924-2 (2e)

GEMEENTE BLEISWIJK

Startnotitie

Milieu-effectrapportage bedrijventerreinen Hoefweg

CENTRUM VAN TUINBOUW EN RECREATIE

Startnotitie milieu-effectrapportage voor de bedrijventerreinen Hoefweg (Bleiswijk Noord)

Vastgesteld door Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Bleiswijk
dd. december 1997

9 DEC. 1997

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING . . . 3
1.1 Aanleiding
1.2 Het voornemen . . . 3
1.3 Doel startnotitie m.e.r. . . . 4
1.4 Procedure en inspraak . . . 4
1.5 Reikwijdte MER . . . 4

2 MOTIVATIE . . . 5
2.1 Probleemstelling . . . 5
2.2 Doel van de voorgenomen activiteit . . . 5

3 PLAN- EN STUDIEGEBIED . . . 7
3.1 Plangebied . . . 7
3.2 Studiegebied . . . 7

4 DE VOORGENOMEN AKTIVITEIT . . . 9
4.1 Het programma . . . 9
4.2 Uitgangspunten . . . 9
4.3 Variabele factoren . . . 9
4.4 Structuurvisie . . . 12
4.5 Alternatieven . . . 13

5 HUIDIGE MILIEUKWALITEIT EN ONTWIKKELINGEN . . . 15
5.1 Landschap . . . 15
5.2 Bodem . . . 15
5.3 Water . . . 15
5.4 Ecologie . . . 16
5.5 Hinder . . . 16

6 TE VERWACHTEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU . . . 19
6.1 Landschap . . . 19
6.2 Bodem . . . 19
6.3 Water . . . 19
6.4 Ecologie . . . 20
6.5 Hinder . . . 20
6.6 Energie . . . 21

7 TE NEMEN BESLUITEN EN TE VOLGEN PROCEDURE . . . 23
7.1 Bestemmingsplanprocedure en m.e.r.-procedure . . . 23
7.2 Besluiten die van invloed zijn . . . 25
7.3 Overige relevante besluiten . . . 25

BIJLAGE . . . 27

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Met de structuurvisie Bleiswijk-Noord heeft de gemeente Bleiswijk aangegeven dat zij aan de noordkant van de gemeente nieuwe bedrijventerreinen wil ontwikkelen, aan weerszijden van de A12. Ten noorden van de A-12 is een terrein van 139 ha bruto/83 ha netto gepland. Ten zuiden van de A-12 is een terrein gepland van 83 ha bruto/60 ha netto. Het verschil tussen bruto en netto omvang wordt veroorzaakt door onder meer het trace van de HSL, landschappelijke structuren (water en dijken) en de bovengrondse hoogspanningsleiding, diverse ondergrondse leidingen en een reservering voor een nieuwe leidingenstrook.
Het gaat om bedrijventerreinen die voorzien in een bovenregionale behoefte. In de haalbaarheidsstudie Hoefweg (1994) is door de provincie Zuid-Holland voorgesteld om het terrein ten noorden van de A-12 te ontwikkelen voor hoogwaardige bedrijvigheid, reguliere bedrijvigheid *en transport- en distributiebedrijven. Het terrein ten zuiden van de A-12 zou geschikt zijn* voor glastuinbouw gerelateerde bedrijvigheid (agrobusiness). Ook zijn reserveringen gemaakt voor milieubelastende bedrijven van in totaal 5-10 ha ten noorden van de A-12.
In het Plan van Aanpak ABC-locatiebeleid (1995) van de stadsregio Rotterdam werd de ruimtelijke claim voor bedrijventerreinen langs de Hoefweg bevestigd en zijn de bedrijventerreinen aangemerkt als een C-locatie. In de Herziening Streekplan Zuid-Holland/Streekplan Rijnmond (1996) heeft de provincie Zuid-Holland de claim op het gebied voor bedrijventerreinen ook bestuurlijk vastgelegd, deels voor milieuhinderlijke bedrijven. Alleen de precieze capaciteit, begrenzing en aard van de bedrijventerreinen lagen nog niet geheel vast.
Op basis van een convenant tussen de gemeenten Bleiswijk, Zoetermeer en de provincie Zuid-Holland (1996) zullen in het kader van de bestemmingsplanprocedure vestigingsmogelijkheden voor milieuhinderlijke bedrijven worden verkend. Het gaat om een inspanningsverplichting voor maximaal 5 ha, voorzover uit planologisch en markttechnisch oogpunt mogelijk.

1.2 *Het voornemen*

Omdat het in Hoefweg Noord gaat om de aanleg van een bedrijventerrein van meer dan 100 ha, is conform de Wet Milieubeheer, voor dat gebied een milieu-effectrapportage (m.e.r.) vereist. Ten behoeve van de m.e.r. worden de bedrijventerreinen aan weerszijden van de A-12 beschouwd als èèn geheel. Met de structuurvisie Bleiswijk Noord (als bijlage toegevoegd bij deze startnotitie) en de startnotitie m.e.r. wordt door de initiatiefnemer, de gemeente Bleiswijk, het voornemen kenbaar gemaakt om de bedrijventerreinen aan te legggen en daarvoor een m.e.r. op te starten.
Alvorens bestemmingsplannen in procedure gebracht kunnen worden, is besluitvorming nodig omtrent de hoofdlijnen van dat plan. Met dat doel wordt een structuurvisie ontwikkeld.
De Structuurvisie Bleiswijk Noord omvat een stedenbouwkundige visie op de bedrijventerreinen en de Rottezoom. Na een overleg- en consultatieronde wordt de structuurvisie vastgesteld door de gemeenteraad van Bleiswijk.
De structuurvisie geldt als basis voor de ontwikkeling van twee bestemmingsplannen: één voor het deelgebied ten zuiden van de A-12 en een ander voor het deelgebied ten noorden *van de A-12. In de structuurvisie wordt onder meer de inrichting van de bedrijventerreinen op* hoofdlijnen aangegeven. De daarin aangegeven uitgangspunten en randvoorwaarden gelden tevens als uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van inrichtingsalternatieven voor de bedrijventerreinen binnen het kader van het op te stellen Milieu-Effectrapport

(MER)[1]. Het MER zal worden gekoppeld aan het bestemmingsplan voor het noordelijk deelgebied. De m.e.r.-procedure voorziet echter in het mee-coördineren van het niet MER-plichtige besluit voor een bedrijventerrein ten zuiden van de A-20. De MER-resultaten zullen dan ook tegelijkertijd met de twee voorontwerp-bestemmingsplannen ter inzage worden gelegd.
Het college van B&W treedt op als initiatiefnemer voor de op te stellen bestemmingsplannen en het MER. De gemeenteraad van Bleiswijk stelt de bestemmingsplannen vast en is daarmee ook het bevoegd gezag voor het MER.

1.3 Doel startnotitie m.e.r.

De startnotitie markeert het begin van de formele procedure voor de milieu-effectrapportage. De milieu-effectrapportage is bedoeld om vanuit het oogpunt van milieu de besluitvorming over de aanleg van de bedrijventerreinen zorgvuldig te laten plaatsvinden. Een belangrijk doel van de startnotitie is een gemotiveerde afbakening van het MER, met name ten aanzien van te ontwikkelen alternatieven en varianten en relevante milieueffecten.

1.4 Procedure en inspraak

De startnotitie MER is een inspraakdokument. Na publicatie van deze startnotitie is voor een ieder gedurende vier weken inspraak mogelijk. Daarnaast brengt de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Cmer) op basis van de startnotitie een advies uit over de gewenste inhoud van het MER. De Cmer betrekt in haar advies alle inspraakreacties. Nadat de Cmer haar advies heeft uitgebracht worden de definitieve richtlijnen voor het MER vastgesteld door het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Bleiswijk. De verdere m.e.r. procedure en het besluitvormingstraject voor de bestemmingsplannen staan beschreven in hoofdstuk 7 van deze startnotitie.

1.5 Reikwijdte MER

Een bestuurlijke afweging met alternatieve bouwlocaties in de regio voor de bedrijventerreinen Hoefweg is, zoals uit de inleiding blijkt, niet meer aan de orde. Een dergelijke afweging heeft plaatsgevonden op streekplanniveau. Dit betekent dat het MER het karakter van een inrichtings-MER zal hebben. In het MER zullen de milieu-effecten van de verschillende alternatieven voor inrichting van de locatie onderzocht worden.

---

[1] *MER staat voor het rapport, m.e.r. voor de procedure*

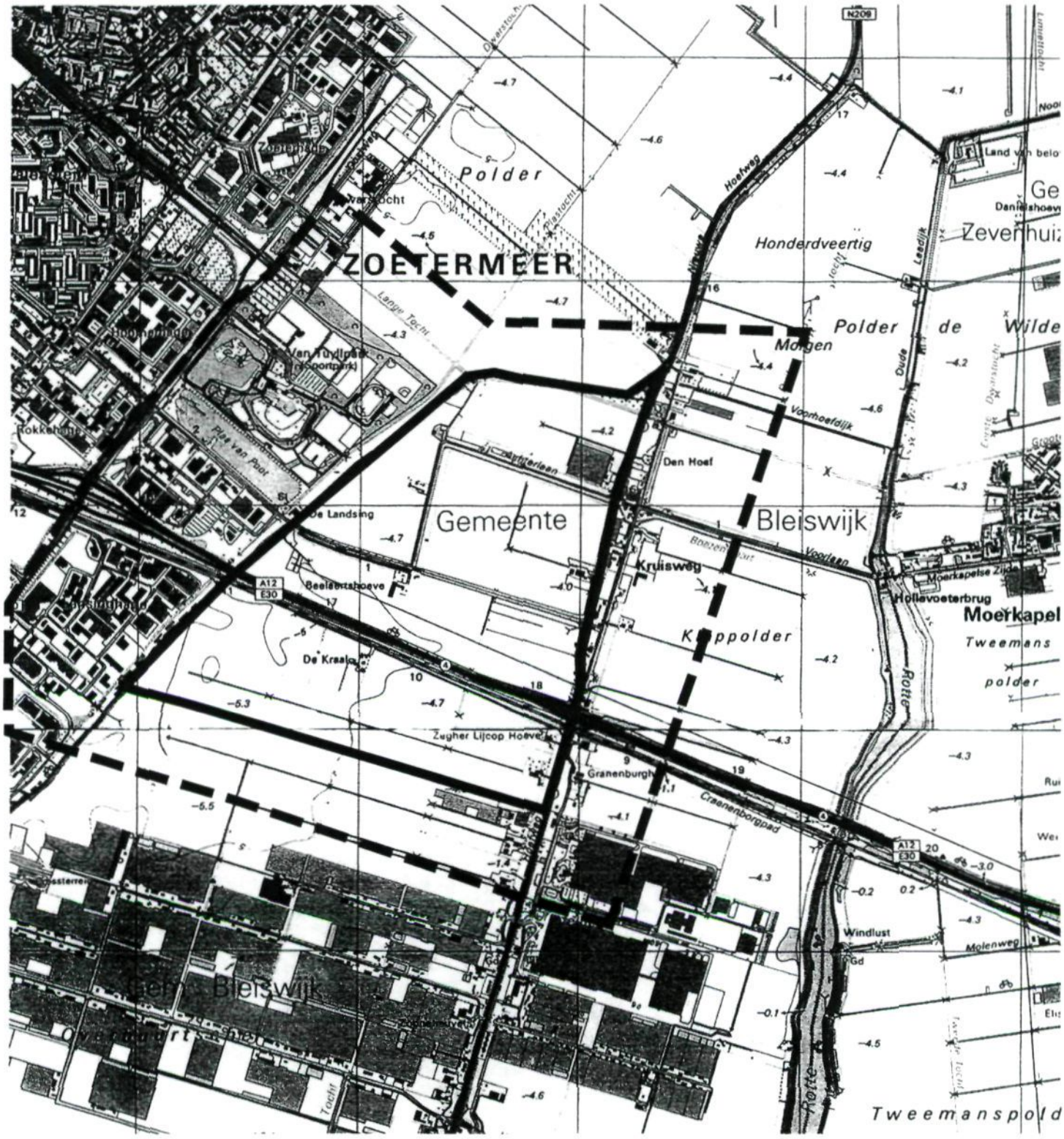
2 MOTIVATIE

2.1 Probleemstelling

Voor Haaglanden is het aantal keuzemogelijkheden voor nieuwe bedrijfsvestigingen aan de oostzijde van Haaglanden minimaal. In fluctuaties in de vraag en behoefte aan alternatieve vestigingsmogelijkheden kan daar niet worden voorzien.
Ook in Midden-Holland is door het Groene Hart-beleid het aantal vestigingsmogelijkheden *voor bedrijven schaars. De meeste terreinen zijn daar bestemd voor opvang van reeds* gevestigde bedrijven.
In de stadsregio Rotterdam is tot 2005 een behoefte aan C-locaties van 550 ha, na die periode is de behoefte nog eens 500 ha. Vraag en aanbod van C-locaties sluiten niet op elkaar aan. De situatie op de Rechter Maasoever is vanwege de besluitvorming omtrent de luchthaven onduidelijk, maar zeker na 2005 dreigen grote tekorten.
De herstructurering van het Westland en de omvangrijke uitbreiding van de glastuinbouw in de B-driehoek tenslotte zal indirect leiden tot de vestiging van dienstverlenende en toeleverende bedrijven, waaraan eveneens ruimte moet worden geboden.
Teneinde aan de vraag naar bedrijfsruimte te kunnen voldoen zullen aan weerszijden van de A-12 twee nieuwe bedrijventerreinen moeten worden ingericht. Tegelijk met de inrichting van beide bedrijventerreinen (omvang, aard en situering van bedrijven, hoofdontsluiting, water en groen) spelen een aantal andere ruimtelijke opgaven, die voor de MER van belang zijn. Namelijk de uitbreiding van het veilingcomplex bij Bleiswijk, de reconstructie en aansluiting van de N-209 en de A-12; de inpassing van de HSL en de aanleg van een eventuele ZoRo-lijn, de verlenging van de Australiëweg naar de N209, de aanleg van de toekomstige Zoetermeerse wijk Oosterheem, de inrichting van de Rottezoom en recreatieve en ecologische verbindingen tussen het Zoetermeerse Van Tuyllpark en de Rottezoom.
Voor het MER gaat het om de vraag welke milieu-effecten er kunnen optreden als gevolg van de aanleg en inrichting van de bedrijventerreinen en welke maatregelen er kunnen worden genomen om negatieve effecten te mitigeren en meer positieve effecten te bewerkstelligen.

2.2 Doel van de voorgenomen activiteit

De locaties Hoefweg worden ontwikkeld als regionale bedrijventerreinen met een opvangfunctie voor bedrijven uit de regio's Haaglanden/Westland, B-driehoek, Midden-Holland en Stadsregio Rotterdam Rechter Maasoever. Er wordt gestreefd naar een compact Randstad Bedrijventerrein, teneinde te voorkomen dat ook elders in de regio extra bedrijventerreinen ontwikkeld moeten worden (met name in het Groen Hart) en tevens verzekerd te kunnen zijn van een gezonde grondexploitatie. Doel van het MER is het zichtbaar maken van milieu-effecten en op grond daarvan het optimaliseren van de inrichting van de bedrijventerreinen, zodat uit oogpunt van het milieu een verantwoorde besluitvorming kan plaatsvinden in het kader van de bestemmingsplannen.
De bedrijventerreinen zijn in het Plan van Aanpak ABC-locatiebeleid van de stadsregio Rotterdam aangewezen als een C-locatie, vanwege hun ligging aan een afslag van een hoofdtransportas. C-lokaties zijn bedoeld voor arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven. In Bleiswijk kunnen in principe handels- en productiebedrijven worden gevestigd.
De grootste vraag naar bedrijfruimte in de regio komt van de groothandel en van transportbedrijven. Voor de werkgelegenheid is het behoud van deze bedrijven van belang, hoewel uit onderzoek blijkt dat dit type bedrijven in afnemende mate regiogebonden zijn. Daarnaast is een deel van de bedrijfsruimte bestemd voor glastuinbouw gerelateerde bedrijven, inclusief levensmiddelendistributie, verpakkingsindustrie en dergelijke.



PLANGEBIED

STUDIEGEBIED

3 PLAN- EN STUDIEGEBIED

3.1 Plangebied

De bestemmingsplangebieden voor de bedrijventerreinen worden in het noorden begrensd door de Lange Tocht, in het oosten door de N209 (Nieuwe Hoefweg en Hoefweg), in het zuiden door het kassengebied en in het westen door de landscheiding van Delfland en Schieland en het van Tuyllpark. Het plangebied behoort tot de gemeente Bleiswijk.
Het gebied wordt doorsneden door de A-12 en de spoorlijn Den Haag-Utrecht. Het gebied ten noorden van de Voor- en Achterlaan maakt deel uit van de Binnenwegse polder, het restgebied van de Overbuurtsche polder. De polders worden gekenmerkt door kaarsrechte tochten en hooggelegen ringvaarten. Samen met de Landscheiding en met de Voor- en Achterlaan vormen de ringvaarten de hoge randen van de laaggelegen poldervlakken. De Landscheiding en de Voor- en Achterlaan zijn in gebruik als langzaam verkeersroutes.
Ten westen van het plangebied ligt Zoetermeer. Vanuit Zoetermeer loopt even ten noorden van de A-12 de Zoetermeerselaan richting N209. Ten zuiden van het plangebied ligt Bleiswijk. Langs de N209/Hoefweg ligt lintbebouwing en langs de N209/Nieuwe Hoefweg de buurtschap Kruisweg. De N209 en de Zoetermeerselaan hebben vrijliggende fietspaden. Verspreid in het gebied komt agrarische bebouwing voor. Het plangebied is overwegend in gebruik als akkerbouwgebied.

3.2 Studiegebied

De bestemmingsplangebieden zijn onderdeel van een groot verstedelijkingsgebied, op de grens van de Randstad en het Groene Hart. Dat leidt enerzijds tot ruimteclaims die een verdere verstedelijking inhouden en anderzijds tot ontwikkelingen die het behoud van landschapppelijke en ecologische waarden beogen. Ten aanzien van de inrichting van de bedrijventerreinen zal met deze ontwikkelingen rekening moeten worden gehouden. De gebieden rondom de bedrijventerreinen kunnen globaal als het studiegebied voor de MER worden beschouwd. De exacte omvang van het studiegebied kan echter per milieu-aspect verschillen en is afhankelijk van de effecten.
Ten noordwesten van de bestemmingsplangebieden wordt de Vinex-locatie Zoetermeer Oosterheem ontwikkeld (8000 woningen). In het oosten ligt buurtschap Kruisweg en de Rottezoom, die is aangewezen als overgangsgebied van de Randstad naar het Groene Hart. De Rottezoom maakt tevens deel uit van een ecologische en recreatieve verbindingszone tussen het toekomstige Bentwoud en het Rottemerengebied. Ten zuiden van de Rottezoom, onder de A-12, ligt een zich uitbreidend veilingencomplex (Greenery en bloemenveiling Holland). Ten zuiden van de bestemmingsplangebieden liggen Bleiswijk en het kassengebied dat is aangewezen als concentratiegebied voor glastuinbouw. En ten westen van het plangebied ligt de gemeente Zoetermeer met het bedrijventerrein Lansinghage en het Van Tuyllpark (een sport- en stadspark met veel recreatieve functies).
De druk op de bestaande infrastructuur is groot. Er wordt van uitgegaan dat op langere termijn de A-12 wordt verdubbeld, evenals de spoorlijn. Een reconstructie van de N209 en de aansluiting van de N209 op de A-12 is noodzakelijk, omdat ze nu al overbelast zijn. De provincie Zuid-Holland zal voor de reconstructie een MER opstellen. In het noordelijk deel van de bestemmingsplangebieden zal de Australiëweg worden verlengd tot aan de N209, ten behoeve van de ontsluiting van Zoetermeer Oosterheem.
De HSL is dwars door de bedrijventerreinen gepland, van het zuiden naar het noordoosten. Ook de Zoetermeerse sprinterlijn zal worden doorgetrokken ten behoeve van de ontsluiting

van Oosterheem. Een verdere doortrekking tot aan het van Tuyllpark, met een kopstation in het noordwestelijk deel van de bedrijventerreinen, wordt nog overwogen. Ook is er sprake van een mogelijke aansluiting op een eventuele ZORO-lijn, als de laatste volgens de oostelijke variant zal worden aangelegd (het Landscheidingstrace). De ZORO-lijn wordt in dat geval gebundeld met de HSL of komt langs de westgrens van de bedrijventerreinen te liggen. Realisering van een ZORO-lijn is overigens nog zeer onzeker.
Tenslotte is sprake van een ruimtereservering voor aanleg van een leidingenstrook Amsterdam-Rotterdam.

4 DE VOORGENOMEN AKTIVITEIT

4.1 Het programma

Het gebied tussen de A-12 en de Zoetermeerselaan en de strook langs de Australiëweg is volgens de marktverkenning Hoefweg Noord (1997) mogelijk grotendeels te ontwikkelen als locatie voor hoogwaardige bedrijven: kleinschalig en representatief, zoals kantoorhoudende bedrijven en showrooms. Het zijn bedrijven die bepalend zijn voor het imago van het bedrijventerrein en daarom de eerste jaren bij de uitgifte van grond prioriteit dienen te krijgen. In totaal is 14-20 ha beschikbaar voor dit type bedrijven.
Voor reguliere bedrijvigheid (groothandel, (zakelijke) dienstverlening, productie- en reparatiebedrijven) is op Hoefweg Noord 30-33 ha beschikbaar, evenals voor transport- en distributiebedrijven. Dit is inclusief maximaal 5 ha voor mogelijk milieubelastende bedrijvigheid uit Haaglanden. Milieuhinderlijke bedrijven hebben een negatieve invloed op de beeldvorming en dienen daarom vanuit markttechnische overwegingen de eerste jaren te worden gemeden.
De zone langs de N209 lijkt met name voor groothandel en (zakelijke) dienstverlening aantrekkelijk. Productie- en reparatiebedrijven en transport- en distributiebedrijven, met een grovere verkaveling, zouden bij voorkeur in het binnengebied kunnen worden gevestigd.
Voor Hoefweg Zuid voorziet het programma in 30 ha agrobusiness, 5 ha voor een energiecentrale, en 25 ha voor reguliere bedrijven, grootschalige groothandel en distributie, waaronder levensmiddelendistributie en verpakkingsindustrie.

4.2 Uitgangspunten

Voor de realisering van het programma worden drie uitgangspunten gehanteerd:

- de nabijheid en zichtbaarheid vanaf de A-12 en de regionale wegen, die leiden tot een zonering van bedrijven ten opzichte van de infrastructuur;
- de ligging van de bedrijventerreinen op de overgang van de verstedelijkte Randstad en het Groene Hart waarbij het HSL-viaduct als een 'landmark' fungeert;
- de kwaliteit van het bestaande landschap handhaven in combinatie met de hoge bebouwingsdichtheid (compactheid) van een randstedelijk bedrijventerrein.

4.3 Variabele factoren

Bij het ontwikkelen van planalternatieven voor de inrichting van de bedrijventerreinen langs de Nieuwe Hoefweg zal gebruik worden gemaakt van de volgende variabelen:

- infrastructuur
- ruimtegebruik
- zonering
- ecologisch-recreatieve verbindingszones
- waterhuishouding
- energie

Infrastructuur
Voor de reconstructie van de N209 zijn drie hoofdvarianten denkbaar (Goudappel Coffeng, 1997): met de verkeersknoop N209-A12 op de huidige plaats, een westelijke aansluiting van

de N209 op de A-12 (door het bedrijventerrein, gebundeld met de HSL) of een oostelijke aansluiting van de N209 op de A-12 (door de Rottezoom). De verkeersknoop op de huidige plaats is uitgangspunt voor de MER. Uit studies blijkt namelijk dat met deze variant de bestaande infrastructuur optimaal wordt benut. Er is sprake van een minimale aantasting van landschappelijke elementen, een minimaal ruimtebeslag door nieuwe infrastructuur en behoud van een heldere hoofdstructuur. Deze variant is bovendien uitvoerbaar. Alleen qua fasering zal er sprake zijn van een relatief langere tijdsperiode.
De oostelijke variant komt niet in aanmerking, vanwege vergevorderde plannen voor uitbreiding van het veilingcomplex, verkeerstechnische problemen (te krappe boogstralen) en uit veiligheidsoverwegingen (een extra noodzakelijke aansluiting). De westelijke variant is verkeerstechnisch ongewenst vanwege de nabijheid van de aansluiting Zoetermeer-Oost. Ook is het ruimtebeslag op de beoogde bedrijventerreinen een bezwaar en het verlies aan visuele kwaliteit van de HSL-lijn.
De precieze vormgeving van de aansluiting van de N209 op de A-12 is nog onderwerp van studie. Voor het MER zijn deze varianten niet direct van belang omdat de inrichting van de bedrijventerreinen deze varianten niet beïnvloedt. Aanleg van de bedrijventerreinen zal wel leiden tot toename van het (vracht-)verkeer op de N209 en de A-12. De effecten daarvan op de uiteindelijke verkeersintensiteiten op die wegen en mogelijke hinder voor bestaande bebouwing zullen moeten worden onderzocht, mede in relatie tot de omvang van het toekomstig stedelijk verkeer uit Zoetermeer.
Naast reconstructie van de N209-A-12 is voor de ontsluiting van Zoetermeer Oosterheem en mogelijk het bedrijventerrein Hoefweg Noord een verlenging gewenst van de Australiëweg, ten noorden van het bedrijventerrein, richting N209.
Voor de hoofdontsluiting van Hoefweg Noord zijn varianten in beeld met een ontsluiting vanaf de Zoetermeerselaan en de verlengde Australiëweg. Een bedrijventerrein van deze omvang heeft tenminste twee uitgangen nodig, waarvan in ieder geval de oostelijke uitgang via de Zoetermeerselaan gewenst is vanwege de nabijheid van de aansluiting op de A-12. De wijze van ontsluiting is van invloed op de verkeersintensiteiten op de Zoetermeerselaan, de Australiëweg, de Oostweg en de N-209, en daarmee samenhangend mogelijke hinder voor bestaande bebouwing (met name langs de Kruisweg/Nieuwe weg en de toekomstige Zoetermeerse wijk Oosterheem).
De hoofdontsluiting voor Hoefweg Zuid zou vanaf een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg aan de zuidkant vorm moeten krijgen. Uitgaande van twee uitgangen zou deze weg kunnen fungeren als een verbinding tussen de N-209 en bedrijventerrein Lansinghage in Zoetermeer. De hoofdontsluiting voor Hoefweg Zuid heeft invloed op de verkeersintensiteiten op de ontsluitingsweg, de N-209 en de Oostweg.
Aan een C-locatie worden geen eisen gesteld ten aanzien van het openbaar vervoer, wat niet betekent dat daar geen aandacht aan moet worden besteed. Ook wordt vanuit het locatie- en mobiliteitsbeleid aanbevolen om goede en veilige fietsverbindingen te realiseren als een aantrekkelijk alternatief voor werknemers en bezoekers uit de directe omgeving en als natransportmiddel vanaf het dichtstbij gelegen station. Bestaande vrijliggende fietspaden en langzaam verkeersroutes kunnen daarvoor worden benut, aangevuld met ontbrekende schakels of nieuwe, directe routes. Bij de variabale 'ruimtegebruik' komt dit punt nog aan de orde.

Ruimtegebruik
Uitgangspunten voor het ruimtegebruik zijn dat de bedrijventerreinen optimaal worden benut voor bedrijvenvestiging en dat de kwaliteit van het landschap optimaal wordt benut. Door intensivering van het ruimtegebruik, bijvoorbeeld binnen invloedssferen van openbaar vervoerhaltes en langs fietspaden, kan mogelijk het gebruik van openbaar vervoer en/of fiets worden bevorderd en kan worden bespaard op de schaarse voorraad aan ruimte ten gunste

van groengebied.
Wat betreft het openbaar vervoer kan worden gedacht aan bestaande buslijnen, de Interliner en het doortrekken van de Zoetermeerse Sprinterlijn. Voor het MER zijn dit uitgangspunten voor een mogelijke benutting van openbaar vervoer. Vrijkomende ruimte als gevolg van intensivering van grondgebruik kan worden gebruikt ter versterking van ecologische en/of recreatieve verbindingen tussen het van Tuyllpark en de Rottezoom of ter versterking van de recreatieve of ecologische kwaliteiten van de de Rottezoom en/of het van Tuyllpark.
Uitgaande van de veronderstelling dat geconcentreerd groen de voorkeur heeft boven snippergroen zijn dan varianten denkbaar voor groengebieden aan de buitenkant van het terrein of in de vorm van verbindingszones dwars door de bedrijventerreinen. Uitgangspunt voor mogelijke varianten is benutting van de zichtlijn vanaf de A-12. Met name hoogwaardige bedrijven zijn gebaat met een dergelijke zichtlijn. Om deze zichtlijn optimaal te kunnen benutten en voldoende ruimte te creëeren voor hoogwaardige bedrijven wordt gebruik gemaakt van verspringende gevellijnen langs de A-12. Daarmee wordt tevens open ruimte gecreëerd, die kan worden benut als groengebied, voor waterberging en/of gemeenschappelijke voorzieningen voor bedrijven. Deze open ruimte geeft tevens een visuele kwaliteit aan de kruising A-12 - HSL en aan de bedrijventerreinen. Het is een hoofdelement in het stedenbouwkundig plan.

Zonering
Varianten zijn denkbaar voor een optimale inrichting vanuit bedrijfsmatig oogpunt tot een maximale bescherming van gevoelige objecten. Door middel van interne zonering kan worden bepaald welke categorieën van bedrijven waar op het terrein kunnen worden toegelaten, in verband met de hinder die zij veroorzaken. Met externe zonering kan vervolgens een contour worden bepaald rondom het bedrijventerrein waarbuiten geen hinder voor omwonenden mag optreden en kunnen de milieu-effecten en overige ruimtelijke consequenties worden bepaald.
Voor Hoefweg Noord zijn varianten in beeld waarin hoogwaardige bedrijven de meer hoogwaardige locaties innemen (langs de A-12 en de N-209) en met name de reguliere bedrijven langs de overige randen om transport- en distributiebedrijven en mogelijk milieuhinderlijke bedrijven af te schermen van mogelijke hinder voor de toekomstige wijk Oosterheem, de bestaande bebouwing langs de N209, de Rottezoom of het van Tuyllpark.
Mogelijke varianten voor Hoefweg Zuid zijn een verdeling van de twee typen bedrijven voor en achter de HSL, langs de A-12 en tegen de kassen of over de binnen- en de buitenkant. Gevoelige objecten in de directe nabijheid zijn enkele vrijstaande bebouwingen langs de N209.

Ecologisch-recreatieve verbindingszones
Door Hoefweg Noord zijn ecologische of recreatieve verbindingen gewenst tussen het Van Tuyllpark en de Rottezoom. Daarvoor zijn meerdere varianten denkbaar, van stepping stones tot meerdere, aaneengesloten verbindingen of een brede, ecologische zone.
Er komt in ieder geval een recreatieve route langs de Achterlaan. Van belang is de vraag of deze verbinding naast een recreatieve waarde ook waarde kan hebben als ecologische verbinding tussen het van Tuyllpark en de Rottezoom. Aanvullende verbindingszones zijn mogelijk langs de Zoetermeerselaan, in het tracè van de hoogspanningsleiding, langs de Lange Tocht, langs de A-12, over oude kreekruggen en eventuele dwarsverbindingen tussen genoemde hoofdlijnen.
Vrijkomende open ruimte kan mogelijk worden benut voor versterking van verbindingszones (zie ruimtegebruik).

Waterhuishouding
In de huidige situatie wordt oppervlaktewater uit sloten en tochten uitgeslagen op de binnenboezem en vandaar uit naar de Rotte. Het is een doorspoelsysteem, waarmee mogelijk ook afvalwater van bedrijven kan worden afgevoerd. In periodes van droogte fungeert het systeem ook omgekeerd: voor de inlaat van water, waardoor watertekorten in de landbouw kunnen worden opgelost, maar tevens de waterkwaliteit negatief kan worden beïnvloed. Varianten op het watersysteem zijn denkbaar, variërend van een doorspoelsysteem tot een volledig gesloten watersysteem. Door schoon kwelwater en regenwater te bufferen wordt niet alleen de keten gesloten, maar ontstaat ook de mogelijkheid om dit water te benutten voor natuurontwikkeling of als gebruikswater voor bedrijven. Ten aanzien van de kwaliteit van dit water zou rekening moeten worden gehouden met de huidige waterkwaliteit en de toekomstige vuillast afkomstig van bedrijven en verkeer en vervoer. Om het naar verwachting nutriëntrijke water op een natuurlijke wijze te kunnen zuiveren kan worden gedacht aan helofytenfilters in het plangebied zelf of in de Rottezoom. Voor andere stoffen als olieën, zware metalen en dergelijke zullen aanvullende, brongerichte maatregelen noodzakelijk zijn. In het watersysteem zouden ook een eventuele waterfabriek en een RWZI als schakels in het systeem een rol kunnen vervullen.

Energie
In het zuidelijk gedeelte van de twee bedrijventerreinen wordt rekening gehouden met de vestiging van een nieuwe krachtcentrale van de EZH. De centrale ligt vanwege plannen voor hergebruik van CO2 en restwarmte dicht bij het glastuinbouwgebied. Het ligt voor de hand dat ook voor de energie- en warmtevoorziening van het bedrijventerrein gebruik kan worden gemaakt van deze centrale. Varianten zijn denkbaar voor warmtekrachtkoppeling voor een gedeelte of voor de hele bedrijventerreinen, al dan niet in combinatie met andere (duurzame) energiebronnen. Dat zou kunnen leiden tot een keuze voor vestiging van grote energieverbruikers in de nabijheid van de centrale. Daarnaast zouden Vinex-locaties in de regio mogelijk gebruik kunnen maken van de restwarmte.

4.4 Structuurvisie

In de structuurvisie liggen ten westen van de bestaande N209 de bedrijventerreinen Hoefweg Noord en Hoefweg Zuid en ten oosten daarvan het zich uitbreidende veilingencomplex. De Rottezoom wordt een nieuw te ontwikkelen landschap met een functie voor natuur en recreatie. De N209 wordt vernieuwd met een eveneens vernieuwde aansluiting op de A-12, op en naast de plaats van de bestaande aansluiting. De Rottezoom verbindt recreatieve routes uit Oosterheem, het van Tuyllpark en van de Zoetermeerselaan met het Bentwoud en de Rottewig.
Voor het verkeersnetwerk gaat de voorkeur uit naar het 'compacte' model met een reconstructie van de N209 en de A-12 op de bestaande knoop en een gecombineerde verkeersstroom (lokaal verkeer èn regionaal verkeer) over de N-209. Hierdoor blijven grote delen van het omliggende en te ontwikkelen gebied gespaard. Die gebieden kunnen daardoor hoogwaardig ontwikkeld worden. Verbreding van de N209 vindt plaats in westelijke richting. De Kruisweg en binnenboezem blijven gehandhaafd. De buurtschap Kruisweg zal een afscherming moeten krijgen tegen geluidsoverlast. Er wordt uitgegaan van een verlengde Australieweg ten noorden van het plangebied.
De hoofdontsluiting van Hoefweg Noord geschiedt vanaf de Zoetermeerselaan èn de verlengde Australiëweg, met uitgangen in het noorden, oosten en westen. Door de oostelijke uitgang van de Zoetermeerselaan naar de N209 wordt optimaal geprofiteerd van de nabijheid van de A-12 en kan beïnvloeding van het stedelijk verkeer afkomstig van Zoetermeer worden

geminimaliseerd. Door te kiezen voor een variant met drie uitgangen wordt het verkeer van en naar het bedrijventerrein maximaal gespreid en is er sprake van een evenredige belasting van het bovenliggend wegennet. De omrijfactor is minimaal door een ontsluiting in alle denkbare richtingen. De ontsluiting naar het noorden loopt als een parallelweg langs de N209. Voor de rest kent het bedrijventerrein veel oost-west straten.
Voor Hoefweg Zuid gaat de voorkeur uit naar een hoofdontsluiting zuidelijk langs het bedrijventerrein met een uitgang naar het oosten en westen. Dit is de snelste en meest directe verbinding tussen twee N-wegen met aansluitingen op de A-12. Bovendien kan tevens het concentratiegebied voor de glastuinbouw ten zuiden van het plangebied met deze verbinding worden ontsloten.
Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt rekening gehouden met bestaande buslijnen, de Interliner, het doortrekken van de Zoetermeerse Sprinterlijn en mogelijk een ZoRo-lijn ten westen van het bedrijfsterrein, als onderdeel van het RandstadRail-systeem. Fietsroutes sluiten aan op op de entrees van Zoetermeer, op de routes in het Bentwoud en op de routes naar de Rottewig, Moerkapelle en Bleiswijk.
De bedrijventerreinen krijgen een zo efficiënt mogelijk grondgebruik. In het terrein is ruimte voor een zo groot mogelijk areaal bedrijven. Het openbaar gebied blijft ruim genoeg voor alle noodzakelijke verkeersfuncties. Alle extra open ruimte concentreert zich in enkele grotere plaatsen. Intensivering van ruimtegebruik vindt plaats door zakelijk rechtstroken te gebruiken voor functies in de openbare ruimte: groen, parkeren, waterberging en dergelijke.
Er is een verbindingszone gepland tussen de Rottezoom en het Van Tuyllpark: het oost-westpark. Ze loopt via de binnenboezem van de Achterlaan en wordt gecombineerd met een langzaam verkeersroute. De maatvoering sluit aan bij die van de groene banen in het toekomstige Oosterheem.
Rond het kruispunt van snelweg en HSL is een centraal, open park gesitueerd: het HSL-park. Het is ontstaan door verlenging van de gevellijn langs de A-12. Op deze manier kunnen zoveel mogelijk hoogwaardige bedrijven profiteren van de zichtlokatie en wordt dit gebied een van de centrale plaatsen in het plangebied.
Het HSL-park fungeert dus als het adres voor hoogwaardige bedrijven. Het noordelijk bedrijventerrein is de basis voor transport- en distributiebedrijven, met name in het deelgebied tussen de Voorlaan en de Zoetermeerselaan. In het zuidelijk bedrijventerrein komen ten westen van van de HSL grootschalige distributie- en producerende bedrijven, ten oosten van de HSL liggen de glastuinbouw gerelateerde bedrijven.
In het plangebied wordt gestreefd naar een meer gesloten watersysteem, uitgaande van een bestemming van 8% van het plangebied voor berging in oppervlaktewater. Met name het centrale park wordt benut voor extra waterberging. Hier is tevens zuivering mogelijk in de vorm van helofytenfilters.
Voor de energievoorziening wordt uitgegaan van een energiecentrale in het zuidelijk deel van de bedrijventerreinen, pal naast de kruising van de A-12 met de HSL, mogelijk in combinatie met warmtekrachtkoppeling.

4.5 Alternatieven

Met de hierboven beschreven variabelen kunnen in principe oneindig veel alternatieven voor de inrichting van de bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Om te voorkomen dat in een later stadium een groot aantal moeilijk te vergelijken inrichtingsalternatieven worden ontwikkeld, wordt uitgegaan van de structuurvisie als basismodel.
In de milieu-onderzoeken (zie hoofdstuk 6) wordt gestart met een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in het plangebied (het nul-alternatief). Dit alternatief is bedoeld om als referentie te kunnen dienen voor de effectbeschrijving van de andere alterna-

tieven. Per milieu-aspect zullen de mogelijke effecten van het structuurvisie alternatief worden beschreven. Vervolgens wordt een meest milieuvriendelijk alternatief ontwikkeld, op basis van de effectbeschrijvingen van het nul-alternatief en het structuurvisie-alternatief en met behulp van de variabele factoren uit hoofdstuk 4.3. Ook het meest milieuvriendelijk alternatief wordt beschreven op milieu-effecten.
De structuurvisie is het voorkeursalternatief van de initiatiefnemer. Vanuit de milieu-onderzoeken worden bouwstenen aangedragen voor een mogelijke optimalisatie van dit voorkeursalternatief en voor de uitwerking daarvan in voorontwerp-bestemmingsplannen. De resultaten van het MER kunnen op deze manier effectief worden meegenomen in de besluitvorming in het kader van de bestemmingsplanprocedures.
Voor het MER wordt daarom uitgegaan van tenminste de volgende alternatieven:

- het nul-alternatief (de referentie situatie)
- het structuurvisie alternatief (het voorkeursalternatief)
- het meest milieuvriendelijk alternatief

5 HUIDIGE MILIEUKWALITEIT EN ONTWIKKELINGEN

De beschrijving van de bestaande milieukwaliteit en ontwikkelingen daarin geldt als uitgangspunt voor de ontwikkeling van planalternatieven en is essentieel voor de effectbeschrijving van de voorgenomen activiteit. De beschrijving vindt plaats aan de hand van die aspecten die op het niveau van het (globaal) bestemmingsplan relevant worden geacht voor de milieueffectbeschrijving. Het gaat om de aspecten landschap, bodem, water, ecologie, geluid, lucht en risico's.

5.1 Landschap

Het plangebied maakt deel uit van het Zuidhollandse droogmakerijen-landschap. Deze droogmakerijen zijn in het midden van de 19e eeuw ontstaan door drooglegging van veenplassen en het rationeel verkavelen van drooggevallen bodem. Kenmerkend zijn de laaggelegen poldervlakken met kaarsrechte tochten en hooggelegen ringvaarten waaraan zich bebouwingslinten vormden. De bebouwingslinten van Bleiswijk en de Zegwaartse Wetering zijn bepalend voor de noord-zuidrichting van de tochten. Samen met de Rotte met kaden en de Landscheiding tussen Delfland en Schieland met de Voor- en Achterlaan vormen zij de hoge randen van de polders. Later hebben in het zuiden grootschalige ingrepen plaatsgevonden, soms loodrecht op de dominante noord-zuid oriëntatie, zoals de infrabundel van de A-12 en de spoorlijn en de glastuinbouw van Bleiswijk. Het recreatiegebied de Bleiswijkse Zoom volgt echter weer de landschappelijke structuur. Ten noorden van de A-12 is de landschappelijke structuur onveranderd gebleven. De belangrijkste landschappelijke elementen zijn in het plangebied de Landscheiding met Voor- en Achterlaan. Bovendien kunnen er oude kreekruggen worden aangetroffen, die zich als 'zandlenzen' in de bodemopbouw bevinden. De kreekruggen vormen potentiële vindplaatsen voor archeologen.

5.2 Bodem

De bodem van de Binnenwegse polder ligt op een hoogte die varieert van -4.3 m tot -4.7 m NAP en bestaat overwegend uit kalkrijke zeeklei. Binnen het plangebied is de gemiddelde hoogte van het maaiveld -4.35 m NAP. De Overbuurtse polder ligt iets lager, binnen het plangebied variërend van -4.16 m in het noordoosten tot -5.45 m NAP in het zuidwesten. Ze bestaat eveneens voornamelijk uit kalkrijke zeeklei. De bodem daalt met gemiddeld enkele milimeters per jaar. Door de lage ligging van de polders ten opzichte van het veenweidegebied, dat zo ongeveer de hele Zuidhollandse Droogmakerij omringt, komt er diep en relatief schoon kwelwater omhoog.
Over bodemverontreinigingen is momenteel niets bekend. In het kader van de ontwikkeling van de bestemmingsplannen zal nog bodemonderzoek worden verricht.

5.3 Water

De drooglegging ten opzichte van het vigerend winterpeil is binnen het plangebied in de Binnenwegse polder 1.65 m en in de Overbuurtse polder 1.10-1.60 m. Overtollig kwel- en regenwater wordt met behulp van gemalen uitgeslagen op een tussenboezem en vandaar afgevoerd naar de Rotte en de Nieuwe Maas. De tussenboezem ligt op ongeveer -2.0 m NAP. In de Binnenwegse polder fungeert binnen het plangebied de Lange Tocht als tussenboezem. Binnen de Overbuurtse polder wordt water uitgeslagen op de zogenaamde Binnenboezem

langs de Voor- en Achterlaan. Ten noorden van de A-12 wordt ook het afvalwater thans nog geloosd op het oppervlaktewater. Aansluiting op de riolering van Zoetermeer of Bleiswijk is mogelijk. De waterkwaliteit in de Lange Tocht van de Binnenwegse polder is over het algemeen matig, evenals de waterkwaliteit in de Binnenboezem van de Overbuurtse polder. Dat geldt ook voor de waterkwaliteit van de Rotte, buiten het plangebied.

5.4 Ecologie

Bijzondere ecologische waarden komen in het plangebied niet voor, net zo min als een groot aaneengesloten gebied dat in ecologische zin betekenis heeft. Door de realisering van een ecologische verbindingszone tussen het toekomstige Bentwoud en de Rottemeren, en een mogelijke ecologische verbinding tussen het van Tuyllpark en de Rottezoom, verandert deze situatie echter drastisch. Er kunnen met andere woorden nieuwe natuurwaarden worden gecrëeerd.

5.5 Hinder

- Geluid

De verkeersintensiteiten op de A-12 en de N209 zijn zodanig dat zonder geluidwerende maatregelen aanzienlijke zones voor geluidgevoelige objecten in acht moeten worden genomen. Op basis van de Wet Geluidhinder hebben deze zones een breedte van 600 m aan weerszijden van de A-12 en 250 m bij de N209 (voorkeursgrenswaarde), gerekend vanaf de wegas. Voor de toekomstige HSL geldt volgens informatie van het HSL-projectbureau, uitgaande van een viaduct-constructie en een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A), een geluidscontour van 500 m aan weerszijden van de spoorlijn (zonder scherm) of 150 m (met scherm, afhankelijk van de hoogte). De gemeente Bleiswijk gaat uit van een HSL met geluidsschermen bij Kruisweg.
Voor een eventuele ZoRo-lijn moet rekening worden gehouden met een geluidscontour van 2 x 120 m (zonder scherm) en 34 m (met scherm van 1,5 m hoogte), uitgaande van een aarden baan-trace langs de westgrens van de bedrijventerreinen.

- Luchtkwaliteit

De niveaus van de luchtverontreiniging in het plangebied worden gevormd door de som van de achtergrondconcentraties en bijdragen door bronnen in en langs het gebied. In de huidige situatie kan worden aangenomen dat de emissies, die door de bestaande bedrijven worden veroorzaakt, voor het grootste deel afkomstig zijn van de energievoorziening (verwarming) en (vracht-)verkeer. Door het plangebied loopt de Rijksweg A-12. Op grond van verschillende onderzoeken kan in de huidige situatie worden verwacht dat alleen de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO_2) in een gebied van 50 tot 100 m langs de A-12 wordt overschreden. In vergelijking met de emissie door het wegverkeer op de snelweg zal de bijdrage die door bedrijven op het toekomstige bedrijventerrein langs de Rijksweg wordt geleverd relatief gering zijn.

- Risico's

Langs de A-12 ligt aan de noordkant een bovengrondse hoogspanningsleiding van 380 kV. In een zone van 2 x 38 m mag onder de hoogspanningsleiding niet worden gebouwd. Schuin

door de Binnenwegse polder lopen vanaf Zoetermeer in noordoostelijke richting twee ondergrondse 150 kV hoogspanningsleidingen. Tevens ligt in het plangebied een ondergrondse leiding voor het transport van brandstof ten behoeve van het Ministerie van Defensie, een lege ruwe aardolieproductenleiding en twee drinkwatertransportleidingen. Er moet rekening worden gehouden met een reservering voor een toekomstige leidingenstraat.

6 TE VERWACHTEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

De ontwikkeling van bedrijventerreinen zal gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk wordt, vooruitlopend op het MER, een globaal beeld gegeven van de aard van mogelijke milieu-effecten en de te hanteren toetsingscriteria. In de onderzoeken binnen het kader van het MER zal specifieke aandacht worden besteed aan de variabele factoren als beschreven in hoofdstuk 4. Per factor zullen de effecten van tenminste de extreme waarden van de variabele factoren worden beschreven (de bandbreedte). Inzicht in de effecten levert bouwstenen op voor optimalisatie van de structuurvisie en voor het meest milieuvriendelijk alternatief. Bovendien wordt inzichtelijk gemaakt welke potenties worden benut en welke worden genegeerd.

6.1 Landschap

De realisatie van de bedrijventerreinen zal een forse verandering van het landschap inhouden. De landschappelijke patronen en cultuurhistorische en mogelijk archeologische waarden zullen worden beïnvloed.
In het MER worden de effecten beschreven en worden inpassingsmogelijkheden van waardevolle landschappelijke patronen en elementen aangegeven. Daarnaast worden de visueel-ruimtelijke effecten van de voorgenomen activiteit getoond. Tevens zal een globaal historisch-archeologisch onderzoek naar de kans op bewoningssporen op kreekruggen worden uitgevoerd.
Toetsingscriteria zijn de mate van aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische elementen en van de ruimtelijke karakteristiek van het gebied.

6.2 Bodem

Ook de bodem zal door de voorgenomen activiteiten worden beïnvloed, met name als gevolg van het bouwrijp maken. De huidige geomorfologische opbouw zal in het MER worden beschreven, alsmede de veranderingen die daarin optreden als gevolg van de aanleg van bedrijventerreinen.
Er dient een overzicht te komen van (verdachte) bodemverontreinigingslocaties, inclusief de aard van de verontreinigingen en de kans op verspreiding. De relatie met de voorgenomen activiteit dient te worden aangegeven. Het gaat in dat geval om de vraag of sprake kan zijn van functiegerichte sanering, fasering van de sanering, en de vraag of licht verontreinigde grond binnen het plangebied kan worden hergebruikt (gesloten grondbalans).
Toetsingscriteria zijn het oppervlak verdacht cq verontreinigd gebied en de grondbalans.

6.3 Water

Water is een belangrijke kwaliteitsbepalende factor van ruimtelijke plannen. Schoon water schept randvoorwaarden voor de ontwikkeling van groen en natuur in het plan- en studiegebied, maar kan ook worden benut voor menselijke activiteiten. Water neemt echter ook ruimte in beslag en vraagt om een efficiënt beheerssysteem, zowel voor de kwaliteit als de kwantiteit.
Op basis van een beschrijving van de huidige waterhuishoudkundige situatie en een uit te voeren geohydrologisch onderzoek zal een schatting worden gemaakt van de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterkwaliteit en de waterkwantiteit en zullen bouwstenen

worden aangereikt voor een optimalisering van het huidige watersysteem.
Toetsingscriteria zijn de mate van verandering in de kwaliteit van het oppervlaktewater en de waterbalans.

6.4 Ecologie

De voorgenomen activiteiten kunnen leiden tot aantasting en verstoring van natuurwaarden in het plan- en studiegebied. Anderzijds kan de voorgenomen activiteit ook bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe natuur, bijvoorbeeld in de Rottezoom of in de vorm van ecologische verbindingen tussen het van Tuyllpark en de Rottezoom. Deze verbindingen kunnen worden gecombineerd met fiets- en wandelroutes.
Onderzoek in het kader van het MER moet inzicht geven waar en in welke mate de toekomstige bedrijventerreinen negatieve dan wel positieve effecten kunnen veroorzaken.
Toetsingscriteria zijn de mate van natuurontwikkeling (in ha preferente soorten/biotopen) en de kwaliteit van natte cq droge ecologische verbindingen.

6.5 Hinder

- Geluid

De in het plangebied te verwachten bedrijvigheid en verkeersstromen zullen een zekere geluidproductie tot gevolg hebben. Afhankelijk van de situering van geluidgevoelige functies langs of nabij de geluidbronnen en van eventueel geluidbeperkende maatregelen zal meer of minder hinder optreden.
In het MER zullen de geluidbelastingen ten gevolge van de toename van het verkeer door de bedrijventerreinen in kaart worden gebracht. Daarbij wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen op de A-12, de N209, de Zoetermeerselaan, aanleg van de HSL en mogelijke aanleg van de ZoRo-lijn. Woningaantallen en het oppervlak aan natuur- en recreatiegebied binnen bepaalde geluidbelastingscategorieën kunnen als criteria voor de beoordeling van alternatieven worden gehanteerd.
Toetsingscriteria zijn het aantal woningen of gehinderden binnen de streefwaarde contouren.

- Lucht

Verkeersbewegingen en bedrijvigheid kunnen lokale luchtverontreiniging met zich meebrengen. Afhankelijk van de situering van gevoelige objecten treden ongewenste effecten in meer of mindere mate op.
In het MER dienen de effecten te worden beschreven. Toetsingscriteria zijn de concentraties CO, NO2 en benzeen.

- Risico's

Verkeer, bedrijvigheid en leidingen in het plan- en studiegebied kunnen risico's met zich meebrengen. Het gaat dan vaak om transport van gevaarlijke stoffen of electro-magnetische straling. De risico's van gevaarlijke transporten van en naar het bedrijventerrein en van hoogspanningsleidingen en aardgastransportleidingen zullen in kaart gebracht moeten worden. Ook milieuhinderlijke bedrijven zullen inclusief bijbehorende hinderzones met behulp van de VNG-systematiek worden onderzocht en er zal een voorstel voor interne zonering worden gedaan teneinde gevaar voor gevoelige objecten te voorkomen. Bij de planvorming

zal hiermee rekening moeten worden gehouden (inpassing, uitplaatsing).
Toetsingscriteria zijn de geldende afstandscriteria op basis van individueel risico en groepsrisico.

6.6 Energie

De bedrijventerreinen zullen tot een forse toename van het energiegebruik binnen het plangebied leiden. De wijze waarop in de energiebehoefte zal worden voorzien is in grote mate bepalend voor de aard en omvang van de te verwachten milieu-effecten.
Onderzoek zal moeten leiden tot inzicht in de toekomstige energiebehoefte van het hele plangebied. Op basis daarvan zullen opties voor de wijze van energievoorziening bestudeerd worden. Daarbij zal expliciete aandacht aan warmtekrachtkoppeling met een mogelijk nieuwe krachtcentrale van de EZH en aan duurzame energiebronnen worden besteed. De emissie van CO_2 is daarbij een belangrijk toetsingscriterium.

7 TE NEMEN BESLUITEN EN TE VOLGEN PROCEDURE

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de te volgen procedure in het kader van m.e.r. en het verdere besluitvormingstraject. Tevens is er een overzicht van besluiten opgenomen die direct of indirect van toepassing zijn op het plangebied en omgeving en van invloed kunnen zijn op verdere planvorming.

7.1 Bestemmingsplanprocedure en m.e.r.-procedure

De belangrijkste procedures zijn weergegeven in bijgaand schema. De startnotitie zal vanaf december 1997 samen met de structuurvisie door bevoegd gezag ter inzage worden gelegd. De richtlijnen voor het MER kunnen dan uiterlijk april 1998 worden vastgesteld. Het MER zelf zal samen met de ontwerp bestemmingsplannen voor het noordelijk en het zuidelijk deelgebied bekend kunnen worden gemaakt. Voor bouwaanvragen met een spoedeisend karakter kan een artikel 19-procedure in gang worden gezet. Door de gemeente Bleiswijk is daartoe een voorbereidingsbesluit genomen.

Bestemmingsplanprocedure
Een bestemmingsplan wijst de bestemming van de in het plan begrepen grond aan en geeft daarbij voorschriften omtrent het gebruik van die grond en opstallen. De Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) geeft regels voor de inhoud, procedure en rechtsgevolgen van een bestemmingsplan.

Voorontwerp
Een voorontwerp-bestemmingsplan wordt eerst door B&W getoetst; vervolgens wordt het plan gedurende 4 weken ter inzage gelegd i.v.m. de inspraak. Gelet op de geplande samenloop met de milieu-effectrapportage en overige noodzakelijke procedures zal sprake zijn van een "integrale inspraak" (zie hierna).
Tegelijkertijd vindt overleg plaats met betrokken instanties.

Ontwerp
De ontvangen reacties worden betrokken bij het ontwerp-bestemmingsplan. Na bestuurlijke behandeling wordt het plan 4 weken ter inzage gelegd; een ieder kan zienswijzen kenbaar maken bij de gemeenteraad. Er wordt een rapport opgemaakt van de ingekomen zienswijzen; reclamanten worden gehoord.

Vaststelling en goedkeuring
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast. Tijdens de daarop volgende terinzageligging van 4 weken kunnen bedenkingen worden ingebracht bij de provincie Zuid-Holland. Gedeputeerde Staten moeten het plan ten slotte goedkeuren.

Beroep
Na de goedkeuring bestaat nog de mogelijkheid van beroep en (verzoek om) voorlopige voorziening bij de (Voorzitter van de) Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na de uitspraak op het beroep (of - indien geen beroep is ingesteld - na afloop van de beroepstermijn) is het bestemmingsplan onherroepelijk.

m.e.r.-procedure
Voor de aanleg en inrichting van het bedrijventerrein Hoefweg is een milieu-effectrapportage (m.e.r.) noodzakelijk, omdat het totale bedrijventerrein een oppervlakte heeft van meer dan 100 ha. De Wet milieubeheer en het Besluit milieu-effectrapportage 1994 geven regels voor de milieu-effectrapportage. De m.e.r.-procedure kent de volgende stappen:

Startnotitie milieu-effectrapportage
Alvorens het onderzoek voor het Milieu-EffectRapport (MER) kan worden gestart, maakt de initiatiefnemer, het colege van Burgemeester en Wethouders, een Startnotitie m.e.r.. De startnotitie markeert de formele start van de m.e.r.-procedure. In deze notitie geeft/geven de initiatiefnemer(s) o.m. een aanduiding van hetgeen met de activiteit wordt beoogd (probleemstelling en doel), van de aard, omvang en plaats van de activiteit, het besluit waarvoor het MER gemaakt wordt en andere relevante besluiten en tenslotte een globale aanduiding van de milieugevolgen.

Inspraak en advisering
De Startnotitie m.e.r. wordt ter inzage gelegd in verband met de inspraak. Gedurende 4 weken heeft een ieder de mogelijkheid, schriftelijk opmerkingen te maken over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het MER. Tegelijk met de inspraak worden de wettelijk adviseurs (betrokken instanties) en de Commissie m.e.r. verzocht om te adviseren over het geven van richtlijnen.

Richtlijnen
Op basis van de adviezen en de opmerkingen stelt het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Bleiswijk, richtlijnen op waaraan het MER moet voldoen. In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag aan, welke alternatieven en welke milieu-effecten van de voorgenomen activiteiten moeten worden onderzocht.

Onderzoek MER
Het milieu-onderzoek wordt afgerond met het opstellen van het Milieu-EffectRapport. De *ingebrachte adviezen en opmerkingen zijn daarin waar nodig en mogelijk verwerkt.* Het MER wordt aangeboden aan het bevoegd gezag.

Aanvaardbaarverklaring
De gemeenteraad van Bleiswijk besluit over de aanvaardbaarheid van het MER en de legt het vervolgens ter inzage in verband met de inspraak.

Overleg en inspraak
Het MER en de bijbehorende plannen worden toegezonden aan de wettelijk adviseurs met het verzoek om daarover te adviseren. Ook de Commissie m.e.r. wordt om advies gevraagd. Tevens worden alle stukken ter inzage gelegd in verband met de inspraak. Een ieder kan daarover opmerkingen maken bij het bevoegd gezag.

Evaluatie
Dit is de laatste fase van de m.e.r.-procedure. In de evaluatie worden de in de milieu-effectrapportage voorspelde effecten vergeleken met de werkelijk optredende effecten. Het bevoegd gezag is verantwoordelijk voor deze evaluatie.

De formele m.e.r.-procedure is daarmee beëindigd. Het MER en de ingebrachte adviezen en opmerkingen worden bij de verdere planvorming en de besluitvorming betrokken.

Voor bouwaanvragen met een spoedeisend karakter kan een artikel 19-procedure in gang worden gezet (art. 19, lid 1 WRO). De procedure duurt 6 tot 12 maanden (afhankelijk van bedenkingen en beroep). Het verdient aanbeveling een verklaring van geen bezwaar, als bedoeld in artikel 19 WRO, pas aan te vragen nadat het voorontwerp-bestemmingsplan de overleg- (en inspraak)fase heeft doorlopen. Deze koppeling is in overeenstemming met het provinciaal beleid en met de jurisprudentie.

Teneinde de samenhang tussen de verschillende procedures te benadrukken is het aan te bevelen, naast het voorontwerp-bestemmingsplan met het MER tevens het voornemen tot het aanvragen van een verklaring van geen bezwaar ex art. 19 WRO alsmede een concept-bouwvergunning ter inzage te leggen ten behoeve van de inspraak.

7.2 Besluiten die van invloed zijn

In het MER zal beknopt van de volgende besluiten en beleidsplannen worden beschreven in hoeverre zij direct of indirect van invloed zijn op het voornemen.

Rijksbeleid
- Vierde Nota Ruimtelijke Ordening-Extra (1991)
- (Ontwerp) Tracé Besluit HSL (Rijkswaterstaat, 1997)

Provinciaal/Stadsregionaal beleid
- Herziening streekplan Zuid-Holland/Streekplan Rijnmond (provincie Z-H, 1996)
- Streekplan Zuid-Holland-Oost (provincie Z-H, 1994)
- Discussienota Ruimtelijke Toekomst Zuidvleugel (provincie Z-H, 1994)
- Uitvoering Motie van Duyn (provincie Z-H, 1993)
- Haalbaarheidsstudie Hoefweg (provincie Z-H, 1994)
- Structuurschets Rottewig (Bestuurlijk Overleg, 199.)
- Bosplan Bentwoud en MER Bentwoud (provincie Z-H, 1994)
- Integraal Structuurplan Haaglanden (regio Haaglanden)
- Plan van Aanpak ABC-lokatiebeleid (stadsregio Rotterdam, 1995)

Gemeentelijk beleid
- Bestemmingsplan Overbuurtse polder (gemeente Bleiswijk)

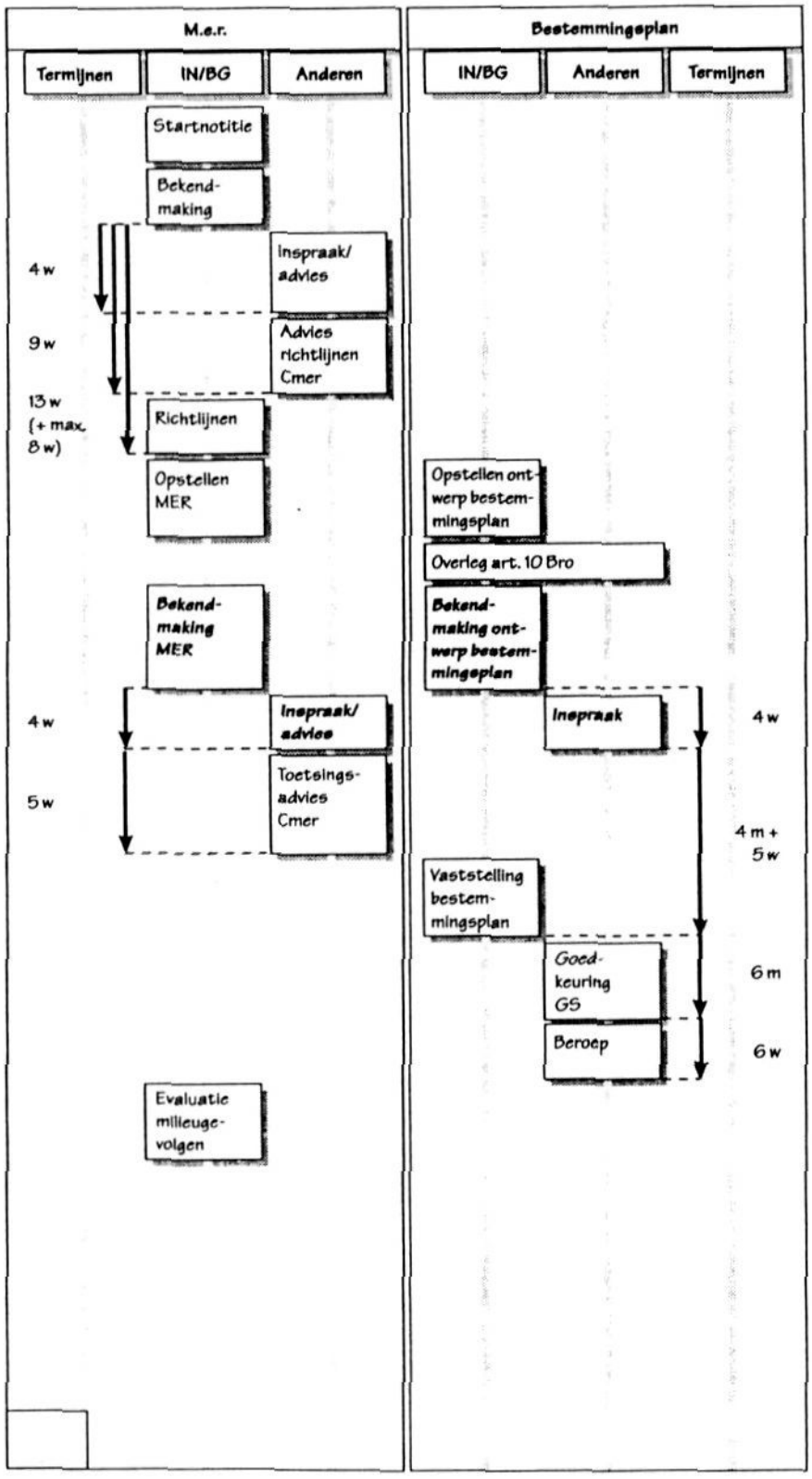
7.3 Overige relevante besluiten

Een aantal documenten heeft indirect invloed op de ontwikkeling van het plangebied. In het MER zal, waar relevant, aandacht worden besteed aan de consequenties van deze besluiten. Gedacht kan worden aan:
- Nationaal MilieubeleidsPlan(+ /2)
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
- Natuurbeleidsplan
- Derde Nota Waterhuishouding
- Structuurschema Groene Ruimte
- Nota Landschap
- Ruimte voor economie
- Beleidsplan Natuur en Landschap
- RVVP stadsregio Rotterdam

- Startnotitie MER woningbouwlocatie Zoetermeer-Oost (gemeente Zoetermeer, 1996)
- Aanzet Programma van eisen Zoetermeer-Oost (gemeente Zoetermeer, 1995)
- Regionaal Groen Structuur Plan (stadsregio Rotterdam)
- Startnotitie MER ZoRo
- Startnotitie MER N209-A12

BIJLAGE

Koppeling m.e.r. en bestemmingplanprocedure



COLOFON

Opgesteld in opdracht van:
Gemeente Bleiswijk

Door:
GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM
Ingenieursbureau Milieu
Marconistraat 16
postbus 6633
3002 AP Rotterdam

Rotterdam, november 1997
I4074/LEWA