

## **Aanvulling Milieueffectrapport** Inpassingsplan Nieuw Reijerwaard

projectnr. 0258731.00  
revisie 03  
28 februari 2013

### **auteur(s)**

dr. ir. L.T. Runia  
ir. S. Zondervan

### **Opdrachtgever**

Provincie Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP 's-Gravenhage

datum vrijgave

28-02-2013

beschrijving revisie 03

Definitief

goedkeuring

dr. ir. L.T. Runia

vrijgave

ing. P. F.G.M.  
Kennes

**Projectgroep bestaande uit:**

dr. ir. L. T. Runia  
ir. S. Zondervan  
ing. P.G.F.M. Kennes

**Datum van uitgave:**

28 februari 2013

**Contactadres:**

Beneluxweg 7  
4904 SJ Oosterhout  
Postbus 40  
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2013

**Ingenieursbureau Oranjewoud**

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

## Inhoud

	blz.
<b>1</b>	<b>Inleiding .....3</b>
<b>1.1</b>	<b>Ontwikkeling Nieuw Reijerwaard.....3</b>
<b>1.1.1</b>	<b><i>Uitgangpunten bij ontwikkeling.....3</i></b>
<b>1.2</b>	<b>Waarom een aanvulling op het MER? .....3</b>
<b>1.2.1</b>	<b><i>Procedureel.....4</i></b>
<b>1.3</b>	<b>Doel van de aanvulling .....4</b>
<b>1.4</b>	<b>Leeswijzer .....4</b>
<b>2</b>	<b>Nut en noodzaak van de ontwikkeling .....5</b>
<b>2.1</b>	<b>Nut en noodzaak van de ontwikkeling van nieuwe Argologistiek.....5</b>
<b>3</b>	<b>Wat is over Nieuw Reijerwaard besloten en onderzocht? .....7</b>
<b>3.1</b>	<b>Inleiding .....7</b>
<b>4</b>	<b>Beschouwing van de milieukundige onderbouwing van Nieuw Reijerwaard.....11</b>
<b>4.1</b>	<b>Het kabinetsbesluit en de uitwerking daarvan .....11</b>
<b>4.2</b>	<b>Milieueffecten: één grote versus twee kleinere locaties .....13</b>
<b>4.2.1</b>	<b><i>Twee locaties in eerdere onderzoeken .....13</i></b>
<b>4.2.2</b>	<b><i>Overzicht van relevante milieugevolgen .....13</i></b>
<b>4.3</b>	<b>Het onderzoek van CPB en RPB (2007) .....18</b>
<b>5</b>	<b>Conclusie .....19</b>
	<b>Bronnen.....21</b>
<b>Bijlage 1: Chronologisch overzicht van relevante besluiten, afwegingen en onderzoeken .....</b>	



# 1 Inleiding

## 1.1 Ontwikkeling Nieuw Reijerwaard

In de oksel van de A15 en A16, op het grondgebied van de gemeenten Ridderkerk en Barendrecht wordt het agrologistieke bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard ontwikkeld. De ontwikkeling omvat onder andere circa 90 hectare (netto) bedrijventerrein, de benodigde verkeersmaatregelen, een groene inpassing aan de zijde van de Rijksstraatweg en de mogelijkheid om drie windturbines te bouwen.

De vigerende bestemmingsplannen maken deze ontwikkeling niet mogelijk. Daarom zullen Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland een Inpassingsplan (provinciaal bestemmingsplan) vaststellen. Vooruitlopend hierop is een ontwerp inpassingsplan opgesteld. Dit ontwerp inpassingsplan heeft, samen met de bijbehorende een milieueffectrapport (MER) ter inzage gelegen van 16 tot en met 27 december 2012. In die periode is het MER ook voorgelegd aan de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage.

### 1.1.1 *Uitgangspunten bij ontwikkeling*

De ontwikkeling van een nieuw agrologistiek bedrijventerrein te Nieuw Reijerwaard komt voort uit een reeks van eerdere besluiten. Deze ontwikkeling is onder andere opgenomen in de Crisis- en herstelwet en structuurvisies van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Ridderkerk en Barendrecht. Deze eerdere besluiten zijn bij het opstellen van het MER voor Nieuw Reijerwaard beschouwd als kaders voor de ontwikkeling. Hierop wordt in detail ingegaan in hoofdstuk 3 van deze aanvulling op het MER. In deze aanvulling op het MER wordt nagegaan of de uitgangspunten uit deze eerdere besluitvorming nog valide zijn.

## 1.2 Waaron een aanvulling op het MER?

De onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage constateert in het voorlopig toetsingsadvies MER bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard<sup>1</sup>, na beoordeling van het MER, een locatiebezoek op 17 december 2013 en een nadere toelichting op enkele aspecten voor het MER één essentiële tekortkoming. Dit betreft een onderbouwing van de locatie en omvang van Nieuw Reijerwaard op het goede detailniveau, ook op milieugronden.

De Commissie vindt het essentieel voor het besluit dat de keuze voor de locatie Nieuw Reijerwaard (met een omvang van ruim 90 hectare) op het goede detailniveau wordt onderbouwd, ook op milieugronden. De al beschikbare informatie, zoals in het SMB gekoppeld aan het streekplan "Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020" kan hiervoor mogelijk als basis worden gebruikt, maar zal in ieder geval moeten worden uitgebreid naar de omvang van het huidige terrein, en mogelijk geactualiseerd moeten worden.

<sup>1</sup> Voorlopig toetsingsadvies voor het milieueffectrapport bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, Commissie voor de milieueffectrapportage, 5 februari 2013

### 1.2.1 **Procedureel**

Door middel van deze aanvulling op het MER bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard wordt invulling gegeven aan het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage. Deze aanvulling wordt voorgelegd ter beoordeling aan de commissie voor de milieueffectrapportage, alvorens deze een definitief toetsingsadvies uitbrengt.

Het definitieve toetsingsadvies wordt, gezamenlijk met de milieu-informatie uit het MER en deze aanvulling op het MER door provinciale staten (PS) betrokken bij vaststelling van het inpassingsplan Nieuw Reijerwaard. PS motiveert daarbij hoe het toetsingsadvies en de milieu-informatie betrokken zijn bij het planologisch besluit tot vaststelling van het inpassingsplan voor het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

### 1.3 **Doel van de aanvulling**

Het doel van deze MER aanvulling is primair het bieden van de milieu-informatie die noodzakelijk is om de geconstateerde tekortkoming in te vullen, zodat tot een positief toetsingsadvies gekomen kan worden. Met een positief toetsingsadvies wordt bevestigd dat de voor het ruimtelijke besluit relevante informatie aanwezig en voldoende is.

Voor het verkrijgen van deze milieu-informatie worden de (milieu)afwegingen bij eerdere plannen en besluiten nader uiteen gezet. De commissie voor de milieueffectrapportage doet hiervoor al enkele handreikingen:

De provincie Zuid-Holland heeft in een toelichting aangegeven dat zij in 2005 het streekplan "Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020" heeft vastgesteld. Hierin is voor Nieuw Reijerwaard 50 hectare bedrijventerrein opgenomen en aan de andere kant van de rijksweg voor Bolnes Zuid 40 hectare. Aan deze wijziging ging een strategische milieubeoordeling (SMB) vooraf. Mogelijk kan de daar gebruikte locatieafweging als basis gebruikt worden bij het in beeld brengen van het afwegingsproces, en de milieu-overwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld.

### 1.4 **Leeswijzer**

De tekortkoming die de commissie voor de milieueffectrapportage heeft benoemd is leidend bij het opstellen van deze rapportage. Deze is benoemd in de inleiding is dit hoofdstuk. Hiervoor wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de behoefte aan nieuwe logistieke bedrijventerreinen in de regio. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de hoofdlijn van de eerdere (ruimtelijke) besluiten en daarbij behorende milieuonderzoeken. Een meer uitgebreide omschrijving van deze stukken is opgenomen in bijlage 1.

In hoofdstuk 4 wordt op thematische wijze op de verschillende aspecten dan de geconstateerde tekortkoming ingegaan. Hoofdstuk 5 sluit af met de belangrijkste conclusies over het milieuonderzoek bij de locatieafwegingen voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein te Nieuw Reijerwaard.

## 2 Nut en noodzaak van de ontwikkeling

Van belang bij het opstellen van deze aanvulling op het MER is dat de geconstateerde tekortkoming de locatiekeuze en de omvang van de ontwikkeling op deze locatie betreft. De behoefte aan agrologistieke bedrijventerrein in de regio staat niet ter discussie. Het onderzoek richt zich hiermee op de vragen, "waarom hier" en "waarom deze omvang". Voor de volledigheid is hieronder beknopt ingegaan op de ruimtevraag van de agrologistieke sector in de regio, waaraan met Nieuw Reijerwaard invulling wordt gegeven.

### 2.1 Nut en noodzaak van de ontwikkeling van nieuwe Agrologistiek

Voorafgaand aan de realisatie van Nieuw Reijerwaard is uitgebreid onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van het bedrijventerrein. Er zijn diverse onderzoeken beschikbaar die aantonen dat er behoefte is aan logistieke bedrijvigheid aan de zuidkant van Rotterdam. Ter voorbereiding op de besluitvorming over de alternatieve locaties Hoeksche Waard heeft Buck Consultants International (BCI) onderzoek gedaan naar de vraag en het aanbod van ruimte voor havengerelateerde bedrijvigheid in de omgeving van Rotterdam. Daaruit bleek dat er tot 2020 behoefte is aan aanvullend aanbod van bedrijventerreinen. Aanvullend daarop heeft het (toenmalig) Ruimtelijk Planbureau (RPB) in samenwerking met het Centraal Planbureau (CPB) in 2007 onderzoek uitgevoerd. De Hoeksche Waard leek daarvoor de meest geschikte locatie. Toen echter deze optie verviel doordat een meerderheid van de Tweede kamer tegen ontwikkeling van deze locatie bleek, heeft het Rijk gekozen voor de alternatieve locaties Westelijke Dordtse Oever (WDO) te Dordrecht en Ridderster (Nieuw Reijerwaard en Bolnes) te Ridderkerk. Daarbij is uitgegaan van een zogenaamd laag economisch groeiscenario, waarbij nog voldoende vraag bleek voor met name logistieke bedrijvigheid.

In 2011 heeft onderzoeksbureau Ecorys een actualisatie van de ruimtebehoefte naar bedrijvigheid uitgevoerd<sup>2</sup>. Conclusie is dat, zowel tot 2020 maar ook daarna, ruimte nodig is voor logistieke bedrijvigheid. In het lage economisch groeiscenario wordt tot 2020 een behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid voorzien van circa 400 hectare. Rekening houdend met de impact van de SER-ladder op de ruimtebehoefte tot 2030. Daaruit blijkt dat, bij een ruimtewinst door herstructurering van 7,5% nog een uitbreidingsbehoefte bestaat tot 367 hectare. Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met transformatie, hetgeen inhoudt dat bestaande bedrijvigheid wordt omgezet naar andere functies, zoals wonen e.d. Daardoor verdwijnen er hectares voor bedrijvigheid waarmee het totale aanbod aan bedrijventerreinen wordt verminderd.

Vanaf 2020 wordt een verdere behoeftevraag voorzien van nog eens circa 400 hectare. De grootste ruimtevraag wordt verwacht in de sector logistiek, waar ook Nieuw Reijerwaard voor wordt ontwikkeld. Het aandeel van de ruimtebehoefte voor de logistieke sector bedraagt circa 75% of meer van de totale vraag naar bedrijventerreinen tot 2030.

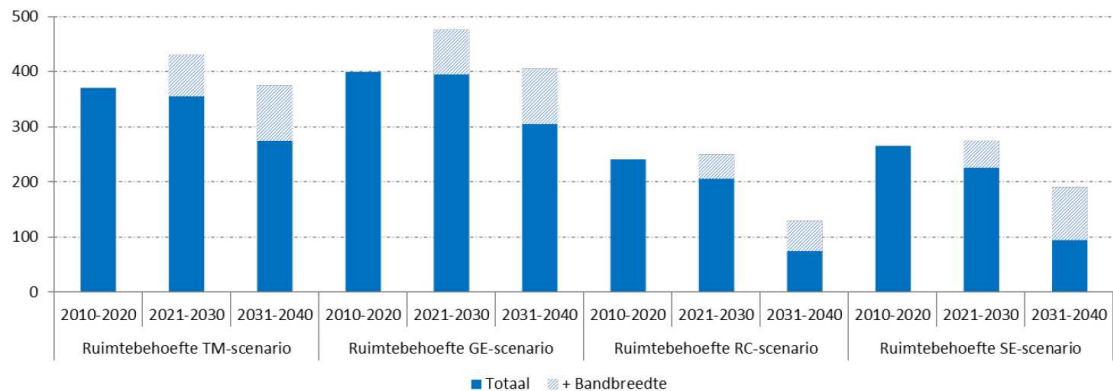
Een actualisatie van het vraag-en-aanbod-onderzoek is in 2012 door onderzoeksbureau Ecorys uitgevoerd<sup>3</sup> met betrekking tot de vraag een integraal beeld te schetsen van:

1. de vraag-aanbod verhouding op de bedrijventerreinen in de regio Groot-Rijnmond rekening houdend met de herstructureringsopgave, leegstand en de SER-ladder;
2. de relatie van bovenstaande met bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

Er blijkt in de komende periode nog steeds een substantiële uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in Groot-Rijnmond (figuur 2.1 & tabel 2.1). Deze ruimtevraag doet zich zowel voor in de periode tot 2020 als tot 2030. De vraag komt voor een belangrijk deel uit de logistieke sector en is met name geconcentreerd op de linker Maasoever.

<sup>2</sup> Vraag-aanbod analyse bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam, Conform de SER-ladder, Ecorys, 2011

<sup>3</sup> Vraag-aanbod analyse in relatie tot bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, Conform de SER-ladder, Ecorys, 2012



**figuur 2.1 Ruimtevrage naar bedrijventerreinen in 2010-2040, Groot Rijnmond, ha netto (Ecorys 2012)**

**tabel 2.1 Ruimtevrage vanuit de logistieke sector in de Stadsregio Rotterdam (netto ha) (Ecorys 2012)**

Periode	Ruimtevrage (GE-scenario)	65% LMO*	35% RMO*
2010-2020	200-300 hectare	130-195	70-105
2021-2030	300-400 hectare	195-260	105-140

LMO = linker Maasoever

RMO = rechter Maasoever

**tabel 2.2 Toepassing SER-ladder voor de logistieke sector in de periode 2010-2030 in Groot Rijnmond op de linker Maasoever (netto ha) (Ecorys 2012)**

Vraag LMO	2010-2020	2021-2030
GE-scenario	130-195	195-260
Aanbod LMO	2010-2020	2021-2030
Bestaand aanbod	27	
Leegstand*	7,5	
Transformatie	-	-
Ruimtwinst 7,5%*	3,5	3,5
Harde plannen	0	
Opgave LMO	2010-2020	2021-2030
<b>Tekort aan logistiek bedrijventerrein</b>	<b>92 tot 157</b>	<b>192 tot 257</b>
Zachte plannen LMO	2010-2020	2021-2030
Nieuw Reijerwaard	96	
Overige zachte plannen	30	48

Er zal zelfs in het huidige economisch laagtij, een conservatieve inschatting van de vraag en een optimistische inschatting van de ontwikkeling van aanbod elders een tekort ontstaan aan vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. Het tekort geldt voor geheel Groot Rijnmond, maar concentreert zich sterk op linker Maasoever (tabel 2.2). Nieuw Reijerwaard (op de linker Maasoever) is het belangrijkste plan in de regio om het tekort op te vangen. Hierbij is tevens van belang dat er, in ieder geval sinds 2005, geen nieuwe terreinen zijn bijgekomen die potentieel geschikt zijn als bedrijventerrein.



### 3 Wat is over Nieuw Reijerwaard besloten en onderzocht?

#### 3.1 Inleiding

In het MER is ingegaan op de hoofdlijnen van de besluitvorming die heeft geleid tot het voornemen tot ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard. Dit betreft in hoofdzaak de opeenvolging van besluiten en de gevolgen daarvan voor de keuze voor de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard. Het startpunt van dit overzicht is het streekplan Rijnmond (1996), het laatste provinciale plan waarin het plangebied nog was aangewezen als concentratiegebied voor glastuinbouw. Een chronologische weergave van de belangrijkste besluiten en het onderliggende milieuonderzoek is weergegeven in tabel 3.1.

Een uitvoerige beschrijving van deze besluiten en de bijbehorende afwegingen en onderzoeken is opgenomen in bijlage 1, waarbij per besluit, voor zover mogelijk en van toepassing, de milieukundige onderbouwing is gegeven voor realisatie van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

**tabel 3.1 Chronologische weergave van besluiten, overwegingen en milieuafwegingen ten behoeve van een bedrijventerrein te Nieuw Reijerwaard**

	Plan		Locatiekeuze	Effectonderzoek
1996	Streekplan Rijnmond	Provinciaal	De locatie Nieuw Reijerwaard is, conform de vigerende bestemmingsplannen aangewezen als concentratiegebied voor glastuinbouw.	
2005	Ruimtelijk plan Regio Rotterdam	Provinciaal / Regionaal	<p>Er is een grote behoefte aan bedrijventerrein. Alle mogelijk ruimte moet worden benut.</p> <p>Nieuw Reijerwaard en Bolnes-Zuid zijn opgenomen als zoekgebied voor gezamenlijk 90 bedrijventerrein. Ook Hoeksche Waard is als bedrijventerrein opgenomen.</p> <p>Dit plan is opgesteld in samenhang met de streekplannen Oost (2003) Zuid (2000) en West (2003), waarmee een locatieafweging op provinciaal niveau heeft plaatsgevonden.</p>	Strategische Milieu Beoordeling (SMB): Veiligheid (op het bedrijventerrein) is voor Nieuw Reijerwaard benoemd als een aandachtspunt, vanwege buisleidingen. Voldoende afstand en lagere dichtheid van werknemers zijn hierbij mogelijke maatregelen. Het aandachtspunt veiligheid speelt nog sterker voor Bolnes. Op het gebied van lucht en geluid zijn geen mogelijke overschrijdingen van normen verwacht.
2006	Ontwerp Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid 'Hoeksche Waard'	Provinciaal	Nadere uitwerking en ontwerpbesluit planologische verankering Hoeksche Waard.	Voor deze herziening zijn een SMB en een MER voor de concrete beleidsbeslissing (CCB) opgesteld.

2007	Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid 'Hoeksche Waard'		Op verzoek van het Rijk wordt door Provinciale Staten de CCB voor het bedrijventerrein Hoeksche Waard niet vastgesteld.	
	Verkenning koers, kansen en opgaven Ridderster	Provinciaal/ Regionaal	De bedrijventerreinen rondom de Ridderster moeten in samenhang gezien worden. Hierbij kan differentiatie optreden.	Er heeft een verkenning van effecten plaatsgevonden. Enige effecten zijn niet te voorkomen. Met name lucht, geluid en veiligheid dienen nader onderzocht te worden.
2008	Raadsbesluit Ridderkerk	Gemeentelijk	Keuze voor de vergroting van de omvang van Nieuw Reijerwaard, ten kosten van bedrijven te Bolnes-Zuid.	Zowel uit ruimtelijk oogpunt als uit een oogpunt van bedrijfsterruinentwikkeling kan beter gekozen worden voor een groter bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard (robuustheid, duurzaamheid, financiële haalbaarheid) en een andere invulling voor Bolnes-Zuid.
	Kabinetbesluit alternatieve locaties Hoeksche waard	Nationaal	Keuze voor versnellen van de zachte plannen van de alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard (120 ha 'droog'), te weten Ridderster (Nieuw Reijerwaard en Bolnes, 90 hectare 'droog') en Dordtse Kil IV ( 65 hectare 'nat').	<p>Brede locatiestudie van uiteindelijk 25 kansrijke locaties, op milieugronden, door CPB en RPB, waaronder op productie en efficiëntie (afstand Rijnmond) en leefomgeving (landschap, multimodale ontsluiting en woonomgeving).</p> <p>Na uitsluiten van bedrijventerrein in nationaal landschap en locaties die behouden kunnen blijven voor de zwaardere categorie 5 bedrijven betreft de top drie van aantrekkelijke bedrijven in de CBP/RPB studie: 1) Reijerwaard, 2) Bolnes, 3) Dordtse Kil IV (ook wel genoemd: Westelijke Dordtse Oever)</p> <p>Aandachtspunt voor de, op zich goed scorende, locaties Bolnes en Nieuw Reijerwaard is dat beide afzonderlijk voor de eindgebruiker een beperkte omvang hebben. Toegevoegde waarde van beide gebieden is de ligging, waarmee een toegevoegde waarde voor de werkgelegenheid van Rotterdam is.</p>
2009	Ruimtelijke Structuurvisie 2020 - 2030, Ridderkerk	Gemeentelijk	Keuze voor de vergroting van de omvang van Nieuw Reijerwaard, en geen regionaal bedrijventerrein in Bolnes - Zuid.	<p>Vraagt aandacht voor enkele regionale milieuproblemen binnen de gemeente.</p> <p>Benoemt milieu- en inrichtingsmaatregelen voor Nieuw Reijerwaard op inrichtingsniveau.</p>
	Bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard	Gemeentelijk/ provinciaal / landelijk	<p>Overeenkomst tot ontwikkelen van een agrologistiek bedrijventerrein van 90 hectare te Nieuw Reijerwaard.</p> <p>In deze overeenkomst is de verplichting aan GS van de provincie opgenomen om PS voor te stellen de visie van Ridderkerk inzake Bolnes-Zuid te verwerken in de definitieve structuurvisie.</p>	In de overweging is betrokken dat Bolnes-Zuid deel uitmaakt van de groene buffer rondom de gemeente Ridderkerk, op welke locatie de landschappelijke inbedding en een stedenbouwkundig kwalitatief goede ontwikkeling de verdere ontwikkeling bepalen en derhalve niet wordt ingericht als regulier bedrijventerrein.

2010	Crisis en herstelwet	Nationaal	Wettelijke verankering van de locaties Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever.	
	Structuurvisie, 'Visie op Zuid-Holland'	Provinciaal	In de structuurvisie is Nieuw Reijerwaard - samen met de Westelijke Dordtse Oever - als alternatief voor het voormalige transformatiegebied bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard aangeduid.  Bolnes wordt niet ontwikkeld als bedrijventerrein vanwege landschappelijk waarden.	PlanMER : Het beleidsscenario heeft positieve effecten op landschap en is conform de SER ladder.
2012	Structuurvisie 'Samen de Ruimte' , Barendrecht	Gemeentelijk	Onderschrijft ontwikkeling Nieuw Reijerwaard ter versterking van het bestaande bedrijventerreincluster.	Op het inrichtingsniveau van openbaar vervoer en de ontsluiting worden enkele wensen en randvoorwaarden benoemd.
	Ontwerp Inpassingsplan en MER Nieuw Reijerwaard	Provinciaal	Nadere uitwerking en ontwerpbesluit planologische verankering Nieuw Reijerwaard.	Specifiek milieueffectonderzoek, waarmee is aangetoond dat de ontwikkeling past binnen de wettelijke milieukaders.



## 4 Beschouwing van de milieukundige onderbouwing van Nieuw Reijerwaard

### 4.1 Het kabinetsbesluit en de uitwerking daarvan

#### Twee locaties

De basis voor de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard<sup>4</sup> is het kabinetsbesluit van 28 maart 2008 (TK, 29 435). In het kabinetsbesluit is opgenomen dat voor de nummers 1 en 2 van de door in het onderzoek van CPB en RPB opgestelde lijst van tien locaties (alternatieven voor de locatie Hoeksche Waard) een verdere uitwerking zal plaatsvinden. Het gaat om de locatie Ridderster (Reijerwaard en Bolnes) en de locatie Westelijke Dordtse Oever. Het kabinet geeft aan dat bij uitwerking van de plannen voor deze locaties aspecten als realisatiesnelheid, milieu, landschappelijke inpassing en financiële haalbaarheid verder zullen worden onderzocht. Het nu in procedure gebrachte plan voor Nieuw Reijerwaard is het resultaat van de afspraken tussen Rijk en provincie, die de basis vormen van het kabinetsbesluit. Het kabinet stelt het volgende:

*'De gekozen alternatieven zijn naar onze mening een juiste balans tussen economische structuurversterking en ruimtegebruik. De alternatieven versterken niet alleen de Mainport Rotterdam, maar zorgen ook voor duurzaam en efficiënt ruimtegebruik in de Rotterdamse regio'.*

In deze zinnen is als het ware de milieuafweging van het kabinet samengeballd. Voor Nieuw Reijerwaard is van belang om na te gaan of het nu voorliggende plan, waarin niet de twee afzonderlijke locaties bij Ridderster, maar een enkele grote locatie met ongeveer hetzelfde netto oppervlak als de twee afzonderlijke, nog past binnen deze opvatting van het Rijk.

#### Locatie Ridderster: keuze voor grote locatie Nieuw Reijerwaard

In het kabinetsbesluit is de locatie Ridderster als één van de twee te realiseren alternatieven voor de Hoeksche Waard aangeduid. De locatie Ridderster bestaat uit twee afzonderlijke locaties, te weten Bolnes ten noorden en Reijerwaard ten zuiden van het knooppunt. In het onderzoek van de planbureaus dat ten grondslag lag aan het kabinetsbesluit zijn deze twee sublocaties afzonderlijk beoordeeld. Hierbij is voor Reijerwaard uitgegaan van 40-50 hectare netto en voor Bolnes van 35 hectare; gezamenlijk 75 - 85 hectare netto.

Het nu voorliggende inpassingsplan richt zich uitsluitend op de locatie Reijerwaard (inmiddels aangeduid aan Nieuw Reijerwaard) met een areaal van 90 hectare netto. Met deze ene locatie wordt invulling gegeven aan de gehele locatie Ridderster uit het kabinetsbesluit. Bolnes, de tweede Ridderster sublocatie uit het kabinetsbesluit, wordt niet ontwikkeld tot bedrijventerrein. Dit is als zodanig vastgelegd in de provinciale Structuurvisie (2010). De keuze om alle uitgeefbare hectares te projecteren op de locatie Reijerwaard is gebaseerd op afspraken tussen provincie, Rotterdam, Ridderkerk en Barendrecht. Door de provinciale Structuurvisie wordt de uitspraak in de Ruimtelijke Structuurvisie van Ridderkerk (2009) waarin Bolnes is aangeduid als 'landgoederenzone' ook overgenomen op het hogere niveau van de provincie. Impliciet is tevens gekozen om de gehele opgave van de locatie Ridderster te projecteren op de locatie Nieuw Reijerwaard<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> In eerdere onderzoeken en rapporten is de locatie aangeduid als Reijerswaard of Reijerwaard. De (ruimere) locatie in het nu vast te stellen plan wordt aangeduid als Nieuw Reijerwaard.

<sup>5</sup> Dit blijkt o.a. uit een brief van de Stadsregio Rotterdam, dd 9 november 2009

### **Milieuafweging**

Door CPB en RPB is een groot aantal locaties onderzocht. De locatie Ridderster (zoals uiteindelijk benoemd in het kabinetsbesluit) is als twee afzonderlijke locaties Bolnes en Reijerwaard in beeld gebracht. De keuze om het gehele programma voor de Riddersterlocatie op één (sub)locatie (Nieuw Reijerwaard) te concentreren betekent dat de (milieu)afweging op locatieniveau niet betrekking heeft op het vergroten van de locatie Reijerwaard van 50 naar 90 hectare netto, maar op de milieueffecten van het concentreren van het gehele programma op één locatie in plaats van twee. Voor het nu door PS te nemen concrete ruimtelijke besluit over het inpassingsplan zijn de milieugevolgen van deze keuze van belang.

## 4.2 Milieueffecten: één grote versus twee kleinere locaties

### 4.2.1 Twee locaties in eerdere onderzoeken

Het kabinetsbesluit is gebaseerd op het CPB/RPB onderzoek naar de effecten van een omvang van 40-50 hectare netto in Reijerwaard en 35 hectare netto in Bolnes. Deze omvang sluit voor Nieuw Reijerwaard aan bij de omvang van het terrein dat is opgenomen in RR2020 en is beschouwd in de SMB bij RR2020. Dit geldt ook voor de locatie Bolnes. De milieubeoordeling die bij het aanduiden van de locatie Ridderster in het kabinetsbesluit is gebruikt is dus gebaseerd op 40-50 hectare netto voor Reijerwaard alsmede 35 hectare netto voor Bolnes. Het uiteindelijke, nu door PS vast te stellen plan voor Nieuw Reijerwaard gaat uit van 90 hectare netto bedrijventerrein en (zoals blijkt uit de provinciale Structuurvisie) het laten vallen van de locatie Bolnes. Voor het uiteindelijke (nu te nemen) besluit is het daarom van belang om inzicht te hebben of, en zo ja, in hoeverre een grotere omvang van het terrein Nieuw Reijerwaard, in samenhang met het laten vallen van Bolnes, dus het concentreren van het benodigde areaal op één terrein relevant is voor de gevolgen voor het milieu.

In de SMB RR2020 wordt uitgegaan van 50 hectare Nieuw Reijerwaard, waarvan uiteindelijke 40 hectare opgenomen is in het plan RR2020. Samen met de onderzochte 50 hectare Bolnes is in de SMB zodoende 100 hectare bedrijventerrein op de Ridderster onderzocht.

De SMB RR2020 is globaal van karakter en geeft geen kwantitatieve informatie over de effecten. De SMB bevat geen verkeers- lucht- of geluidberekeningen, maar wel (in bijlage 2) een GLV-toets (geluid, lucht, externe veiligheid). In deze GLV-toets is per beschouwde locatie een korte opsomming opgenomen van mogelijke aandachtspunten voor geluid, lucht en externe veiligheid. Bij de locatie Nieuw Reijerwaard bevat deze tabel uitsluitend een opmerking over externe veiligheid, dat geldt ook voor de locatie Bolnes. Daarbij gaat het om het bedrijventerrein als een gevoelig object vanwege de nabijheid van transportassen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het feit dat bij Nieuw Reijerwaard geen opmerkingen zijn gemaakt en ook in de tabel met aandachtspunten niets is opgenomen voor geluid en lucht kan worden opgevat als een indicatie dat de emissies van geluid en luchtverontreinigingen bij deze locatie niet tot wezenlijke effecten zullen leiden. Bij een (groot) deel van de andere locaties in de SMB RR2020 worden die kanttekeningen wel geplaatst.

### 4.2.2 Overzicht van relevante milieugevolgen

De omvang van het bedrijventerrein kan relevant zijn voor de effecten op;

- verkeer (verkeersaantrekkende werking, met afgeleide gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit);
- geluid (grotere geluiduitstraling, groter kans op ontwikkelingen nabij gevoelige objecten);
- luchtkwaliteit (meer emissies, grotere kans op overschrijding normen);
- natuur (door groter ruimtebeslag en grotere kans op effecten door verstoring, emissies e.d.);
- landschap en cultuurhistorie;
- bodem en water;
- duurzaamheid.

Voor al deze aspecten zijn de effecten in het MER Nieuw Reijerwaard reeds beschreven voor de volledige omvang van het terrein (90 hectare netto), op basis van actuele gegevens en modellen. In het kabinetsbesluit is mede op basis van CPB/RPB en STEC onderzoek geconcludeerd dat ruimte voor bedrijvigheid nodig is. Het kabinet hecht aan duurzaam en efficiënt ruimtegebruik en een balans tussen economische structuurversterking en ruimtegebruik. Eén grotere locatie leidt per saldo tot minder milieugevolgen dan twee kleinere locaties met hetzelfde oppervlak. De keuze voor een groter oppervlak in Nieuw Reijerwaard en het laten vallen van de locatie Bolnes past derhalve goed bij het kabinetsbesluit.

In de volgende paragrafen zijn de milieueffecten van de afzonderlijke grote locatie Nieuw Reijerwaard (90 hectare netto) vergeleken met de gesommeerde effecten van twee afzonderlijke Riddersterlocaties Reijerwaard en Bolnes. Een overzicht van de vergelijking van deze effecten is opgenomen in onderstaande tabel.

**Tabel 4.1 Overzicht van de relevante milieugevolgen van concentratie op één locatie**

aspect	beoordeling gezamenlijke effecten Riddersterlocaties Bolnes en Reijerwaard (75 - 85 ha netto)	locatie Nieuw Reijerwaard (90 ha netto) en geen ontwikkeling Bolnes	Beoordeling effecten concentratie te Nieuw Reijerwaard, ten opzichte van Riddersterlocaties
verkeer	referentie	effecten vergelijkbaar	0
geluid		effecten gecentreerd op kleiner areaal	0 /+
luchtkwaliteit		effect op emissie vergelijkbaar en meer geconcentreerd	0
landschap en cultuurhistorie		effecten zijn kleiner dan referentie	+
natuur		effecten zijn kleiner dan referentie	+
bodem en water		effecten zijn niet onderscheidend	0
duurzaamheid		efficiënter ruimtegebruik	+

### Verkeer

In de eerdere onderzoeken zijn de verkeerseffecten van de locaties kwalitatief beschouwd; er zijn geen berekeningen opgenomen voor de verkeersaantrekkende werking of de effecten op de doorstroming op het hoofdwegennet voor een locatie met een oppervlak van 50 hectare netto. Ook is niet modelmatig in beeld gebracht wat de effecten van de beide locaties samen zijn. De mogelijke effecten op het hoofdwegennet zijn wel als aandachtspunt benoemd, waardoor de vraag kan worden gesteld of een terrein met een grotere omvang nog steeds geschikt zou zijn. Door het ontbreken van kwantitatieve gegevens in eerdere onderzoeken is het niet mogelijk een kwantitatieve vergelijking te maken tussen het plan dat nu voorligt en de eerdere onderzoeken over de kleinere locatie.

Over het algemeen kan worden gesteld dat een groter bedrijventerrein meer (vracht)verkeer genereert dan een kleiner terrein. De verkeersproductie is gerelateerd aan het oppervlak uitgeefbaar terrein. De aard van de bedrijvigheid is hierbij uiteraard ook van belang.

In het MER Nieuw Reijerwaard zijn de verkeerseffecten van de totale ontwikkeling (90 ha netto) kwantitatief beschreven op basis van actuele gegevens en modellen. Uit het onderzoek blijkt dat de bijdrage van Nieuw Reijerwaard op de verkeersbelasting op het hoofdwegennet beperkt is; het aandachtspunt voor verkeer is met name de schakel tussen het plangebied en de snelweg. Het onderzoek in het MER Nieuw Reijerwaard maakt op basis van actuele gegevens en modellen duidelijk dat het in eerder onderzoek genoemde aandachtspunt (effecten op het hoofdwegennet, kans op congestie) niet van wezenlijk belang is, ook niet bij het uitgeefbare oppervlak, zoals nu voorzien voor Nieuw Reijerwaard (90 ha netto).

Het verkeersaantrekkend effect van de beide Riddersterlocaties gezamenlijk (met een omvang van 80 tot 90 ha netto) is grosso modo even groot als de locatie Nieuw Reijerwaard afzonderlijk. De beide locaties liggen bij het knooppunt Ridderster. Het effect op het hoofdwegennet (toename van verkeersintensiteiten en van I/C verhoudingen) van een enkele grote locatie (Nieuw Reijerwaard) is vergelijkbaar



met het effect van de twee kleinere Riddersterlocaties gezamenlijk. De verschillen tussen een situatie met twee afzonderlijke locaties of een enkele grotere liggen met name op het onderliggend wegennet en de aansluitingen op de snelweg. Daarvan is in het MER Nieuw Reijerwaard op basis van actuele gegevens en modellen inzichtelijk gemaakt dat de verkeerseffecten van de locatie Nieuw Reijerwaard acceptabel zijn.

Voor de effecten op verkeer is de conclusie dat de samengevoegde effecten van de twee afzonderlijke locaties niet wezenlijk verschillen van de effecten van één grotere locatie.

#### **Landschap en cultuurhistorie**

Een relevant gegeven is dat de gehele ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard, zoals nu voorzien, past binnen het gebied dat is bestemd (maar nog niet overal als zodanig in gebruik) voor glastuinbouw. Ook op de kaarten van RR2020 is de ontwikkeling van Reijerwaard indicatief aangegeven binnen het glastuinbouwgebied. De locatie zoals nu in het MER Nieuw Reijerwaard onderzocht ligt derhalve geheel buiten gebieden met (beschermde) landschappelijke waarden. Ten aanzien van het aspect landschap is daardoor de beoordeling van de effecten van de uiteindelijke locatie Nieuw Reijerwaard niet substantieel anders dan bij de kleinere locatie die in beeld is gebracht in het SMB RR2020 in het CPB/RPB onderzoek.

De grotere omvang nu maakt de locatie Bolnes (de andere Riddersterlocatie uit het kabinetsbesluit) overbodig. De locatie Bolnes bestaat uit nog tamelijk ongerept (agrarisch) landschap. De landschappelijke effecten van het inrichten van dit gebied als bedrijventerrein zijn daardoor relatief groot. Daarnaast is van belang dat twee afzonderlijke terreinen over een groter gebied landschappelijke effecten hebben dan één (even groot) terrein.

Voor de effecten op het landschap is de beoordeling van één grotere locatie Nieuw Reijerwaard positiever dan de gesommeerde effecten van de afzonderlijke locaties Reijerwaard en Bolnes.



figuur 4.1 Zicht op Bolnes-Zuid vanaf de Ridderster

(maps.google.com)



figuur 4.2 Zicht op Nieuw Reijerwaard vanaf de Ridderster

(maps.google.com)

### Geluid

De akoestische effecten van wegverkeer en bedrijven zijn in het MER in beeld gebracht op basis van actuele gegevens en modellen. In het kader van het SMB RR2020 zijn op dit aspect geen effecten verwacht. In het RPB/CPB onderzoek wordt de nabijheid van een woongebied voor een bedrijventerrein in Bolnes wel als aandachtspunt benoemd. Voor zowel wegverkeerlawaaï als industrielawaaï geldt dat concentreren van bronnen per saldo gunstiger is dan verdelen. De effecten voor wegverkeerslawaaï voor de grote locatie Nieuw Reijerwaard zijn in het MER in beeld gebracht. Bij het verdelen van het uitgeefbare oppervlak over twee locaties wordt ook de emissie van geluid vanuit de bedrijven verdeeld. Daardoor zal de geluidbelasting bij een kleiner terrein bij Nieuw Reijerwaard lager zijn. Daartegenover staat een toename van de emissie van geluid bij Bolnes. In eerder onderzoeken is voor Bolnes aangegeven dat spraken kan zijn van geluidhinder. Voor wegverkeerslawaaï geldt dat bij twee locaties de geluidemissie meer wordt verspreid. Per saldo is het geluidbelast oppervlak (wegverkeer) bij twee kleinere locaties in het algemeen groter dan bij één locatie.

### **Luchtkwaliteit**

De effecten van de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard op de luchtkwaliteit zijn in het MER beschreven op basis van actuele emissiegegevens, achtergrondconcentraties en modellen. Bij de beschouwing van de effecten kan onderscheid worden gemaakt in de (totale) emissie en de immissieconcentraties.

De effecten op de luchtkwaliteit zijn het gevolg van emissies vanuit de bedrijven op het terrein en de emissies van verkeer. Voor beide geldt dat deze in principe gerelateerd zijn aan het areaal van het bedrijventerrein. De totale emissies naar de lucht (de vracht) is daardoor voor twee kleinere terreinen van een vergelijkbare grootte als van één terrein met een even grote omvang. Bij kleinere locaties vindt de emissie ruimtelijk meer gespreid plaats.

Ten aanzien van de immissieconcentraties is van belang waar de emissies plaatsvinden, en wat de eigenschappen van de omgeving zijn die bepalen hoe de emissie zich verspreidt. Bij twee locaties vinden de emissies meer gespreid plaats en nemen over een groter gebied de immissieconcentraties minder sterk toe dan bij één grotere locatie en meer geconcentreerde verkeersstromen. Uit het MER Nieuw Reijerwaard blijken geen overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen. Bij twee kleinere locaties is dat naar verwachting ook het geval. Per saldo is er geen wezenlijk verschil in effecten tussen twee kleinere of één grotere locatie.

### **Natuur**

In het MER Nieuw Reijerwaard zijn de effecten op natuurwaarden beschreven voor de grote locatie. De effecten zijn, mede als gevolg van het bestaande ruimtegebruik, beperkt. De effecten op natuurwaarden van de locatie Bolnes zijn niet expliciet in beeld gebracht, maar gezien het bestaande ruimtegebruik is een - beperkte - waarde voor natuur niet uitgesloten. Ten aanzien van de effecten op Natura-2000 gebieden is de kans klein dat twee kleinere locaties andere effecten hebben dan één grote locatie op ongeveer dezelfde afstand tot Natura 2000-gebieden.

### **Bodem en water**

De effecten voor bodem en water zijn niet onderscheidend voor twee kleinere of één grotere locatie.

### **Duurzaamheid**

Enkele aspecten van duurzaamheid zijn niet gerelateerd aan de omvang van de locatie. Van belang is wel dat aangenomen kan worden dat twee kleinere locaties per saldo tot meer bruto ruimtebeslag leiden dan één grotere locatie. In dit opzicht is de beoordeling voor de locatie Nieuw Reijerwaard positiever dan voor de twee afzonderlijke Riddersterlocaties. Een tweede relevant aspect is dat de locatie Nieuw Reijerwaard in zijn geheel is gesitueerd in gebied dat reeds is bestemd en (grotendeels) in gebruik is als glastuinbouwlocatie. Bij de locatie Bolnes is dat niet het geval. Ook in dit opzicht -het transformeren van bestaande rode functies in plaats van het aansnijden van een nog groen gebied - is Nieuw Reijerwaard positiever dan de twee Riddersterlocaties gezamenlijk.

### 4.3 Het onderzoek van CPB en RPB (2007)

Het kabinetsbesluit is inhoudelijk in belangrijke mate gebaseerd op het onderzoek van CPB en RPB (2007) en -voor wat betreft de markttechnische beoordeling van de locaties- een quick scan van de STECgroep. Het onderzoek van CPB/RPB was er, na het besluit van de Tweede Kamer om geen bedrijventerrein in de Hoeksche Waard mogelijk te maken, op gericht om na te gaan of en in hoeverre er behoefte was een nieuw bedrijventerrein in de Rotterdamse regio en welke alternatieve locaties in aanmerking zouden komen. De onderzoeken laten zien dat in de Rotterdamse regio behoefte bestaat aan ruimte voor bedrijvigheid. Deze behoefte is groter dan 50 hectare netto. Het kabinetsbesluit gaat tevens uit van een grotere behoefte dan 50 hectare.

Het onderzoek van CPB/RPB bevat - summier- een beoordeling van de milieugevolgen van de locaties. In dit onderzoek is de locatie Nieuw Reijerwaard opgenomen onder de naam Reijerwaard met een omvang van 40-50 hectare netto. In het rapport is de locatie indicatief aangeduid, zonder begrenzing, aanduiding van ontsluiting e.d.. Het onderzoek van CPB/RPB gebruikt de ontwikkeling van het bedrijventerrein Hoeksche Waard als referentie, dat wil zeggen locaties die beter presteren (minder milieugevolgen hebben) dan de Hoeksche Waard zijn positief beoordeeld. In deze paragraaf wordt ingegaan op de inhoud van het onderzoek van CPB/RPB in relatie tot het onderzoek dat in het MER is uitgevoerd voor Nieuw Reijerwaard.

#### **Locaties: 'zachte' locaties als uitgangspunt**

Het rapport van CPB/RPB bevat een beschouwing over mogelijkheden voor nieuwe locaties, maar focust vooral op 'zachte' locaties, dat wil zeggen locaties die op de een of andere manier in eerdere plannen in beeld zijn gebracht en waarvoor globale aanduidingen zijn opgenomen in ruimtelijke plannen, maar die nog niet in een concreet bestemmingsplan zijn vastgelegd. Ook de locatie Reijerwaard is een dergelijke zachte locatie. De locatie is immers al opgenomen in RR2020. In de SMB bij RR2020 is de locatie opgenomen als Rid8 Nieuw Reijerwaard met een oppervlak van 50 hectare. In deze SMB zijn onder andere de effecten van mogelijke locaties voor bedrijventerreinen in beeld gebracht, met als referentiesituatie de autonome ontwikkeling.

#### **Multimodale ontsluiting**

In het onderzoek is multimodaliteit opgenomen als een criterium voor de leefomgeving. Multimodaliteit wordt van belang geacht wegens de kans op het beperken van congesties, milieuvriendelijker goederenvervoer en de luchtkwaliteit. Ten aanzien van Reijerwaard wordt aangegeven dat dit 'mogelijk multimodaal ontsloten kan worden'. Daarbij gaat het uitsluitend om de mogelijkheid om het terrein aan te sluiten op het spoornet. Duidelijk is dat een ontsluiting voor (binnen)scheepvaart niet mogelijk is. Het rapport gaat derhalve niet uit van de aanwezigheid van een multimodale ontsluiting, maar op de mogelijkheid tot een ontsluiting niet alleen per as, maar ook per rail.

Naast de multimodale ontsluiting is de bereikbaarheid van de locatie vanuit Rotterdam beoordeeld. Deze bereikbaarheid is belangrijk omdat het bedrijventerrein werkgelegenheid moet bieden voor ook laaggeschoolden. De locatie Reijerwaard is op dit aspect positief beoordeeld.

Ten aanzien van het locatiebeleid is, naast de bereikbaarheid voor vrachtverkeer, ook de bereikbaarheid voor werknemers van belang. Locaties met een (gemiddeld) kleinere afstand tussen wonen en werken en met een grotere kans op multimodale ontsluiting (auto, OV, fiets) voor woon-werkverkeer zijn gunstiger. De locatie Reijerwaard is in dit opzicht vanwege de nabijheid van Rotterdam (een belangrijke bron van werknemers) positief beoordeeld. Bij de beoordeling van CPB/RPB is de nabijheid van het NS-station Barendrecht niet betrokken. De nabijheid van dit station biedt kansen voor woon-werkverkeer voor Nieuw Reijerwaard.

## 5 Conclusie

Ten behoeve van het ontwerp inpassingsplan Nieuw Reijerwaard is een milieueffectrapport opgesteld. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 5 februari 2013 een voorlopig advies uitgebracht over dit milieueffectrapport. De commissie constateert daarin een tekortkoming met betrekking tot de onderbouwing van de locatie en omvang van Nieuw Reijerwaard op het goede detail-niveau, ook op milieugronden.

In deze aanvulling op de milieueffectrapportage Nieuw Reijerwaard is deze onderbouwing, ook op milieugronden nader uiteen gezet. Het onderzoek van de milieugevolgen van Nieuw Reijerwaard richt zich op twee niveaus;

1. dat van de keuze van de locatie;
2. dat van de keuze om op deze locatie de opgave van 90 hectare netto bedrijventerrein te concentreren, in plaats van de opgave te spreiden over de twee Riddersterlocaties.

### Ten eerste:

Van belang is dat de behoefte aan agrologistiek bedrijventerrein in de regio niet ter discussie staat. Dit blijkt uit diverse, ook actuele, onderzoeken. Er ontstaat zelfs in het huidige economisch laagtij, met een conservatieve inschatting van de vraag en een optimistische inschatting van de ontwikkeling van aanbod elders een tekort aan vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. Het tekort geldt voor geheel Groot Rijnmond, maar concentreert zich sterk op linker Maasoever. Nieuw Reijerwaard is het belangrijkste plan in de regio om het tekort op te vangen.

De effecten van de totale locatie Nieuw Reijerwaard (90 ha netto) zijn in het MER op basis van actuele gegevens en modellen in beeld gebracht.

### 1. de locatie

De locatie Nieuw Reijerwaard is in 2005, net als onder andere Bolnes en Hoeksche Waard opgenomen in de regionale structuurvisie Regio Rotterdam 2020, waarvoor een SMB (voorloper van de planMER) is opgesteld. Bij het vervallen van de locatie Hoeksche Waard in 2007 (uit landschappelijke overwegingen), is in opdracht van het kabinet door RPB en CPB een locatiestudie uitgevoerd voor mogelijke alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard. Dit betreft een brede locatiestudie van uiteindelijk 25 kansrijke locaties. In het genoemde onderzoek zijn 'zachte' locaties beschouwd, dat wil zeggen locaties die al wel zijn onderzocht en waarover kaderstellende besluiten zijn genomen, maar die nog niet in een concreet ruimtelijk plan zijn vastgelegd. In het genoemde onderzoek zijn de locaties beoordeeld aan de hand van een aantal criteria, waaronder de afstand tot Rijnmond en de effecten op de leefomgeving (landschap, multimodale ontsluiting en woonomgeving). De locaties Ridderster (Nieuw Reijerwaard en Bolnes) en Westelijke Dordtse Oever (WDO) komen hieruit als meest kansrijke alternatieven naar voren. Mede op basis van dit onderzoek heeft het kabinet besloten de locatie Ridderster (met de sublocaties Reijerwaard en Bolnes) en de locatie WDO verder uit te werken. In het onderzoek van RPB en CPB is aangegeven dat de locatie Nieuw Reijerwaard mogelijkheden biedt voor multimodale ontsluiting.

In de brief over dit besluit stelt het kabinet het volgende: *'De gekozen alternatieven zijn naar onze mening een juiste balans tussen economische structuurversterking en ruimtegebruik. De alternatieven versterken niet alleen de Mainport Rotterdam, maar zorgen ook voor duurzaam en efficiënt ruimtegebruik in de Rotterdamse regio'.*

## 2. de omvang

In de provinciale Structuurvisie van 2010 is de locatie Bolnes niet meer opgenomen als te ontwikkelen bedrijventerrein. Het gehele programma van de twee Riddersterlocaties is nu geprojecteerd op de locatie Nieuw Reijerwaard. In de PSV is hiermee zowel de locatie als de omvang van Nieuw Reijerwaard in het provinciaal beleid vastgelegd. Bij de structuurvisie is op het bijbehorende schaalniveau een planMER opgesteld. Het besluit over Nieuw Reijerwaard in het inpassingsplan bouwt voort op het eerdere besluit (in de structuurvisie) om de locatie Bolnes te laten vallen. Daarmee is voor het besluit over Nieuw Reijerwaard in het Inpassingsplan de vergelijking van de milieueffecten van de twee Riddersterlocatie uit het kabinetsbesluit met de ene, grote locatie Nieuw Reijerwaard van belang. Het MER voor Nieuw Reijerwaard brengt de milieugevolgen van de 'grote' locatie Nieuw Reijerwaard in beeld.

De vergelijking van de gezamenlijke milieueffecten van de twee afzonderlijke Riddersterlocaties Nieuw Reijerwaard en Bolnes (zoals opgenomen in het kabinetsbesluit) met de effecten van alleen de grotere locatie Nieuw Reijerwaard (zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan) in samenhang met het laten vallen van de locatie Bolnes laat zien dat het nu te nemen besluit goed aansluit bij de hierboven geciteerde mening van het kabinet. Dit wordt onderschreven door ondertekening van de bestuurlijke overeenkomst Nieuw Reijerwaard, die is ondertekend door de ministeries van Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Door het concentreren op één locatie worden de milieueffecten beperkt. Dit is in lijn met de conclusie uit het planMER bij de structuurvisie van Zuid-Holland dat het beleidsscenario positieve effecten op landschap heeft en conform de SER ladder is.

**Tabel 5.1 Overzicht van de relevante milieugevolgen van concentratie op één locatie**

aspect	beoordeling gezamenlijke effecten Riddersterlocaties Bolnes en Reijerwaard (75 - 85 ha netto)	locatie Nieuw Reijerwaard (90 ha netto)	Beoordeling effecten concentratie te Nieuw Reijerwaard, ten opzichte van Riddersterlocaties
verkeer	referentie	effecten vergelijkbaar	0
geluid		effecten gecentreerd op kleiner areaal	0 /+
luchtkwaliteit		effect op emissie vergelijkbaar en meer geconcentreerd	0
landschap en cultuurhistorie		effecten zijn kleiner dan referentie	+
natuur		effecten zijn kleiner dan referentie	+
bodem en water		effecten zijn niet onderscheidend	0
duurzaamheid		efficiënter ruimtegebruik	+

### Tot slot:

De milieu-informatie voor de locatie zelf is opgenomen in het MER Nieuw Reijerwaard. In deze aanvulling is kort ingegaan op de milieu-informatie die van belang is voor het concentreren van de opgave op de locatie Nieuw Reijerwaard en het laten vallen van de locatie Bolnes. De beoordeling van de effecten voor de twee locaties bouwt voort op een aantal eerder uitgevoerde onderzoeken. Het oordeel is dat in de totstandkoming van de locatiekeuze voor Nieuw Reijerwaard milieueffecten meegewogen zijn en dat het concentreren van de opgave op één locatie vanuit milieuoptiek als positief moet worden beoordeeld.



## Bronnen

- Bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, 2009
- Crisis- en herstelwet, Rijksoverheid, 31 maart 2010
- Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard, CPB en RPB, 2007
- Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid, Hoeksche Waard, 2007
- Kabinetsbesluit bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard, 25 maart 2008
- Ontwerp inpassingsplan bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, provincie Zuid-Holland, november 2012
- Ontwikkeling Polder Nieuw Reijerwaard, Gemeente Ridderkerk, 6 augustus 2008
- Over de Crisis- en herstelwet, Rijksoverheid, 2010
- Milieueffectrapportage bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, provincie Zuid-Holland, november 2012
- Quickscan beoordeling alternatieven Hoeksche Waard, STEC Groep, februari 2008
- PlanMER Provinciale Structuurvisie, Ontwikkelen met schaarse ruimte, Provincie Zuid-Holland, 2009
- Ruimtelijk plan regio Rotterdam, Stadregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland, 9 november 2005
- Ruimtelijke Structuurvisie 2020-2030, Gemeente Ridderkerk, 29 juni 2009
- Second opinion Ridderster, BVR, februari 2008
- Streekplan Rijnmond, Provincie Zuid-Holland, 1996
- Structuurvisie Visie op Zuid-Holland, provincie Zuid-Holland, 20 april 2010
- Toelichting op de Strategische Milieubeoordeling (SMB) RR2020, Stadregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland, november 2005
- Verkenning koers, kansen en opgaven Ridderster, Stadregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland, juni 2007
- Verordening Ruimte, provincie Zuid-Holland, 2 juli 2010
- Voorlopig toetsingsadvies voor het milieueffectrapport bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, Commissie voor de milieueffectrapportage, 5 februari 2013
- Vraag-aanbod analyse bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam, Conform de SER-ladder, Ecorys, 2011
- Vraag-aanbod analyse in relatie tot bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, Conform de SER-ladder, Ecorys, 2012





## **Bijlage 1: Chronologisch overzicht van relevante besluiten, afwegingen en onderzoeken**

### ***I. Streekplan Zuid-Holland, plan Rijnmond (1996)***

In het streekplan Rijnmond dat door Provinciale Staten is vastgesteld in juni van 1996<sup>6</sup> presenteert het provinciebestuur van Zuid-Holland een samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkeling in het Rijnmondgebied voor de periode tot 2010. Het streekplan is in 2005 vervangen door het Ruimtelijke Plan Regio Rotterdam 2020 en vervolgens in 2010 door de Structuurvisie Zuid-Holland.

#### *Relatie met nieuw Reijerwaard*

In het streekplan Zuid-Holland, inmiddels vervangen door de Structuurvisie “Visie op Zuid-Holland” is Nieuw Reijerwaard, conform de planologische mogelijkheden in de dan (en nog) vigerende bestemmingsplannen aangeduid als concentratiegebied voor de glastuinbouw. De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard was binnen de kaders van dit Streekplan niet mogelijk.

### ***II. Ruimtelijk plan Regio Rotterdam 2020 (2005)***

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020<sup>7</sup> (RR 2020) werd op 12 oktober 2005 door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgesteld als streekplan en op 9 november 2005 door de regio raad van de stadsregio Rotterdam als regionaal structuurplan. Het plan bestrijkt het gehele grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten (Rotterdamse regio) en is bedoeld voor de periode van 2006 tot 2020. Het RR2020 komt in de plaats van het Streekplan Rijnmond uit 1996 en de streekplanuitwerkingen Nesseland, Midden-IJsselmonde en Noordrand II en III. Het plan is vergezeld van een strategische milieubeoordeling (SMB).

De kern van het RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. In RR 2020 is aangegeven dat in totaal zo’n 1.010 hectare aan bedrijvigheid nodig is, waarvan 690 hectare binnen de Rotterdamse regio te realiseren is.

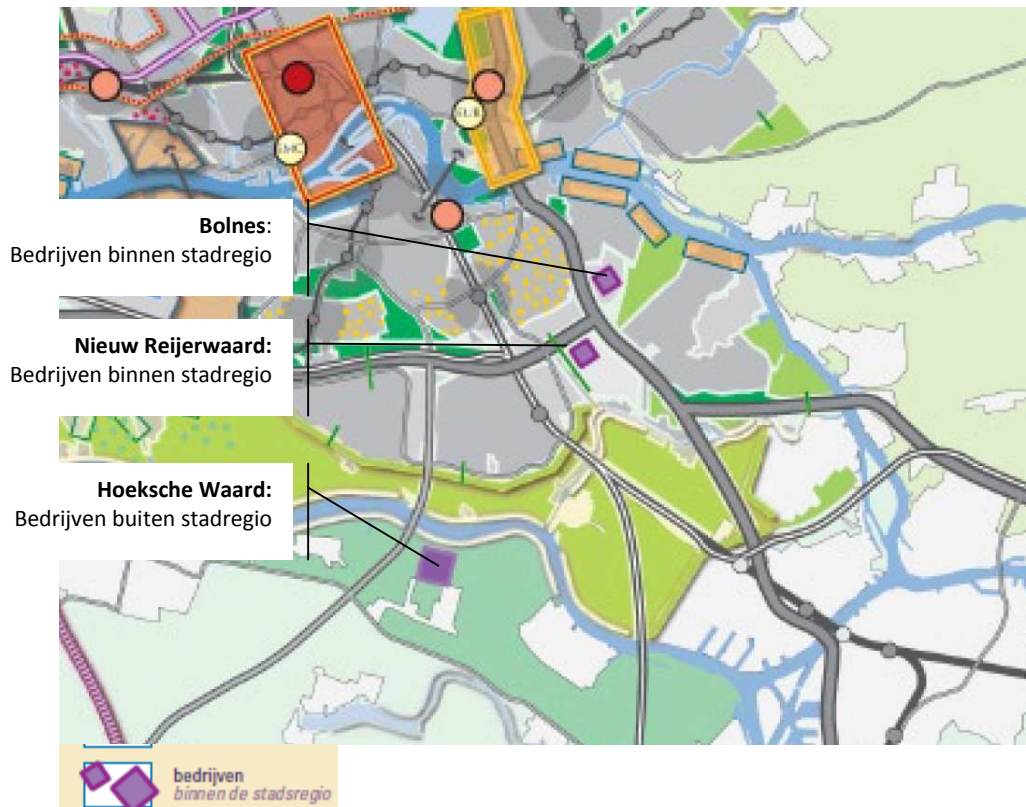
#### *Relatie met Nieuw Reijerwaard*

Het plangebied voor Nieuw Reijerwaard is op de kaart van RR2020, net als Bolnes-Zuid en de Hoeksche Waard, aangeduid als “Bedrijventerrein, potentieel zoekgebied, nader te begrenzen”. Deze bedrijventerreinontwikkeling dient aangestuurd te worden op basis van een samenhangend ontwikkelingsconcept voor alle bedrijventerreinen in het gebied van Ridderster.

---

<sup>6</sup> Streekplan Zuid Holland, plan Rijnmond, Provincie Zuid-Holland, 1996

<sup>7</sup> Ruimtelijk plan regio Rotterdam, Stadregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland, 9 november 2005



figuur 0.1 Uitsnede RR 2020

#### Hoeksche Waard

De ontwikkeling van een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard is onderdeel van RR2020. In het Rijnmondgebied is onvoldoende ruimte voor de ontwikkeling van de benodigde woon- en werkmilieus. Daarom neemt de provincie Zuid-Holland op zich om ruimte voor deze ontwikkeling te reserveren en te realiseren direct grenzend aan de stadsregio: voor de Noordas in de Zuidplaspolder langs de A20 en voor de Zuidflank in de noordrand van de Hoeksche Waard. Vooral de uitbreidingen in Voorne-Putten en de Hoeksche Waard maken deel uit van integrale ontwikkelingsopgaven, waarbij de economische ontwikkeling naast de ontwikkeling van landschap, water, recreatie en infrastructuur staat. Dat stelt hoge eisen aan de inpassing van de bedrijven. Het type bedrijven dat zich hier kan vestigen loopt sterk uiteen. In beide gebieden zal een mix ontstaan van enerzijds droge bedrijven die met het logistiek-industrieel complex te maken hebben en anderzijds lokale bedrijven. Naar het zich laat aanzien biedt de Hoeksche Waard zicht op een meer grootschalige en bovenregionale ontwikkeling, reden waarom deze ontwikkeling ook in de Nota Ruimte van het rijk is opgenomen. De projectmatige uitwerking hiervan zal uitwijzen in hoeverre een ruimtelijke menging van deze vormen van bedrijvigheid wenselijk is en hoe de koppeling tussen de ontwikkeling van bedrijventerrein en landschap vorm krijgt. De noordelijke rand van de Hoeksche Waard is in beeld voor bedrijven in het logistiek-industrieel complex, voor een capaciteit van 120 hectare in de eerste vijf tot tien jaar plus 60 hectare voor de markt van de Hoeksche Waard zelf, met een mogelijke uitloop daarna.

#### Reijerwaard

In het overzicht van 'nieuwe' projecten en programma's is het gebied Ridderster opgenomen als te ontwikkelen bedrijventerreinen op de drie locaties Cornelisland, Bolnes en Reijerwaard. In totaal is, voor de bedrijventerreinen Reijerwaard en Bolnes voor de periode 2006 - 2020, 90 hectare bedrijventerrein voorzien. Op de locatie Reijerwaard worden naast gespecialiseerde glastuinbouwbedrijven mogelijkheden geboden voor andersoortige bedrijven. Deze bedrijventerreinontwikkeling dient aangestuurd te worden op basis van een samenhangend ontwikkelingsconcept voor alle bedrijventerreinen in het gebied van Ridderster.

## II.1 Toelichting op de *Strategische Milieubeoordeling (SMB) RR2020*

Het plan RR2020 was op grond van de directe werking van de Europese richtlijn 2001/42/EG SMB(voorloper van de planMER)-plichtig'. Om die reden werd bij RR2020 een SMB opgesteld<sup>8</sup>. Onderstaand wordt ingegaan op RR2020 en de SMB, voor zover relevant voor Nieuw Reijerwaard.

Ten aanzien van de nieuw op te nemen bedrijventerreinen gaat RR2020 uit van een ruimtebehoefte tot 2020 van 3.160 hectare. Tweederde daarvan, 2.000 hectare, betreft havengebonden bedrijventerrein (Maasvlakte II en intensivering van ruimtegebruik in het bestaande havengebied). Daarnaast is er in de regio behoefte aan ruim 1.010 ha niet-havengebonden ('droog') bedrijventerreinen. Hiervan kan slechts 690 hectare gerealiseerd worden binnen de Rotterdamse regio. Buiten het grondgebied van de Rotterdamse regio is nog behoefte aan 320 hectare. Hiervan werd 120 hectare in de Hoeksche Waard voorzien. Bij de raming van de ruimtebehoefte (omvang en typering) hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- streven naar verbreding van de economische structuur, diversiteit en kwaliteit;
- het logistiek-industrieel complex heeft versterking;
- beter aansluiten op economisch complex in opkomst: kennis en diensteneconomie;
- beschikbaarheid van voldoende ruimte van groot belang;
- ruimte vinden door herstructurering daar waar mogelijk, en ook in het bestaand havengebied ruimte vinden door te verdichten.

Bij de zoektocht naar geschikte locaties hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- streven naar diverse economische zones om flexibel te kunnen zijn;
- groot tekort aan groene gebieden in de regio, mogelijkheden binnen groenblauwe raamwerk zoveel mogelijk uitgesloten;
- infranetwerkstrategie: die locaties die het meest geschikt zijn: aansluiten op bestaande infrastructuur, intensieve functies bij OV-punten;
- spreiding over de regio, om lokaal georiënteerde bedrijven te faciliteren en om congestie op het wegennet te voorkomen;
- er is een grote behoefte, alle mogelijke locaties worden benut.

In de SMB zijn ruimtegebruik, verkeer en vervoer, natuur, geluid, lucht en veiligheid als de relevante thema's onderzocht. De onderzoeksresultaten voor geluid, lucht en veiligheid zijn weergegeven in tabel 0.1. Hierbij wordt opgemerkt dat voor Bolnes en Nieuw Reijerwaard in de SMB rekening is gehouden met in totaal 100 hectare bedrijventerrein; 50 hectare te Bolnes en 50 hectare te Nieuw Reijerwaard.

---

<sup>8</sup> Toelichting op de Strategische Milieubeoordeling (SMB) RR2020, Stadregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland, november 2005

**tabel 0.1 Effecten op geluid, lucht en veiligheid (bron: SMB RR 2020)**

**IJsselmonde**

Nr	Project	Woningen	Kantoren	Bedrijven	Geluid	Lucht	Veiligheid
		aantal	m2 bvo	ha			
Alb0	Portland	1200			1		1
Alb1	Rhoon en Poortugaal	500			1	2	1
Alb2	Rhoon-ZO	600			1	2	1
Bar0	Carnisselande	3200			1	2	1
Bar1	Vrouwenpolder	900			1	1	1
Bar2	Verdichten rond station		6.000				2
Hvl1	Herstructurering	4000-6500			1	2	2
Hvl2	Afmaken centrum	1700			?	?	?
IJslm1	Herstructurering	4000-6200			1	1	2
IJslm2	Verolme-locatie	600	5.000		1		2
IJslm3	Verdichting station Lombardijen	1000	20.000		1	2	1
IJslm5	Veranda	350			1	2	1
Rid1	Slikkerveer/Ringdijk	400			1	2	1
Rid3	Verdichten centrum	1300-300			1		2
Rid6	Bolnes-Zuid		6.000	50			2
Rid8	Nieuw Reijerswaard			50			1
Rid9	Cornelisland			40			2
Rot16	Waalhaven			50			2

- 1 Grenswaarden naar verwachting overschreden  
 2 Milieubelasting naar verwachting tussen streef- en grenswaarde  
 ? Waarde onbekend

Voor de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard is de veiligheid (op het bedrijventerrein) een aandachtspunt, vanwege de aanwezige buisleidingen. Voldoende afstand tot en lagere dichtheid van werknemers zijn hierbij mogelijke maatregelen. Het aandachtspunt veiligheid speelt nog sterker voor Bolnes. Op het gebied van lucht en geluid zijn geen mogelijke overschrijdingen van normen verwacht.

## II.2 **Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid en MER bedrijventerrein Hoeksche Waard (2007)**

In 2007 werd door Provinciale Staten van Zuid-Holland een herziening vastgesteld van het streekplan Zuid-Holland Zuid<sup>9</sup>. Deze streekplanherziening ging vergezeld van een SMB. Ook was een concrete beleidsbeslissing (CBB) voorzien, bedoeld om het bovenregionale deel van het bedrijventerrein Hoeksche Waard planologisch af te dwingen. De CBB ging vergezeld van een MER en had de vorm van een streekplanuitwerking. Dit bedrijfsterrrein zou in totaal een omvang krijgen van 180 hectare, waarvan 120 hectare voor de behoefte uit de Rotterdamse regio en 60 hectare voor de lokale behoefte. Op aandrang van het Rijk is door Provinciale Staten bij deze streekplanherziening de CBB niet vastgesteld. Hierin speelde de discussie over het nader te begrenzen nationaal landschap Hoeksche Waard een belangrijke rol. Daarmee verviel in de Hoeksche Waard dit bovenregionale bedrijventerrein.

Ten behoeve van deze CBB werd een milieueffectrapport opgesteld. De milieueffecten van dit bedrijventerrein met een dubbele omvang van Nieuw Reijerwaard zijn daarbij in beeld gebracht. De Commissie voor de m.e.r. adviseerde hierover, zowel in de richtijnenfase in de toetsingsfase van dat MER.

<sup>9</sup> Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid en MER bedrijventerrein Hoeksche Waard (2007)

### **II.3 Verkenning koers, kansen en opgaven Ridderster (2007)**

Na vaststelling van RR2020 in 2005 en het wegvallen van het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard begin 2007, werd in opdracht van de gemeenten Ridderkerk, Barendrecht en de stadsregio Rotterdam een verkenning uitgevoerd: 'Verkenning koersen, kansen en opgaven Ridderster, bij RR 2020' (20 juni 2007).

Deze verkenning van de stadsregio Rotterdam<sup>10</sup> betreft de verkenning van de programmatische koers en kwalitatieve uitgangspunten voor de ontwikkeling van omgeving van de Ridderster. Ingegaan wordt op kansen, opgaven en te slechten kwesties. De verkenning dient als startnotitie voor het vervolg; het voorbereiden van een samenhangende transformatie van Bolnes-Zuid, Cornelislande en Nieuw Reijerwaard.

De locatie Ridderster is gelegen aan de verschillende zijden van het knooppunt Ridderkerk, langs de snelwegen A15 en A16. De locatie ligt strategisch ten opzichte van de belangrijkste overslaggebieden van de Rotterdamse haven en de productiegebieden van het Westland en Oostland. De A15 zone is sterk in ontwikkeling, de Waalhaven zal transformeren tot een overgangszone tussen stad en haven met veel havengerelateerde bedrijven in de kennis- en dienstensector. De ontwikkelopgave richt zich met name op het grondgebied van de gemeente Ridderkerk.

Het gebied Nieuw Reijerwaard is te ervaren als een aaneengesloten landbouwgebied. In de zone rond de Waal overheerst het landelijke beeld, in het deel ten noorden van de Voorweg dreigt verrommeling van de verouderde glastuinbouw en is door bouw langs de oprit naar de A15 een diffuus beeld ontstaan. De kassen aan de noordzijde van de locatie zijn kleiner en ouder dan de glastuinbouw aan de zuidzijde. Het gehele plangebied heeft voor bewoners uit de regio een recreatieve functie. Door het gebied ligt een netwerk van (oude) dijklinten. De lintbebouwing langs de Maas is aangemerkt als waardevolle lintbebouwing. Een cluster van bedrijven rondom de groenteveiling van Barendrecht, Freshworld, heeft aangegeven op korte termijn een grote uitbreidingsbehoefte te hebben, waarbij specifiek gekeken werd naar de locatie Nieuw Reijerwaard. Hiervoor wordt in de studie onder andere het volgende voorstel gedaan, waarbij op Bolnes een meer groene invulling ontstaat en ten zuidoosten van de Voorweg een menging van agrologistiek en glastuinbouw ontstaat. Nog meer zuidelijk ontstaat een geleidelijke landschappelijke transformatie naar natuur en recreatie.

---

<sup>10</sup> Verkenning koers, kansen en opgaven Ridderster, Stadregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland, juni 2007





**figuur 0.2** Voorstel ontwikkeling Ridderster

Vervolgens is een eerste verkenning van de milieuaspecten opgenomen. De daadwerkelijke milieuonderzoeken worden in een later stadium genomen, waarbij in ieder geval geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid vanwege de ligging bij de snelwegen nader onderzocht worden.

In het voorwoord bij deze studie wordt opgemerkt dat in opdracht van de gemeente Ridderkerk een second opinion voor de omgeving van de Ridderster is opgesteld. Ook heeft een groot deel van de tuinders in de polder hun gronden te koop aangeboden en is het belang van hoogwaardige bedrijven en groen onderschreven. Dit geeft aanleiding om de verkenning niet verder te brengen dan een concept-versie.

### **III. Analyse van Reijerwaard en Dordtse Kil 4 als alternatieven voor de Hoeksche Waard (2008)**

De ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard van CPB en RBP (V.1) is voor de provincie de aanleiding om een Quick scan te laten uitvoeren naar de genoemde alternatieve locaties en in het bijzonder Nieuw Reijerwaard en Dordtse Kil 4<sup>11</sup>.

Op basis van locatiekwaliteiten kan geconcludeerd worden dat beide terreinen geschikte alternatieven zijn voor accommodatie van bedrijvigheid uit de Hoeksche Waard. Vooral de ligging van Reijerwaard maakt het terrein geschikt als alternatief. Aandachtspunten zijn de aansluiting van het terrein op de A15 en de huidige functie voor glastuinbouw (aanlegkosten).

Vanuit marktperspectief worden wel vraagtekens gezet bij de terreinen Nieuw Reijerwaard en Dordtse Kil 4 als alternatieven voor, in plaats van aanvulling op de ontwikkeling van het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard. De totale extra ruimtebehoefte (tekort) in de regio's Groot-Rijnmond en Drechtsteden bedraagt meer dan de 120 hectare netto van de Hoeksche Waard. Ook als de Hoeksche Waard wordt ontwikkeld zijn de beide terreinen reeds nodig voor de opvang van de vraag in deze twee regio's. De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard wordt om die reden gezien als aanvulling, in plaats van vervanging van de Hoeksche Waard. De terreinen hebben hierbij gedeeltelijk dezelfde doelgroep (havengerelateerde bedrijven) en gedeeltelijk heeft Reijerwaard andere doelgroepen (Food-cluster / The Greenery en lokale bedrijven uit Ridderkerk en Barendrecht).

De mogelijke sociaal-economische effecten hebben vooral betrekking op de werkgelegenheid. Vergeleken met de Hoeksche Waard ligt Reijerwaard dicht bij het arbeidspotentieel in Rotterdam en is ook beter en sneller te bereiken.

### **IV. Wet ruimtelijke ordening (2008)**

In het kader van de geconstateerde tekortkoming is van belang hier kort de gevolgen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) te noemen zoals die in 2008 in werking is getreden. Sindsdien is er een wezenlijk verschil tussen de planologische status van een bestemmings- of inpassingsplan en eerder onder de oude Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) genomen kaderstellen besluiten, waaronder de oude streekplannen. De huidige structuurvisies hebben krachtens de Wro alleen maar een bindende werking voor het bestuursorgaan zelf. Ondanks alle eerdere besluitvorming is dit inpassingsplan nu het eerste plan dat deze locatie planologisch vastlegt, en waarop beroep mogelijk is.

### **V. Kabinetsbesluit (2008)**

In het kabinetsbesluit van 25 maart 2008<sup>12</sup> heeft het kabinet gekozen voor de ontwikkeling van de alternatieve locaties Hoeksche Waard; Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever. De keuze is gebaseerd op onderzoek dat is gedaan door het CPB in samenwerking met het RPB: "Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard" (2007) en Stec Groep.

Het Kabinet heeft in het verzoek aan het RPB en CPB voor het zoeken naar alternatieven gevraagd om de SER-ladder te hanteren. In hun onderzoek hebben beide bureaus dit ook gedaan. Het RPB en CPB concluderen dat herstructurering en intensivering van bestaande terreinen geen alternatief zijn voor het invullen van de vraag van de doelgroep van het bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Alternatieven voor de 120 hectare netto bedrijventerrein, zoals die gepland is in de Hoeksche Waard, moet vooral gevonden worden in het versnellen van zachte plannen of het zoeken naar totaal nieuwe locaties.

---

<sup>11</sup> Analyse van Reijerwaard en Dordtse Kil 4 als alternatieven voor de Hoeksche Waard, Quick scan realiteitsgehalte, effecten en kosten, Ecorys, 2008

<sup>12</sup> Kabinetsbesluit bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard, 25 maart 2008

#### *Relatie met Nieuw Reijerwaard*

Het Kabinet denkt dat voor het op korte termijn beschikbaar krijgen van bedrijventerreinen in de nabijheid van de Rotterdamse haven, er twee alternatieven zijn die ontwikkeld kunnen worden in plaats van de locatie Hoeksche Waard; Ridderster (Bolnes en Reijerwaard) en Westelijke Dordtse Oever. Punten als realisatiesnelheid, bereikbaarheid, milieu, landschappelijk inpassing en financiële haalbaarheid worden daarbij ook verder onderzocht en financieel doorvertaald.

### **V.1 Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard**

In het kader van het bovengenoemde kabinetsbesluit hebben CPB en RPB onderzoek verricht naar alternatieven voor het regionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard<sup>13</sup>. In de brief aan de Tweede Kamer van 26 juni 2007 hebben de ministers de centrale vraagstelling voor dit onderzoek als volgt geformuleerd:

"Op welke mogelijke locaties kan de behoefte van 120 hectare havengerelateerd bedrijventerrein neerslaan en wat zijn de consequenties daarvan? Uitgangspunt hierbij is dat er behoefte is, bovenop het huidige bekende (geplande) aanbod van locaties, aan 120 hectare havengerelateerd bedrijventerrein rond de Mainport Rotterdam in de periode tot 2020. In dit onderzoek wordt, zoals de Kamer is gemeld, ook gekeken naar locaties buiten de provincie Zuid-Holland."

In de Hoeksche Waard was een bedrijventerrein van 120 hectare netto gepland voor de opvang van havengerelateerde logistieke bedrijven. RPB en CPB hebben op verzoek van de ministers van Economische Zaken en Ruimte en Milieu gezocht naar alternatieven voor deze locatie. De planbureaus hebben gezocht in het gebied dat in de drie Corop-gebieden Groot-Rijnmond, Zuidoost- Zuid-Holland en West-Noord-Brabant vanaf de snelweg binnen vijf minuten te bereiken is. In dit zoekgebied zijn drie soorten alternatieven onderzocht:

- ruimte op geplande bedrijventerreinen die nog niet in een bestemmingsplan zijn vastgesteld (zogenaamde zachte plannen);
- ruimte die ontstaat bij herstructurering van oude terreinen en via verdichting van nieuwe;
- ruimte op mogelijke, nog te ontwerpen bedrijventerreinen.

De conclusies, voor zover in deze MER-aanvulling relevant, zijn als volgt:

- er bestaan geschikte alternatieven voor het geplande bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Er zijn in het zoekgebied andere zachte plannen voor nieuwe terreinen die een goede snelwegontsluiting hebben en het landschap minder verstoren dan het terrein in de Hoeksche Waard. Dat geldt bijvoorbeeld voor de plannen Reijerwaard (Ridderkerk; 40-50 hectare), Bolnes (Ridderkerk; 35 hectare), Dordtse Kil IV (Dordrecht; 65 hectare), (...);
- de extra ruimte die kan worden vrijgemaakt bij herstructurering van verouderde bedrijventerreinen, is waarschijnlijk te weinig om als serieus alternatief voor de Hoeksche Waard te dienen, zeker als het gaat om het type herstructurering;
- verdichting van het ruimtegebruik op nieuwe terreinen kan een deel van de behoefte opvangen, omdat dit tot enige ruimtewinst leidt.

In het onderzoek is gebruik gemaakt van enkele thema's waarvan de onderstaande direct aan het milieu te relateren zijn:

- criteria die samenhangen met productie en efficiëntie;
- criteria die samenhangen met de leefomgeving.

#### *Criteria die samenhangen met productie en efficiëntie*

Van deze criteria bij dit perspectief heeft 'reisafstand tot Rotterdam', als indicatie voor het effect op de Rotterdamse arbeidsmarkt tevens een directe relatie met de aan de locatie verbonden reisafstanden voor werknemers (en goederen), en de daaraan verwante milieueffecten.

---

<sup>13</sup> Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard, CPB en RPB, 2007



"Reisafstand tot Rotterdam. De ligging van de Hoeksche Waard ten opzichte van de haven en de woonkern van Rotterdam is een belangrijke reden waarom de stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland een voorkeur hebben voor de Hoeksche Waard. Het terrein is vooral bedoeld als overloop voor bedrijven die een sterke relatie hebben met de Rotterdamse haven (of daar zelfs zijn gevestigd), maar die zich niet in de haven zelf hoeven te bevinden. Veel van de huidige medewerkers van deze bedrijven zullen in (de omgeving van) Rotterdam wonen. "

Vanuit de productie- en efficiëntiecriteria komen CPB en RBP tot een aantal geschikte alternatieve locaties voor het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Als aan de nabijheid van Rijnmond het meeste gewicht toegekend wordt, ontstaat een ordening die begint met de locaties:

- Reijerwaard: nabijheid Rijnmond en gunstige omvang;
- Bolnes: nabijheid Rotterdam en gunstige omvang; kan met de verwachte milieucategorie 3 een deel van de doelgroep opvangen.

Bij deze afweging worden terreinen die ook geschikt zijn voor economische activiteiten met een hindercategorie 5 buiten beschouwing gelaten, zodat op die terreinen een maximale invulling mogelijk blijft.

#### *Criteria die samenhangen met de leefomgeving*

Vanuit het perspectief leefomgeving worden drie relevante aspecten onderscheiden;

- de ligging in een Nationaal Landschap of in een Rijksbufferzone;
- mogelijkheden tot multimodale ontsluiting;
- de verstoring van de woonomgeving.

" Multimodaliteit. In dit onderzoek gaan we ervan uit dat de multimodale ontsluiting van een terrein vooral belangrijk is vanuit een milieuperspectief (...). In eerste instantie richt zij zich daarmee op het verminderen van congestie, al gaat het – zeker de laatste jaren – ook om milieuvriendelijker goederenvervoer en in het bijzonder om de luchtkwaliteit.

Minder congestie is uiteraard ook gunstig vanuit een economisch perspectief, maar logistieke bedrijven hechten meer aan een goede wegontsluiting dan aan multimodaliteit. Zij voelen de urgentie om over te gaan op water- of spoorvervoer niet zo, omdat deze vervoerswijzen minder flexibel zijn dan het vrachtvervoer over de weg, en zijn daarom bereid de kosten van congestie voor lief te nemen. "

Vanuit het perspectief leefomgeving zijn locaties die net als de Hoeksche Waard in een Nationaal Landschap of in een bufferzone liggen, uitgesloten van de selectie. Dit geldt niet voor Nieuw Reijerwaard en Bolnes. Deze liggen niet in Nationaal Landschap of een bufferzone.

Verder is volgens het perspectief leefomgeving een mogelijkheid tot een multimodale ontsluiting een pre, maar geen vereiste. Gezien op Nieuw Reijerwaard en Bolnes geen mogelijkheid is voor realisatie van een haven (die mogelijkheid was bij Hoeksche Waard wel aanwezig) is dit negatief beoordeeld. De mogelijkheden voor toekomstige relaties met het spoor van een bedrijventerrein op Nieuw Reijerwaard leiden ten opzichte van Hoeksche Waard tot een positieve beoordeling.

Geïventariseerd is of er nabijgelegen woongebieden zijn, waarop verstoring te verwachten is. Het CPB komt dan tot de top twee aan alternatieven voor het terrein in de Hoeksche Waard:

- Reijerwaard: weinig verstoring woongebieden, mogelijke ontsluiting via het spoor;
- Dordtse Kil IV: weinig verstoring woongebieden, haven nog aan te leggen

Vanwege nabijgelegen woongebieden is Bolnes niet in de top-ranking bij het aspect leefomgeving opgenomen.

De beoordeling van alle alternatieven voor Hoeksche Waard op alle beoordeelde criteria is opgenomen in tabel 0.2

**tabel 0.2: Vergelijking van alternatieve locaties met (...) Hoeksche Waard (bron: CPB/RPB, 2007)**

Plannaam	Productie- en efficiëntie-effecten			Effecten leefomgeving		Nationaal Landschap/ Rijksbufferzone	Nabijheidwonen	Kosten Investeringsen ontsluiting
	Omvang (netto) in hectare	Milieucategorie	Afstand Rijnmond	Water	Spoor			
Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid	55	=	=	-	+	+	=	=
Hoek van Holland	30	onbekend	=	-	=	+	=	-
De Vergulde Hand West	15	=	=	-	=	+	=	-
Reijerwaard	40-50	=	=	-	+	+	=	+
Bolnes	35	=	=	-	=	+	-	+
Voorne Putten optie I	25-33	=	=	-	=	+	=	-
Voorne Putten optie II	28,5	=	=	-	=	+	=	=
Regionaal Bedrijventerrein	60	=	=	=	=	=	=	=
Hoeksche Waard								
Dordtse Kil IV	65	=	=	=	=	+	=	-
Groote Haar	37	=	-	-	+	=	=	=
Langeweg-Zuidwende	18	=	=	-	=	+	-	+
Kijfhoek Noord	25	-	=	-	+	=	=	+
Logistiek Park Moerdijk	150	=	-	=	=	+	=	=
Dintelmond	onbekend	onbekend	-	=	=	+	=	=
Stationsgebied Lage Zwaluwe	25	=	-	-	+	+	=	+
Oosterhout-Oost	30	=	-	-	=	+	-	=
Bavel-Zuid	55	=	-	-	=	+	-	=
Breda-West/Prinsenbeek	40-50	=	-	-	+	+	=	-
Etten-Leur Zuid	65	=	-	-	=	+	=	=
Reinierpolder	16-20	=	-	-	=	+	=	+
A1C Dinteloord	120	-	-	=	=	+	=	=
Borchwerf IIB/deels IIA	12,5-21,5	=	-	-	+	+	=	+
Majoppeveld uitbreiding	30	=	-	-	=	+	=	+
Auvergnepolder	60-111	=	-	=	=	+	=	+

= betekent vergelijkbaar met locatie in de noordrand van de Hoeksche Waard

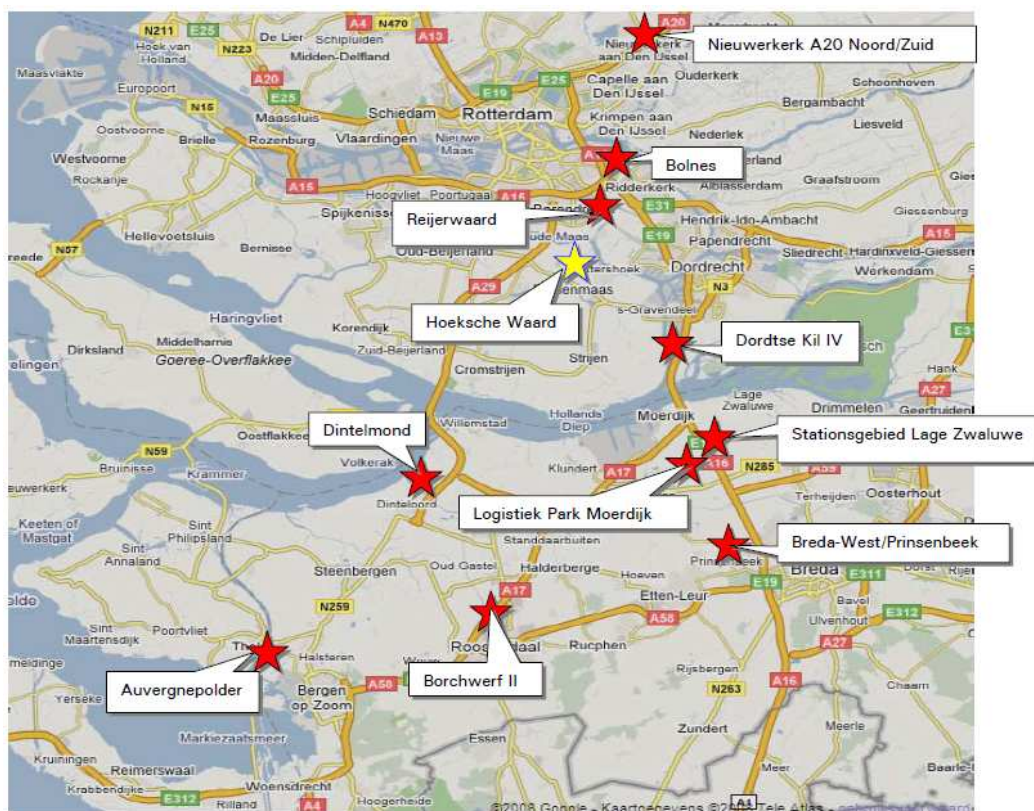
+ betekent beter dan de locatie in de noordrand van de Hoeksche Waard

- betekent minder dan de locatie in de noordrand van de Hoeksche Waard

## V.2 Quickscan beoordeling alternatieven Hoeksche Waard

In opdracht van het kabinet heeft STEC Groep onderzoek<sup>14</sup> uitgevoerd naar het doelbereik van de alternatieve locaties voor Hoeksche Waard voor de eindgebruikers. De belangrijkste conclusies zijn primair ingegeven vanuit de eindgebruikers, maar hebben vanuit de haalbaarheid van de ontwikkeling, de relatie met vervoersbewegingen en de omvang van de terreinen ook een milieucomponent. De belangrijkste conclusies zijn:

- Voor de markt wegen de criteria ligging in de corridor, de infrastructurele faciliteiten, arbeid en geplande omvang van het terrein aanzienlijk hoger dan imago en grondprijs.
- Logistiek Park Moerdijk komt in de benchmark met de locatie Hoeksche Waard als beste locatie naar voren. Het arbeidspotentieel is voor locatie Moerdijk wel een belangrijk aandachtspunt.
- De locaties stationsgebied Lage Zwaluwe, Dordtse Kil IV, Bolnes en Reijerwaard scoren vrij goed, maar hebben wel een aantal beperkingen.
- De overige locaties zijn geen reëel alternatief voor de doelgroep (grootschalige) bovenregionale groothandel en logistiek.
- Enkel terreinen die dicht bij Rotterdam liggen, hebben toegevoegde waarde voor de werkgelegenheid van Rotterdam. Dit zijn Reijerwaard, Bolnes en Nieuwerkerk.



figuur 0.3 Alternatieve locaties Hoeksche Waard (bron: STEC groep, 2008)

Bolnes en Reijerwaard scoren vrij goed, maar hebben wel een aantal beperkingen. Deze locaties scoren vooral op ligging beter dan Hoeksche Waard. Ze liggen aan de A16, verreweg de belangrijkste vervoersas naar het zuiden.

Bolnes heeft al een eigen op- en afrit die met enkele kleine aanpassingen perfect gebruikt kan worden door de beoogde doelgroepen. Het is echter niet mogelijk om op deze locatie haven- of spoorfaciliteiten in te passen in de plannen. Dit is dan ook het grootste nadeel van deze locatie. Daarnaast moet rekening

<sup>14</sup> Quickscan beoordeling alternatieven Hoeksche Waard, STEC Groep, februari 2008

gehouden worden met hogere grondprijzen (in vergelijking met Hoeksche Waard) en de omvang van 40 hectare netto is aan de krappe kant. Dit betekent dat de locaties bij vestiging van een aantal grote bovenregionale logistieke partijen al vol zitten.

Reijerwaard is ook een locatie die bijna even goed scoort als Hoeksche Waard. Echter, ook hier spreken de omvang (40 – 50 hectare netto uitgifbaar) en de grondprijs in het nadeel van dit plan. Sterke punten van de locatie Reijerwaard daartegenover zijn de mogelijkheid om aan te haken op de Betuwelijn en de geringe infrastructurele aanpassingen die nodig zijn voor een ontsluiting op de snelweg.

**tabel 0.3 Oordeel aantrekkelijkheid locaties voor eindgebruikers t.o.v. Hoeksche Waard (STEC Groep, 2008)**

Locatie	Imago (5)	Ligging in corridor (25)	Infrastructurele faciliteiten (30)	Arbeid (15)	Grondprijs (5)	(Geplande) omvang terrein (20)
Hoeksche Waard	0	0	0	0	0	0
Reijerwaard	0	+	0	0	-	--
Bolnes	0	+	+	0	-	--
Dordtse Kil IV	0	+	0	+	-	-
Logistiek Park Moerdijk	+	++	+	-	+	+
Stationsgebied Lage Zwaluwe	-	++	+	-	+	--
Dintelmond	-	0	+	-	+	--
Nieuwerkerk A20 Noord Zuid	-	--	0	0	+	-
Breda West / Prinsenbeek	+	++	-	-	-	--
Auvernepolder	-	0	-	-	0	-
Borchwerf II (a en b)	+	+	+	-	0	--

**tabel 0.4 Eigenschappen Nieuw Reijerwaard**

Indicator	Omschrijving
Omvang	40 tot 50 hectare netto uitgifbaar terrein.
Gemeente	Ridderkerk
Ligging	Ten zuiden van knooppunt Ridderster (A15 en A16)
Bereikbaarheid	Via A15 en A16, aansluiting kan gezocht worden op de bestaande afslag IJsselmonde/Barendrecht. Gezien de verkeerstoename door de aanleg van een bedrijventerrein is een extra ontsluiting wellicht noodzakelijk.
Huidige functie	40% heeft functie glastuinbouw. 60% heeft een agrarische functie.
Indeling van de ruimte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Op een deel van het terrein zijn tuinders gevestigd die recent nieuw hebben gebouwd.</li> <li>Uitgegaan wordt van een gefaseerde ontwikkeling van het terrein. Indicatief: 20 ha in de periode na 2010 en na 5 jaar weer 20 ha.</li> <li>Beoogd profiel: aansluiten op AGF-sector. Transport en distributie in foodsector.</li> </ul>
Afstanden tot voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haven: verschillende havenfaciliteiten binnen 10 km.</li> <li>Spoor: groot rangeerterrein in Kijfhoek. Ook mogelijkheden om aan te haken op Betuwelijn, nadere studie of men hierop wil inhaken.</li> </ul>
Ligging ten opzichte van Rotterdam, corridors en achterland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrein in de directe nabijheid van Rotterdam.</li> <li>Aan beginpunt van corridor naar zuiden.</li> <li>In de Randstad, achterland ligt verder weg.</li> </ul>
Multimodale ontsluiting	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haven(faciliteiten): er staan geen havenfaciliteiten gepland.</li> <li>Spoor(faciliteiten): een spoorontsluiting wordt nader bekeken (maar nog geen concrete plannen).</li> </ul>
Vraag-aanbodssituatie in de regio tot 2020	Een vraagruiming van Ecorys (2006) geeft aan dat er een tekort is aan bedrijventerreinen in Groot Rijnmond. In ontwikkelingsprogramma RR2020 is aangegeven welke vrije ruimte voor welke functie in aanmerking komt. Hieruit komt een aantal plekken in de regio naar voren waar mogelijkheden bestaan voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein.
Andere plannen voor bedrijventerreinen in de omgeving	Er zijn een aantal plannen voor de uitbreiding / aanleg van nieuwe terreinen in de regio. Het is nog maar de vraag of deze plannen uitgevoerd kunnen worden op termijn. Ontwikkelingsprogramma RR2020 wijst een aantal locaties in de omgeving aan als mogelijke uitbreidingslocaties voor logistieke bedrijvigheid.



## VI. Raadbesluit gemeente Ridderkerk (2008)

In de gemeenteraad van Ridderkerk is op basis van de notitie 'ontwikkeling polder Nieuw Reijerwaard'<sup>15</sup> in oktober 2008 besloten om Nieuw Reijerwaard te ontwikkelen voor het agro-food-cluster. In het kader van dit besluit heeft een nadere beschouwing van de milieueffecten van Nieuw Reijerwaard en Bolnes-Zuid plaatsgevonden.

Na het ontwerpbesluit RR2020, met daarin 50 hectare bedrijventerrein te Nieuw Reijerwaard is een projectorganisatie opgericht met als opdracht de ruimtelijke claims voor de Ridderster (50 hectare Nieuw Reijerwaard, 30 a 40 hectare Bolnes-Zuid) in onderlinge samenhang en integraal concreet te vertalen. Hiertoe is door de projectgroep de Notitie "Verkenning koers, kansen en opgaven Ridderster" opgesteld (zie paragraaf II.3). Deze Notitie was voor het college van Ridderkerk aanleiding een second opinion te vragen vooruitlopend op een op te stellen structuurvisie voor heel Ridderkerk. Deze rapportage "Second Opinion Ridderster" is in februari 2008 uitgebracht<sup>16</sup>.

De second-opinion van februari 2008 is voor de Stadsregio een aanvaardbaar uitgangspunt. Het rapport en de daarin gegeven visie is in wezen een deel-structuurvisie die onderdeel gaat uitmaken van de structuurvisie voor de hele gemeente. Dit is een belangrijk gegeven omdat het RR2020 uitgaat van een bedrijfsterruinentwikkeling zowel in Nieuw Reijerwaard als in Bolnes-Zuid. De second opinion concludeert echter dat het zowel uit ruimtelijk oogpunt als uit een oogpunt van bedrijfsterruinentwikkeling beter gekozen kan worden voor een groter bedrijfsterruinent Nieuw Reijerwaard (robuustheid, duurzaamheid, financiële haalbaarheid) en een andere invulling voor Bolnes-Zuid. Met deze optie wordt ook antwoord gegeven op de reactie in "Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoekse Waard" van Centraal Planbureau en Ruimtelijk Planbureau, dat de locaties Bolnes-Zuid en Nieuw Reijerwaard ieder afzonderlijk van betrekkelijk geringe omvang zijn. Voor dit concept zijn verschillende ontwikkel-scenarios opgesteld.



Figuur 0.4 Ontwikkelscenario Ridderster (BVR2008)

<sup>15</sup> Ontwikkeling Polder Nieuw Reijerwaard, Gemeente Ridderkerk, 6 augustus 2008

<sup>16</sup> Second opinion Ridderster, BVR, februari 2008

## **VI.1 Second opinion Ridderster**

In opdracht van de gemeente Ridderkerk heeft een second opinion Ridderster plaatsgevonden op de Verkenning, koers, kansen en opgaven Ridderster in het kader van RR2020. Op basis van de specifieke kenmerken, waaronder de ligging van het gebied, de werkgelegenheid, landschappelijke elementen, synergie met bestaande en lokale bedrijvigheid en lokale en recreatieve verbindingen is de ontwikkelkans voor het gebied rondom de Ridderster beschreven. Elementen van dit concept zijn een innovatief karakter, meervoudig ruimtegebruik, ecologische en economische netwerken, een duurzaam watersysteem en duurzame (wind)energie. Geadviseerd wordt om de landschappelijke zone te versterken. De visie is omgezet in een ruimtelijk raamwerk op basis van de landschappelijke structuur. Het AGF-cluster van minimaal 60 tot 80 hectare wordt geconcentreerd op Nieuw Reijerwaard. Bolnes biedt plaats aan hoogwaardige publieksgerichte activiteiten in een groene omgeving.

## **VII. Ruimtelijke Structuurvisie 2020-2030, gemeente Ridderkerk (2009)**

Op 29 juni 2009 heeft de gemeente Ridderkerk de gemeentelijk structuurvisie 2020-2030 vastgesteld.

### *Relatie met Nieuw Reijerwaard*

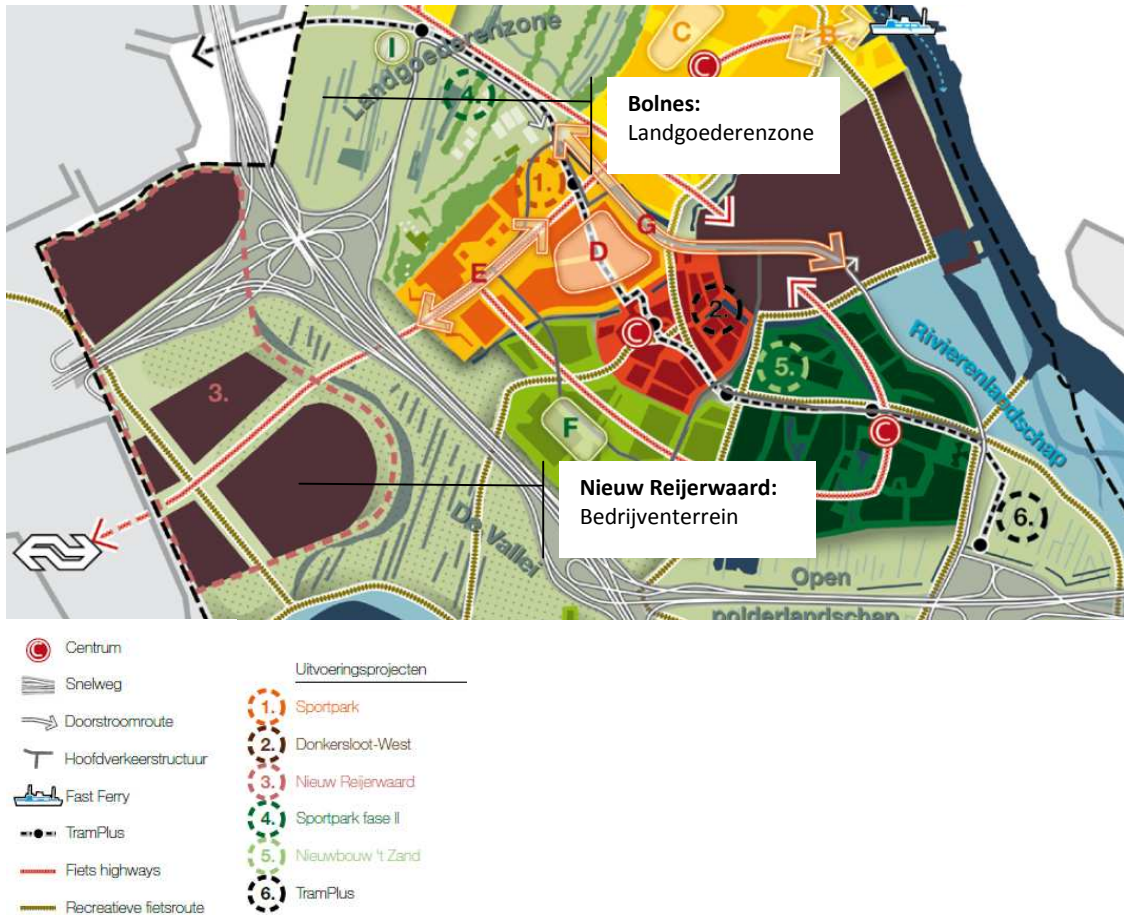
De Ruimtelijke Structuurvisie 2020-2030<sup>17</sup> van de gemeente Ridderkerk benoemt de omgeving van de Ridderster als een belangrijk ontwikkelingsgebied voor Ridderkerk en de gehele regio. Daarnaast worden in de structuurvisie diverse constatering gedaan met betrekking tot de milieukwaliteit in de gemeente, aandachtspunten die grotendeels een (boven)regionaal karakter hebben. Voor de omgeving van de Ridderster wordt, ook vanuit milieuoogpunt een aantal voorwaarden opgenomen.

Het gebied rondom de Ridderster bestaat uit drie deelgebieden, Cornelisland, Nieuw Reijerwaard en Bolnes-Zuid. Ridderkerk kiest voor bedrijventerreinontwikkeling in Nieuw Reijerwaard en in Cornelisland. De planvorming voor Cornelisland is in volle gang. Bolnes-Zuid krijgt een overwegend groene invulling, er komt geen (regionaal) bedrijventerrein. In Nieuw Reijerwaard wordt een grootschalige uitbreiding van het Agro-logistieke complex gerealiseerd. In het Ruimtelijk Plan voor de Rotterdamse Regio (RR2020) is het gebied als zodanig aangewezen. In de gemeenteraad is in oktober 2008 besloten om Nieuw Reijerwaard te ontwikkelen voor het AGF-cluster. Hierbij moet worden voldaan aan een aantal condities:

- De bedrijvigheid moet voldoen aan het 'Agro-logistieke' profiel. Meer werkgelegenheid en arbeidsintensieve sectoren worden nagestreefd. Reguliere logistiek en distributie zijn hier niet gewenst;
- De omvang moet realistisch zijn gezien de doelstellingen: uitplaatsing en vergroting van de bestaande werkgelegenheid op Dierenstein/Verenambacht;
- De ontwikkeling moet samengaan met kwaliteitsverbetering op de bestaande bedrijventerreinen: duurzaamheid in de breedste zin van het woord;
- Een goede landschappelijke inpassing en verbetering van de leefkwaliteit rondom het complex zijn essentieel. Veel aandacht gaat uit naar een goede landschappelijke inpassing aan de zijde van Rijksstraatweg en de overgang naar het zuidoostelijke landschap;
- De optimalisering van de IJsselmondse knoop is een voorwaarde voor deze ontwikkeling;
- Een goede verbinding voor langzaam verkeer en het openbaar vervoer tussen Ridderkerk, Nieuw Reijerwaard en Stedenbaanstation Barendrecht is noodzakelijk.

---

<sup>17</sup> Ruimtelijke Structuurvisie 2020-2030, Gemeente Ridderkerk, 29 juni 2009



figuur 0.5 Uitsnede plankaart structuurvisie Ridderkerk

## DUURZAAM EN MILIEUBEWUST RIDDERKERK

De opgaven voor de sociale en economische duurzaamheid (people & prosperity) zijn benoemd in de voorgaande zeven uitdagingen. De laatste uitdaging is de integratie van het thema duurzaamheid in de ruimtelijke inrichting. Sinds de jaren '70 stond de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied tussen Rotterdam en Dordrecht (Deltapoort) vooral in het teken van de economische ontwikkeling van de Mainport Rotterdam. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van rangeerterrein Kijfhoek, de A16, het knooppunt Ridderkerk, de A15 en sinds kort de Betuweroute.

Voor Ridderkerk betekent dit dat men vandaag de dag niet de lusten, maar wel de lasten ervaart van bijvoorbeeld de grootschalige infrastructuur:

- > Geluidshinder van het hoofdwegennet.
- > Luchtvervuiling (stank, stikstofdioxide, fijnstof).
- > Ruimtelijke versnippering van cultuurhistorische landschappen.
- > Barrièrewerking.

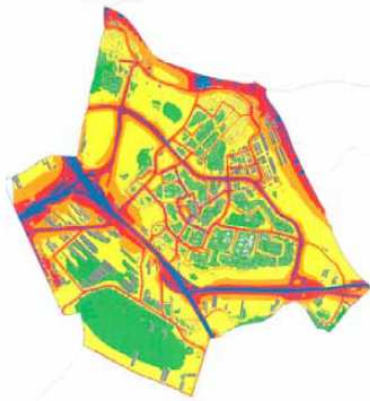
Deze overlast heeft een 'feitelijke component' en een 'psychologische component'. Naast de feitelijke overlast heeft de ligging nabij deze infrastructuur een negatief effect op het imago en de uitstraling van Ridderkerk.

Na jaren van investeringen is nu een offensieve strategie gewenst waarin de aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving centraal staat.

Een grote inhaalslag is nodig.

- > In de eerste plaats moet de gemeente haar eigen verantwoordelijkheid nemen op het gebied van bijvoorbeeld energieneutraal bouwen, duurzame watersystemen, respect voor cultuurhistorische en landschappelijke waarden en een milieuvriendelijk mobiliteitsbeleid (fietsverkeer, openbaar vervoer, autoverkeer).
- > De gemeente kan bovenlokale problemen op het gebied van infrastructuur, milieu en versnippering sterker dan nu gaan agenderen en daar een duidelijke stelling over innemen.
- > In de derde plaats kan de gemeente regionaal gaan samenwerken op het gebied van versterking van het openbaar vervoer, maar ook in het versterken van de samenhang en gebruikswaarde van de groene en cultuurhistorische landschappen in de regio.

8



Veel geluidsoverlast in 2006\*



Veel luchtvervuiling (NO2) in 2006

\*bron: provincie Zuid-Holland

figuur 0.6 Fragment structuurvisie gemeente Ridderkerk



### VIII. Crisis- en herstelwet (2010)

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet<sup>18</sup> in werking getreden. Deze wet is gericht op de versnelling van projecten in het ruimtelijke domein, om de economische crisis en haar gevolgen te bestrijden en een goed en duurzaam herstel van de economische structuur van Nederland te bevorderen. De wet voorziet in nieuwe / aangepaste procedures om zo doelgericht een bijdrage te leveren aan werkgelegenheid en duurzaamheid. Provinciale inpassingsplannen vallen onder de Crisis- en herstelwet.

De Crisis- en herstelwet bevat twee categorieën maatregelen:

- tijdelijke maatregelen en bevoegdheden voor projecten genoemd in bijlage I (categorieën van projecten) en bijlage II (concreet benoemde projecten);
- wijzigingen van bijzondere wetten. Deze wijzigingen zijn voor alle projecten in het ruimtelijke domein van toepassing.

In bijlage I van de wet zijn de categorieën van gevallen benoemd waarop de tijdelijke maatregelen en bevoegdheden uit de wet van toepassing zijn. Onder 2.1 zijn de ontwikkeling en werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 Wro benoemd. Deze afdeling betreft de opstelling van inpassingsplannen door Rijk of provincie. Voorgaande betekent dat de tijdelijke maatregelen en bevoegdheden van toepassing zijn op onderhavig inpassingsplan.

Bij vaststelling van de Crisis- en herstelwet is, anders dan het bovenstaande niet nadrukkelijk op de milieufweging van de verschillende projecten ingegaan. Wel is opgenomen "Voor de 70 aangewezen projecten geldt een verlichting van de vaste procedure voor de m.e.r. Dat kan met behoud van zorgvuldigheid, want meestal zijn de projecten al in een ver gevorderd stadium: er is een plan-m.e.r. en er is eerder gekeken naar alternatieven en hun milieueffecten"<sup>19</sup>. Een nadere onderbouwing per project is niet opgenomen.

#### *Relatie met Nieuw Reijerwaard*

De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard is, samen met de Westelijke Dordtse Oever, als één van de projecten opgenomen in de Crisis- en herstelwet (bijlage II, project 13).

**tabel 0.5 Nieuw Reijerwaard is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet**

nr	Omschrijving project	Omschrijving ligging of locatie	Vindplaats in MIRT projectenboek 2009	Vindplaats in Nota Ruimte Uitvoeringsbudget 2007 – 2014	Aard van het project
13	Nieuw Reijerwaard/ Westelijke Dordtse Oever	Industriegebied tussen Ridderkerk en Dordrecht	P 187	P 32 en 33 (als Hoeksche Waard of alternatieve locatie)	Integrale gebiedsontwikkeling; herstructurering bedrijventerrein

<sup>18</sup> Crisis- en herstelwet, Rijksoverheid, 31 maart 2010

<sup>19</sup> Over de Crisis- en herstelwet, Rijksoverheid, 2010

### IX. Bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

Op 12 november 2009 is door onder andere de gemeenten Ridderkerk en Barendrecht, de stadregio, de provincie en het rijk de bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard getekend. Hiermee zijn de handen ineen geslagen om Nieuw Reijerwaard te realiseren. Overwegende dat Bolnes-Zuid in de visie van Ridderkerk deel uitmaakt van de groene buffer (landschappelijke inbedding) is als voorwaarde hierbij opgenomen dat Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland aan Provinciale Staten voorstelt de gemeentelijke visie inzake Bolnes-Zuid te verwerken in de definitieve provinciale structuurvisie.

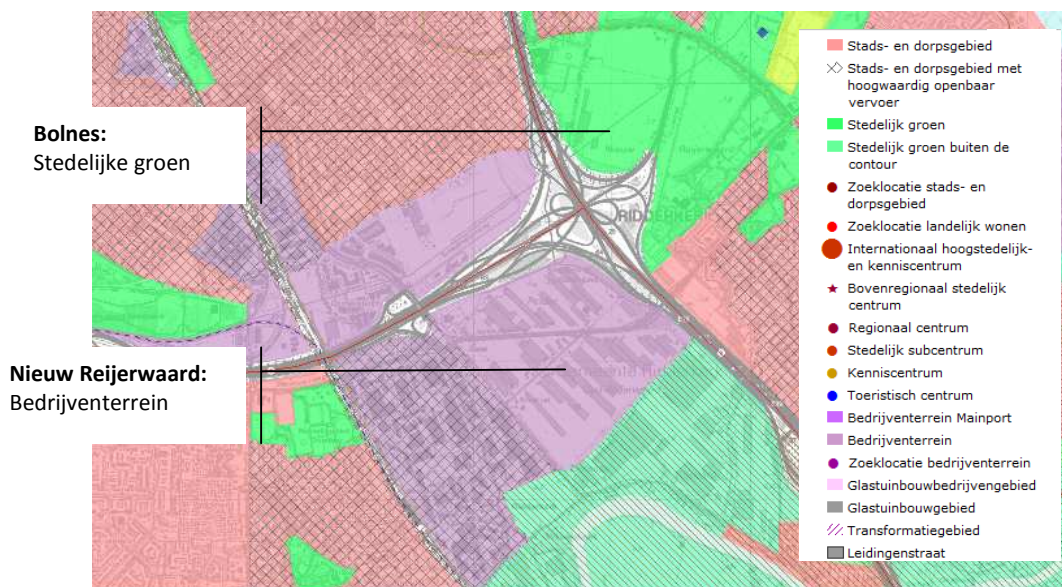
### X. Provinciale Structuurvisie, “Visie op Zuid-Holland” (2010)

Na de invoering van de Wro, eind 2008, werd op 2 juli 2010 door Provinciale Staten de Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'<sup>20</sup> (PSV) en de Verordening Ruimte<sup>21</sup> vastgesteld. Deze bevatten het ruimtelijke beleid voor heel Zuid-Holland van 2010 tot en met het jaar 2020. Voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsmilieu is de beschikbaarheid van een op de vraag afgestemd areaal bedrijventerreinen een belangrijke randvoorwaarde. Indien intensiveren, innoveren en herstructureren van bestaande en geplande bedrijventerreinen onvoldoende mogelijkheden biedt, komt uitbreiden op nieuwe locaties aan de orde.

#### Relatie met Nieuw Reijerwaard

In de PSV is Nieuw Reijerwaard - samen met de Westelijke Dordtse Oever - als alternatief aangeduid ter vervanging van het ontvallen bovenregionaal deel van het bedrijventerrein Hoeksche Waard. Op de kaart bij de PSV is het plangebied aangeduid als 'bedrijventerrein'. In de PSV is de milieufaweging van het kabinet en de gemeente Ridderkerk gevolgd en het bedrijventerrein 'Ridderster' te concentreren op Nieuw Reijerwaard, waarmee de locatie Bolnes-Zuid een groen stedelijke invulling krijgt.

Het bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard is in de PSV geheel vervallen en aangeduid als agrarisch landschap.



figuur 0.7 Uitsnede functiekaart van de Structuurvisie Zuid-Holland

<sup>20</sup> Structuurvisie Visie op Zuid-Holland, provincie Zuid-Holland, 2 juli 2010

<sup>21</sup> Verordening Ruimte, provincie Zuid-Holland, 2 juli 2010

Nieuw Reijerwaard is in de structuurvisie opgenomen als bedrijventerrein. Het in RR2020 nog te begrenzen terrein is nu begrens. Dit betreft grotendeels een uitwerking van RR 2020. Daarnaast wordt een relatie gelegd met de greenport.

De greenport Westland/Oostland is onderdeel van het stedelijk netwerk, ook economisch. De glastuinbouw in het Westland/Oostland heeft een stedelijk voorkomen en ook het veilingcomplex Barendrecht behoort bij de greenport Westland/Oostland. Door herstructurering en intensivering van het bestaande areaal moet dit economische cluster zich verder ontwikkelen. Dit gebeurt met een goede ruimtelijke inpassing via een robuuste groen en waterstructuur. Binnen de greenport Westland/Oostland is er behalve ruimte voor glasopstanden ook ruimte voor direct aan de greenport verbonden functies. Dit gaat bijvoorbeeld om toeleveringsbedrijven, handelscentra en kennisinstututen. Deze moeten zich primair op de in de regio aanwezige bedrijventerreinen vestigen.

De Rotterdamse haven is van groot belang voor de handel en logistiek van de greenport Westland/Oostland. De Waal- en Eemhaven zijn met Barendrecht (vervoer over spoor, water en weg) steeds belangrijkere knooppunten voor groente en fruit. De positie in het stedelijk netwerk van de greenport en daarmee de relatie met de steden is van belang om over voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten te beschikken.

Voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsmilieu is de beschikbaarheid van een op de vraag afgestemd areaal bedrijventerreinen een belangrijke randvoorwaarde. Behoud van (binnenstedelijke) bedrijvigheid staat voorop, al dan niet gelegen op bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen zijn aangegeven op onder andere de functiekaart van de verordening (figuur 0.7.). De afstemming tussen vraag en aanbod vindt plaats door intensiveren, innoveren en herstructureren van bestaande en geplande bedrijventerreinen. Pas in laatste instantie komt uitbreiden op eventuele nieuwe locaties aan de orde, waaronder op Nieuw Reijerwaard.

#### **X.1 PlanMER Provinciale Structuurvisie, Ontwikkelen met schaarse ruimte (2009)**

Reijerwaard wordt in bijlage 1 expliciet genoemd als Nieuw Bedrijventerrein. De ontwikkeling die tevens is weergegeven op het kaartbeeld in figuur 0.7 maakt hiermee onderdeel uit van het gehele beleidsscenario.

In het planMER wordt over dit beleidsscenario ondermeer geconcludeerd: "het beleidsscenario heeft positieve effecten voor het landschap. De kernkwaliteiten van de nationale en provinciale landschappen worden beter beschermd omdat er minder ruimte is voor verstedelijking (strakke bebouwingscontouren en toepassen SER-ladder) en bij ruimtelijke dynamiek de landschappelijke kwaliteiten in het afwegingsproces, meer worden meegenomen. De gebruikswaarde van de provinciale landschappen wordt vergroot en de burger kan deze landschappelijke kwaliteiten meer beleven".

#### **XI. Structuurvisie Barendrecht (2012)**

Op 2 juli 2012 heeft de gemeenteraad van Barendrecht de Structuurvisie Barendrecht 'Samen de Ruimte' vastgesteld.

##### *Relatie met Nieuw Reijerwaard*

De visie van de gemeente Barendrecht, zoals benoemd in deze structuurvisie sluit aan bij de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard. De Dierensteinweg is een herkenbare entree voor Barendrecht. De ontwikkelruimte in Barendrecht is beperkt en het bestaande bedrijventerrein BT-Oost komt in aanmerking voor verdere ontwikkeling en herstructurering. De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard, als uitbreiding van het – in Barendrecht aanwezige – agricluster, wordt ondersteund. Op het gebied van openbaar vervoer en de ontsluiting worden enkele wensen en randvoorwaarden benoemd.