

pijnacker ⁶⁰³⁻³⁸
29

**milieu-effectrapportage
bouwlokatie pijnacker-zuid**

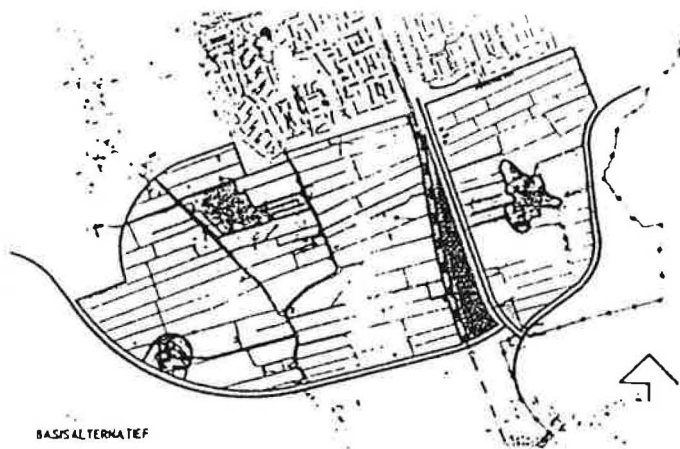
aanvullende startnotitie

1. INLEIDING

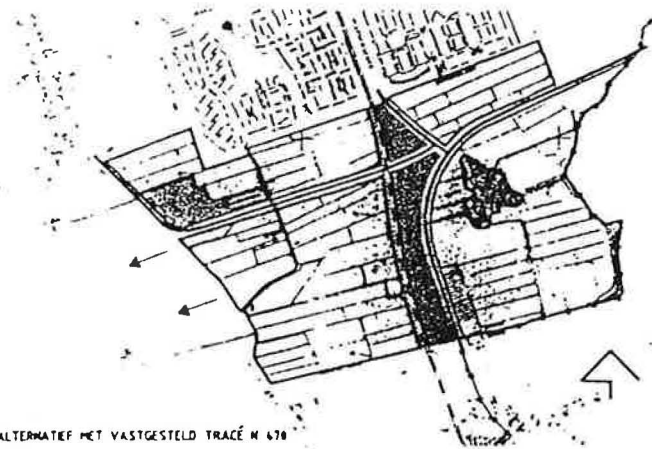
blz. 3

2. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

5



BASISALTERNATIEF



ALTERNATIEF MET VASTGESTELD TRACÉ N 670

alternatieven uit startnotitie van februari 1994



1:15.000

— globaal tracé N470
 ▨ plangebied

PLANGEBIED

In maart 1994 is een startnotitie in procedure gebracht voor de woningbouwlokatie Pijnacker-Zuid. Het betreft de woonwijken Klapwijk-Tolhek (ten oosten van de Hofpleinspoorlijn) en Koningshof-Zuid (westelijk van de spoorlijn).

Omdat het gaat om de bouw van meer dan 2.000 woningen in niet-verstedelijkt gebied moet ten behoeve van de besluitvorming (vaststelling bestemmingsplan) de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen.

In de startnotitie is ingegaan op het bestuurlijk overleg dat al geruime tijd gaande is in verband met de diverse ruimtelijke "claims" die in het gebied liggen (woningbouwlocaties, provinciale weg N470, ecologische verbindingszone). Het overleg over het tracé van de N470 neemt hierbij een belangrijke plaats in. Deze weg is namelijk van grote invloed op de omvang en inrichting van het nieuwe woongebied.

Op het moment dat de startnotitie in procedure werd gebracht, bestond nog geen overeenstemming over het tracé van de N470. Voorgesteld werd in het MER de verschillende opties voor de ligging van de weg te gebruiken als basis voor de te ontwikkelen inrichtingsalternatieven:

- Basisalternatief: ligging N470 conform de door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie Pijnacker (N470 om bouwlokatie heen, gedeeltelijk bebouwen van de Zuidpolder).
- Alternatief waarbij wordt uitgegaan van het door Provinciale Staten in 1989 vastgestelde tracé van de N470. De N470 zou het woongebied dan van oost naar west doorsnijden, maar niet de omvang van het woongebied bepalen.
- "Tussenmodel": N470 om de verkleinde bouwlokatie heen, ligging aan de westkant ter hoogte van de Overgawseweg (geen bebouwing in de Zuidpolder).

Inmiddels is op bestuurlijk niveau in hoofdlijnen overeenstemming bereikt over het tracé van de weg. De betreffende afspraken zullen binnenkort formeel worden vastgelegd in het uitvoeringsconvenant Vinex. Hierdoor verliest het oorspronkelijke tracébesluit zijn werking.

De gekozen oplossing (zie figuur) komt in hoofdlijnen overeen met het zogenoemde tussenmodel en wordt bestuurlijk gedragen door de provincie Zuid-Holland, de gemeente Pijnacker en de gemeente Berkel en Rodenrijs. Dit heeft tot gevolg dat de andere twee alternatieven, zoals voorgesteld in de startnotitie, niet meer als "reëel in beschouwing te nemen alternatief" kunnen worden beschouwd.

Doel van deze aanvullende startnotitie is aan te geven welke alternatieven en varianten gelet op het bovenstaande nog reëel zijn. Voor het overige wordt verwezen naar de startnotitie van maart 1994.

De procedure voor inspraak en advies wordt opnieuw doorlopen, zij het dat verkorte termijnen worden gehanteerd. De gemeenteraad zal vervolgens besluiten of de richtlijnen aanpassing behoeven.

blanco pagina

Uitgangspunten

Ten opzichte van de startnotitie van maart 1994 zijn er twee belangrijke veranderingen. In de eerste plaats wordt het tracé van de N470 als zodanig in het MER niet meer ter discussie gesteld. De omvang van het woongebied staat daarmee in hoofdlijnen vast (zie figuur). In de tweede plaats is in de startnotitie van maart 1994 uitgegaan van de realisering van ongeveer 4.000 woningen. Inmiddels hebben berekeningen aangetoond dat aan deze doelstelling in het verkleinde woongebied niet kan worden voldaan. Er wordt nu van uitgegaan dat 3.000 à 3.400 woningen worden gebouwd.

Inrichtingsalternatieven

Vanzelfsprekend moeten over de inrichting van het gebied nog diverse beslissingen worden genomen. Een aantal daarvan kan leiden tot verschillen in milieu-effecten. De betreffende aspecten vormen de bouwstenen voor de in het MER te onderzoeken inrichtingsalternatieven. Schematisch weergegeven leidt dit tot de volgende alternatieven:

Alternatief I: stedelijk karakter

- optimaal ruimtegebruik
- 36 woningen per ha
- weinig groen en water in de wijk
- woningen dicht tegen bestaande wijken en N470 aan
- toepassing geluidsschermen en -wallen
- optimale auto-ontsluiting
- beperkte extra voorzieningen voor langzaam verkeer

Alternatief II: groen karakter

- optimaal woon- en leefmilieu
- 32 woningen per ha
- veel groen en water in de wijk
- landschappelijke overgang naar bestaande wijken en buitengebied
- geen of beperkte toepassing van geluidswallen en -schermen
- minimale auto-ontsluiting
- optimale voorzieningen voor langzaam verkeer

Voor de precieze ligging van de N470 ter plaatse van de Overgauwseweg zullen drie varianten worden ontwikkeld: 1) ten oosten van de Overgauwseweg, 2) ten westen van de Overgauwseweg en 3) op de Overgauwseweg.

Daarnaast worden varianten beschreven voor de wijze van bouwrijp maken van het gebied (zie startnotitie van maart 1994).

Milieugevolgen

De meeste milieu-effecten van realisering van de bouwlocatie zullen optreden binnen het plangebied. Externe effecten zullen vooral de aspecten landschap en geluid (wegverkeerslawaai) betreffen. Voor het overige worden de milieugevolgen voor de omgeving van het plangebied bepaald door de N470. Gelet op de samenhang tussen woonwijk en weg zal hiervan in het MER wel een beeld worden gegeven.

BIJLAGE 1 MILIEU-EFFECTRAPPORT BOUWLOKATIE PIJNACKER-ZUID
VOORSTEL WERKWIJZE MET BETREKKING TOT AUTONOME
ONTWIKKELINGEN

Inleiding

Een MER moet praktisch bruikbaar zijn en bouwstenen aandragen voor het te nemen besluit, in dit geval de ruimtelijke planvorming voor Pijnacker-Zuid.

Normaal gesproken worden de milieugevolgen van de ontwikkelde alternatieven afgezet tegen de autonome ontwikkelingen: ontwikkelingen die zouden plaatsvinden als gevolg van vaststaand beleid.

In dit geval zou dit er toe leiden dat het MER zijn doel - een vergelijking tussen reële alternatieven - voorbij schiet. Onderstaand wordt dit toegelicht en wordt een voorstel gedaan voor een aangepaste werkwijze.

Autonome ontwikkelingen

Indien de bouwlokatie niet zou worden ontwikkeld, zou de N470 volgens het in 1989 door de provincie vastgestelde tracé worden aangelegd (iets ten zuiden van de huidige woonbebouwing; zie figuur 3 uit de startnotitie van 1994). De op grond van het provinciaal beleid tussen Pijnacker en Berkel en Rodenrijs te realiseren ecozone¹⁾ zou waarschijnlijk deels ter plaatse van de bouwlokatie worden gerealiseerd.

Bij ontwikkeling van de bouwlokatie wordt de N470 volgens een ander tracé aangelegd, welke voor het milieu duidelijk nadeliger is dan de autonome ontwikkeling:

- De N470 zal over een grotere lengte aan de Zuidpolder van Delfgauw grenzen. De Zuidpolder is in het beleid van Rijk en provincie aangewezen als kerngebied van de ecologische hoofdstructuur en stiltegebied en herbergt grote natuurwaarden.
- Voor het gedeelte van de ecozone bij Pijnacker is minder ruimte beschikbaar. Er kan nog juist worden voldaan aan de voorwaarden met betrekking tot de minimale breedte. De verstoring door het verkeer op de N470 - die aan de ecozone zal grenzen - maakt een optimaal functioneren extra moeilijk. In de genoemde autonome ontwikkeling zou tussen de N470 en de ecozone ruimte kunnen gereserveerd om negatieve invloeden van het wegverkeer te beperken of voorkomen.

Knelpunten

Bij de beschrijving van de milieugevolgen en met name de waardering daarvan blijkt dat het beeld wordt vertroebeld indien van de hierboven geschetste autonome ontwikkeling wordt uitgegaan. De voorgenomen ontwikkeling van de bouwlokatie en de omgelegde N470 zijn, zoals gesteld, in alle opzichten duidelijk negatiever dan de autonome ontwikkeling. Dit dient uiteraard in de beoordeling te worden verwerkt. Bij een vergelijking van de milieu-effecten van het voornemen met de bovengenoemde uitgangssituatie zonder woningbouw vallen de verschillen tussen de alternatieven echter weg tegen deze effecten. Hierdoor wordt de vergelijking van de alternatieven sterk bemoeilijkt.

Daarnaast kan worden gesteld dat de geschetste autonome ontwikkelingen niet meer reëel zijn:

- Pijnacker-Zuid wordt in de in voorbereiding zijnde integrale herziening van het streekplan opgenomen;
- Pijnacker-Zuid is opgenomen in het Vinex-uitvoeringsconvenant dat op 29 juni 1995 door alle betrokken partijen uit het stadsgewest Haaglanden -waaronder rijk en provincie- is ondertekend;
- De wijziging van het tracé van de N470 is vastgelegd in een bestuursakkoord dat ook op 29 juni 1995 door de betrokken partijen is ondertekend en deel uitmaakt van het Vinex-uitvoeringsconvenant. Het oorspronkelijke provinciale tracébesluit heeft hiermee z'n werking verloren.
- Gelet op het bovenstaande hebben genoemde partijen er mee ingestemd dat de ecozone wordt verplaatst en op deze plaats smal zal worden.

1) Het betreft de regionale ecologische verbindingszone tussen Midden-Delfland en deels nog te ontwikkelen bos- en natuurgebieden rond Zoetermeer, die weer in contact staan met het Groene Hart.

**Bijlage 1 Milieu-effectrapport bouwlokatie Pijnacker-Zuid
Voorstel werkwijze met betrekking tot autonome ontwikkelingen**

2

In het kader van de ruimtelijke planvorming is gelet op het bovenstaande niet meer de vraag aan de orde of de bouwlokatie wordt ontwikkeld, maar alleen op welke wijze de lokatie moet worden ingericht.

Oplossing: aangepaste werkwijze

Het MER moet geen "wetenschappelijke exercitie" zijn, maar een document dat voor alle betrokkenen duidelijk maakt wat de milieugevolgen van de verschillende alternatieven zijn.

Daarom wordt voorgesteld in het MER de volgende werkwijze te hanteren:

- Het gewijzigde tracé van de N470 volgens het bestuursakkoord wordt als autonome ontwikkeling beschouwd, waartegen de milieugevolgen van het voornemen worden afgezet. Ook het feit dat de ecozone smal zal zijn wordt als gegeven beschouwd.
- Bij de effectbeschrijving wordt steeds aangegeven welke milieu- effecten optreden door de ligging en het gebruik van de N470 als zodanig, inclusief de versmalling van de ecozone. Bij de waardering van de alternatieven zal echter alleen beoordeeld worden wat de effecten van de bouwlokatie zijn (extra verkeer op N470, landschappelijke invloed bebouwing en dergelijke).



