

961-70
(2e)

MER N 470



N
4
7
0

P 961-70
(2e ex)

Stuurgroep N470

oranjewoud

MER Provinciale weg N 470

Stuurgroep N 470
april 2000

Inhoud**Blz.**

Samenvatting	4
1 Inleiding	13
1.1 Waarom dit milieueffectrapport?	13
1.2 De initiatiefnemer	15
1.3 Te nemen besluiten	15
1.4 Procedure en mogelijkheden voor inspraak, bezwaar en beroep	16
1.5 De opzet van het milieueffectonderzoek	18
1.6 De indeling van dit milieueffectrapport	19
2 Besluitvormingskader	21
2.1 Voorgeschiedenis, reeds genomen besluiten en argumentatie	21
2.2 De huidige planologische situatie van de tracering van de N 470	38
2.3 Beleidskader	39
2.3.1 Beleidskader ruimtelijke ordening	40
2.3.2 Beleidskader verkeer en economie	44
2.3.3 De Groenblauwe Slinger	48
2.3.4 Beleidskader bodem en water	49
2.3.5 Beleidskader landschap en cultuurhistorie	51
2.3.6 Beleidskader werk,- woon en leefmilieu (incl. geluid)	54
2.3.7 Beleidskader natuur	58
3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	61
3.1 Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik	61
3.1.1 Huidige situatie	61
3.1.2 Autonome ontwikkelingen	62
3.2 Verkeer en economie	65
3.2.1 Huidige situatie	65
3.2.2 Autonome ontwikkelingen	69
3.3 Bodem en water	74
3.3.1 Huidige situatie	74
3.3.2 Autonome ontwikkeling	76
3.4 Landschap en cultuurhistorie	77
3.4.1 Huidige situatie	77
3.4.2 Autonome ontwikkelingen	79
3.5 Werk-, woon- en leefmilieu (incl. geluid)	80
3.5.1 Huidige situatie	80
3.5.2 Autonome ontwikkelingen	84
3.6 Natuur	87
3.6.1 Huidige situatie	87
3.6.2 Autonome ontwikkelingen	89
4 Probleem- en doelstelling	91
4.1 Oorzaken knelpunten verkeer en vervoer	91
4.2 Probleemstelling en mogelijkheden openbaar vervoer	92
4.3 Doelstelling	94
5 Alternatieven en varianten	95
5.1 Inleiding	95
5.2 Randvoorwaarden	96
5.2.1 Eisen aan ontwerp en uitvoering van de weg	96
5.2.2 Randvoorwaarden in beschouwing te nemen alternatieven en varianten	96

5.3	Alternatieven	97
5.3.1	Inleiding	97
5.3.2	Voorgenomen tracé '97	99
5.3.3	Badkuiptracé	101
5.3.4	Voetenbadtracé	101
5.3.5	Tenenbadtracé	102
5.3.6	Westelijke ligging Klapwijkse knoop	102
5.3.7	Oostelijke ligging Klapwijkse Knoop	102
5.3.8	Geoptimaliseerde oostelijke ligging Klapwijkse Knoop	103
5.3.9	Indirecte aansluiting Zoetermeer	103
5.3.10	Alternatieve tracering O2B/O3C	104
5.3.11	Indirecte aansluiting Rotterdam	104
5.4	Varianten	104
6	Effecten op het milieu	107
6.1	Inleiding	107
6.2	Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik	107
6.2.1	Toetsingscriteria	107
6.2.2	Effecten	108
6.3	Verkeer en economie	113
6.3.1	Toetsingscriteria	113
6.3.2	Effectbepaling per alternatief	115
6.3.3	Beoordeling van de alternatieven voor het thema verkeer en economie	126
6.4	Bodem en water	127
6.4.1	Toetsingscriteria	127
6.4.2	Effecten	128
6.4.3	Beoordeling van de traceringsvarianten voor het thema bodem en water	135
6.5	Landschap en cultuurhistorie	137
6.5.1	Toetsingscriteria	137
6.5.2	Effecten	139
6.5.3	Beoordeling van de traceringsvarianten voor het thema landschap en cultuurhistorie	140
6.6	Werk-, woon- en leefmilieu	142
6.6.1	Toetsingscriteria	142
6.6.2	Effecten	143
6.6.3	Beoordeling van de alternatieven voor het thema werk-, woon- en leefmilieu	151
6.7	Natuur	151
6.7.1	Toetsingscriteria	151
6.7.2	Effecten	153
6.7.3	Beoordeling van de alternatieven en varianten voor het thema natuur	161
6.8	Het meest milieuvriendelijk alternatief	161
6.8.1	Uitgangspunten, werkwijze en tracering	161
6.8.2	Effecten van het MMA	164
6.9	Ontwikkelingen na 2010	166
6.9.1	Ruimtelijke ontwikkelingen	166
6.9.2	Mobiliteit	167
6.9.3	Overige effecten	169
7	Mitigerende en compenserende maatregelen	171
7.1	Inleiding	171
7.2	Mitigerende maatregelen als onderdeel van het wegontwerp	171
7.2.1	Ecologische voorzieningen	171
7.2.2	Voorzieningen langzaam verkeer	174
7.2.3	Geluidwerende voorzieningen	174
7.2.4	Overige maatregelen	178
7.3	Mitigerende maatregelen in het MMA	179
7.4	Aanvullende mitigerende maatregelen	181
7.5	Compenserende maatregelen	182

8	Beoordeling en vergelijking	187
8.1	De alternatieven en varianten vergeleken met de referentiesituatie	187
8.2	Vergelijking van de alternatieven per tracédeel	190
8.2.1	De N 470-west	190
8.2.2	De N 470-oost	195
8.2.3	De N 470-zuid	198
8.3	Het meest milieuvriendelijk alternatief	203
9	Leemten in kennis	207
9.1	Inleiding	207
9.2	Verkeer en economie	207
9.3	Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik	207
9.4	Bodem en water	207
9.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	208
9.6	Werk-, woon- en leefmilieu (incl. geluid)	208
9.7	Natuur	208
10	Aanzet tot een evaluatieprogramma	211
10.1	Inleiding	211
10.2	Verkeer en economie	211
10.3	Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik	212
10.4	Bodem en water	212
10.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	212
10.6	Werk-, woon- en leefmilieu (incl. geluid)	212
10.7	Natuur	212

Bijlagen zijn in een los rapport opgenomen

Samenvatting

Voorgeschiedenis

De afgelopen jaren is de hoeveelheid verkeer op de regionale wegen in het gebied tussen Delft, Zoetermeer en Rotterdam sterk toegenomen. Deze wegen kunnen de verkeersdrukte steeds minder goed aan, en in de bebouwde kommen veroorzaakt het verkeer veel hinder. In 1984 en 1989 zijn daarom studies uitgevoerd naar een nieuwe weg van Delft langs Pijnacker naar Zoetermeer, met een aftakking naar Rotterdam. Deze weg, de N 470, is vervolgens opgenomen in de streekplannen Rijnmond en Zuid-Holland West. Tot in 1994 was het onzeker of de weg inderdaad aangelegd zou worden, omdat de financiering nog niet zeker was. In 1994 was er een voor de N 470 belangrijke nieuwe ontwikkeling. Er zijn toen afspraken gemaakt over de uitvoering van grootschalige woningbouw op de zogenaamde VINEX-locaties. Onder andere ten zuiden van Pijnacker en ten noorden en westen van Berkel zullen grote nieuwe woonwijken komen. Voor de ontsluiting van deze nieuwe woonwijken was de aanleg van de N 470 noodzakelijk. Betreffende de financiering van de N 470 is toen tussen de Provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden, de Stadregio Rotterdam en het Rijk een bestuursaccord opgesteld. In 1997 is door Stuurgroep N 470, waarin de betreffende overheden in het gebied vertegenwoordigd zijn, overeenstemming bereikt over het tracé van de N 470. Dit Voorontwerp 1997 (in dit MER opgenomen als Voorgenomen tracé), zal worden afgewogen ten opzichte van het in de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond formeel vastgelegde tracé en de overige tracéalternatieven.

Mede door de lange voorgeschiedenis van de N 470 is er inmiddels een tamelijk 'versnipperd' beeld ontstaan van de besluitvorming en de optredende milieueffecten als gevolg van de aanleg van de N 470. De verschillende delen van het tracé zijn niet allemaal met een gelijke diepgang en een vergelijkbare aandacht voor mogelijke milieueffecten bestudeerd. Ook zijn er de afgelopen jaren al enkele inspraakrondes gehouden. Op sommige plaatsen, zoals bij Pijnacker-Zuid, is het tracé van de weg inmiddels (concreet) vastgelegd in een bestemmingsplan (Delfgauw, Tolhek), het streekplan Zuid-Holland West (rond Pijnacker-Zuid) en in het Structuurplan Noordrand II en III (ten westen van Berkel en Rodenrijs). Op de meeste andere plaatsen kan de weg nog langs verschillende tracés worden aangelegd.

De Stuurgroep N 470 heeft besloten de verschillende delen van de N 470 in één onderzoek opnieuw te beschouwen en hiertoe een procedure van milieueffectrapportage te doorlopen.

In het voor u liggende milieueffectrapport (MER) is voor het gehele wegtracé op een eenduidige manier bepaald welke effecten de aanleg van de N 470 heeft op de omgeving. In het MER zijn ook alternatieven voor het tracé van de weg opgenomen.

Mede naar aanleiding van het MER zal de tracering van de N 470 worden gekozen. De tracering wordt vervolgens (planologisch) vastgelegd door middel van (partiële) herziening van de Streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond. Ook de begrenzing van het ANL-gebied (agrarisch gebied met natuur- en landschapswaarden) en stiltegebied rond Oude Leede zal mogelijk worden aangepast. Na vastlegging van de N 470 in het streekplan wordt de N 470 verder uitgewerkt in een definitief ontwerp (DO) en wordt de N 470 vervolgens opgenomen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Na het verlenen van alle benodigde vergunningen kan gestart worden met de aanleg van de N 470.

De structuur van de milieueffectrapportage

In het milieueffectrapport voor de N 470 wordt beschreven welke effecten de *nieuwe weg op de omgeving heeft*. Deze effecten zijn verdeeld over een aantal thema's. De thema's zijn:

- verkeer en economie
- ruimtelijke ordening en ruimtegebruik
- bodem en water
- landschap en cultuurhistorie
- werk- woon en leefmilieu
- natuurlijk milieu

Voor elk thema geldt een bepaald beleid zoals is vastgesteld door de verschillende overheden in het gebied. In het MER wordt het beleid voor alle thema's kort beschreven. Uit het beleid wordt afgeleid welke effecten van de N 470 belangrijk zijn om te onderzoeken.

De N 470 kan op verschillende manieren worden aangelegd. De effecten van de N 470 zijn voor deze alternatieven niet hetzelfde. Ze kunnen groter of kleiner worden, of op andere plaatsen optreden. In het MER wordt beschreven welke alternatieve tracés van de N 470 onderzocht zijn. Op basis van de onderzochte effecten is in het MER ook een zogenaamd 'Meest Milieuvriendelijk Alternatief' voor de N 470 opgesteld.

Van elk alternatief worden vervolgens de effecten beschreven. De effecten zijn zo omschreven dat ze zo goed mogelijk meetbaar zijn, en een vergelijking tussen de alternatieven mogelijk maken. Behalve met elkaar worden de alternatieven steeds vergeleken met de situatie waarin de N 470 *niet* zou worden aangelegd. Daardoor wordt duidelijk of de aanleg van de weg op zich problemen oplost, of nieuwe problemen introduceert.

Een aantal effecten van de weg kan worden verzacht door maatregelen te treffen waardoor de negatieve effecten van de aanleg van de weg worden verzacht. Dit zijn zogenaamde mitigerende maatregelen of inpassingsmaatregelen. Andere effecten kunnen niet worden verzacht, maar leiden tot zogenaamde 'compenserende maatregelen'. Verkleining van natuurgebied kan bijvoorbeeld worden gecompenseerd door op een andere plaats extra natuurgebied in te richten.

De N 470 en zijn omgeving in 2010

De effecten van de N 470 zijn onderzocht voor de verwachte situatie in 2010. De omgeving van de weg ziet er dan in een aantal opzichten heel anders uit dan nu. Op de meeste plaatsen is het huidige agrarische gebruik van de grond verdwenen. Bij Pijnacker en Berkel zijn duizenden nieuwe woningen gebouwd. Deze nieuwe woongebieden zijn aangegeven op de kaart 'ruimtegebruik' met codering *geb-1*. De N 470 is een belangrijke functie toebedacht als ontsluitingsweg van deze nieuwe wijken.

Ook wordt in de komende jaren, in samenhang met de verstedelijking, de zogenaamde 'Groenblauwe Slinger' (zie kaart 'ruimtegebruik' *Geb-1*) ontwikkeld. De Groenblauwe Slinger is een samenhangend natuur- en recreatiegebied, dat een verbinding vormt tussen het Groene Hart en Midden-Delfland. De N 470 loopt op enkele plaatsen door of langs de Groenblauwe Slinger. Op die plaatsen wordt extra aandacht besteed aan de inpassing en de effecten van de weg.

Alternatieven

In 1997 is, door de Stuurgroep N 470, een tracé voor de N 470 voorgesteld. Dit 'Voorgenomen tracé' is aangegeven met een zwarte lijn op de alternatievenkaart T-1. Enkele gedeelten van dit tracé zijn al vastgelegd in ruimtelijke plannen. De rest van het tracé ligt nog niet vast.

Voor de nog niet vastgelegde gedeelten worden in het MER, naast het Voorgenomen tracé, traceringsvarianten onderzocht. Deze traceringsvarianten zijn met gekleurde lijnen aangegeven op de alternatievenkaart T-1. Een traceringsvariant is een alternatieve tracering voor een bepaald tracédeel, dat voor dit tracédeel afwijkt van het Voorgenomen tracé. De traceringsvariant wordt aangeduid met een code die het tracédeel en de betreffende traceringsvariant aangeeft. De milieueffecten zijn steeds bepaald voor complete alternatieven, dat wil zeggen de tracering volgens de betreffende traceringsvariant aangevuld met de tracering van het Voorgenomen tracé voor de overige tracédelen.

Tussen Delft en Pijnacker loopt het Voorgenomen tracé in een rechte lijn door de Zuidpolder. Het Voorgenomen tracé wordt daar half verdiept aangelegd. Er zijn tussen Delft en Pijnacker daarnaast nog drie alternatieve traceringsvarianten onderzocht. Op de alternatievenkaart zijn deze aangegeven met de codes W2A, (het Badkuiptracé), W2C (het Voetenbadtracé) en W2D (het Tenenbadtracé). Deze tracés liggen alle noordelijker dan het Voorgenomen tracé, en hebben een bochtig verloop. Traceringsvariant W2D ligt nabij de overgang naar W3 wat zuidelijker dan variant W2B, waardoor ook het noordelijk deel van W3 in de combinatie met W2D een iets ander verloop heeft (verder van de toekomstige woonwijk) dan bij de andere varianten voor W2. De traceringsvarianten voor W2 zijn bedacht om de invloed van de N 470 op de natuur- en landschapswaarden in de Zuidpolder te verminderen. Rond Pijnacker-Zuid is het tracé van de N 470 al vastgelegd. Wel is een inpassingsvariant onderzocht waarin het tracé langs Keizershof half verdiept wordt aangelegd.

Tussen Pijnacker en Zoetermeer is er ook een traceringsvariant onderzocht, die een iets andere 'slinger' maakt dan het Voorgenomen tracé. Dit is de tracering zoals deze thans in de streekplannen is opgenomen. In deze traceringsvariant vindt de aansluiting van de Noordeindseweg op de N 470 plaats op indirecte wijze, namelijk via de Katwijkerlaan en een extra tak van de N 470 (O2B/O3C op de alternatievenkaart). Ook is een indirecte aansluiting beschouwd in combinatie met de tracering volgens het Voorgenomen tracé (O3B op de alternatievenkaart). Bovendien is in dit gebied vergeleken wat de effecten zijn als de Pastoor Verburghweg wordt afgesloten, dan wel over of onder de N 470 door geleid wordt.

Tussen Pijnacker en Berkel, bij de Hofpleinspoorlijn en de Klapwijkseweg, zijn naast het Voorgenomen tracé nog drie traceringsvarianten onderzocht (Z1B/Z1C/-Z1D). Deze traceringsvarianten door de zogenaamde 'Klapwijkse Knoop' zijn ook te zien op de alternatievenkaart. Dit gebied maakt deel uit van de 'Groenblauwe Slinger', een gebied waarin belangrijke plannen voor natuurontwikkeling en recreatie zijn. Temidden van de huidige wegen en gebouwen, de spoorlijn en de Groenblauwe Slinger moet dit gedeelte van de N 470 zorgvuldig worden ingepast.

Helemaal aan de zuidkant van het tracé, bij Rotterdam, is nog een traceringsvariant onderzocht waarin de N 470 aansluit op de Landscheidingsweg (Z3B op de alternatievenkaart). Dit is de tracering zoals thans is opgenomen in het Streekplan Rijnmond. Het Voorgenomen tracé sluit direct aan op de Doenkade.

Effecten

Hieronder worden enkele belangrijke effecten van de N 470 in hoofdlijnen beschreven. Voor resultaten van berekeningen en meer gedetailleerde toelichtingen bij alle onderzochte effecten wordt verwezen naar de milieueffectrapportage zelf.

Ruimtelijke ordening en ruimtegebruik

De voorgestelde tracés van de N 470 zijn gebaseerd op de toekomstige ruimtelijke structuur van het gebied, maar de ligging van de N 470 zal ook bepalend zijn voor sommige verdere ruimtelijke ontwikkelingen. De nieuwe woongebieden en bedrijventerreinen worden goed ontsloten door de N 470. De alternatieven bieden in dit opzicht geen voordelen boven het Voorgenomen tracé.

De Groenblauwe Slinger krijgt voor recreatie- en natuurontwikkeling een belangrijke functie.

De westelijke ligging bij de Klapwijkse Knoop (traceringsvariant Z1C) en het alternatief met de Indirecte aansluiting bij Zoetermeer (traceringsvariant O3B) hebben een relatief groot ruimtebeslag binnen de Groenblauwe Slinger, en zijn in dit opzicht ongunstiger dan andere traceringsvarianten. De ontsluiting van de glastuinbouwgebieden is iets gunstiger in traceringsvariant W2A (het badkuip-tracé). De verschillen in het totale ruimtebeslag tussen de alternatieven zijn relatief klein.

Verkeer en economie

Een belangrijk effect van de aanleg van de N 470 is, dat verkeersstromen in het omliggende gebied ingrijpend veranderen. De verkeersdrukke in het gebied tussen Delft, Zoetermeer en Rotterdam zal de komende jaren sterk toenemen. Voor een deel komt dat door de algemene groei van het aantal autoritten, die in heel Nederland is waar te nemen. De belangrijkste oorzaak van de toename van het verkeer is echter de grootschalige woningbouw op de VINEX-locaties bij Pijnacker en Berkel. Uit de m.e.r blijkt dat de huidige hoofdwegen zonder de N 470 de toekomstige verkeersdrukke niet aankunnen. Op verschillende plaatsen zou het verkeer gedurende een groot deel van de dag vast komen te staan.

De N 470 zal veel verkeer weghalen van de huidige hoofdwegen. Op de dorpslinten zal sprake zijn van een daling van 30 tot 50 procent van de huidige verkeersintensiteiten. Tegelijk wordt de N 470 goed gebruikt door het regionale verkeer. Wanneer de N 470 volgens het Voorgenomen tracé wordt aangelegd, zal in 2010 naar verwachting de verkeersafwikkeling overal zonder grote vertragingen verlopen. Het verkeer is evenwichtig verdeeld over het wegennet. Dat geldt behalve voor het Voorgenomen tracé ook voor de meeste alternatieven. Dit wordt in het MER gunstig beoordeeld. In enkele alternatieven wordt het verkeer minder gunstig over het wegennet verdeeld. In de alternatieven met de traceringsvarianten Z1C (Westelijke ligging bij Klapwijkse knoop) en O3B/O3C (Indirecte aansluitingen van de Noordeindseweg op de N 470 bij Zoetermeer) wordt de N 470 zo druk gebruikt in de spits dat op enkele kruispunten aanpassingen nodig zijn om de verkeersafwikkeling goed te laten verlopen.

De N 470 biedt voldoende capaciteit voor het in 2010 verwachte verkeer, maar er blijft weinig restcapaciteit over. Wanneer er nog meer verstedelijking in het gebied komt dan waar in het MER van uit is gegaan, of wanneer het verkeer nog verder groeit dan in het MER is aangenomen, dan ontstaan ook op de N 470 problemen met de verkeersafwikkeling. Om de groei van het autoverkeer tegen te gaan is de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio van belang.

Het aantal gereden autokilometers neemt toe met de komst van de N 470. Dat komt omdat voor veel verkeer een route via de N 470 sneller is dan een route via de huidige hoofdwegen. Omdat zo'n route via de N 470 vaak wel wat langer is, worden er meer kilometers gemaakt. Dit wordt in het MER negatief beoordeeld, omdat het overheidsbeleid streeft naar minder groei van het aantal autokilometers. De bereikbaarheid van de regio verbetert met de komst van de N 470, omdat de reistijden op de hoofdroutes korter worden. De route via de N 470 is niet zó snel dat de weg een goed alternatief wordt voor de autosnelwegen (A 12, A 13, A 20) in de omgeving. Bij files op de autosnelweg zal een deel van het verkeer de route via de N 470 proberen te gebruiken. Op de N 470 is echter maar weinig restcapaciteit beschikbaar voor extra verkeer.

De verkeersveiligheid in het studiegebied zal duidelijk toenemen met de komst van de N 470. Bij het ontwerp van de nieuwe weg is veel aandacht besteed aan de verkeersveiligheid. De weg krijgt gescheiden rijbanen, rotondes, geen uitritten en er is geen landbouwverkeer op de weg, overeenkomstig de uitgangspunten van 'Duurzaam Veilig'. De weg is daarmee veel veiliger dan de huidige hoofdwegen in het studiegebied. Omdat de N 470 veel verkeer van de huidige hoofdwegen

aantrekt, rijdt er dan meer verkeer over relatief veilige wegen. Hierdoor neemt naar verwachting het totaal aantal ongevallen af.

W2A W2B

Fietsers en landbouwverkeer mogen geen gebruik maken van de hoofdrijbaan van de N 470. Ze blijven met name gebruik maken van het huidige wegennet. Langs enkele delen van de N 470 zijn daarnaast parallelwegen voorzien. Verder zijn er enkele fietspaden en fietstunneltjes langs en onder de N 470 geprojecteerd.

Voor wat betreft de economie is het effect van de N 470 op het vestigingsklimaat onderzocht. Een betere bereikbaarheid van het gebied tussen Zoetermeer, Delft en Rotterdam is gunstig voor economische ontwikkeling. De N 470 draagt bij aan die verbeterde bereikbaarheid. De aanleg van de N 470 is essentieel voor de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen in Pijnacker-Zuid en de Noordrand van Rotterdam.

Bodem en water

De aanleg van de N 470 verstoort de lokale bodemkundige situatie en de waterhuishouding. Waar een gedeelte van de weg verdiept wordt aangelegd, of waar de weg met een tunnel onder een bestaande weg of spoorlijn doorgaat, is de ingreep het grootst. Verder scoren de alternatieven met de Indirecte aansluitingen bij Rotterdam (traceringsvariant Z3B) en Zoetermeer (traceringsvarianten O3B en O3C) en het Badkuip- en het Tenenbadtracé (traceringsvarianten W2A en W2D) op dit aspect wat minder goed.

Tijdens de bouw van de tunnels en verdiepte weggedeelten kan de grondwaterstand rond de bouwput verlaagd moeten worden. Dit is afhankelijk van de bouwmethode die wordt gekozen. Als de N 470 er eenmaal ligt, zijn de blijvende effecten op de grondwaterstand verwaarloosbaar.

Landschap en cultuurhistorie

Het landschap in het studiegebied zal sterk veranderen door de verstedelijking en natuurontwikkeling. De tracés van de N 470 reageren globaal op de bestaande structuren in het landschap. Een element van grote cultuurhistorische waarde in de Zuidpolder is de Eendenkooi. Het Badkuip-, het Voetenbad en het Tenenbadtracé blijven verder van de Eendenkooi vandaan dan het Voorgenomen tracé. Verder wordt de openheid van de Zuidpolder als waardevol beschouwd. De N 470 zorgt voor versnippering van deze open ruimte, zij het dat dit effect minder is bij het Badkuip-, Voetenbad en het Tenenbadtracé (W2A, W2C en W2D). In de buurt van de tracés zijn verschillende vindplaatsen van archeologische waarde bekend. De alternatieven met traceringsvariant O2B/O3C en W2D veroorzaken een wat sterkere verstoring van landschapsstructuur en -beeld dan de andere alternatieven, omdat de huidige perceelstructuur minder goed wordt gevolgd. In het algemeen is bij de uitwerking van de ontwerpen en het MER gebleken dat de weg goed kan worden ingepast in de omgeving, uitgaande van de in de landschapsvisie N 470 beschreven wensen. Wel vormen soms de benodigde geluidwerende voorzieningen een aantasting van de op een aantal locaties gewenste landschappelijke openheid in het gebied.

Werk-, woon- en leefmilieu

Door de komst van de N 470 komen er per saldo minder mensen die last hebben van geluidshinder dan wanneer de N 470 er niet komt. Dit komt omdat langs de huidige hoofdwegen de hoeveelheid verkeer, en daarmee de geluidshinder, afneemt. Om dezelfde reden neemt de hinder bij woningen door trillingen per saldo af. De N 470 gaat voor grote delen door gebieden waar weinig woningen staan. Bovendien worden langs de N 470 geluidsschermen en geluidswallen aangelegd, waarmee de meeste bestaande en nieuw te bouwen woningen langs de weg worden afgeschermd.

Wel zorgt de N 470 voor een toename van het geluid in nu nog relatief stille gebieden. In de Zuidpolder ligt rond Oude Leede een 'stiltegebied'. De N 470 zorgt in alle alternatieven voor een toename van de geluidbelasting in het stiltegebied. Het alternatief met traceringsvariant W2A (het Badkuiptracé) ontziet het stiltegebied het meest. Om het stiltegebied af te schermen is een hoog geluidsscherm nodig langs het gehele tracé langs het stiltegebied. Uitgegaan is van een maximale hoogte van 5 meter. Vanuit landschappelijke overwegingen is wenselijk dat het geluidsscherm niet hoger is dan 1,5 meter.

Omdat de N 470 ervoor zorgt dat er meer autokilometers worden gemaakt in het studiegebied, is er ook relatief meer uitstoot van vervuilende stoffen in de lucht. Er wordt overigens in het MER van uitgegaan dat, door technische ontwikkelingen, de toekomstige uitstoot van auto's minder is dan in de huidige situatie.

De aanleg en het gebruik van de N 470 hebben de emissie van stof tot gevolg. Verwacht wordt dat de aanleg van de N 470 geen negatieve gevolgen zal hebben voor de glastuinbouw, omdat de bestaande wegen die veelal dicht langs de kassen voeren worden ontlast.

Uit het MER blijkt verder dat vervoer van gevaarlijke stoffen op de N 470 en de andere hoofdwegen geen risico's van betekenis met zich meebrengt.

Natuur

Enkele gebieden die nu al een belangrijke natuurwaarde hebben, worden door de N 470 beïnvloed. Daarnaast heeft de N 470 invloed op de mogelijkheden voor ontwikkeling van nieuwe natuur. Dit is met name van belang waar de N 470 de Groenblauwe Slinger kruist.

Alle alternatieven veroorzaken in meer of mindere mate een versnippering en verstoring van leefgebieden. De invloed van de N 470 op het waardevolle weidevogelgebied in de Zuidpolder is het grootst bij het Voorgenomen tracé, dat door dit alternatief doorsneden wordt. Het Badkuiptracé (traceringsvariant W2A), en in mindere mate ook het Voetenbad- en het Tenenbadtracé (traceringsvarianten W2C en W2D), zijn hier gunstiger dan het Voorgenomen tracé.

Bij de Klapwijkse Knoop hebben de traceringsvarianten Z1B en Z1D minder versnippering tot gevolg, wanneer tenminste de restruimte tussen de N 470 en de spoorlijn een natuurfunctie krijgt.

De tijdelijke verlaging van de grondwaterstand, die bij de bouw van de N 470 kan optreden (zie bij 'Bodem en water'), heeft ook schadelijke effecten op de omliggende natuur.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Op de plaatsen waar het tracé de Groenblauwe Slinger kruist is, in alle alternatieven, voorzien in faunapassages onder de weg. Op diverse plaatsen zijn tunnels voor langzaam verkeer in het ontwerp opgenomen, zodat bestaande routes zoveel mogelijk gehandhaafd blijven of nieuwe routes gemaakt kunnen worden.

Naast de geluidwerende voorzieningen die voor bestaande en nieuwe woningen nodig zijn om te voldoen aan de Wet Geluidhinder, zijn extra geluidsschermen in het ontwerp opgenomen om het stiltegebied af te schermen.

Bij het opstellen van een milieueffectrapportage vormt het onderzoeken van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een, wettelijk verplicht, onderdeel van het onderzoek. In het MMA wordt getracht negatieve effecten van de aanleg van de N 470 op het milieu zoveel mogelijk te voorkomen. Het MMA volgt tussen Delft en Pijnacker tracé W2A (het Badkuiptracé) en tussen Pijnacker en Berkel tracé Z1D (geoptimaliseerd oostelijk tracé).

Voor het overige valt het tracé samen met het Voorgenomen tracé.

In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief zijn extra mitigerende (verzachtende) maatregelen opgenomen, die gericht zijn op uitbreiding van de ecologische voorzieningen en een nog betere inpassing van de N 470 in het landschap. In het MMA worden meer eco-verbindingen toegepast (langs de Zuideindseweg, bij Keizershof, bij de Rietlanden in de Noordrand). Ook de barrièrewerking van de Hofpleinspoorlijn wordt zo goed mogelijk gemitigeerd. Om de visuele en ecologische barrièrewerking van de N 470 bij de Klapwijkse knoop tegen te gaan, loopt in het MMA de N 470 over een brugachtige constructie verhoogd over het gebied. Door deze constructie ontstaat een passage van circa 150 meter breedte die optimale passagemogelijkheden biedt voor fauna en recreanten.

De benodigde compensatie voor biotoopverlies en restschade voor verstoorde en versnipperde natuurgebieden wanneer geen mitigerende maatregelen zijn toegepast is bepaald in lijn met het Provinciaal Compensatiebeginsel. Met name de *ligging van het tracé in de Zuidpolder heeft invloed op de omvang van de als compensatie in te richten gebieden.*

Vergelijking van alternatieven

De vergelijking van de alternatieven richt zich vooral op de ligging van de N 470 in de Zuidpolder (W2A/W2B/W2C/W2D) en bij de Klapwijkse Knoop (Z1A/Z1B/Z1C/Z1D). Uit het MER blijkt dat de alternatieven voor de overige delen van het tracé geen voordelen boven het Voorgenomen tracé hebben.

Het Voorgenomen tracé en in iets mindere mate het Tenenbadtracé vormen de meest directe verbindingen tussen Delft en Pijnacker. De beide andere traceringsvarianten voor dit tracédeel (Badkuiptracé W2A en Voetenbadtracé W2C) zijn bochtig, en trekken daardoor wat minder verkeer. Alle traceringsvarianten voor dit tracédeel verstoren het stilte- en natuurgebied in de Zuidpolder, zij het dat dit effect minder is bij het Badkuip-, het Voetenbad en het Tenenbadtracé. Het Voorgenomen tracé snijdt het gebied ten noorden van het tracé af van het ANL- en stiltegebied. De geluidsschermen die het stiltegebied afschermen vormen bovendien een visuele verstoring van het landschap.

Bij de Klapwijkse Knoop scoort de westelijke traceringsvariant Z1C relatief slecht. Het veroorzaakt een wat onevenwichtige verdeling van het verkeer, en heeft effecten op het stiltegebied bij Oude Leede. Van de oostelijke traceringsvarianten (Z1A/Z1B/Z1D) heeft Z1D lokaal de minste gevolgen voor de ruimtelijke ordening en het woon- en leefmilieu. Ook de lokale verkeersveiligheid scoort in traceringsvariant Z1D (en Z1B) iets beter.

Voor de Pastoor Verburghweg scoort de variant waarin deze weg wordt afgesloten op verschillende aspecten gunstig. Voor de bereikbaarheid van de bedrijven langs de Pastoor Verburghweg en de bereikbaarheid van de veiling is het afsluiten van de Pastoor Verburghweg echter ongunstig. De variant met een verdiepte ligging bij Keizershof blijkt enkele voordelen te hebben boven een niet verdiepte ligging ten aanzien van het woon-, werk- en leefmilieu en het landschap.

Leemten in kennis

In het milieueffectrapport is, per thema, aangegeven in hoeverre voldoende kennis en informatie beschikbaar was voor het kunnen beschrijven van de milieueffecten. De leemten in kennis zijn niet dusdanig van aard en omvang, dat hiervoor besluitvorming over de N 470 wordt belemmerd.

Mogelijkheden voor inspraak, bezwaar en beroep

Nadat het milieueffectrapport door het bevoegd gezag (de provincie Zuid-Holland) op aanvaardbaarheid is getoetst zal het MER ter visie worden gelegd. Tegelijkertijd met het MER zal het ontwerp van de partiële streekplanherzieningen, waarin de keuze ten aanzien van het te realiseren tracé van de N 470 is geformuleerd, ter

visie worden gelegd. Gedurende een periode van 8 weken kunnen inspraakreacties op het milieueffectrapport worden ingediend en kan iedereen tegen het ontwerp-streekplan schriftelijk zijn zienswijze naar voren brengen.

Nadat de ontwerpstreekplannen zijn vastgelegd door Provinciale Staten, volgt opnieuw een inspraakperiode. Belanghebbenden kunnen beroep instellen tegen het besluit tot vaststelling van het streekplan bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De mogelijkheden voor inspraak, bezwaar en beroep worden nader beschreven in paragraaf 1.4 van dit milieueffectrapport.

1 Inleiding

1.1 Waarom dit milieueffectrapport?

In de afgelopen jaren zijn verschillende besluiten genomen over de toekomstige wegverbinding N 470 van Zoetermeer via Pijnacker naar Delft, met een aftakking van Pijnacker naar Rotterdam via Berkel en Rodenrijs. Omdat deze besluiten betrekking hadden op verschillende wegdelven en verschillende detailniveau's hadden, bestaat nog geen duidelijkheid over het gehele tracé van de N 470. Ook bestond nog inhoudelijke discussie over de gewenste ligging van delen van het tracé. Tenslotte bestond onzekerheid over de m.e.r.-plicht van deze wegverbinding.

Om aan deze onzekerheden een einde te maken en geen risico's met betrekking tot de vastlegging van het tracé te lopen heeft de Stuurgroep N 470, waarin de betrokken overheden samenwerken, op 1 december 1997 besloten een milieueffectrapportage op te stellen en daarna het tracé definitief en juridisch hard vast te laten leggen door de provincie Zuid-Holland (het bevoegd gezag), door middel van een streekplanherziening.

In de jaren '80 werd in de regio Delft-Pijnacker-Zoetermeer-Noordflank Rotterdam duidelijk dat de verbinding tussen een aantal woonkernen en de hoofdwegenstructuur verbeterd diende te worden. Als deel van de oplossing van de verkeers- en vervoersproblematiek werd en wordt gezien een nieuwe wegverbinding van Delft naar Zoetermeer via Pijnacker, met een aftakking van Pijnacker naar de noordflank van Rotterdam: de provinciale weg N 470.

Inmiddels is het voornemen om deze provinciale wegverbinding aan te leggen samen met de ligging van het tracé -gedeeltelijk- formeel vastgelegd in enkele ruimtelijke plannen. Ten aanzien van tracering, financiering en fasering zijn afspraken gemaakt tussen de verschillende betrokken overheden. De nieuwe provinciale weg N 470 kan dan ook rekenen op de steun van de betrokken overheden.

De besluitvorming over de N 470 hoeft in principe niet te worden voorbereid met behulp van een milieueffectrapportage. Het gaat om een provinciale weg, waarvoor het tracé wordt vastgelegd in ruimtelijke plannen van provincie (streekplan en stadsgewest) en gemeenten (bestemmingsplannen). Het besluit valt niet onder de m.e.r.-plichtige besluiten volgens het Besluit m.e.r. 1994 en het betreft dus een vrijwillig m.e.r.¹ Dit is ook bevestigd door de Raad van State in de uitspraak met betrekking tot de woningbouwlocatie Delfgauw d.d. 6 februari 1998. De Tracéwet is in dit geval niet van toepassing. Enkele delen van het tracé van de N 470 zijn echter in het kader van milieueffectrapportages ten behoeve van de besluitvorming over grootschalige woningbouwlocaties reeds -als onderdeel van ruimtelijke planvorming- aan de orde gesteld.

Mede door de lange voorgeschiedenis van de N 470 is er inmiddels een tamelijk 'versnipperd' beeld ontstaan over de besluitvorming en de optredende milieueffecten van de aanleg van de N 470; ook zijn de verschillende delen van het tracé niet met een gelijke diepgang en een vergelijkbare aandacht voor mogelijke milieueffecten bestudeerd.

¹ In het per 14 maart 1999 in werking tredende gewijzigde Besluit m.e.r. zijn ook wijzigingen opgenomen ten aanzien van de m.e.r.-plicht voor wegen. Doordat 'rotondes' worden beschouwd als knooppunten vallen ook wegen met rotondes -en dus ook de N 470- onder de m.e.r.-plicht

De betrokken overheden, verenigd in de stuurgroep N 470, hebben in december 1997, mede vanwege de op dat moment nog bestaande onduidelijkheid ten aanzien van de verplichting tot m.e.r., besloten om voor de N 470 een (vrijwillige) milieueffectrapportage uit te voeren. Ten gevolge van wijziging van het Besluit m.e.r. 1994 zal de besluitvorming over de N 470 alsnog m.e.r.-plichtig worden.

Het milieueffectrapport dient te worden gezien als onderzoeksrapport, dat de informatie levert over relevante milieuaspecten die hiermee een rol spelen in het besluitvormingsproces. In de m.e.r. zullen de milieueffecten voor het gehele tracé van de N 470 tot op éénzelfde detailniveau onderzocht worden. Het milieueffectrapport biedt hierbij informatie tot op bestemmingsplanniveau, enerzijds om een grondige analyse te maken en anderzijds om vervolgens relatief snel een bestemmingsplan te kunnen opstellen.

Dit milieueffectrapport biedt de mogelijkheid alternatieven voor tracédelen goed af te wegen om het tracé vervolgens formeel en definitief vast te kunnen leggen. Omdat in dit geval de Tracéwet niet van toepassing is, zal het voornemen van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot de N 470 vast worden gelegd in het streekplan. De provincie is voornemens deze planologische vastlegging door middel van een 'concrete beleidsbeslissing' te laten plaatsvinden (tenminste voor enkele delen van het tracé). Het betreft hier de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond, die hiertoe partieel herzien zullen worden. De bestemmingsplanprocedures zullen vervolgens aansluiten op deze streekplanherziening. Voor de vastlegging van de wegverbinding zullen bestemmingsplannen voor de weg worden opgesteld. Deze bestemmingsplannen dienen gezien te worden als een aanpassing op de bestaande en de thans nog in wording zijnde bestemmingsplannen, voor zover het tracé van de weg nog niet in een bestemmingsplan vastligt.

enkele begrippen	
m.e.r.	milieueffectrapportage: de procedure
MER	milieueffectrapport: het rapport
initiatiefnemer	diegene die een activiteit wil ondernemen, in dit geval de Stuurgroep N 470 met daarin de gemeentes Pijnacker, Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek, de Stadsregio Rotterdam, het stadsgewest Haaglanden en de Provincie Zuid-Holland, die het voorzitterschap verzorgt
bevoegd gezag	één of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld, in dit geval de provincie Zuid-Holland
wettelijke adviseurs	adviseurs die krachtens de Wet milieubeheer en andere relevante wetten (WRO/Bro) moeten worden betrokken bij de m.e.r.-procedure
concrete beleidsbeslissing	(m.b.t. streekplan) een beslissing conform art. 1:3 van de Algemene Wet bestuursrecht in het kader van art. 4a:7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Een dergelijke beslissing heeft publiekrechtelijke gevolgen en is dus planologisch bindend. Indien een passage uit een streekplan een concrete beleidsbeslissing betreft, kan alleen op streekplanniveau bezwaar worden gemaakt en beroep worden ingesteld, op dit punt vervalt dan de bezwaarmogelijkheid in de bestemmingsplan-procedure.
Bijlage 1 bevat een overzicht van begrippen en afkortingen	

1.2 De initiatiefnemer

De initiatiefnemer voor de aanleg van de N 470 is de Stuurgroep N 470. In de stuurgroep zijn vertegenwoordigd de Provincie Zuid-Holland (voorzitter), de gemeenten Pijnacker en Bergschenhoek en de gemeente Berkel en Rodenrijs, de Stadsregio Rotterdam, het Stadsgewest Haaglanden en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het adres van de initiatiefnemer is:

Stuurgroep N 470
p/a Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

contactpersoon: de heer B. van Dijk , telefoon 070 441 6854

1.3 Te nemen besluiten

Deze milieueffectrapportage wordt uitgevoerd ten behoeve van de te nemen besluiten over de partiële herziening van twee streekplannen; het gaat om het Streekplan Zuid-Holland West en het Streekplan Rijnmond. De besluiten hierover worden genomen door Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland. In de streekplannen zal de tracering en de globale inpassing van de N 470 worden vastgelegd.

De te nemen (tussen)besluiten zijn daarbij in hoofdlijnen als volgt:

- De Stuurgroep N 470 spreekt (mede op basis van de inhoud van dit MER) een voorkeur uit over het te kiezen tracé voor de N 470 en de inpassing in het landschap.
- Het MER wordt door de Stuurgroep N 470 aan het College van GS aangeboden met het verzoek om het voorkeurstracé in de streekplannen vast te leggen.
- GS toetsen als gedelegeerd bevoegd gezag de aanvaardbaarheid van het MER; hierbij wordt tevens overleg gepleegd met de commissies van Provinciale Staten.
- GS bepalen een standpunt ten aanzien van de tracering en inpassing van de weg en en leggen dit vast in de ontwerp-partiële streekplanherziening.
- Na inspraak, toetsing van het MER door de Commissie m.e.r. en eventuele aanpassing van de plannen stellen PS het definitieve tracé van de N 470 vast; dit is het eigenlijke besluit waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd.

Het voornemen van de provincie is om de vastlegging van (delen van) het tracé in de partiële streekplanherzieningen een sterk bindend karakter te geven in de vorm van de zogenaamde 'concrete beleidsbeslissing'. Dit betekent dat het tracé zoals dat in de streekplanherzieningen wordt opgenomen bindend is voor burgers en lagere overheden alsmede voor andere besluiten. In de bestemmingsplannen kan derhalve niet meer van het tracé, voorzover dat als concrete beleidsbeslissing in de streekplanherziening is aangeduid, worden afgeweken. Voor burgers betekent dit dat inspraak hierover bij de streekplanherziening moet plaatsvinden.

Op basis van de streekplanbesluitvorming zullen Gedeputeerde Staten het technische wegontwerp vaststellen (het zogenaamde Definitief Ontwerp, met een ontwerpschaal 1:2000). Dit Definitief Ontwerp is niet vatbaar voor bezwaar en beroep.

Afhankelijk van de tracering van de N 470 zal de begrenzing van het stiltegebied in de Zuidpolder dienen te worden aangepast door middel van wijziging van de Provinciale milieuverordening.

Het tracé van de N 470 zal tevens worden vastgelegd in bestemmingsplannen die ten behoeve van de aanleg van de N 470 zullen worden opgesteld. De bestemmingsplannen regelen de exacte ligging en inpassing van de weg. De speelruimte voor de gemeente wordt bepaald door de partiële streekplanherziening; voor de als concrete beleidsbeslissing aangeduide onderdelen is deze speelruimte zeer beperkt. De besluiten over de bestemmingsplannen worden genomen door de betreffende gemeenteraden.

In een nog later stadium zijn ten behoeve van de aanleg van de weg ook andere besluiten noodzakelijk (bijvoorbeeld met betrekking tot de voor de aanleg benodigde vergunningen en onteigening).

1.4 Procedure en mogelijkheden voor inspraak, bezwaar en beroep

Ten behoeve van de definitieve besluitvorming over de ruimtelijke vastlegging van de N 470 worden m.e.r.-, streekplan- en bestemmingsplanprocedures doorlopen. Door de in de stuurgroep samenwerkende overheden wordt gestreefd naar een zo spoedig mogelijke realisatie van de weg. De stuurgroep N 470 streeft er daarom naar de procedures zoveel mogelijk parallel te laten lopen. De m.e.r.- en de streekplanprocedure worden aan elkaar gekoppeld. De bestemmingsplanprocedures zullen vervolgens daarop worden afgestemd.

De stuurgroep N 470 heeft de provincie gevraagd zo spoedig mogelijk een bestuurlijke uitspraak (het vaststellen van de partiële herzieningen van het streekplan Zuid-Holland West en het streekplan Rijnmond) te doen ten aanzien van het tracé dat gerealiseerd zal worden. De streekplanherzieningen worden vastgesteld door Provinciale Staten, waarna wordt gestart met het opstellen van het Definitieve Ontwerp van de weg.

Ten behoeve van de snelheid en de duidelijkheid voor burgers zullen de procedures die doorlopen dienen te worden zullen zo veel mogelijk op elkaar afgestemd worden.

Tijdens de te volgen procedure is op diverse momenten inspraak mogelijk, waarbij ieder moment gekoppeld is aan een bepaalde stap in de procedure. De besluiten van overheidsinstanties staan tevens open voor bezwaar en beroep.

De eerste stap in de m.e.r.-procedure, het bekend maken van de startnotitie, heeft plaatsgevonden in het voorjaar van 1998. Er is daarna een eerste inspraakperiode gevolgd. In de startnotitie heeft de initiatiefnemer aangegeven welke alternatieven onderzocht zouden worden en welke (milieu)effecten inzichtelijk gemaakt zouden worden in het milieueffectrapport. In de inspraakperiode was het voor iedereen mogelijk te reageren op de startnotitie. De reacties naar aanleiding van eerdere informatie-avonden in 1996 en 1997 zijn ook beschouwd als formele inspraakreacties op de startnotitie.

Mede aan de hand van de inspraakreacties op de startnotitie heeft een onafhankelijke commissie, de Commissie voor de m.e.r., een advies voor de richtlijnen opgesteld. Op grond van dit advies heeft het bevoegd gezag richtlijnen opgesteld. Deze richtlijnen geven aan aan welke onderwerpen in het milieueffectrapport aandacht moet worden besteed. De richtlijnen voor de milieueffectrapportage voor de N 470 zijn na overleg met de Statencommissies door Gedeputeerde Staten op 5 januari 1999 als gedelegeerd bevoegd gezag vastgesteld. De richtlijnen wijken op enkele punten af van het advies (zie hoofdstuk 5).

Nadat door de stuurgroep N 470 (de initiatiefnemer) het milieueffectrapport ten behoeve van de voorgenomen ingreep is opgesteld wordt het MER gezamenlijk met het advies van de stuurgroep N 470 over het voorkeursalternatief aangeboden aan het College van Gedeputeerde Staten. Het bevoegd gezag beoordeelt of het MER voldoet aan de richtlijnen (de beoordeling van de aanvaardbaarheid). Deze

beoordeling vindt plaats door GS als gedelegeerd bevoegd gezag na ruggespraak met de betrokken commissies uit PS.

Het MER wordt daarop gezamenlijk met het ontwerp voor de partiële streekplanherzieningen ter visie gelegd. Het ontwerp voor de partiële streekplanherzieningen wordt opgesteld door GS.

Hierop volgt een periode van 8 weken, waarin het milieueffectrapport en het ontwerp van de partiële streekplanherzieningen tegelijkertijd ter inzage liggen en inspraakreacties op het milieueffectrapport kunnen worden ingediend. Ook kan een ieder dan tegen het ontwerp van de partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland West en het streekplan Rijnmond schriftelijk zijn zienswijze naar voren brengen. Ook de wettelijk adviseurs worden in deze periode om advies gevraagd. Na de inspraakperiode vindt tevens de toetsing van het MER door de Commissie m.e.r. plaats. De Commissie m.e.r. betreft in haar toetsing tevens de inspraakreacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs. Het toetsingsadvies wordt uiterlijk vijf weken na afloop van de inspraakperiode uitgebracht.

Nadat kennis is genomen van de naar voren gebrachte zienswijzen met betrekking op de ontwerp-partiële streekplanherzieningen, het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties op het milieueffectrapport, stellen Provinciale Staten de streekplanherziening vast. Voor deze vaststelling is een periode van 8 weken uitgetrokken (maximaal 13 weken met een verlengingsmogelijkheid van maximaal acht weken). Na de vaststelling worden de partiële streekplanherzieningen ter inzage gelegd bij de provincie en bij de gemeenten in het betreffende streekplangebied.

Na vaststelling van de partiële streekplanherzieningen door PS volgt een bezwaarprocedure. Belanghebbenden (mits deze reeds eerder in de procedure hunnen zienswijze hebben kenbaar gemaakt) kunnen beroep instellen tegen het besluit tot vaststelling van het streekplan bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Zodra de partiële streekplanherzieningen zijn vastgesteld, zal het ontwerp van de weg nader worden uitgewerkt tot een definitief wegontwerp. Aan de hand van dit definitieve wegontwerp zullen bestemmingsplannen worden opgesteld, waarin de ligging van de wegverbinding exact wordt vastgelegd. In de bestemmingsplanprocedure zijn ook bezwaar- en beroepsmogelijkheden opgenomen, die voor de als 'concrete beleidsbeslissing' in de partiële streekplanherzieningen aangeduide elementen echter beperkt zijn. Het voornemen van de provincie is om het grootste deel van het tracé in de streekplanherzieningen 'bindend' vast te leggen in de vorm van een zogenaamde concrete beleidsbeslissing. Dit betekent dat later -bij de bestemmingsplannen- niet meer van dit tracé kan worden afgeweken en dat de bezwaar- en beroepsmogelijkheden dan ook in de streekplanprocedure plaatsvinden; in de latere bestemmingsplanprocedure kan dan ook geen bezwaar meer worden gemaakt en beroep worden ingesteld tegen die elementen die als concrete beleidsbeslissingen in de streekplanherzieningen zijn aangeduid.

1.5 De opzet van het milieueffectonderzoek

Het milieueffectrapport levert inzicht in de gesignaleerde problematiek en in het probleemoplossend vermogen en de voor- en nadelen van de mogelijke oplossingsrichtingen. In het rapport worden de effecten op het milieu als gevolg van de aanleg van de N 470 onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Hierdoor is het voor het bevoegd gezag mogelijk de milieueffecten te betrekken in de afweging die leidt tot besluitvorming over de aanleg van de N 470.

In dit milieueffectrapport is ook aandacht besteed aan de procedures die in het verleden doorlopen zijn en de besluiten die in het verleden genomen zijn over de N 470. Er is steeds inzichtelijk gemaakt welke motivering tot het besluit heeft geleid. Per tracédeel is vervolgens aangegeven wat de huidige stand van zaken is ten aanzien van de planologische vastlegging van het tracédeel of wat de alternatieve traceringsmogelijkheden van het tracédeel zijn.

Het studiegebied voor het milieueffectrapport is het gebied waarbinnen waarschijnlijk effecten van de voorgenomen activiteit zullen optreden. In het noorden vormt de Rijksweg A 12 de grens van het studiegebied. In het westen vormen de A 4 en A 13 de begrenzing. Aan de zuidzijde vormt de N 209 de begrenzing en aan de oostzijde wordt het studiegebied begrensd door de Rodenrijseweg en de Noordeindseweg. De topografie in het studiegebied is weergegeven op kaart *Inp-1*. Daarnaast is er in de m.e.r. sprake van het inpassingsgebied. Dat is het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, in dit geval dus de aanleg van de N 470, daadwerkelijk plaatsvindt.

Om de milieueffecten van de aanleg van de N 470 inzichtelijk te maken wordt *allereerst een beschrijving gegeven van de huidige situatie in het studiegebied en de toekomstige situatie in het jaar 2010, uitgaande van realisatie van ontwikkelingen waarover reeds een besluit is genomen (de autonome ontwikkelingen)*. De probleemstelling volgt uit de beschrijving van de huidige situatie en de toekomstige situatie. De beschrijving van de toekomstige situatie dient daarnaast als referentiekader voor het beschrijven van de effecten die een gevolg zijn van de aanleg van de N 470.

De beschreven milieueffecten zijn ingedeeld in een zestal milieuthema's:

- Verkeer en economie
- Ruimtelijke gevolgen en ruimtegebruik
- Bodem en water
- Landschap en cultuurhistorie
- Werk-, woon- en leefmilieu
- Natuur

Het gebied waar effecten optreden kan per milieuthema verschillen.

De analyse van het gesignaleerde probleem leidt tot een aantal mogelijke oplossingen. Deze alternatieven en varianten worden beschreven, waarbij aangegeven wordt op welke wijze de definiëring van het alternatief/de variant tot stand gekomen is. Bij het opstellen van het ontwerp van elk alternatief wordt getracht *negatieve effecten op het milieu zo veel mogelijk te voorkomen*. Vervolgens worden de milieueffecten van de diverse alternatieven en varianten inzichtelijk gemaakt en per milieuthema vergeleken met de referentiesituatie. Per alternatief/variant wordt aangegeven op welke wijze milieueffecten verzacht (gemitiëerd) kunnen worden of elders gecompenseerd kunnen worden.

enkele begrippen	
studiegebied	gebied waarvoor de (milieu)effecten van de voorgenomen activiteit in het MER worden beschreven
inpassingsgebied	gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, de aanleg van de N 470, plaatsvindt
plangebied	het gebied waarop het besluit, waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd, betrekking heeft; het gaat hierbij dus om het gebied waarop de beide streekplanherzieningen betrekking hebben
voorgenomen tracé	het tracé voor de N 470 zoals vastgelegd in het bestuursakkoord van 1994 en verder uitgewerkt in de nota voorontwerp van december 1997
Bijlage 1 bevat een overzicht van begrippen en afkortingen	

1.6 De indeling van dit milieueffectrapport

Hoofdstuk 2 van dit rapport gaat in op het besluitvormingskader. Hierin worden de *voorgeschiedenis en de reeds genomen besluiten over de N 470 beschreven, en* wordt ingegaan op de motivering die in het verleden de achtergrond heeft gevormd van genomen besluiten. Behalve de reeds genomen besluiten stelt ook het vastgestelde overheidsbeleid op allerlei gebieden voorwaarden aan de N 470. Ook deze beleidscontext wordt in hoofdstuk 2 beschreven.

In hoofdstuk 3 wordt per milieuthema een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de toekomstige situatie bij autonome ontwikkelingen, dat wil zeggen zonder aanleg van de N 470.

De vergelijking van de toekomstige situatie volgens de autonome ontwikkelingen met de *beleidsdoelstellingen vormt de basis voor hoofdstuk 4, de probleem- en doelstelling*. In dit hoofdstuk worden nut en noodzaak van de aan te leggen wegverbinding beargumenteerd.

In hoofdstuk 5 worden de alternatieven en varianten voor het tracé van de N 470 beschreven, waarbij aandacht wordt besteed aan de vraag waarom de alternatieven op deze wijze zijn ontworpen.

Hoofdstuk 6 beschrijft de effecten die het gevolg zijn van de aanleg van de alternatieven en varianten. Hoofdstuk 7 beschrijft de op te nemen mitigerende en compenserende maatregelen en het effect dat deze maatregelen zullen hebben.

In hoofdstuk 8, *de beoordeling en vergelijking*, worden de alternatieven en varianten vergeleken en geconfronteerd met de uit de beleidsdoelstellingen afgeleide toetsingscriteria. Ook de autonome ontwikkelingen worden in deze vergelijking betrokken.

De laatste twee hoofdstukken van dit rapport gaan achtereenvolgens in op de leemten in kennis en op een aanzet tot een evaluatieprogramma.

2 Besluitvormingskader

2.1 Voorgeschiedenis, reeds genomen besluiten en argumentatie

Provinciale weg S 53/N 470

De provinciale weg N 470 heeft een lange voorgeschiedenis. Reeds in de jaren zestig is, onder andere in het kader van plannen van de (rijks)overheid ten aanzien van de weginfrastructuur, studie gemaakt van de mogelijke en noodzakelijke wegverbindingen in het studiegebied. Naast tracés voor Rijkswegen (vastgelegd in Rijkswegenplannen) is toen ook een tracé voor de (destijds als zodanig aangeduide) S 53 opgenomen in het 'Secundaire wegenplan 1968'.

In het verleden zijn al verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de noodzaak voor het aanleggen van de weg, mogelijkheden voor de tracering en mogelijke effecten van de aanleg van de wegverbinding. Naar aanleiding daarvan zijn procedures doorlopen en besluiten genomen.

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de in het verleden uitgevoerde activiteiten met betrekking tot de besluitvorming rond de N 470. Aangegeven wordt welke besluiten zijn genomen en welke motivering ten grondslag heeft gelegen aan deze besluiten. Daarnaast is de actuele waarde van deze besluiten aangegeven: nagegaan is in hoeverre de argumenten die een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van een voorkeur, nog steeds geldig zijn. Eventuele nieuwe invloedsfactoren, als gevolg waarvan een heroverweging van bepaalde tracédelen relevant zou kunnen zijn, worden aangegeven.

Tracéstudie 1984

In de zeventiger jaren werd het probleem signaleerd dat de verkeersafwikkeling op de route tussen Zoetermeer en Delft via Pijnacker door de toename van het verkeer onder druk kwam te staan. De leefbaarheid in met name Pijnacker onderbond daardoor negatieve gevolgen. Daarom is in 1984 een tracéstudie uitgevoerd naar de noodzaak tot en de mogelijkheden voor de aanleg van een nieuwe provinciale weg tussen Delft en Zoetermeer; hierover heeft tevens inspraak plaatsgevonden. In de studie zijn de effecten van vier alternatieven (A, B, C en D) met in totaal 8 varianten onderzocht (zie bijlage 2). In deze tracéstudie zijn de effecten op het gebied van verkeersafwikkeling en geluidshinder, luchtkwaliteit, landschapsbeeld, natuurlijk milieu, landbouw, hydrologie, recreatie en ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt. In het onderstaande is de inhoud van de tracéstudie kort samengevat.

Vanuit verkeerskundige optiek bestaat onderscheid tussen enerzijds alternatief A, B en C en anderzijds D. Alternatieven A/B/C verdienen vanuit verkeerskundige optiek de voorkeur, omdat deze alternatieven het best voldoen aan de wens vervangende wegcapaciteit te bieden. Het leefklimaat in Pijnacker wordt hierdoor het meest verbeterd zonder het leefklimaat elders te verslechteren. De luchtkwaliteit wordt door alternatief A en in mindere mate ook door B negatief beïnvloed in Pijnacker. Alternatief C2, D2 en D3 hadden het minste gevolgen voor de luchtkwaliteit in Pijnacker maar beïnvloeden de luchtkwaliteit in Berkel negatief. De luchtkwaliteit in Berkel wordt het minst beïnvloed door alternatief A. Geen van de alternatieven kan uit oogpunt van luchtverontreiniging afgewezen worden, maar voor alternatief B bestaat een lichte voorkeur vanwege de gunstige ligging ten opzichte van Berkel en de relatief grote afstand van het tracé tot de (toen nog slechts geplande) woonwijk Klapwijk in Pijnacker.

Ten aanzien van de Zuidpolder bij Delfgauw lopen de tracé-alternatieven voor wat betreft de landschappelijke gevolgen weinig uiteen. Uit landschappelijke overwegingen is een zo noordelijk mogelijke ligging gunstig. Ten aanzien van het wegdeel Pijnacker-Zoetermeer beïnvloeden de A-alternatieven het landschap het minst nadelig, omdat deze alternatieven het open gebied tussen Pijnacker en Berkel niet doorsnijden en bestaande kades en waterlopen ten westen van Noordeinde ontzien.



Figuur 2.1 Alternatieven A t/m D uit Tracéstudie Secundaire weg 53 (1984)

Uit het oogpunt van natuurlijk milieu verdienen de alternatieven A1 en A2 en vervolgens B de voorkeur, met name vanwege het ontzien van vegetatieve waarden en beïnvloeding van het gebied met een functie voor weidevogels. Vanuit agrarisch perspectief bestaat een lichte voorkeur voor de A-alternatieven. De belangrijkste overwegingen hierbij zijn dat de A-alternatieven leiden tot het minste ruimtebeslag van landbouwgrond en het best aansluiten bij de bestaande kavelstructuur.

De A-alternatieven lopen voor het grootste deel van het traject door een wegzijgingsgebied. De A-alternatieven verdienen vanuit hydrologische oogpunt de voorkeur boven de andere traceringen, die deels door kwelgebieden lopen. Bij aanleg van de weg volgens deze tracés zou (zoute) kwel kunnen optreden. Bij de beoordeling van de tracéalternatieven met betrekking tot recreatieve aspecten is met name de ligging van fietspaden in relatie tot de mogelijkheden van beleving van het landschap als maatstaf genomen. Alternatief A1 en A2 verdienen vanuit dit oogpunt de voorkeur, gevolgd door de alternatieven B, C1, C2.

Bij het beoordelen van de alternatieven tegen de achtergrond van de ruimtelijke structuur is de mogelijke inpassing van het alternatief in de bestaande ruimtelijke structuur beoordeeld en het functioneren van de weg binnen deze structuur. De alternatieven A, B en C passen beter in de streekplanstrategie voor stadsgewesten dan alternatief D. Alternatief A past het best in de gekozen stedenbouwkundige structuur voor de woningbouwlocatie Rokkeveen in Zoetermeer.

De kosten van de tracé-alternatieven lagen tussen 57,4 en 64,3 miljoen gulden, waarbij uitgegaan werd van een viaduct over de Hofpleinlijn. Additionele kosten, zoals de kosten voor het verleggen van kabels en leidingen, waren hierbij niet inbegrepen. De aanlegkosten waren voor de A-alternatieven het laagst, gevolgd door alternatief B, C1 en C2, D1, D2 en D3. Voor de A- en B-alternatieven hoefde het minste grond verworven te worden.

Tabel 2.1: Vergelijking van de effecten van de alternatieven A tot en met D uit de tracéstudie van 1984

plus(sen) : mate waarin een alternatief gunstig uitwerkt op het beoordelingsaspect
 0 : neutrale score
 min(nen) : mate waarin een alternatief ongunstig uitwerkt op het beoordelingsaspect

	A1	A2	B	C1	C2	D1	D2	D3
Verkeerskundige aspecten	+++	+++	+++	+++	+++	++	++	++
Lucht	+	+	+++	++	++	+	+	+
Landschap	-	-	--	--	--	--	--	--
Natuurlijk milieu	-	-	--	--	---	--	---	---
Agrarische belangen	-	-	---	---	---	---	---	---
Hydrologie	-	-	---	---	---	---	---	---
Recreatie	++	++	+	+	+	0	0	0
Ruimtelijke structuur	-	-	-	-	-	--	--	--
Kosten (mln. guldens)	57,4	57,4	60,0	62,2	62,2	63,0	64,3	64,3

In de in tracéstudie is geconcludeerd dat zowel de A- als de B-alternatieven goed scoren, wanneer de beschreven milieueffecten alle in aanmerking worden genomen. Alternatief B vormt in zekere zin een compromis tussen de verschillende milieu-belangen terwijl geen van de milieueffecten in alternatief B bijzonder negatief is. Alternatief B ligt iets verder van de (toen geplande) woonwijk Klapwijk in Pijnacker. Alternatief B komt tegemoet aan de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in zowel de gemeente Pijnacker als de gemeente Berkel en Rodenrijs.

In de studie is gesteld dat indien sprake zou zijn van een gefaseerde aanleg, het tracédeel Zoetermeer-Pijnacker als eerste gerealiseerd zou moeten worden, omdat deze verbinding probleemoplossend vermogen biedt op zowel de relatie Zoetermeer-Delft als de relatie Zoetermeer-Rotterdam bij uitbreiding van de woonlocaties in Zoetermeer.

Voorlopig standpunt Gedeputeerde Staten 1985-1987

In februari 1985 hebben Gedeputeerde Staten op basis van het uitgevoerde onderzoek, inspraak en bestuurlijk overleg het voorlopige standpunt ingenomen dat van de acht onderzochte alternatieven, de alternatieven D1, D2 en D3 in ieder geval niet zouden worden aangelegd. Reden hiervoor was dat deze alternatieven, met een omleidingsweg ten oosten van Berkel, onvoldoende rekening hielden met de ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw) in het gebied, namelijk de aanleg van de woonwijk Lansinghage en de geplande ontsluitingsweg en woonwijk Rokkeveen in Zoetermeer.

Begin 1987 hebben Gedeputeerde Staten een interim-standpunt voorgelegd aan de vaste commissies van Provinciale Staten voor Advies en Bijstand, voor Verkeer en voor Ruimtelijke Ordening. Dit standpunt kwam er op neer dat voorlopig wordt ingestemd met de aanleg van de S 53 tussen de A12 vanaf de oostkant van Zoetermeer en de Klapwijkseweg in Pijnacker, volgens alternatief B uit de in 1984 uitgevoerde tracéstudie.

Actualiteitstoets

Wanneer nu de milieueffecten van tracé B tussen de gemeente Pijnacker en Zoetermeer in relatie tot de milieueffecten van de andere in 1984 onderzochte tracés beschouwd worden, geldt nog steeds dat het probleemoplossend vermogen van tracé B goed is. Bovendien zijn de milieueffecten op de omgeving van dit tracé relatief beperkt ten opzichte van de andere tracés. De ecologische hoofdstructuur (EHS) vormde destijds geen toetsingsaspect, omdat deze structuur toen nog werd ontwikkeld. Doorsnijding van de EHS is bij alle alternatieven van de tracéstudie uit 1984 onvermijdelijk. Bij een toetsing aan de EHS zouden de A-alternatieven positiever beoordeeld zijn, omdat deze relatief noordelijk gelegen alternatieven de ecologische hoofdstructuur ten zuiden en ten oosten van Pijnacker minder beïnvloeden. Dit gebied is thans in ontwikkeling als onderdeel van de Groenblauwe slinger.

Echter, in de Voorafschepolder, waar de A-alternatieven doorheen lopen, heeft op basis van de ruimtelijke besluitvorming van 1984 ontwikkeling van tuinbouw (kassen) plaatsgevonden. Een ligging van de weg door dit gebied, waarbij tuinbouwgebied over grote lengte wordt doorsneden, wordt ten aanzien van de ontwikkeling van de EHS als sterk negatief beoordeeld. Andere evidente nadelen van deze tracering door de Voorafschepolder zijn:

- de weg kruist op een ongunstige locatie het bebouwingslint
- de tracering sluit niet goed aan bij de huidige ruimtelijke structuur
- de weg doorsnijdt de kavels op een ongunstige wijze, zowel vanuit agrarisch oogpunt als vanuit overwegingen van landschappelijke inpassing; alles afwegende heeft tracé A te weinig meerwaarde om verder in dit MER uit te werken en zal tracé B als uitgangspunt voor de tracering van de N 470 Oost worden gehanteerd

Aanvullende tracéstudie 1989

In 1987 was al gesignaleerd dat niet alleen op de verkeersrelatie Zoetermeer-Delft, maar ook op de verkeersrelatie Zoetermeer-Rotterdam de intensiteit van het doorgaande verkeer toenam. Daarom is in het voorjaar van 1989 een aanvullende tracéstudie uitgevoerd. De aanvullende tracéstudie bestond, naast een verkeerskundige studie naar de aanleg van de S 53, uit een verdere bestudering van het tracé tussen Pijnacker en Delft en een bestudering van de wenselijkheid van de S 53 en de mogelijkheden tot doortrekking van het tracé naar Rotterdam. In het onderstaande is de inhoud van de verkeerskundige studie verkort weergegeven.

De verkeerskundige studie gaf aan dat de doorstromings- en leefbaarheidsproblematiek in met name de kernen Pijnacker en Berkel en Rodenrijs verder zouden toenemen, indien de S 53 niet aangelegd zou worden. Verder bleek uit het onderzoek, dat aanleg van alleen de oostelijke tak van de S 53 onvoldoende probleemoplossend vermogen zou bieden. Vanwege deze reden en omdat de tracéalternatieven uit de in 1984 uitgevoerde tracéstudie vooral ten oosten van Pijnacker verschilden, zijn in de aanvullende tracéstudie de alternatieven tussen Pijnacker en Delft nader bestudeerd. Omdat uit de verkeerskundige studie bleek dat de verkeersproblematiek in de corridor Zoetermeer-Rotterdam sterk was toegenomen, is daarnaast een verkennend onderzoek naar de verschillende traceringsmogelijkheden van de doortrekking van het tracé naar Rotterdam uitgevoerd.

Voor het tracé tussen Pijnacker en Delft zijn in de aanvullende tracéstudie 5 alternatieve traceringen onderzocht: PD1, PD2, PD3A, PD3B en PD3C (bijlage 3). De effecten op het gebied van verkeersafwikkeling, geluidshinder, luchtkwaliteit, landschapsbeeld en ruimtelijke ordening, natuurlijk milieu, landbouw en recreatie zijn in de studie inzichtelijk gemaakt.

Alternatief PD3B en in mindere mate PD3C hebben de gunstigste effecten voor de verkeersafwikkeling. Alternatief PD3A en PD3B hebben het minste negatieve effecten op het woon- en leefmilieu tot gevolg.

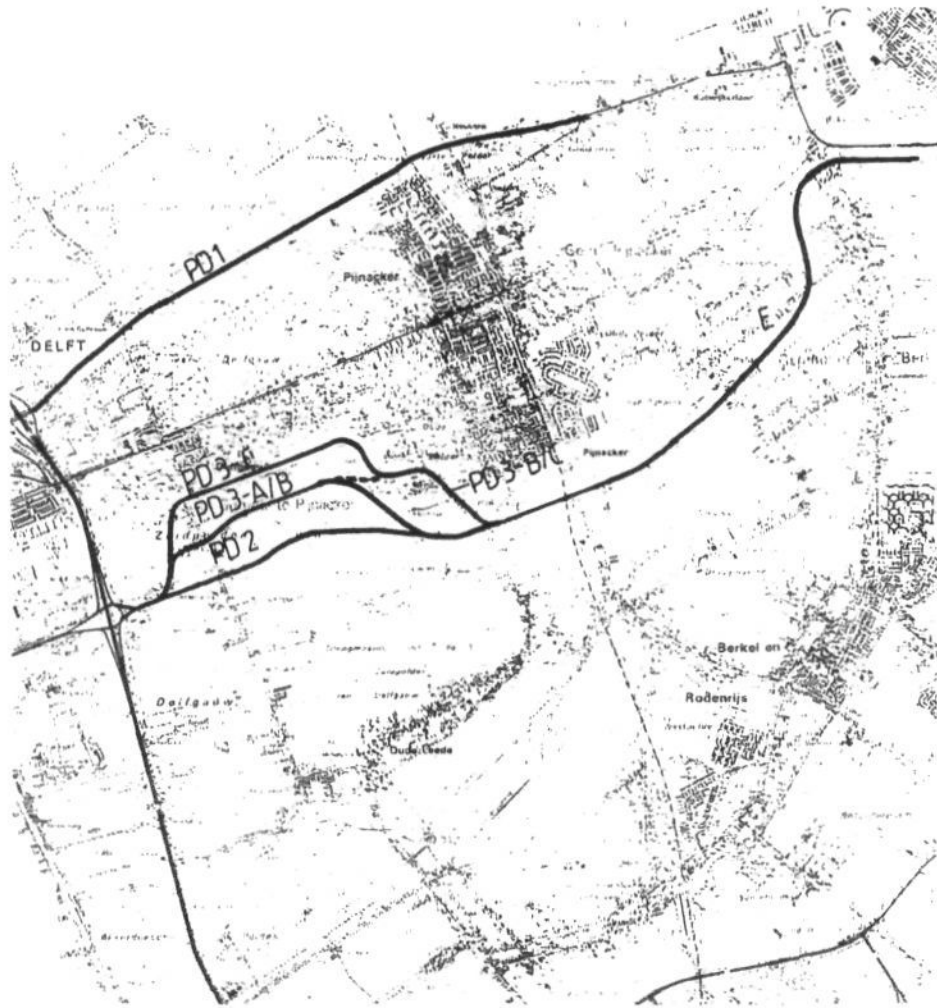
Alternatief PD1 draagt in mindere mate bij aan een verbetering van de bereikbaarheid van Pijnacker vanuit de richting Rotterdam dan de andere alternatieven. Bovendien is een ongelijkvloerse spoorwegkruising aan de noordzijde van Pijnacker voor de verkeersontsluiting in de gemeente Pijnacker minder zinvol dan een ongelijkvloerse spoorwegkruising aan de zuidzijde van Pijnacker. Ten aanzien van luchtverontreiniging vormt geen van de onderzochte alternatieven een probleem.

De landschapsstructuur wordt het best gevolgd door alternatief PD1 en PD2. Deze alternatieven sluiten aan bij de verstedelijkte as Delft-Pijnacker en sluiten het beste aan bij de bestaande verkavelingspatroon. Alternatief PD3 geeft het minste restruimte, maar doorsnijdt het verkavelingspatroon deels. Met betrekking tot het landschapsbeeld is alternatief PD3C het meest gunstig, omdat dit tracé het dichtst tegen de bestaande bebouwingselementen aanligt.

Ook bij het beoordelen van de alternatieven tegen de achtergrond van het natuurlijk milieu kan geen duidelijke voorkeur worden uitgesproken voor één alternatief, wel verschillen de effecten ten aanzien van vegetatie en avifauna. Alternatief PD1 sluit goed aan bij de bestaande verkavelingsstructuur. Vanuit agrarisch perspectief verdient het alternatief PD1 dan ook de voorkeur.

Ook de recreatieve mogelijkheden zijn in het geval van alternatief PD1 veruit het grootst. Toekomstige recreatieve voorzieningen (de Delftse Hout) worden door middel van dit tracé goed ontsloten terwijl bestaande recreatieve waarden in het gebied in stand blijven.

De aanlegkosten van de alternatieven liggen tussen 66,0 miljoen gulden en 71,5 miljoen gulden, inclusief kosten voor grondverwerving en uitgaande van een viaduct over de Hofpleinspoorlijn. De investeringskosten zijn voor alternatief PD2 het laagst, vervolgens komen Alternatief PD3A, PD3B, PD3C. Alternatief PD1 is het duurst, vanwege de weinig draagkrachtige bodem ter plaatse van alternatief PD1.



Figuur 2.2 Alternatieven PD1, PD2 en PD3A/B/C uit de Aanvullende Tracéstudie Secundaire weg 53 gedeelte Pijnacker-Delft, Wenselijkheidsstudie doortrekking S53 naar Rotterdam (1989)

Op grond van het onderzoek wordt gesteld dat wanneer een relatieve afweging gemaakt wordt waarbij alle aspecten in de beoordeling betrokken worden, een voorkeur bestaat voor de tracéalternatieven PD3A, PD3B en PD3C ten opzichte van het alternatief PD2. Het alternatief PD1 scoort alleen sterk positief op grond van een afweging inzake natuurlijk milieu. Een onderlinge afweging tussen de PD3-alternatieven tendeeert naar een voorkeur voor alternatief PD3B of PD3C.

Tabel 2.2: Vergelijking van de effecten van de alternatieven uit de aanvullende tracéstudie 1989

plus(sen) : mate waarin een alternatief gunstig uitwerkt op het beoordelingsaspect
 0 : neutrale score
 min(nen) : mate waarin een alternatief ongunstig uitwerkt op het beoordelingsaspect

	PD1	PD2	PD3A	PD3B	PD3C
Verkeerskundige aspecten	++	++	+++	+++	+++
Lucht	+	+	+	+	+
Landschap	-	-	--	--	-
Natuurlijk milieu	-	---	--	--	--
Agrarische belangen	+	--	--	--	--
Hydrologie	-	--	-	-	-
Recreatie	++	0	0	0	0
Kosten (mln. guldens)	71,5	66,0	67,0	68,0	70,0

Ten aanzien van de doortrekking van de S 53 van Pijnacker naar Rotterdam, die verkennenderwijs in het rapport wordt bestudeerd, is de belangrijkste constatering dat de aanleg van deze verbinding gewenst is om verdergaande aantasting van het leefmilieu in de bestaande woonkernen van Berkel en Rodenrijs te voorkomen en de verkeersafwikkeling te waarborgen. Onderzocht zijn de alternatieven ZR1 (A en B), ZR2 (A en B), ZR3 (A, B en C), zie bijlage 3.

De bestudeerde tracéalternatieven onderscheiden zich in de mate waarin zij aansluiten bij de bestaande ruimtelijke structuur, de wijze van vormgeving van de aansluitingen en de wijze van kruisen van de Hofpleinlijn. De verkeerskundige aspecten van de onderzochte tracés zijn niet onderscheidend. In alternatief ZR1 wordt de zuidtak van de S 53 gebundeld met de Hofpleinspoorlijn.

Alternatief ZR1 heeft daarmee duidelijk de minste negatieve gevolgen voor het natuurlijk milieu en de landbouw, maar doorsnijdt echter het industriegebied ten westen van Rodenrijs. Vanwege deze reden wordt alternatief ZR1 niet uitvoerbaar geacht. Indien de S 53 tussen Delft en Pijnacker ook wordt aangelegd, hebben alternatief ZR2A of ZR2B de voorkeur boven de ZR3-alternatieven, omdat deze aan de westkant van het spoor gelegen zijn. Ten noordwesten van Rodenrijs hoeft dan geen tunnel onder de Hofpleinlijn gerealiseerd te worden, zoals in de ZR3-alternatieven het geval is. De ZR2-alternatieven en de ZR3-alternatieven hebben vergelijkbare effecten voor het natuurlijk milieu en de landbouw, zij het aan de andere zijde van de spoorlijn. De ZR2-alternatieven doorsnijden relatief veel kavels. De gevolgen van de ZR3-alternatieven voor het gebied rond Oude Leede zijn, vanwege de oostelijke ligging, minder negatief dan van de ZR2 alternatieven.

Op 14 december 1989 hebben Provinciale Staten het volgende tracébesluit genomen:

- Provinciale Staten stelt het tracé van de weg tussen Zoetermeer en Delft vast, waarna de weg nader zal worden uitgewerkt.
- Met betrekking tot de verbinding Pijnacker-Rotterdam wordt een principebesluit genomen over welk tracé de voorkeur heeft.

Het tracé Delft-Pijnacker wordt vastgesteld conform alternatief PD3B. In feite wordt gekozen voor de wegverbinding die het open gebied van Oude Leede zo veel mogelijk ontziet, met behoud van de regionale (doorstromings)functie van de weg. In het besluit werd gesteld dat de aanleg van alternatief PD3B slechts is toegestaan als de verloren gegane natuurwaarden elders gecompenseerd worden. Het tracé tussen Pijnacker en Zoetermeer wordt vastgesteld conform het eerdere 'interimbesluit' van 1987 en wordt nu aangeduid als alternatief E.

Ten aanzien van de doortrekking van de S 53 naar Rotterdam wordt gesteld dat een alternatief waarmee de doorsnijding van het industrieterrein bij Rodenrijs voorkomen wordt, de voorkeur verdient aangezien de doorsnijding van het industrieterrein een aanzienlijke verhoging van de kosten tot gevolg zou hebben.

Het in 1989 genomen besluit van Provinciale Staten is een provinciaal tracébesluit, dat nadere vastlegging in streek- en bestemmingsplannen behoeft. Genoemde tracés van de S 53 liggen in de streekplangebieden Zuid-Holland West en Rijnmond.

Actualiteitstoets

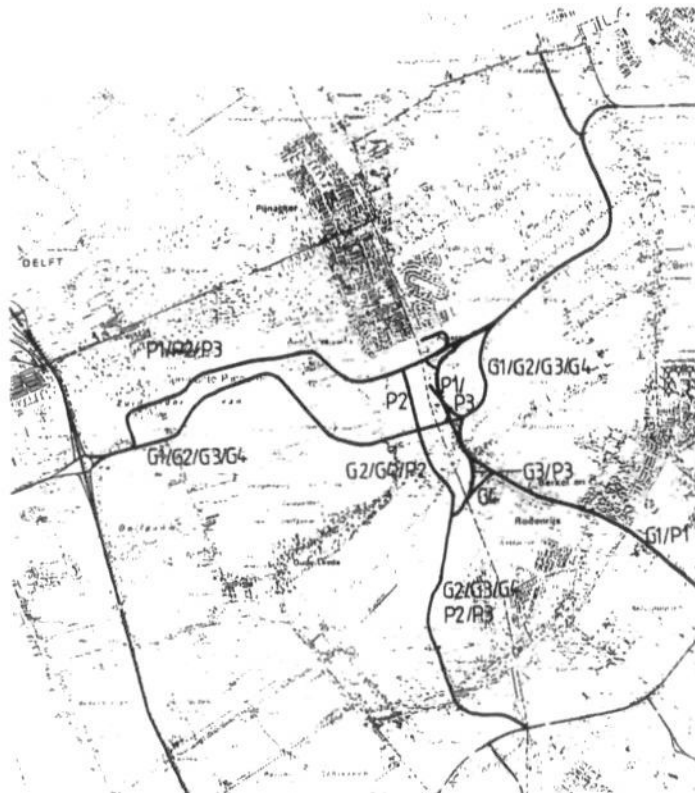
De argumenten om te komen tot de keuze van alternatief PD3B zijn heden ten dage nog grotendeels geldig. Alternatief PD3B combineert een goed probleemoplossend vermogen voor verkeer met een relatief beperkte aantasting van het natuurlijk milieu en het woon- en leefmilieu. Ook was in 1989 al sprake van natuurcompensatie. Opgemerkt wordt dat de tracering van de PD3-alternatieven *ten westen van de Zuideindseweg* thans niet meer mogelijk is vanwege de ligging van de VINEX-woningbouwlocatie Delfgauw. De toevoeging van de bouwlocatie Pijnacker-Zuid versterkt de voorkeur voor een tracé ten zuiden van Pijnacker ten opzichte van een tracering ten noorden van Pijnacker.

Ten aanzien van de tracering van de verbinding tussen Pijnacker en de Noordrand van Rotterdam was de hoofdkeuze of de aanleg van de S 53 gebundeld dan wel ongebundeld met de Hofpleinspoorlijn zou moeten plaatsvinden, en of de aansluiting op het west-oosttracé van de S 53 ten westen dan wel ten oosten van de spoorlijn gelokaliseerd moest worden. In het MER Noordrand II/III en dit MER is dit onderzocht. Uit de verkeersberekeningen voor het MER N 470 blijkt de veronderstelling niet meer te gelden dat aanleg van de N 470-zuid (zoals de wegverbinding thans wordt aangeduid) aan de westzijde of aan de oostzijde van de Hofpleinspoorlijn niet uitmaakt. Aansluiten ten westen van de Hofpleinlijn heeft naar huidige inzichten een aanzienlijk geringer probleemoplossend vermogen. Bundeling van de N 470 met de Hofpleinspoorlijn verder naar het zuiden betekent de doorsnijding van het industriegebied bij Rodenrijs, hetgeen (ook nu) aanzienlijk kostenverhogend zou werken en derhalve ongewenst is.

Ruimtelijke ontwikkeling: N 470 en VINEX-locaties

In het kader van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) heeft eind jaren '80, begin jaren '90 in het studiegebied planvorming plaatsgevonden met betrekking tot een aantal grootschalige stedelijke ontwikkelingen: de uitbreiding van Pijnacker, de locatie Delfgauw bij Delft en de Noordrand van Rotterdam in de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs.

In het najaar van 1994 is een verkeerskundige studie uitgevoerd naar de effecten van een aantal alternatieven voor de N 470, waarbij is uitgegaan van de realisatie van de VINEX-woningbouwlocaties met verschillende omvang. Deze studie was bedoeld als voorbereiding op de besluitvorming met betrekking tot de VINEX-locaties en de N 470.



Figuur 2.3 Alternatieven G1 t/m G4 en P1 t/m P3 uit Nota N 470 Regionale wegverbindingen, Zoetermeer - Pijnacker - Delft/Rotterdam (1994)

In de studie werd onderscheid gemaakt tussen de alternatieven G1 tot en met G4 en P1 tot en met P3 (bijlage 4). In de P(rovincie)-alternatieven lag de tracering van het west-oost-tracé van de N 470 door de woningbouwlocatie Pijnacker-Zuid, in de G(emeente)-alternatieven lag de N 470 in een boog om Pijnacker-Zuid. Ten aanzien van het tracé tussen Pijnacker en Rotterdam werden de volgende alternatieven onderscheiden: het ombouwen van de Klapwijkseweg (G1, P1), een ligging in een boog door de Noordrand, waarbij onderscheid werd gemaakt tussen ligging van de Klapwijkse Knoop ten westen van de Hofpleinlijn (P2, G2 en G4) en ten oosten van de Hofpleinlijn (P3, G3). G4 verschilt van G2 doordat in dit alternatief de Klapwijkseweg ten zuiden van Pijnacker-Zuid onderbroken wordt.

Opnieuw wordt aangetoond dat de aanleg van de N 470 verlichting oplevert voor het onderliggend wegennet. De verschillen in belasting van het onderliggend wegennet bij de verschillende alternatieven zijn niet groter dan 10%.

In de 'Nota N 470, regionale wegverbindingen' (1994) worden de bovengenoemde tracé-alternatieven bestudeerd in relatie met de VINEX-woningbouwlocaties en natuur- en milieu-aspecten. Doel is op basis van dit onderzoek te komen tot een door alle partijen gedragen voorkeursoplossing en hierbij aan te geven of een aanpassing van het provinciale tracébesluit uit 1989 noodzakelijk is.

De te maken bestuurlijke afspraken zouden in de te sluiten VINEX-uitvoeringsconvenanten moeten worden vastgelegd.

Qua verkeersontsluiting van de Noordrand scoren de alternatieven P1 en G1 slecht. P2, P3, G2 en G3 scoren gunstig. Alternatief G4 leidt door de onderbreking in de Klapwijkseweg tot een minder logische verkeersstructuur. Met betrekking tot barrièrewerking, geluidshinder en ruimtebeslag, zijn alternatief P1 en G1 ongunstig voor de Noordrand.

Bij alle alternatieven is Pijnacker-Zuid goed te ontsluiten, al is alternatief G4 (met aansluiting van de N 470-zuid ten westen van de Hofpleinspoorlijn en een onderbreking in de Klapwijkseweg) minder logisch. Met betrekking tot de barrièrewerking, de geluidshinder en het ruimtebeslag zijn alle P-alternatieven ongunstig voor Pijnacker.

De effecten van de P-alternatieven op de ecologische verbindingszone zijn minder slecht dan die van de G-alternatieven, omdat bij deze locatie de breedte van de ecozone wordt beperkt tot 250 à 300 meter. Daarnaast houden met name de P1 en P3-alternatieven rekening met de natuur- en landschapswaarden van het gebied tussen Pijnacker en de Noordrand van Rotterdam. De alternatieven P1, G1, P3, G3 en G4 hebben slechts één doorsnijding tot gevolg. Wanneer alternatief G3 en G4 vergeleken worden gaat de voorkeur uit naar G3 omdat in dit alternatief de Klapwijkseweg wordt benut en geen nieuwe weg aangelegd wordt. Onderstaande tabel 2.3, ontleend aan de 'Nota N 470, regionale wegverbindingen', geeft de effecten van de alternatieven weer.

Tabel 2.3: Onderling vergelijking van de effecten van de alternatieven G1, G2, G3, G4, P1, P2 en P3 uit de 'Nota N 470, regionale wegverbindingen' (1994)

plus(sen) : mate waarin een alternatief gunstig uitwerkt op het beoordelingsaspect
 0 : neutrale score
 min(nen) : mate waarin een alternatief ongunstig uitwerkt op het beoordelingsaspect

Verkeer	G1	G2	G3	G4	P1	P2	P3
Verkeerskundige aspecten							
- autokilometrage	0	-	-	++	0	--	+
- verlichting onderliggend wegnnet	+	++	++	+++	+	++	+++
- gemiddelde i/c-verhouding	0	+	+	++	0	+	++
- percentage doorg. verkeer N 470	+	+	+	+	+	+	+
Openbaar vervoer	+	+	+	+	-	-	-
- stationsontsluiting(en)							
- lijnvoering							
- barrière N 470							
Stedenbouwkundige aspecten	G1	G2	G3	G4	P1	P2	P3
Verkeersontsluiting	+++	+++	+++	+	+++	+++	+++
- Tolhek	+++	+++	+++	+	+++	+++	+++
- Koningshof-Zuid (Keizershof)	+++	+++	+++	+++	+++	+++	++
- Delfgauw	--	+++	+	-	--	+++	+
- Noordrand II/III	+++	+++	+++	+++	---	---	---
Barrièrewerking	+	+++	+	++	---	+++	+
- barrière woongebied Pijnacker	---	++	++	++	---	---	--
- barrière woongebied Noordrand	++	--	--	---	+++	+++	+++
Ruimtebeslag	--	+	+	+	--	---	--
- stedelijk gebied	+	+	0	0	--	+	0
- ecologische zone	--						
Geluidshinder							
- Pijnacker-Zuid							
- Noordrand							
Natuur, landschap en landbouw	G1	G2	G3	G4	P1	P2	P3
- invloed op ecologische zone	--	---	-	--	++	---	++
- invloed op stiltegebied	--	---	-	--	++	++	++
- geluidshinder	--	--	+	--	++	++	++
- landbouw	0	0	0	0	-	-	+
Financiën	G1	G2	G3	G4	P1	P2	P3
Kosten infrastructuur (mln. guldens)	193,9	182,5	197,4	212,2	194,3	167,3	197,8

In het rapport wordt aan de hand van de beschreven alternatieven een voorkeursalternatief geformuleerd: de tracering volgens alternatief G3 verdient de voorkeur, met uitzondering van het gedeelte tussen Pijnacker (Koningshof-Zuid zonder "lob") en Delft (Delfgauw), waarvoor de ligging volgens de P-alternatieven de voorkeur heeft.

Eind 1994 zijn het VINEX-uitvoeringsconvenant Haaglanden (28 november 1994) en het VINEX-uitvoeringsconvenant Stadsregio Rotterdam (19 december 1994) ondertekend. Deze uitvoeringsconvenanten vormen een accord tussen Rijk, Provincie Zuid-Holland, de regio's en de gemeenten. In de convenanten worden afspraken gemaakt met betrekking tot het te voeren verstedelijkingsbeleid en de uitwerking van de VINEX-woningbouwlocaties.

De convenanten vormen hiermee de concretisering van het beleid uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX).

De N 470 is in de uitvoeringsconvenanten opgenomen als 'nader uit te werken afspraak'.

In het kader van het VINEX-overleg stelden de regio's de aanleg van de wegverbinding als voorwaarde voor het uitvoeren van de grootschalige woningbouwlocaties, die op grond van de VINEX moeten worden gerealiseerd. De gemeente Pijnacker wenst uitbreiding in zuidelijke richting en heeft aan het convenant een daarvoor noodzakelijke aanpassing van het tracé als voorwaarde verbonden; de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek hebben als voorwaarde gesteld dat er een doortrekking van de N 470 tussen Pijnacker en Rotterdam moet komen.

Het bestuursaccord N 470 van 14 december 1994 is een uitwerking van de in het kader van de VINEX-uitvoeringsconvenanten gemaakte afspraken. Het bestuursaccord maakt geen deel uit van de VINEX-uitvoeringsconvenanten. Ter uitvoering van de convenanten wordt het bestuursaccord gelijktijdig met de VINEX-uitvoeringsconvenanten ondertekend door de betrokken partijen.

In het bestuursaccord wordt ten aanzien van de tracering ingestemd met het voorkeursalternatief, inclusief de uitzonderingen bij Delfgauw en het gedeelte bij de Overgauwseweg. Over de laatste twee punten zijn procedureafspraken gemaakt en zal het tracé worden vastgelegd in het Streekplan Zuid-Holland West. Tevens is overeengekomen het buurtschap Overgauw te sparen. In het voorkeursalternatief, met een tracering om de bouwlocatie Pijnacker-Zuid, bedraagt de breedte van de ecozone tussen de bouwlocaties 250 à 300 meter, hetgeen bij de vaststelling van het streekplan Zuid-Holland West voldoende werd geacht.

Op 17 februari 1995 hebben Provinciale Staten ingestemd met de VINEX-uitvoeringsconvenanten en het bestuursaccord N 470.

Provinciale Staten machtigen Gedeputeerde Staten om het tracé tussen Delft en Zoetermeer en het tracé tussen Pijnacker en Rotterdam, dat als provinciale weg wordt aangemerkt, conform de voorkeursvariant zoals beschreven in het bestuursaccord N 470 in de betreffende bestemmingsplannen vast te (doen) leggen. De keuze van het voorkeursalternatief (met aanpassing van het tracé ter plaatse van Delfgauw en de Overgauwseweg/Pijnacker Zuid ten opzichte van de ligging van alternatief PD3B en E uit 1989) maakte een bijstelling van het provinciale tracébesluit van Provinciale Staten uit 1989 noodzakelijk. Provinciale Staten hebben met de instemming met de VINEX-uitvoeringsconvenanten en het bestuursaccord N 470 een nieuw besluit over het tracé genomen, onder intrekking van het tracébesluit uit 1989, voorzover dit betrekking had op Pijnacker-Zuid en Delfgauw.

Tot in 1994 was de aanleg van de N 470 steeds onzeker gebleven, omdat de financiering niet zekergestellt was. In het kader van de VINEX-convenanten is in 1994 echter afgesproken dat het Rijk bereid is te bezien onder welke voorwaarden een rijksbijdrage in de aanlegkosten verstrekt zou kunnen worden. Uiteindelijk is in het bestuursaccord N 470 ten aanzien van de financiering afgesproken dat de rijksbijdrage maximaal 50% bedraagt.

Door middel van herziening van de streekplannen Rijnmond en Zuid-Holland West wordt het tracé uit het Bestuursaccord N 470 opnieuw planologisch vastgelegd, waardoor aanleg mogelijk wordt gemaakt. Het Streekplan Rijnmond is in 1996 herzien. Op de plankaart is de N 470, voor zover in het plangebied gelegen, opgenomen. De stadsregio Rotterdam is gemachtigd de planvorming met betrekking tot de Noordrand verder uit te werken en vast te leggen in een structuurplan, dat tevens als streekplanherziening zal worden vastgelegd.

In juli 1996 is het Streekplan Zuid-Holland West, dat dateerde uit 1987, herzien. In het streekplan is de ligging van de N 470-west en -oost opgenomen conform het bestuursaccord N 470, waarbij de N 470 het stiltegebied tussen Delfgauw en Oude Leede ontziet (badkuiptracé). De aanwijzing van Pijnacker-Zuid als bouwlo-

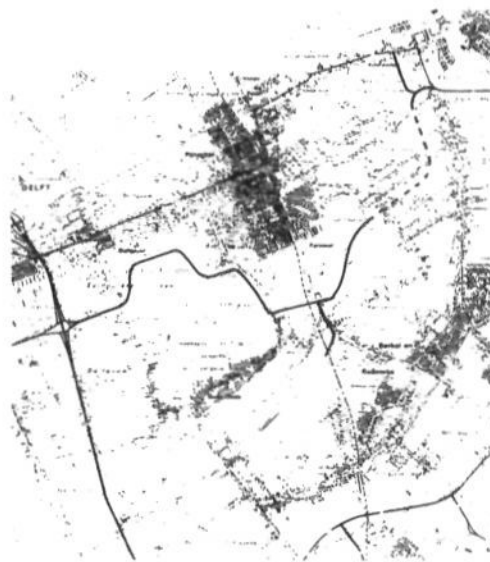
catie, inclusief de daarbij behorende uitgangspunten en randvoorwaarden (o.a. ligging van N 470 om Pijnacker-Zuid), dient beschouwd te worden als concrete beleidsbeslissing², hetgeen bepalend is voor dit deel van het tracé van de N 470. Het amendement Poppe gaf hierbij aan dat de minimale breedte van de ecologische verbindingszone 200 meter dient te bedragen, terwijl 450 meter gewenst is. Verder is de ongelijkvloerse kruising van de N 470 met de Noordeindseweg en de indirecte aansluiting daarop in de plankaart opgenomen.

Ook de Groenblauwe Slinger is als structurerend element in de streekplannen vastgelegd. De Groenblauwe Slinger beoogt een duurzame groenzone ten behoeve van natuur, landschap en recreatie te zijn tussen de verstedelijkte gebieden.

Met de ruimtelijke ontwikkelingen zoals opgenomen in de beide streekplannen is gestreefd naar een evenwicht tussen de voorgestane verstedelijking, de benodigde infrastructuur, de gewenste ecologische verbindingszones en de Groenblauwe Slinger.



Figuur 2.4 Streekplan Rijnmond (1996)



Figuur 2.5 Streekplan ZH-West (1996)

Actualiteitstoets

Op hoofdlijnen zijn de argumenten uit de VINEX-accorden en het bestuursaccord N 470, zoals vastgelegd in de streekplannen Zuid-Holland West en Rijnmond nog steeds geldig. Een belangrijke beleidsmatige verandering is echter het toegenomen belang van de Groenblauwe Slinger, niet alleen als ecologische verbinding maar vooral als recreatief gebied voor de omliggende (VINEX-)woongebieden.

²

in het streekplan is omschreven dat onder een concrete beleidsbeslissing wordt verstaan een beslissing conform art. 1:3 Algemene wet bestuursrecht; een dergelijke beslissing heeft publiek-rechtelijke gevolgen (en is dus, met andere woorden, planologisch bindend)

Deze beleidsverandering geeft aanleiding tot heroverweging van het tracé ter plaatse van de drie doorsnijdingen van de Groenblauwe Slinger:

1. De indirecte aansluiting bij Zoetermeer
2. De doorsnijding bij de Klapwijkse Knoop tussen Pijnacker-Zuid en de Noordrand van Rotterdam
3. De doorsnijding van de Intermediaire Zone tussen Rodenrijs en Rotterdam.

Naast de beleidsmatige aandachtsverschuiving met betrekking tot de Groenblauwe Slinger is ook de nadere fysieke uitwerking van het wegontwerp zelf en het omliggende ontwikkelingsgebied (bestaande en nieuwe woonwijken, kassengebieden en Groenblauwe Slinger) reden voor heroverweging van het tracé. Onderdelen ter heroverweging kwamen met name naar voren tijdens de informele informatierondes over het wegontwerp in 1996 en 1997. Het betreft een aantal kruisingen van de N 470 met bestaande wegen, waar in de oorspronkelijke tracébesluiten viaducten gepland waren (bij Kleihoogt en bij de Noordeindseweg) en doorsnijdingen van landbouwpercelen tussen Pijnacker en Delfgauw (het voorkeursalternatief volgde hier de P-tracés). Met name voor het tracé tussen Pijnacker en Delfgauw zijn bedenkingen naar voren gebracht. Deze bedenkingen hadden onder andere betrekking op de scherpe bochten, die geprojecteerd waren om het open gebied bij Oude Leede zo veel mogelijk te ontzien. Deze tracering stemde niet overeen met de gedachte functie van de N 470 als regionale verbindingsweg. Ook zou de weg door verschillende noodzakelijke voorzieningen en de ongelijkvloerse kruisingen tot circa 6 meter boven maaiveld gelegen zijn, met sterke negatieve effecten op het landschap en ten aanzien van geluid.

Een heroverweging van de genoemde tracédelen, waarin deze aspecten worden afgewogen, lag dan ook voor de hand. Die heroverweging vindt plaats in deze milieueffectrapportage. De ontvangen reacties naar aanleiding van de informatieavonden in 1996, 1997 en begin 1998 zijn daarom ook als formele inspraakreacties op de Startnotitie N 470 beschouwd.

Heroverweging van een tracé-alternatief door Keizershof, in het verlengde van het voorgenomen (gestrekte) tracé tussen Delfgauw en Pijnacker, gebeurt niet meer in dit MER. Een dergelijk alternatief heeft grote nadelen. Ten eerste worden de geplande stedenbouwkundige structuur van Keizershof en de geplande verkeerskundige structuur van Pijnacker-Zuid met een dergelijke tracering onmogelijk gemaakt. Al het verkeer van de N 470-west en van de N 470-zuid richting Delft v.v. zal door Pijnacker-Zuid rijden. Dit veroorzaakt een grote barrièrewerking in Pijnacker-Zuid zelf en tussen de huidige bebouwde kom van Pijnacker (woonwijk Koningshof) en Keizershof. Voor de gemeente Pijnacker is een dergelijke stedenbouwkundige en verkeerskundige wijziging en een barrière in het dorp niet aanvaardbaar. Andere traceringen zouden bovendien leiden tot extra kosten, omdat deze in vergelijking met tracés rondom Pijnacker-Zuid in sterkere mate zijn gesitueerd in gebieden waar reeds kassen zijn gebouwd of vergund.

Het voordeel van een dergelijk alternatief tracé zou zijn dat barrièrewerking tussen Keizershof en het gebied rond Oude Leede niet optreedt. Dit heeft voordelen voor de bewoners van Keizershof (meer contact met het Oude Leede-gebied en minder hinder van de N 470) en levert minder hinder op van de N 470 voor het ANL- en stiltegebied Oude Leede. Dit weegt echter niet op tegen de genoemde nadelen. Voor heroverweging van het tracé langs Tolhek (het oostelijk deel van Pijnacker-Zuid) gelden dezelfde overwegingen. Echter, heroverweging van het tracé bij Tolhek is niet meer aan de orde omdat hier reeds een bestemmingsplan is vastgesteld en goedgekeurd op basis van het tracé zoals dit in het streekplan Zuid-Holland West is opgenomen.

Structuurplan Noordrand II/III

Begin 1997 is een MER opgesteld voor een structuurplan voor de VINEX-locatie Noordrand II en III bij Rotterdam.

In het milieueffectrapport zijn twee alternatieven ten aanzien van de tracering van de N 470 tussen Pijnacker en Rotterdam bestudeerd. In het milieueffectrapport is alternatief G3 vergeleken met alternatief G3H(ofpleinlijn), waarin de wegverbinding is gebundeld met de Hofpleinlijn. Alternatief G3H heeft geen nieuwe doorsnijdingen van watergangen en ecologische verbindingen tot gevolg. De geluidzones van alternatief G3H vallen samen met die van de Hofpleinlijn, waardoor de geluidshinder ten aanzien van de woonbebouwing minder is dan in alternatief G3. Ook het stiltegebied wordt door alternatief G3H niet aangetast.

Aanleg van alternatief G3H heeft tot gevolg dat een deel van het bedrijfsterrein ten westen van Rodenrijs geamoveerd zou moeten worden, zoals ook al in de tracéverkenning in 1989 werd geconstateerd en onwenselijk werd geacht.

In het Structuurplan Noordrand II/III is de N 470-zuid ruimtelijk vastgelegd conform de voorkeursvariant volgens het bestuursackoord uit 1994 (alternatief G3 ten aanzien van de N 470-zuid).

Het Structuurplan Noordrand II/III is door de Regioraad Rotterdam vastgesteld in oktober 1998 en in februari 1999 door Gedeputeerde Staten vastgesteld als streekplanuitwerking.

Actualiteitstoets

De argumenten die aan de tracékeuze ten grondslag liggen waren reeds in de tracéstudie van 1989 bekend, en zijn als vermeld nog steeds actueel. De keuze van het tracé van de N 470 in het Structuurplan Noordrand II en III is gebaseerd op een milieueffectrapportage die is aanvaard door het bevoegd gezag, de Regioraad Rotterdam. Er is geen aanleiding het tracé in de Noordrand III te heroverwegen in dit MER. Procedureel is dit overigens ook niet mogelijk, vanwege de machtiging aan de stadsregio Rotterdam het tracé van de N 470 vast te leggen in het streekplan Rijnmond. Met deze situatie is door het bevoegd gezag in de richtlijnen voor dit MER N 470 rekening gehouden, in afwijking van het advies van de Commissie m.e.r. Dit laatste geldt niet voor het tracédeel dat net buiten de Noordrand ligt tussen Pijnacker-Zuid en de Noordrand van Rotterdam, bij de zogenaamde Klapwijkse Knoop. In de richtlijnen voor het MER Noordrand is de wenselijkheid aangegeven om hier tracé-alternatieven te ontwikkelen. Dit is uiteindelijk niet gebeurd in het MER Noordrand, omdat de alternatieve traceringen voor het overgrote deel buiten het plangebied zouden liggen. In dit milieueffectrapport zijn voor de zone tussen Pijnacker-Zuid en de Noordrand wel tracé-alternatieven ontwikkeld, waarbij deze alternatieven zo veel mogelijk aansluiten op het vastgelegde tracé van de N 470 in de Noordrand zelf.

Bestemmingsplan Delfgauw en Bestemmingsplan Tolhek

In augustus 1995 is het Bestemmingsplan Bouwlocatie Delfgauw opgesteld. Dit bestemmingsplan regelt de aanleg van de VINEX-locatie Delfgauw ten oosten van de A13, in het bestemmingsplan is tevens de tracering van het gedeelte van de N 470 in de locatie Delfgauw concreet en bindend vastgelegd. Het bestemmingsplan is door uitspraak van de Raad van State d.d. 6 februari 1998 onherroepelijk geworden. De aanleg was toen al in volle gang.

Het Bestemmingsplan Tolhek is in januari 1998 (door de gemeente Pijnacker) vastgesteld. In september 1998 is het bestemmingsplan goedgekeurd.