegen

In én om de Zuidplas speelt een aantal infrastructurele plannen die van invloed kunnen zijn op het gebruik van de diverse infrastructuur aanpassingen. Onderstaande maatregelen worden vooruitlopend op dit voornemen Zuidplas West gerealiseerd en als autonome situatie voor deze studie verondersteld:

- ZSM-maatregelen 1 en 2 met daaronder ook de spits- en plusstroken A12. Hierdoor wordt de capaciteit van de A12 vergroot; (Projecten in het kader van de Spoedwet wegverbreding)
- Samenvoegen aansluitingen Waddinxveen en Zevenhuizen tot één. Hierdoor wordt het aantal weefbewegingen verkleind en verbetert de doorstroming op de A12;
- Verschuiven aansluiting Moordrecht A20 en ongelijkvloerse spoorkruising; de aansluiting wordt verbeterd;
- Nieuwe aansluiting N209 op A12 (ter hoogte van Bleiswijk); door de ongelijkvloerse kruising van het spoor zal dit de doorstroming verbeteren;
- Aanleg A4 tussen Delft en Schiedam;
- De verbinding A13/A16 zorgt ervoor dat het verkeer tussen Rotterdam en Den Haag beter afgewikkeld kan worden op het hoofdwegennet. De verwachting is dat hierdoor het aantal verkeersbewegingen in de Zuidplas zal afnemen (de financiering van dit project is rond, op voorspraak van Rijkswaterstaat is deze maatregel autonoom meegenomen).

Provinciale wegen

Maatregelen voor het provinciale wegennet welke autonoom worden verondersteld zijn:

- Omleiding van de N219 om Zevenhuizen. De overlast van doorgaand verkeer door Zevenhuizen wordt tegengegaan en de N219 sluit aan op de gecombineerde aansluiting op de A12 (Zevenhuizen/ Waddinxveen).
- N207 Zuidwestelijke Randweg Gouda; met deze weg wordt een betere ontsluiting van Gouda gerealiseerd;
- Verkeersregelinstallatie Coenecoopbrug Westzijde zal voor een verbetering in de verkeersdoorstroming moeten zorgen.

Lokale wegen

De lokale wegen sluiten aan op de regionale infrastructuur en hebben effect op de verkeersstromen in het studiegebied. In verschillende gemeenten zijn, al dan niet in samenhang met andere maatregelen, de volgende projecten als autonome ontwikkeling aangemerkt:

- Gouda: Verlengde Burgemeester Meijssingel onder het spoor door
- Waddinxveen: Doortrekken dreef Oost, afsluiten Plasweg, Beijerinklaan tussen Zuidelijke Rondweg en Dreef van 80 km/h naar 50 km/h, deel Westelijke Randweg tussen Verlengde Dreef en Beethovenlaan
- Waddinxveen/Zevenhuizen: verkeersbelemmering Noordelijke Dwarsweg en ongelijkvloerse spoorkruising
- Zevenhuizen: infrastructuur rond Eendragtspolder, Burgemeester Klinkhamerweg 30 km/h
- Zoetermeer: Doortrekken Australiëweg

5.5 Openbaar vervoer

De RijnGouwelijn-Oost (Gouda – Leiden) bevindt zich op dit moment in de overgangsfase van voorbereiding naar uitvoering. Na 2018 zal de RijnGouwelijn volgens de plannen worden doorgetrokken naar de kust, dit is fase 2. Fase 1 van de RijnGouweLijn maakt deel uit van de autonome ontwikkeling.

Onderdeel hiervan zijn onder andere:

- Halte Coenecoop (Waddinxveen);
- Halte Goudse Poort (Gouda);
- Halte Gouweknoop (Gouda);
- Halte Burgemeester Meijssingel (Gouda);
- Tracering RijnGouweLijn onder de spoorbaan (Conform de derde bestuursovereenkomst RGL is het tracé verlegd naar de middenberm van de verlegde Burg. Jamessingel)

Daarnaast zijn Triangel en Westergouwe per bus ontsloten (lijn 297 respectievelijk lijn 7 en spitslijn 6).

5.6 Fietspaden

De huidige fietspadenstructuur bestaat uit zowel losliggende fietspaden langs de hoofdinfrastructuur, als fietsroutes over of langs bestaande lokale wegen. De losliggende fietspaden langs de hoofdinfrastructuur liggen langs de A12 en de A20, en op sommige trajecten langs de spoorlijnen. De fietsroutes over en langs bestaande lokale wegen volgen de structuren van de polder, namelijk de Ringvaart en de voor de Zuidplas typische gridstructuur. Kruisingen met de Rijkswegen zijn allemaal ongelijkvloers, met de spoorlijnen veelal gelijkvloers.

De provincie Zuid-Holland heeft in het 'Fietsplan 2001' een groot aantal wenslijnen voor fietspaden aangegeven. De provincie positioneert de fiets als een essentieel onderdeel in het mobiliteitsplan.

DHV B.V.

Onderdeel van het Fietsplan is een programma waarin nieuwe vrijliggende fietsverbindingen met een eigen tracé worden ontwikkeld, en een programma voor aanvullende fietsvoorzieningen en stallingen. Een aantal wenslijnen uit dit plan ligt in de Zuidplas. Het overgrote deel hiervan zal in 2020 gerealiseerd zijn.

In een aparte studie zijn de mogelijkheden voor een intensief fietspadennetwerk nader onderzocht (Fietsen in de Zuidplas; Van wenslijnen naar tracés. Provincie Zuid-Holland 2008).

6 TOETSINGSKADER

6.1 Gehanteerde thema's, aspecten en toetsingscriteria

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke thema's en toetsingscriteria zijn onderzocht. Aan de hand van de toetsingscriteria worden de milieueffecten van het voornemen en eventuele alternatieven bepaald. Milieueffecten kunnen zowel tijdelijk (gedurende de bouw) als permanent optreden. In dit hoofdstuk is er onderscheid gemaakt tussen een aantal thema's, te weten Bodem, Water, Natuur, Landschap en cultuurhistorie, Meervoudig ruimtegebruik, duurzaamheid en energie en Omgevingskwaliteit.

Normaliter zijn bij soortgelijke m.e.r.-procedures thema's als verkeer (mobiliteit en bereikbaarheid), geluid en trillingen, luchtkwaliteit en geur en externe veiligheid eveneens onderdeel van een beoordelingskader. Echter, deze thema's worden voornamelijk beïnvloed door verandering in de hoeveelheid wegverkeer. In het MER Regionale Infrastructuur zijn de effecten op deze thema's uitvoerig beschreven. Hierbij zijn de voorgenomen activiteiten behorende bij Zuidplas West en de daarbij behorende verkeersbewegingen, in combinatie met de overige voorgenomen activiteiten van Zuidplas Noord, Gouweknoop en de Waterparel, in zijn totaliteit onderzocht, beoordeeld en beschreven. In dit MER Zuidplas West worden daarom de gevolgen voor verkeer en vervoer, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid niet beschreven, maar levert het MER Regionale Infrastructuur de milieu-informatie over deze thema's ten behoeve van de besluitvorming over Zuidplas West.

Thema	Criterium
Bodem	• Grondstromen • Milieuhygiënische bodemgesteldheid • Draagkracht
Water	<i>Veiligheid en overstromingsrisico's bij dijkdoorbraak</i> • Vloerpeilen • Barrière werking • Schadeverwachting <i>Wateroverlast oppervlaktewater</i> • Afwenteling waterbezwaar • percentage oppervlaktewater • Vloerpeilen • Schadeverwachting • Inspelen op klimaatverandering <i>Grondwater</i> • Verandering grondwaterstanden • Verdroging, waterschade of verzakkingen • Effecten op kwel • Invloed van bemalingen <i>Waterkwaliteit</i> • Nutriënten • Zilte kwel, opbarsten waterbodems • Inlaat van oppervlaktewater • Watercirculatie • Natuurontwikkeling

Natuur	• Effecten op beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en EHS) • Effecten op beschermde/waardevolle soorten
Cultuurhistorie	Archeologie • Aantasting bekende archeologische waarden • Aantasting gebieden met archeologische verwachtingswaarden Landschap • Aantasting waardevolle elementen • Aantasting openheid van het landschap • Leesbaarheid van het landschap Nederzettingen • Aantasting historisch waardevolle bebouwing
Duurzaam ruimtegebruik en energie	Zuinig ruimtegebruik • Meervoudig ruimtegebruik • Compact bouwen • Ondergronds ruimtegebruik Energie • Beperken van de energievraag • Duurzaam opwekken van energie • Efficiënte energie voorziening
Omgevingskwaliteit	Kwaliteit van de leefomgeving • Realisering woonbehoefte • Realisering bedrijventerreinbehoefte Kwaliteit van de voorzieningen • Instandhouding van bestaande voorzieningen • Nieuwe voorzieningen Woonkwaliteit • Woondifferentiatie Recreatieve kwaliteit • Toename van de kwaliteit van het netwerk • Toename van het areaal Milieuzonering • Milieuzonering rond bedrijven • Veiligheidsafstanden

Tabel 6.1 Beoordelingskader Zuidplas West

6.2 Beoordeling van de milieueffecten

Naast het plangebied (zie par. 1.2) wordt in deze m.e.r.-studie ook een studiegebied onderscheiden. Dit betreft het gebied waarbinnen effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. De omvang van het studiegebied verschilt per aspect dat in het MER onderzocht wordt. In geval van twijfel over de omvang van het studiegebied wordt in het MER uitgegaan van het 'worst case scenario'. In dit rapport zullen de effecten op zowel plangebied als ook op het studiegebied worden behandeld.

Per vakgebied zijn door specialisten de effecten van de alternatieven voor het betreffende toetsingscriterium bepaald. De effecten zijn ofwel kwalitatief bepaald op basis van 'deskundige oordeel' ofwel op kwantitatieve wijze met behulp van modelresultaten of andere methoden. In hoofdstuk 7 is voor ieder toetsingscriterium specifiek de gehanteerde methode beschreven van de effectbepaling. Hierbij is ook aangegeven hoe vervolgens de 'vertaling' van de effectgegevens naar gewaardeerde + en – scores,

op een 5-puntschaal, heeft plaatsgevonden. De betekenis van de + en – scores is in onderstaande tabel uitgelegd.

Het voordeel van het weergeven van de effecten in + en – scores is dat een overzicht ontstaat, waarmee in één oogopslag de conclusies per variant en thema zichtbaar zijn.

++	Zeer positieve effecten ten opzichte van het nulalternatief
+	Positieve effecten ten opzichte van het nulalternatief
0	Nagenoeg geen effect ten opzichte van het nulalternatief
-	Negatieve effecten ten opzichte van het nulalternatief
--	Zeer negatieve effecten ten opzichte van het nulalternatief

Tabel 6.2 Betekenis scores 5-puntschaal