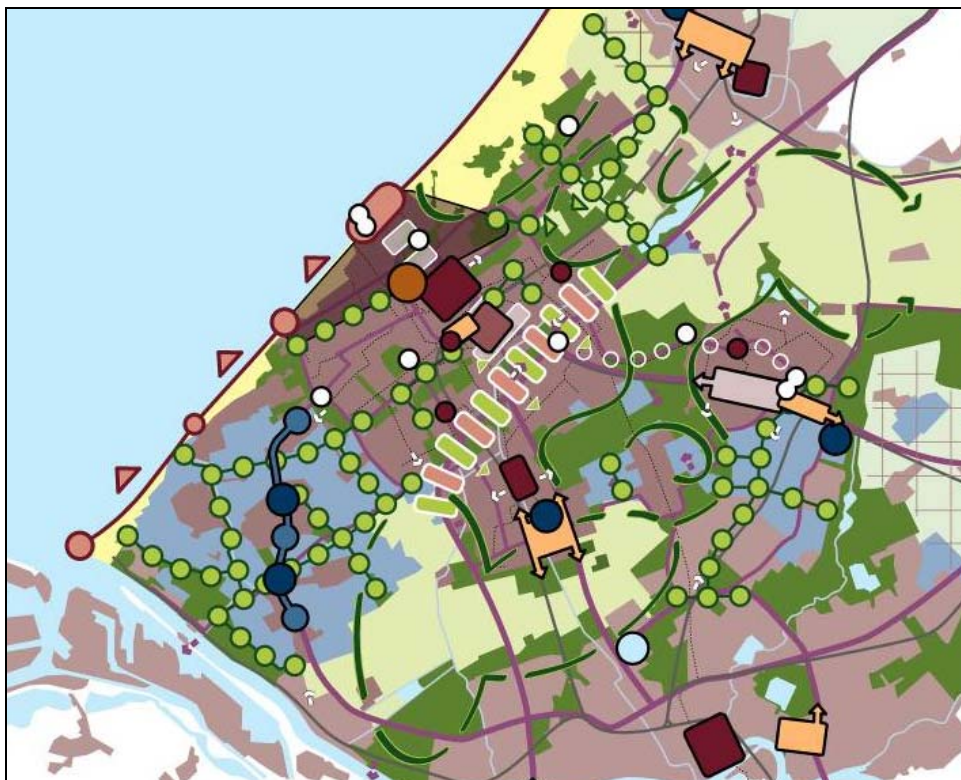


Milieueffectrapport (plan-MER) RSP/RNM Haaglanden



~ ontwikkelingsbeeld 2030 [Ontwerp-RSP] ~

Milieueffectrapport (plan-MER) RSP/RNM Haaglanden

Opdrachtgever : Stadsgewest Haaglanden
Opgesteld door : Adviesbureau Willie Fikken | www.willie-fikken.nl
Projectnummer : 2006.17
Versie : Definitief
Datum : 14 november 2007

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 INLEIDING	11
1.1 Aanleiding en doel	11
1.2 Plan- en studiegebied	11
1.3 Reikwijdte en detailniveau van het MER	12
1.4 Procedure.....	13
1.5 Leeswijzer	13
2 WERKWIJZE	15
2.1 Planvormingsproces.....	15
2.1.1 Uitgangspunten	15
2.1.2 Scenario's	15
2.1.3 Naar een RSP.....	17
2.2 Milieubeoordeling	20
2.2.1 Fasering.....	20
2.2.2 Milieubeoordelingskader	20
3 SECTORALE KEUZES	21
3.1 Inleiding.....	21
3.2 Verkeer en vervoer.....	21
3.2.1 Probleemstelling	21
3.2.2 Lange termijn visie (na 2020)	22
3.2.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020.....	24
3.2.4 Milieubeoordeling	27
3.3 Woningbouw.....	31
3.3.1 Probleemstelling	31
3.3.2 Lange termijn visie (na 2020)	32
3.3.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020.....	32
3.3.4 Milieubeoordeling	33
3.4 Economie	34
3.4.1 Probleemstelling	34
3.4.2 Lange termijn visie (na 2020)	34
3.4.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020.....	35
3.4.4 Milieubeoordeling	35
3.5 Groen.....	36
3.5.1 Probleemstelling	36
3.5.2 Lange termijn visie (na 2020)	37
3.5.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020.....	38
3.5.4 Milieubeoordeling	38
3.6 Waterbeheer	38
3.6.1 Probleemstelling	38
3.6.2 Lange termijn visie (na 2020)	39
3.6.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020.....	40
3.6.4 Milieubeoordeling	41
3.7 Energievoorziening.....	41
3.7.1 Probleemstelling	41
3.7.2 Lange termijn visie (na 2020)	41
3.7.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020.....	41
3.7.4 Milieubeoordeling	41
3.8 Integratie en cumulatie	42

4	INTEGRALE GEBIEDSONTWIKKELING	45
4.1	Inleiding.....	45
4.2	Bovenlokale ontwikkelingen	45
4.2.1	Kustzone	45
4.2.2	Binckhorst	46
4.2.3	Vliet / A4-zone	47
4.2.4	Rijswijk-Zuid	47
4.2.5	Schieoeveren	48
4.3	Onderlinge afhankelijkheden en dilemma's	48
5	NATUURTOETS KUSTZONE	49
5.1	Natura 2000	49
5.2	Effecten.....	49
5.3	Conclusie	52
6	MILIEUGESCHIKTHEID TRANSFORMATIEGEBIEDEN	53
6.1	Probleemstelling	53
6.2	Milieueffecten van de voorziene transformaties	54
6.2.1	Inleiding	54
6.2.2	Binckhorst	54
6.2.3	Vliet / A4-zone	55
6.2.4	Rijswijk-Zuid	58
6.2.5	Schieoeveren	60
6.3	Samenvatting	62
	BIJLAGE 1: BEOORDELINGSKADER	65
	BIJLAGE 2: HABITATGEBIEDEN IN HAAGLANDEN	73
	BIJLAGE 3: HABITATTYPEN EN -SOORTEN IN HAAGLANDEN	77
	BIJLAGE 4: LITERATUURLIJST	81

SAMENVATTING

Inleiding, doel en werkwijze

Het Stadsgewest Haaglanden bereidt momenteel een herziening van het Regionaal Structuurplan (RSP) voor. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een supplement bij de Regionale Nota Mobiliteit (RNM).

Gekoppeld aan de herziening van beide plannen is een milieueffectrapportage voor plannen (plan-m.e.r.) uitgevoerd. Doel van de milieueffectrapportage is het milieu een volwaardige plaats in de beleidsvorming en besluitvorming over de plannen te geven. Het resultaat van de plan-m.e.r. is het onderhavige milieueffectrapport (MER).

Als eerste stap in de plan-m.e.r.-procedure heeft een raadpleging van relevante bestuursorganen en de commissie voor de milieueffectrapportage plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot het besluit om het MER vooral te richten op de strategische ruimtelijke keuzes van een integraal karakter die gemeentegrensoverstijgende implicaties hebben. In lijn met het motto van het RSP - lokaal wat kan, regionaal wat moet - worden gemeentelijke projecten op gemeentelijk niveau uitgewerkt, al dan niet met een milieueffectrapport.

Om zicht te krijgen op de strategische ruimtelijke keuzes is in eerste instantie gekeken naar de sectorale keuzes die voorlagen. Voor verkeer en vervoer, woningbouw, economie, groen, waterbeheer en energievoorziening is een lange termijn visie geformuleerd, zijn op een hoog abstractieniveau ruimtelijke keuzes benoemd en heeft een milieubeoordeling plaatsgevonden. Op basis daarvan en op basis van een daaropvolgende integratieslag zijn de regionale kwesties benoemd. Deze zijn op hun beurt aan een milieubeoordeling onderworpen.

Het RSP en de RNM bouwen voort op de concepten Stedenbaan en Locatieontwikkeling en bereikbaarheid. Dit betekent dat het realiseren van nieuwe woningen en kantoren in de eerste plaats gebundeld met het bestaand openbaar vervoer dient plaats te vinden. Deze keuze stimuleert het gebruik van openbaar vervoer en de fiets, ontlast de open ruimte buiten het stedelijk gebied en zorgt voor draagvlak voor stedelijke voorzieningen. Het realiseren van nieuwe uitleglocaties à la VINEX zou een alternatieve keuze zijn. In Haaglanden is het draagvlak voor bundeling in het stedelijk gebied echter zo hoog dat dit geen serieus alternatief is. Bovendien zou dit alternatief in het algemeen slechter scoren op de milieucriteria die in dit plan-MER aan de orde zijn. Daarom gaat dit plan-MER hier verder niet op in.

Sectorale keuzes

Verkeer en vervoer

De bereikbaarheid van Haaglanden staat onder druk. Hetzelfde geldt voor de leefbaarheid, voor een deel als gevolg van de toenemende verkeersdruk. Ook draagt verkeer en vervoer bij aan klimaatverandering door de uitstoot van CO₂. Om de mobiliteitsproblematiek op te lossen c.q. te voorkomen, geeft Haaglanden prioriteit aan de fiets en het openbaar vervoer. De verstedelijkingsopgave wordt zo veel als mogelijk gebundeld aan het (hoogwaardig) openbaar vervoer. Het RSP/RNM voorziet tal van maatregelen om

fiets- en OV-gebruik te stimuleren (o.a. herijking regionaal fietsroutenetwerk, uitvoering van projecten als Openbaar Vervoer op een Hoger Plan en Stedenbaan). Toch nemen het aantal autokilometers en de CO₂-emissie toe. Aanvullende maatregelen zullen nodig zijn om de bereikbaarheid ook voor de lange termijn te garanderen. Prijsbeleid in combinatie met flankerende maatregelen zijn nodig.

Woningbouw

De woningbehoefte tot het jaar 2020 omvat 75.000 tot 80.000 woningen. Voor de periode tot 2020 gaat het RSP uit van verdichting van bestaand stedelijk gebied. Deze periode wordt benut om innovatieve stedelijke woonmilieus te ontwikkelen die voor een bredere doelgroep interessant zijn. De ambitie is om voor aanzienlijk meer dan 50% van de nieuwbouwwoningen een plek te vinden in het bestaande stedelijke gebied. De nieuwbouw zal zich zoveel mogelijk concentreren in het stedelijke gebied binnen het bereik van stations en haltes van openbaar vervoer.

De keuze om te verdichten betekent dat optimaal gebruik wordt gemaakt van de aanwezige infrastructuur en voorzieningen (minder ruimtebeslag, minder aantasting van de open ruimte buiten de stad, minder grondstoffen- en energiegebruik). Ook blijft de groei van de automobiliteit beperkt (kleinere verplaatsingsafstanden, toename gebruik van OV en/of fiets en als gevolg daarvan minder uitstoot van CO₂, fijn stof en NO₂, minder geluid). Een mogelijk negatief punt van deze strategie is dat de leefbaarheid van de stad onder druk kan komen te staan door geluid en luchtverontreiniging en door de afname van de hoeveelheid groen in het stedelijke gebied.

Ook de strategie om te bouwen langs OV-lijnen houdt in dat de groei van de automobiliteit beperkt blijft (minder uitstoot van CO₂, fijn stof en NO₂, minder geluid). Verder blijft binnen het stedelijke gebied dat buiten de invloedssfeer van het openbaar vervoer ligt, ruimte voor water en groen behouden. Bij de uitwerking van de bouwplannen is aandacht nodig voor geluidhinder, luchtkwaliteit en natuurwaarden.

Economie

Het streven is erop gericht om na 2020 de vraag naar ruimte voor werken op de bestaande terreinen en in het bestaande stedelijk gebied op te kunnen vangen. Daar is een innovatief gebruik van de ruimte voor nodig. Herstructurering en intensiever gebruik van verouderde terreinen, dubbel grondgebruik, functiemenging en het ontwikkelen van milieumaatregelen die hinder van bedrijven verminderen, zijn hierbij belangrijke aangrijpingspunten. Tussen 2007 en 2020 is desalniettemin behoefte aan 400 ha extra bedrijventerrein. In deze vraag kan worden voorzien door het thans beschikbare areaal uit te geven bedrijventerreinen in combinatie met de (gedeeltelijke) ontwikkeling van Rijswijk-Zuid en Prisma nabij Zoetermeer (70 ha.) tot bedrijventerrein. Herstructurering van bestaand bedrijventerrein voorkomt de aantasting van thans nog open gebieden. Het is een vorm van hergebruik en voorkomt daardoor de aanleg van nieuwe infrastructuur (energie- en grondstoffengebruik). Bij de locatiekeuze van nieuwe bedrijventerreinen dient gekeken te worden naar de aard en het type bedrijvigheid.

Aan kantoorruimte is tot 2020 nog ruim een half miljoen m² bvo nodig. Deze worden zoveel mogelijk gepland binnen de invloedssfeer van de Stedenbaanstations. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de vanuit milieuoverwegingen gewenste beperking van de groei van de automobiliteit. De glastuinbouw binnen de grenzen van het Stadsgewest is al bezig met een grootschalige herstructurering. Dit biedt kansen voor verdere verduurzaming van de sector. Een belangrijke ontwikkeling in de glastuinbouw is de geleidelijke transformatie van energiegebruiker naar energieleverancier. Hiermee draagt de

glastuinbouw in aanzienlijke mate bij aan de Nederlandse Kyoto doelstellingen. Ook zal de herstructurering gepaard gaan met verbeteringen op het punt van groen, waterberging en lichthinder.

Groen

Haaglanden is, uitgaande van de grote groengebieden, voor circa een derde groen. Het groen heeft een functie voor mens (ontspanning) en natuur. De kwaliteit van het groen van Haaglanden moet echter beter. Aan de stadsranden dreigt verrommeling, bufferzones staan onder druk. Ook de bereikbaarheid van het groen en de groenblauwe schakels tussen de groengebieden moeten beter.

Het RSP voorziet in recreatief aantrekkelijke groengebieden en aantrekkelijke routes ernaartoe en ertussen; de zogenaamde Groene Ringen van Haaglanden. Realisatie van een stevige ecologische structuur, met een fijnmazige vertakking op regionaal en lokaal schaalniveau, maakt de kwaliteit van de natuur robuuster.

Waterbeheer

De zeespiegel stijgt, de bodem daalt, de regenbuien nemen toe en de afvoer door de rivieren groeit. Naast deze min of meer autonome ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak in Haaglanden toe als gevolg van de uitbreiding van woongebied, kassen, bedrijven en wegen. Gevolg daarvan is dat het watersysteem steeds vaker te maken krijgt met grote piekafvoeren waarop het systeem niet berekend is.

Als antwoord op deze ontwikkelingen is voor het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Delfland in 2001 het ABC-programma van Delfland vastgesteld. Later volgden het Waterkader Haaglanden, gemeentelijke waterplannen en plannen voor de zogenaamde zwakke schakels (van Scheveningen tot de Van Dixhoorndriehoek bij Hoek van Holland). Deze afspraken vormen een belangrijke basis voor het RSP. Met de uitvoering ervan zijn de risico's voor de middellange termijn (2040) beperkt.

Energievoorziening

Gebruik van fossiele brandstoffen voor de energievoorziening leidt tot de uitstoot van CO₂ (en andere vervuilende stoffen) en draagt daarmee bij aan klimaatverandering. Ook leidt het tot uitputting van de betreffende voorraden. Voor de lange termijn wil Haaglanden een 'klimaatneutrale' regio zijn. De CO₂-uitstoot moet in 2020 met 30% zijn afgenomen ten opzichte van 1990 en in 2030 gehalveerd. Kansen om deze doelstellingen ook daadwerkelijk te halen kunnen, specifiek voor Haaglanden, worden gevonden in ondermeer het warmtenetwerk dat in ontwikkeling is, de toepassing van aardwarmte en koude- en warmteopslag en de ontwikkeling van energieleverende kassen.

Integrale gebiedsontwikkeling

Op het niveau van Haaglanden is een vijftal (nieuwe) transformatiegebieden geselecteerd. De geplande transformaties hebben een zekere wederzijdse afhankelijkheid die het niveau van de individuele gemeente te boven gaat.

Kustzone

In de Kustzone zijn o.a. woningbouwplannen in de nabijheid van Natura2000-gebieden voorzien. Voor deze natuurgebieden (Meijendel, Westduinpark, Solleveld) gelden strenge beschermingsregels. In een (eerste) voortoets is vastgesteld dat negatieve effecten op de beschermde habitats en soorten niet op voorhand uitgesloten kunnen worden. Nader onderzoek in het kader van de verdere voorbereiding van de plannen is nodig.

Binckhorst

Voor de Binckhorst bestaan ambitieuze plannen voor een grootschalige transformatie van het bestaande bedrijventerrein naar een gemengd binnenstedelijk gebied met intensief ruimtegebruik. Ondermeer wordt voorzien in de bouw van ca. 7.000 woningen, waarvan 5.000 voor 2020. Een belangrijke randvoorwaarde voor de transformatie is een verbetering van de ontsluiting van het gebied. Hiervoor bestaan plannen, zowel op het gebied van fiets-, OV- als weginfrastructuur.

Om de transformatie mogelijk te maken is vervangende ruimte nodig voor bedrijven die niet passen bij het profiel van Nieuw Binckhorst. Voor autodemontagebedrijven wordt gedacht aan verplaatsing naar het bedrijventerrein Heron in de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Het bedrijventerrein Harnaschpolder, op de grens van de gemeenten Delft, Rijswijk en Midden-Delfland, biedt mogelijkheden voor uitplaatsing van bedrijven in de milieucategorieën 2 en 3, waarbij vrijstelling mogelijk is tot categorie 4 mits het bedrijf de uitstraling van categorie 2 of 3 heeft. Rijswijk-Zuid en het bedrijventerrein Prisma in Zoetermeer bieden mogelijkheden voor vestiging van regionaal gebonden bedrijven.

Een aandachtspunt is de op de Binckhorst gevestigde havengebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid zoals de AVR en de asfalt- en betoncentrales. Een optimale ontwikkeling van de Binckhorst betekent dat de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid eerst naar een andere locatie moet zijn verplaatst. Randvoorwaarde voor asfalt- en betoncentrales is dat deze gevestigd zijn op terreinen die goed zijn ontsloten voor vervoer over water. Binnen de regio Haaglanden is de Vliet/A4-zone praktisch de enige mogelijkheid.

Vliet/A4-zone

In de Vliet/A4-zone is thans sprake van uiteenlopende bestemmingen (o.a. agrarisch, wonen, sportvelden, golfbaan). In het RSP staat voor de periode tot 2020 de versterking van het gebied tussen de A4 en de Vliet als groene schakel centraal. Tevens wordt voorzien in een bedrijventerrein voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijven (zie ook onder het kopje Binckhorst). Een eerste verkenning leert dat er in het gebied, rekening houdend met een zekere milieuzonering (geluid, geur) rond de bedrijven, mogelijkheden lijken te zijn. Naast de diverse wettelijke verplichtingen is in het bijzonder studie nodig naar de verkeerseffecten (incl. de mogelijkheden tot aansluiting op het Trekvliettracé en de luchtkwaliteit) en naar de effecten op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Een dergelijke studie kan in het kader van het plan-MER voor de Vliet/A4-zone worden uitgevoerd.

Voor de periode na 2020 wordt gedacht aan de verdere ontwikkeling van de omgeving van het Prins Clausplein tot een hoogstedelijk milieu. Een derde van het gebied wordt ontwikkeld tot robuust en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie en sport.

Rijswijk-Zuid

Het plangebied Rijswijk-Zuid betreft een gebied van ruim 100 hectare op het grondgebied van de gemeente Rijswijk. Het gebied wordt momenteel voornamelijk gebruikt voor agrarische bedrijvigheid, zoals glastuinbouw. In het RSP wordt voor het grootste deel van het plangebied uitgegaan van woningbouw. Als onderdeel van de ontwikkeling van Rijswijk-Zuid wordt in het gebied Sion en 't Haantje 15 hectare netto uitgeefbaar bedrijfsoppervlakte gerealiseerd.

Schieoevers

Schieoevers is met een omvang van 111 ha bruto het grootste bedrijventerrein van Delft. Tot het jaar 2020 kan een deel (ca. 27 ha) van het gebied in samenhang met de Stedenbaanpilot voor het station Delft-Zuid, de TU-wijk, TNO en de ontwikkeling van het hoogwaardig bedrijventerrein Technopolis een aanjaagrol vervullen voor de kennisstad Delft. Het betreffende deel van Schieoevers maakt dan een transformatie door van traditionele industriële productie naar een intensiever en hoogwaardiger grondgebruik. Delft streeft naar de realisatie van een Technologisch-Innovatief-Complex waarin fundamentele kennis wordt gekoppeld aan toepassing in de praktijk op een wijze die mensen op verschillende opleidingsniveaus kansen biedt. Bijvoorbeeld door vestiging van beroepsonderwijs en het versterken van uitwisseling door middel van stages. Ontwikkeling van het Technologisch-Innovatief-Complex Delft betekent dat breed naar de ontwikkeling van het gebied gekeken moet worden. Naast onderwijs- en kennisvoorzieningen gaat het om hoogwaardige productontwikkeling en productie, voldoende beschikbaarheid van woningen voor (tijdelijk in Nederland gevestigde) internationale kenniswerkers en andere voorzieningen.

Beoordeling van de plannen

Voor de Kustzone is in dit plan-MER vooral gekeken naar mogelijke gevolgen voor de Natura2000-gebieden, zoals hiervoor al beschreven. De plannen voor de overige gebieden zijn onderworpen aan een globale milieubeoordeling. Onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht van de milieugeschiktheid van de verschillende transformatiegebieden. De score '+' duidt op een te verwachten verbetering van de milieukwaliteit, danwel een goede bestemming voor het betreffende gebied gelet op het betreffende milieuaspect. Voor de score 'A' geldt dat het betreffende milieuaspect een nadrukkelijk (meer dan gemiddeld) aandachtspunt is voor de verdere planontwikkeling incl. de milieubeoordelingen (plan-/project-m.e.r. danwel milieuparagraaf) die nog nodig zullen zijn. Een '0' duidt op een neutrale score. N.B. Dit betreft geen onderlinge vergelijking van de plannen.

Milieuaspect	Binckhorst	Vliet/A4-zone	Rijswijk-Zuid	Schieoevers
Bodem en water	+	0	A	+
Cultuurhistorie en archeologie	0	0	0	0
Mobiliteit	+	A	+	+
Natuur	0	+	0	0
Energie	A	+	+	A
Geluid	A	A	A	0
Lucht	A	A	A	0
Externe veiligheid	0	0	A	0

Op grond van de beoordeling van de diverse plannen kan vanuit milieuoverwegingen het volgende voorkeursscenario worden geschetst:

- transformatie van Binckhorst en Schieoevers zoals voorzien (hergebruik stedelijke (infra)structuur, geen aantasting open gebied) incl. de opwaardering van stations Delft-Zuid en Voorburg-Binckhorst tot Stedenbaanhalttes en de aanleg van RandstadRail door Binckhorst (kansen voor OV en fiets).

- de ontwikkeling van Rijswijk-Zuid tot (1) een groenstedelijk woonmilieu in overeenstemming met de diverse milieucontouren en (2) een goed ontsloten bedrijventerrein van netto 15 ha.
- versterking van de groenblauwe structuur in de Vliet/A4-zone met inpassing van een bedrijventerrein voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijven. Een derde van de Vliet/A4-zone wordt ontwikkeld tot robuust en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie en sport. Voor het overige zijn woon- en werkfuncties aan de orde waaronder de zoeklocatie voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid ter hoogte van de Trekvliet.
- als randvoorwaarde voor het bovenstaande geldt dat de ontwikkelingen in Kijkduin en Scheveningen niet leiden tot significante effecten op de Natura 2000-gebieden. Zijn significante effecten niet uit te sluiten dan neemt de druk op de diverse bouwlocaties toe, zowel binnen- als buitenstedelijk.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Het Stadsgewest Haaglanden bereidt momenteel een herziening van het Regionaal Structuurplan (RSP) voor. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de actualisatie van de Regionale Nota Mobiliteit (RNM). Gekoppeld aan de herziening van beide plannen is een milieueffectrapportage voor plannen (plan-m.e.r.)¹ uitgevoerd. Het resultaat daarvan is het onderhavige milieueffectrapport (MER²).

Het RSP en de RNM bevatten een bestuurlijke visie op de ontwikkeling van het stadsgewest. Het plan en de nota benoemen ambities ten aanzien van deze ontwikkeling, maar vormen zeker geen blauwdruk voor de toekomst. De uitwerking naar visies en plannen op lokaal niveau vindt plaats inclusief via gebiedsvisies, masterplannen en dergelijke. Indien relevant wordt daarbij tevens een plan- of project-m.e.r. uitgevoerd.

Het onderhavige plan-MER sluit qua aard aan op het strategische karakter van het RSP/RNM. Het betreft een beoordeling op hoofdlijnen, uitmondend in aandachtspunten voor de uitwerking in meer concrete plannen.

Doel van de milieueffectrapportage is het milieu een volwaardige plaats in de beleidsvorming en besluitvorming over de plannen te geven.

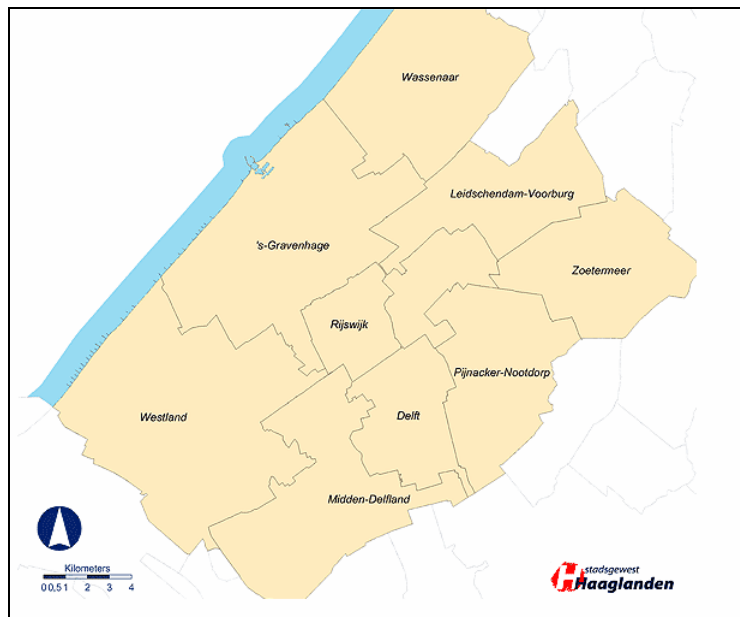
1.2 Plan- en studiegebied

Het RSP en de RNM hebben beide betrekking op het gehele grondgebied van het Stadsgewest Haaglanden, zie figuur 1.1. Het Stadsgewest omvat de gemeenten Delft, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Wassenaar, Westland en Zoetermeer.

¹ Sinds de wijziging van de Wet milieubeheer d.d. 28 september 2006 bestaan twee vormen van milieueffectrapportage, te weten milieueffectrapportage voor plannen (plan-m.e.r.) en milieueffectrapportage voor projecten (project-m.e.r., ook wel besluit-m.e.r. genoemd). Het RSP en de RNM zijn plan-m.e.r.-plichtig, terwijl concrete uitwerkingsplannen project-m.e.r.-plichtig kunnen zijn.

² MER duidt op het rapport, terwijl m.e.r. de procedure aangeeft.

Figuur 1.1: Plangebied RSP en RNM Haaglanden



1.3 Reikwijdte en detailniveau van het MER

Als eerste stap in de plan-m.e.r.-procedure voor het RSP is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld [WF, 2006]. In een later stadium, toen duidelijk werd dat de actualisatie van de RNM ook plan-m.e.r.-plichtig is, is ook voor de RNM een dergelijke notitie opgesteld [HL, 2007].

In deze notities is de scope van de milieubeoordeling beschreven: over welke onderdelen van het plan gaat de milieubeoordeling, welke thema's komen daarbij aan bod en tot in welke mate van detail worden de milieugevolgen beschreven.

In de notitie is ook aangegeven waarover de milieubeoordeling niet gaat, namelijk planelementen waarvoor de beleidsverantwoordelijkheid niet bij het Stadsgewest Haaglanden ligt en planelementen waarvoor al vervolgbesluiten zijn genomen, danwel vergaand in voorbereiding zijn, inclusief - indien relevant - het uitvoeren van een milieueffectrapportage. Voorbeelden van dergelijke planelementen zijn de versterking van de Delflandse kust (project Zwakke Schakels) en de realisatie van het zogenaamde Trekvliesstracé.

Aan de hand van de notitie heeft de zogenaamde raadpleging van bestuursorganen plaatsgevonden, bedoeld om de reikwijdte en het detailniveau nog wat scherper in beeld te krijgen. Ook is de commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd.

De raadpleging heeft een 12-tal schriftelijke reacties opgeleverd. Een voor de reikwijdte en het detailniveau van dit MER zeer relevant punt betrof het advies van de commissie voor de m.e.r. om het MER vooral 'te richten op de strategische ruimtelijke keuzes van een integraal karakter die gemeentegrensoverstijgende implicaties hebben' [Cmer, 2006]. Het Stadsgewest heeft dit advies overgenomen. Daarmee ziet zij af van het aanvankelijke voornemen om in het MER een beschrijving van alle m.e.r.- (beoordelings)plichtige projecten op te nemen. In lijn met het motto van het RSP - lokaal wat kan, regionaal wat moet - moeten gemeentelijke projecten op

gemeentelijk niveau uitgewerkt worden, incl. een eventueel noodzakelijke milieueffectrapportage.

1.4 Procedure

Het schema op de volgende pagina geeft inzicht in de gevolgde en nog te volgen procedure. Voor de actualisatie van de RNM is gekozen voor een supplement bij de RNM van 2005. Voor de vaststelling van dit supplement wordt aangesloten op de procedure voor het RSP.

1.5 Leeswijzer

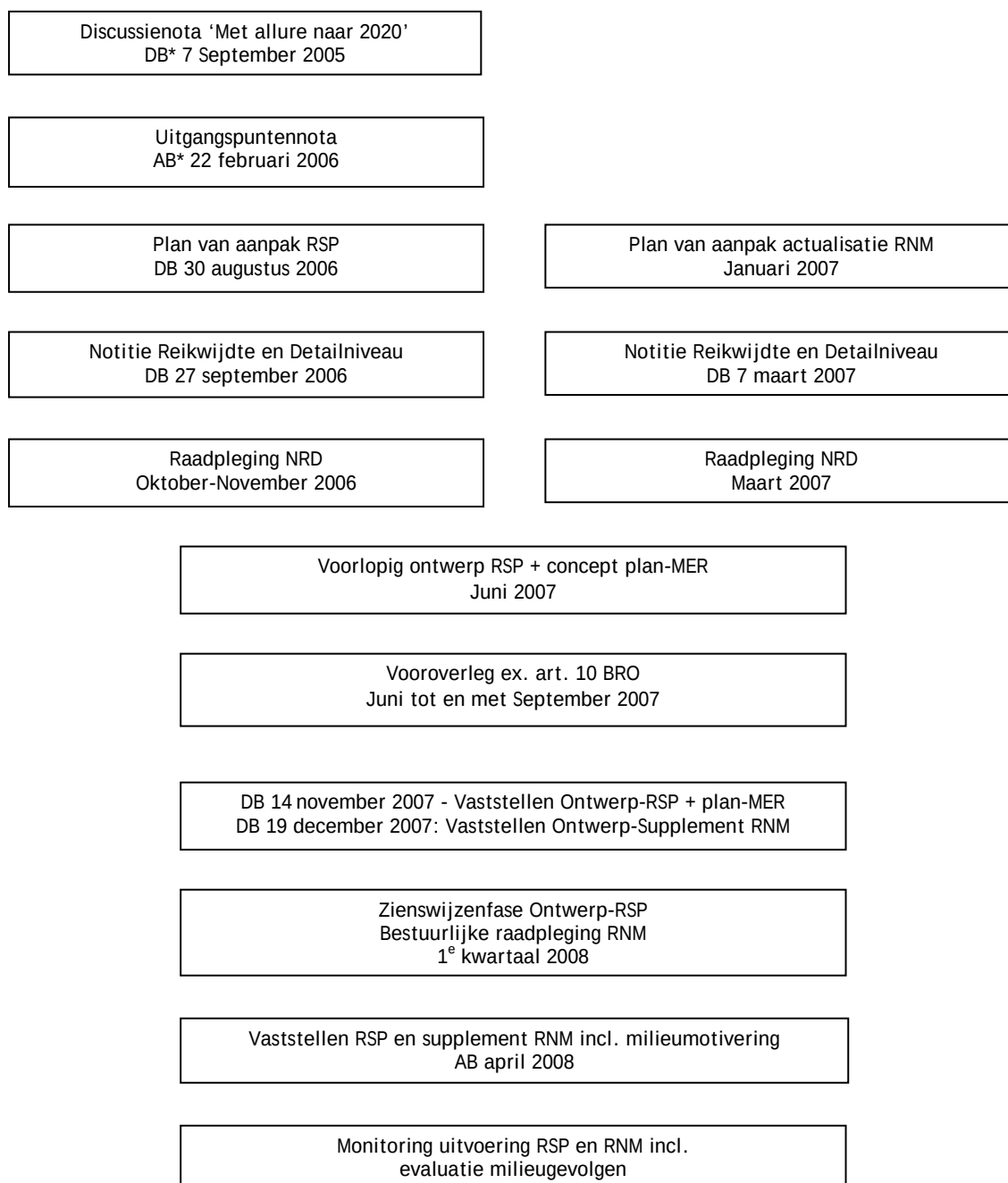
Hoofdstuk 2 belicht eerst de stappen die gezet zijn om te komen tot het RSP: vanuit uitgangspunten via scenario's en bestuurlijke workshops is geleidelijk aan een visie op de ontwikkeling van Haaglanden voor de periode tot 2020 (met een doorkijk naar 2030) ontstaan. Parallel aan dit proces heeft de milieubeoordeling plaatsgevonden.

Hoofdstuk 3 doet verslag van de milieubeoordeling van de sectorale keuzes die worden gedaan in het RSP. Achtereenvolgens komen de sectoren verkeer en vervoer, woningbouw, economie, groen, waterbeheer en energievoorziening aan bod.

De hoofdstukken 4, 5 en 6 bevatten de beoordeling van de bovenlokale keuzes. Als eerste, in hoofdstuk 4, worden de bovenlokale keuzes benoemd incl. de onderlinge afhankelijkheden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 een eerste verkenning uitgevoerd naar de haalbaarheid van de plannen in de nabijheid van de beschermde duingebieden in de regio. Hoofdstuk 6 bevat een globale milieubeoordeling van een aantal transformatieopgaves.

RSP

RNM



*) DB = Dagelijks Bestuur, AB = Algemeen Bestuur

2 WERKWIJZE

2.1 Planvormingsproces

2.1.1 Uitgangspunten

De herziening van het RSP is in 2005 gestart met de discussienota 'Met allure naar 2020'. Deze discussienota is uitgebreid besproken met maatschappelijke en bestuurlijke partners. Op basis van de resultaten hiervan heeft het Algemeen Bestuur van Haaglanden op 22 februari 2006 de beleidsmatige uitgangspunten voor de herziening van het RSP vastgesteld. De navolgende opsomming vat deze kort samen:

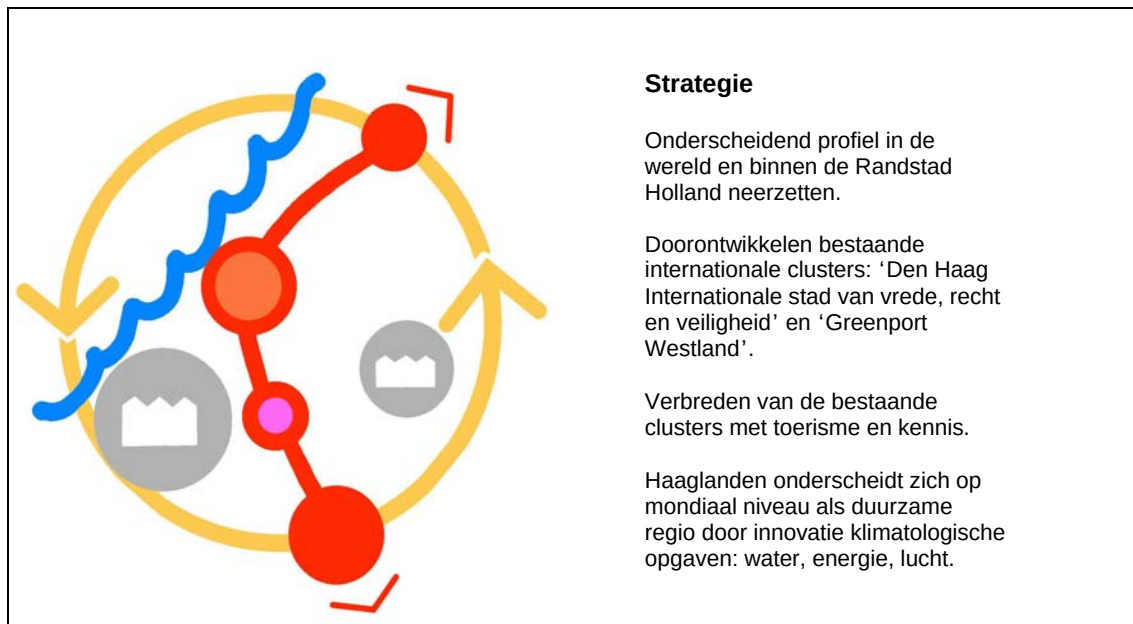
- hoge ambitie kwaliteit woon- en leefomgeving;
- internationale speler in de Randstad en in Europa;
- groene netwerkstad: verstedelijking bundelen aan OV-assen, groene netwerk als kwaliteitsdrager;
- stevig ruimtelijk economisch beleid (focus op internationaal, kennis en innovatie, greenport, toerisme);
- terreinen kantoren en bedrijven optimaal benutten;
- woningbehoefte opvangen in regio met hoge ambitie voor stedelijke verdichting (minimaal 50 procent binnenstedelijk);
- wateropgave integreren in gebiedsontwikkeling;
- hoge ambitie duurzame energie;
- mobiliteit:
 - Regionale Nota Mobiliteit uitgangspunt;
 - infrastructuur bepaalt ruimtelijke ontwikkeling;
 - duurzamer mobiliteit noodzakelijk;
- ontwikkelingsgericht plan, opgesteld in goede afstemming met de provincie Zuid-Holland.

2.1.2 Scenario's

Aansluitend zijn de uitgangspunten via de schaalniveaus inter/nationaal, regionaal en lokaal uitgewerkt in ruimtelijke scenario's voor het jaar 2030.

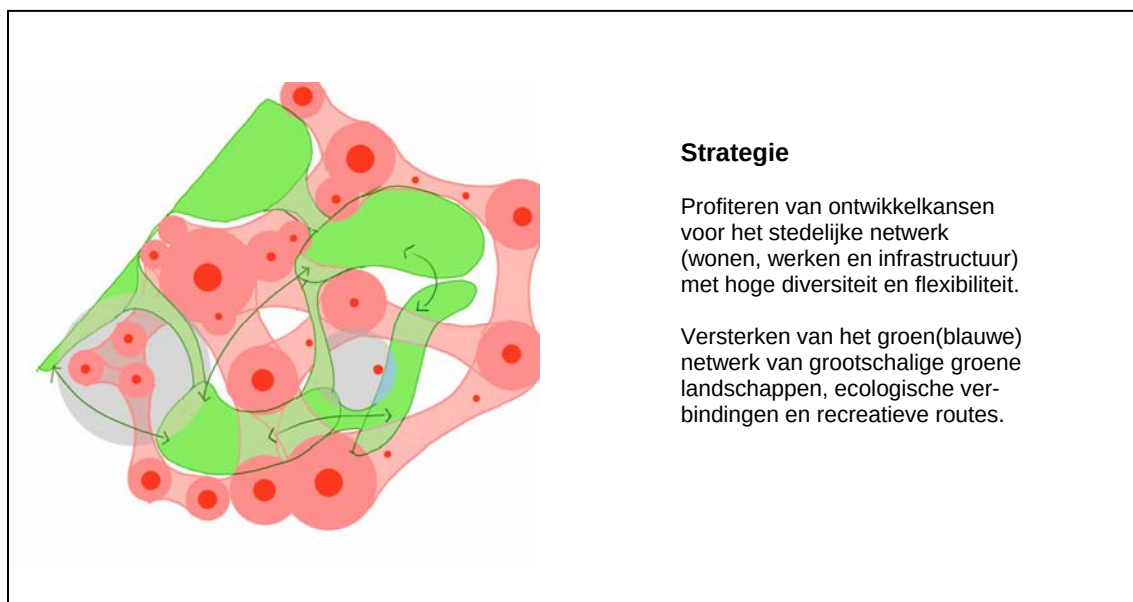
Het eerste scenario richt zich vooral op de elementen die bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van Haaglanden. Het scenario heet Haaglanden inter/nationaal op de kaart (figuur 2.1).

Figuur 2.1: Haaglanden inter/nationaal op de kaart



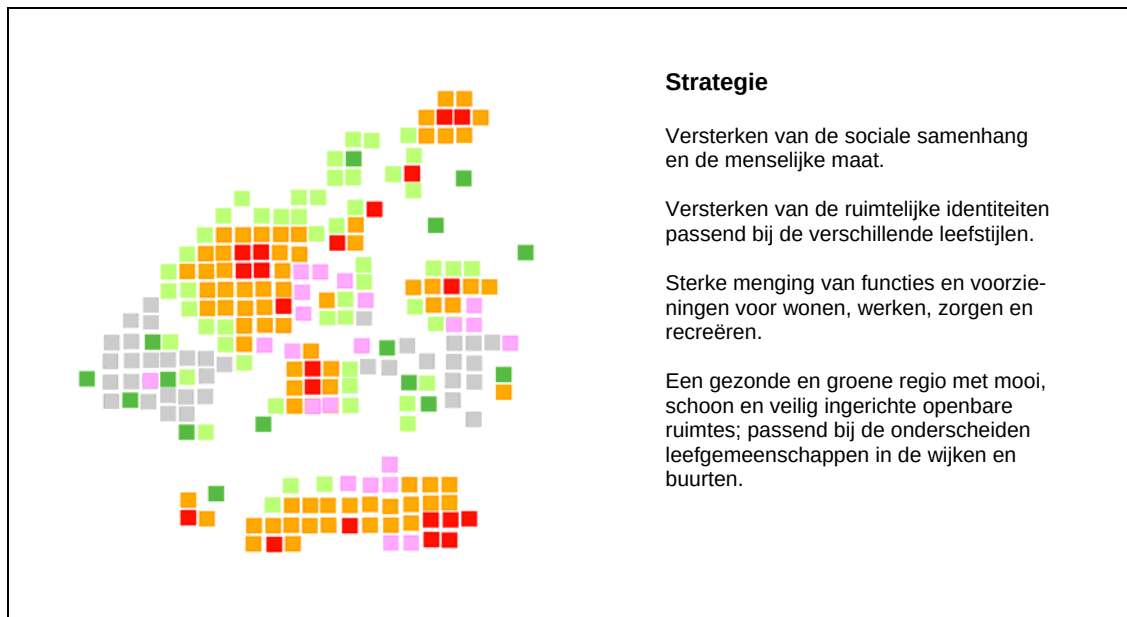
Het tweede scenario richt zich vooral op de elementen die bijdragen aan het groene/blauwe, het infrastructurele en het stedelijke netwerk. Dit scenario heet Netwerkstad Haaglanden (figuur 2.2).

Figuur 2.2: Netwerkstad Haaglanden



Het derde scenario richt zich vooral op de elementen die bijdragen aan identiteit; je thuis voelen in je omgeving, voorzieningen dicht bij huis kunnen vinden. Dit scenario heet Stadsgewest van wijken en buurten (figuur 2.3).

Figuur 2.3: Stadsgewest van wijken en buurten



De drie scenario's zijn onderling vergeleken. De conclusie daarvan was dat het geen kwestie is van 'of', maar een kwestie van 'en': Haaglanden heeft als ambitie als goed functionerende netwerkstad met een aantrekkelijke leefomgeving internationaal mee te spelen. Ook voor het milieu was de conclusie dat de kansen die de verschillende scenario's in zich hebben tegelijkertijd benut kunnen worden.

2.1.3 Naar een RSP

Met de drie scenario's als achtergrond is vervolgens in een aantal bestuurlijke workshops gewerkt aan het RSP:

- op 6 september 2006 is gesproken over bouwstenen en beelden vanuit de gemeenten en sectoren;
- op 18 oktober 2006 is gediscussieerd over ambities en wervende projecten;
- op 15 december 2006 is gesproken over de inhoudsopgave van het RSP, de complementariteit van de negen gemeenten binnen Haaglanden en de resultaten van de trendanalyse Haaglanden 2020-2040 (zie onderstaand kader).

Trendanalyse Haaglanden 2020-2040

Op basis van gegevens van het CPB, MNP en RPB is een trendanalyse voor het jaar 2040 opgesteld. Deze trendanalyse heeft meer zicht geboden op de (on)zekerheden in de toekomstige vraag naar ruimte in Haaglanden. Het algemene beeld is dat de ruimtedruk in Haaglanden hoog is. Zonder aanvullend beleid zal Haaglanden tot 2040 grotendeels 'verstenen'. Het Stadsgewest Haaglanden wil dat voorkomen.

Ook op het gebied van water en milieu zal sprake zijn van ongewenste ontwikkelingen:

- de zeespiegel stijgt, de bodem daalt, de regenbuien nemen toe en de afvoer door de rivieren groeit;
- de afname van emissies naar het water is naar verwachting onvoldoende om de ecologische doelstellingen te halen;
- het energiegebruik en de emissie van broeikasgassen nemen toe;
- de hoeveelheid afval neemt toe;
- de emissies en concentraties van fijn stof en NO_x zullen door bronmaatregelen dalen, maar de gezondheidsrisico's verdwijnen niet. Door de toename van het autoverkeer kan in de toekomst weer sprake zijn van een toename;
- ook wordt verwacht dat de geluidhinder door het verkeer zal toenemen.

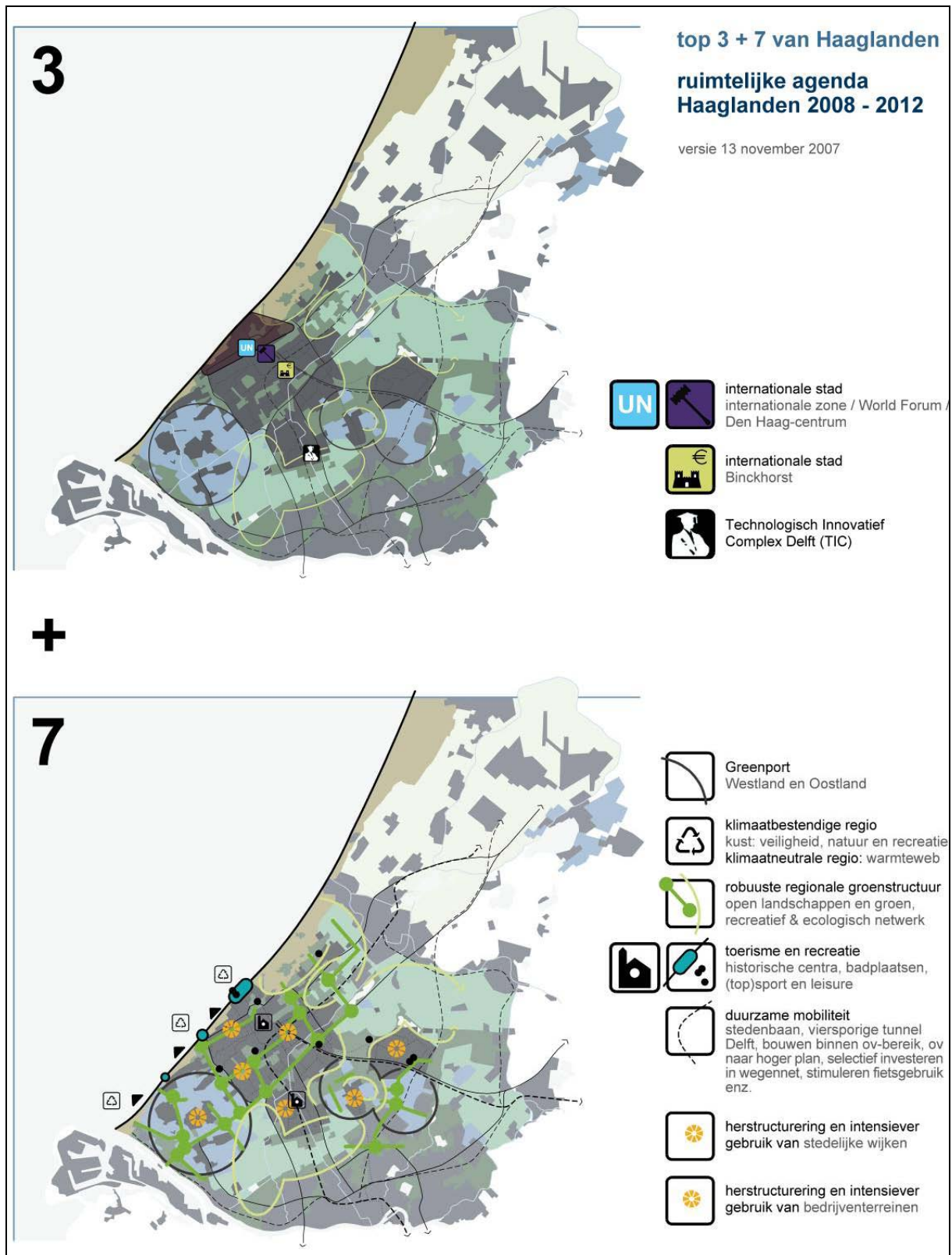
De resultaten van deze bijeenkomsten zijn verwerkt tot het voorlopig ontwerp RSP.

De kern van het RSP wordt gevormd door een tiental acties c.q. projecten, de zogenaamde Top 10 van Haaglanden:

- Drie gebiedsontwikkelingen voor een sterke Randstad:
 1. Internationale Zone/World Forum Den Haag
 2. Binckhorst Den Haag
 3. Technologisch Innovatief Complex Delft
- Zeven drijvende krachten voor een concurrerende Zuidvleugel
 4. Greenport Westland-Oostland
 5. Toerisme, recreatie, leisure
 6. Klimaatbestendige en klimaatneutrale regio
 7. Duurzame mobiliteit
 8. Regionale groenstructuur
 9. Herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken
 10. Herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen

Figuur 2.4 toont de ligging van de Top 10. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar het RSP.

Figuur 2.4: De Top 10 van Haaglanden



2.2 Milieubeoordeling

2.2.1 Fasering

Om zicht te krijgen op de strategische ruimtelijke keuzes is in de eerste fase van het proces dat heeft geleid tot dit MER gekeken naar de sectorale keuzes die voorlagen. Voor verkeer en vervoer, woningbouw, economie, groen, waterbeheer en energievoorziening is een lange termijn visie geformuleerd, zijn op een hoog abstractieniveau ruimtelijke keuzes benoemd en heeft een milieubeoordeling plaatsgevonden. Op basis daarvan en op basis van een daaropvolgende integratieslag zijn de regionale kwesties benoemd.

In een tweede fase zijn de regionale kwesties vertaald naar mogelijke programma's voor de verschillende deelgebieden. Deze mogelijke programma's zijn vervolgens beoordeeld op hun milieugevolgen.

2.2.2 Milieubeoordelingskader

Voor de milieubeoordeling is gebruik gemaakt van het milieubeoordelingskader zoals opgenomen in bijlage 1, niet letterlijk voor elke keuze, maar wel 'in de geest van'. Het feit dat het in dit stadium van planvorming gaat om een strategische milieubeoordeling rechtvaardigt deze aanpak. Bij de uitwerking van de plannen zal meer in detail gekeken moeten worden naar de afzonderlijke aspecten uit het beoordelingskader.

3 SECTORALE KEUZES

3.1 Inleiding

Het RSP en de RNM bouwen voort op de concepten Stedenbaan en Locatie-ontwikkeling en bereikbaarheid. Dit betekent dat het realiseren van nieuwe woningen en kantoren in de eerste plaats gebundeld met het bestaand openbaar vervoer dient plaats te vinden. Deze keuze stimuleert het gebruik van openbaar vervoer en de fiets, ontlast de open ruimte buiten het stedelijk gebied en zorgt voor draagvlak voor stedelijke voorzieningen. Het realiseren van nieuwe uitleglocaties à la VINEX zou een alternatieve keuze zijn. In Haaglanden is het draagvlak voor bundeling in het stedelijk gebied echter zo hoog dat dit geen serieus alternatief is. Bovendien zou dit alternatief in het algemeen slechter scoren op de milieucriteria die in dit plan-MER aan de orde zijn³. Daarom gaat dit plan-MER hier verder niet op in.

Zoals in 2.2.1 aangegeven is in de eerste fase van het proces dat heeft geleid tot dit MER gekeken naar de sectorale keuzes die voorlagen. Dit hoofdstuk doet daarvan verslag. Achtereenvolgens komen de sectoren verkeer en vervoer, woningbouw, economie, groen en waterbeheer aan bod. Per sector is als eerste de probleemstelling geformuleerd. Deze wordt gevolgd door een lange termijn visie (na 2020) en de ruimtelijke keuzes tot het jaar 2020. Ten slotte vindt per sector een milieubeoordeling plaats. Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 1 betreft dit, in aansluiting op het strategische karakter van het RSP en de RNM, een beoordeling op hoofdlijnen.

3.2 Verkeer en vervoer

3.2.1 Probleemstelling

De betrouwbaarheid en snelheid van de Randstedelijke (inter)nationale verbindingen is onvoldoende. Verbetering van de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en Rotterdam, andere stedelijke regio's binnen en buiten de Randstad en het buitenland is nodig. Verbindingen als de A4-corridor en de HSLOost en -Zuid hebben prioriteit, terwijl Rotterdam Airport meer als zakenluchthaven voor Haaglanden moet gaan functioneren.

Volgens de schattingen van het SCP groeit de automobiliteit jaarlijks met 2 tot 3%. In de RNM wordt overeenkomstig de SCP schattingen voor Haaglanden uitgegaan van een groei van 20 à 30% procent tot het jaar 2015.

Volledige uitvoering van het gefinancierde maatregelenpakket uit de Regionale Nota Mobiliteit 2005 zorgt er voor dat de groei van de automobiliteit in Haaglanden tot 2020 kan worden opgevangen zonder dat de files toenemen. Gezien de groei van de mobiliteit kunnen dus veel meer mensen zich met dezelfde doorstromingsnelheid verplaatsen. Om de files te laten afnemen, hetgeen gewenst is gelet op de economische doelstellingen, zijn aanvullende maatregelen en extra financiën nodig.

³ Nieuwe uitleg scoort slechter op thema's zoals automobiliteit, klimaatverandering en aantasting van groen en natuur. Afhankelijk van de locatie zou nieuwe uitleg gunstiger kunnen scoren op de thema's lucht en geluid.

Naast de bereikbaarheid staat de leefbaarheid van de regio onder druk. Vooral wegverkeer is daarvan een belangrijke oorzaak: emissie van fijn stof, NO₂ en geluidproductie leiden tot gezondheidsrisico's.

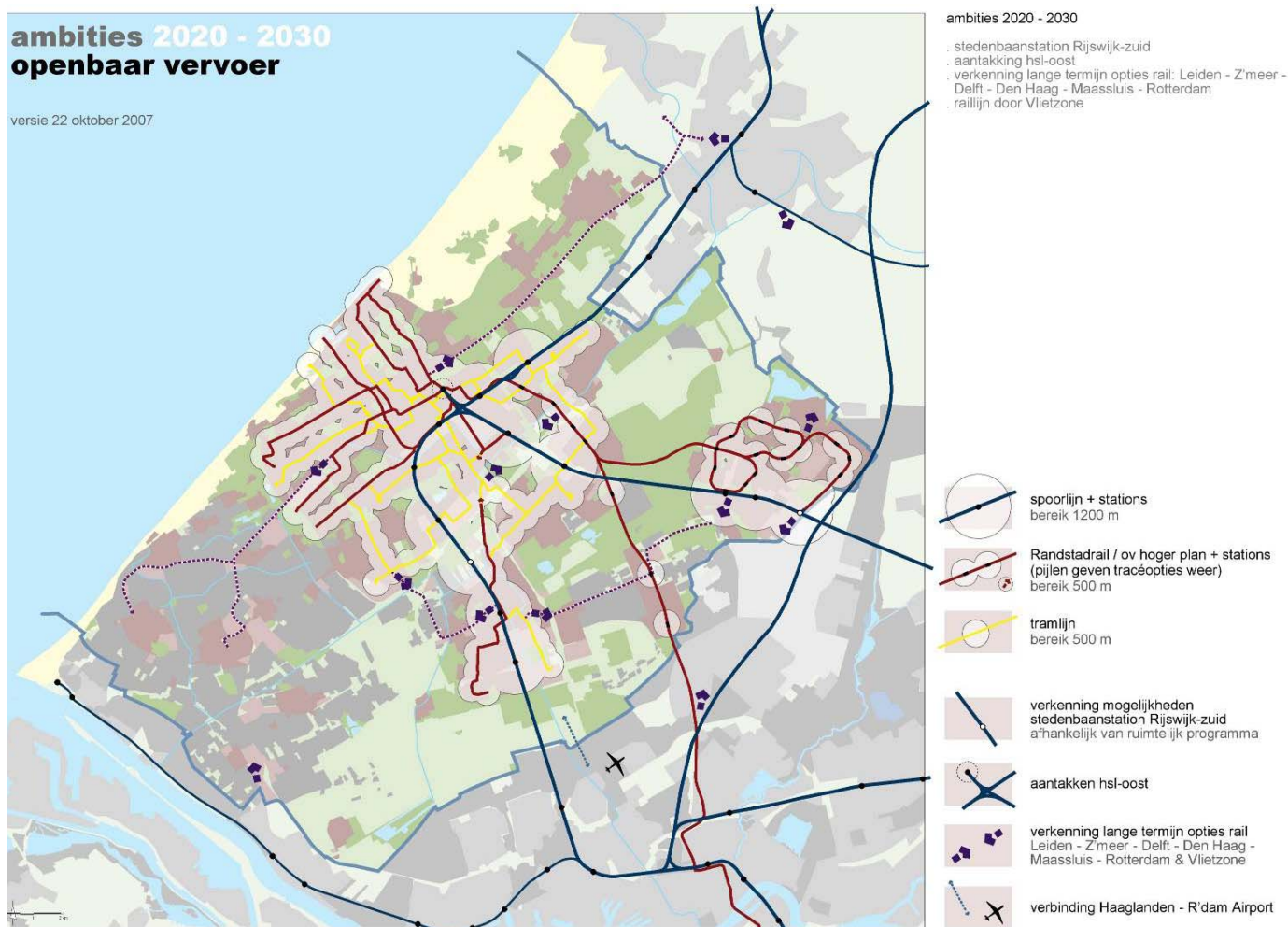
Ten slotte draagt verkeer en vervoer bij aan de emissie van CO₂ en daarmee aan klimaatverandering.

3.2.2 Lange termijn visie (na 2020)

Om de bovengeschetste mobiliteitsproblematiek (bereikbaarheid, leefbaarheid, klimaatverandering) op te lossen c.q. te voorkomen, moet prioriteit gegeven worden aan de fiets en het openbaar vervoer. Voor 2030 gaat Haaglanden uit van een groei van het gebruik van fiets en OV met 50%.

De verstedelijkingsopgave dient zo veel als mogelijk gebundeld te worden aan het (hoogwaardig) openbaar vervoer. Voor de langere termijn (tot 2030) is een verdere uitbouw van het light-railnetwerk een optie (zie figuur 3.1): richting Scheveningen, Westland/Maassluis, Rotterdam en Leiden en omstreken, vanuit zowel Den Haag als Zoetermeer. Deze projecten kunnen in beeld komen bij de aanwezigheid van een voldoende vervoersvraag en gerelateerd aan (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen.

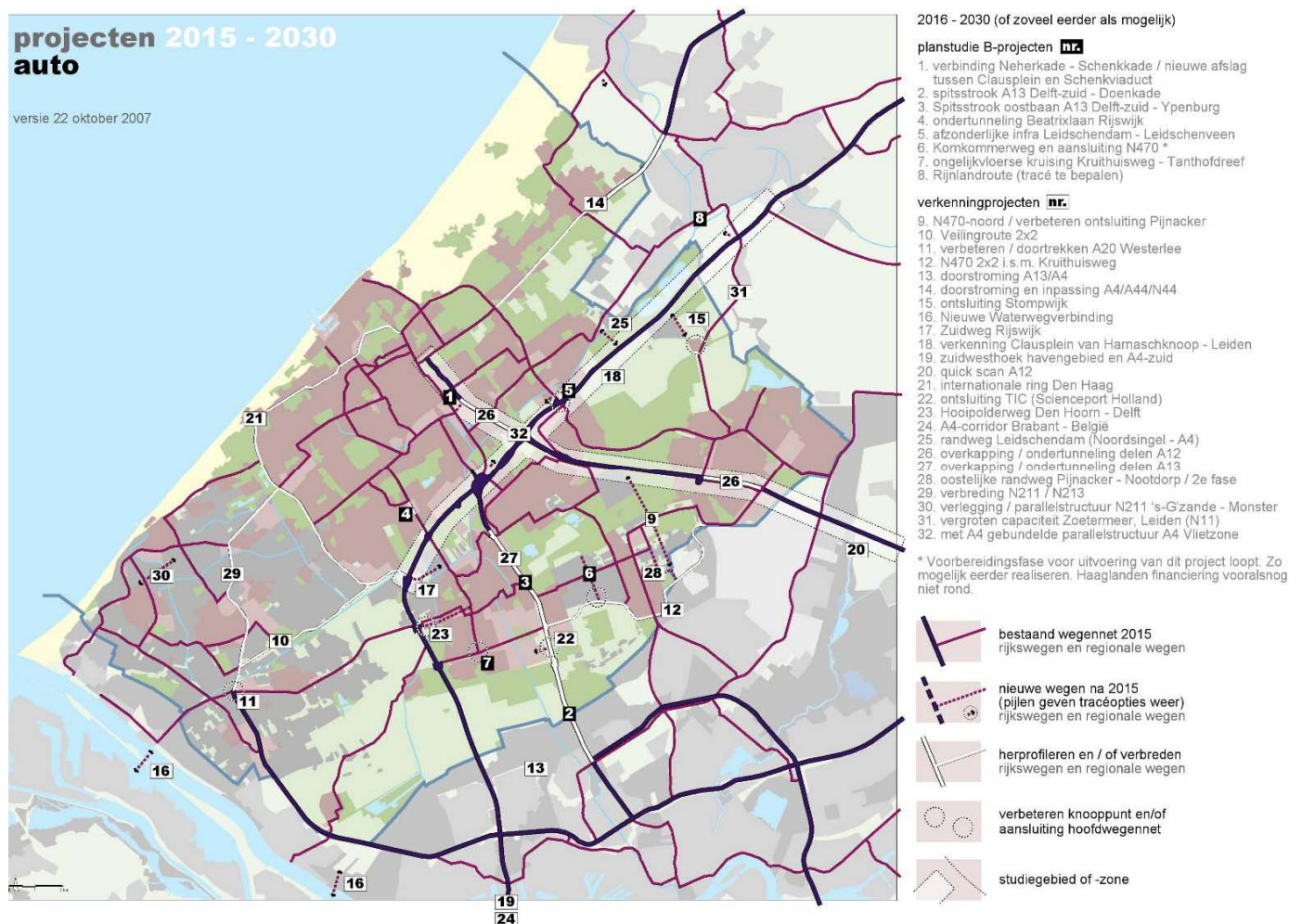
Figuur 3.1: Ambities openbaar vervoer 2020 - 2030



Het gebruik van de fiets- en openbaar vervoervoorzieningen wordt gestimuleerd met beleid om het gedrag te beïnvloeden. Snelle invoering door het rijk van de kilometerprijs voor het gebruik van de auto is hiervoor een onmisbare basis. Binnen de regio gaat het naast het stimuleren van ketenmobiliteit om maatregelen zoals parkeren, publiekscampagnes, vervoermanagement bij bedrijven en ICT en reisinformatie.

Voor de verbetering van de autobereikbaarheid staat betere benutting van het bestaande netwerk voorop. Daar waar nodig worden ontbrekende schakels aangelegd. Verder worden verkenningen uitgevoerd naar een meer betrouwbare en snellere doorstroming op de A4 tussen de aansluitingen Harnaschpolder en Leiden, inclusief het Prins Clausplein, en naar een betere autobereikbaarheid vanaf de A13 van het Technisch Innovatief Complex Delft (TU-Delft en omgeving, waaronder Technopolis en Schieoever). Een (bij voorkeur direct aan de A4 gelegen) A4-parallelstructuur in de Vliet/A4-zone verbetert de doorstroming op de A4 door ontvlechting van het nationale en regionale verkeer. Tevens betekent het een verbetering van de bereikbaarheid van de Vliet/A4-zone en maakt het mogelijk de Westvlietweg/Jan Thijssenweg te downgraden tot een groene recreatieve verbinding. Na 2020 komt voor het greenportgerelateerde vervoer een nieuwe oeververbinding over de Nieuwe Waterweg met het Oranjetracé in beeld. Zie figuur 3.2.

Figuur 3.2: Projecten auto 2015 – 2030



3.2.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020

Fietsnetwerk

Haaglanden is een compacte regio. Voor veel verplaatsingen kan daarom de fiets worden gebruikt. In de spits vindt nu al ongeveer eenderde van de verplaatsingen plaats met de fiets. Het RSP/de RNM voorziet in aanzienlijke verbeteringen van kwaliteit, snelheid en veiligheid van het regionale fietsroutenet [HL, 2006-1] en van de fietsvoorzieningen zoals fietsenstallingen, de OV-fiets en bewegwijzering. De knelpunten in het regionale fietsnetwerk worden de komende jaren samen met de weg- en de groenbeheerders aangepakt. Daarnaast is het de bedoeling in de komende periode het recreatief fietsen sterk te stimuleren door de groene zones en de stad-landverbindingen in Haaglanden beter bereikbaar en toegankelijk te maken voor de fiets. Het regionaal fietsroutenet wordt herijkt, waarbij tegelijkertijd ook de aansluitingen op knooppunten van OV voor zowel utilitaire als recreatieve functies worden verbeterd. Het gehele pakket aan maatregelen moet leiden tot een toename van het aantal fietsverplaatsingen van 50% in 2030.

Figuur 3.3: Fietsroutenet Haaglanden 2015



OV-netwerk

De ambitie voor het jaar 2020 is een toename van het gebruik van het OV met 40%. Daarvoor zijn verbeteringen in de diverse netwerken nodig en beleid om de vraag en het gebruik te beïnvloeden (ketenmobiliteit, kilometerprijs, vervoermanagement, communicatie etc). Het RSP geeft een belangrijke aanzet hiervoor. In het supplement RNM wordt dit nader uitgewerkt.

Tegelijkertijd worden de lopende OV-projecten (tramlijnen, buslijnen, RandstadRail) uitgevoerd.

In het RSP is een uitgebreid pakket aan extra maatregelen opgenomen om een stap richting duurzame mobiliteit te zetten. In het supplement RNM wordt dit nog verder uitgewerkt. Ten aanzien van openbaar vervoer gaat het om de volgende programma's en projecten (zie ook figuur 3.4):

Openbaar Vervoer naar een hoger plan

In het kader hiervan worden onder meer drie tramlijnen in de Centrale Zone van Den Haag op RandstadRailniveau gebracht door nieuw materieel, ongelijkvloerse kruisingen met de hoofdroutes van het autoverkeer, de realisatie van tophaltes en hogere basisfrequenties. De overige zes tramlijnen worden ook aanzienlijk opgewaardeerd. Regionale busverbindingen worden verbeterd door betere doorstroming, busbanen, frequentieverhoging. Om een basis te leggen voor een duurzame ontwikkeling van de Vliet/A4-zone op langere termijn wordt uitgewerkt op welke wijze de Vliet/A4-zone met hoogwaardig openbaar vervoer kan worden ontsloten. Goed ingerichte halteomgevingen vergroten de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Stedenbaan

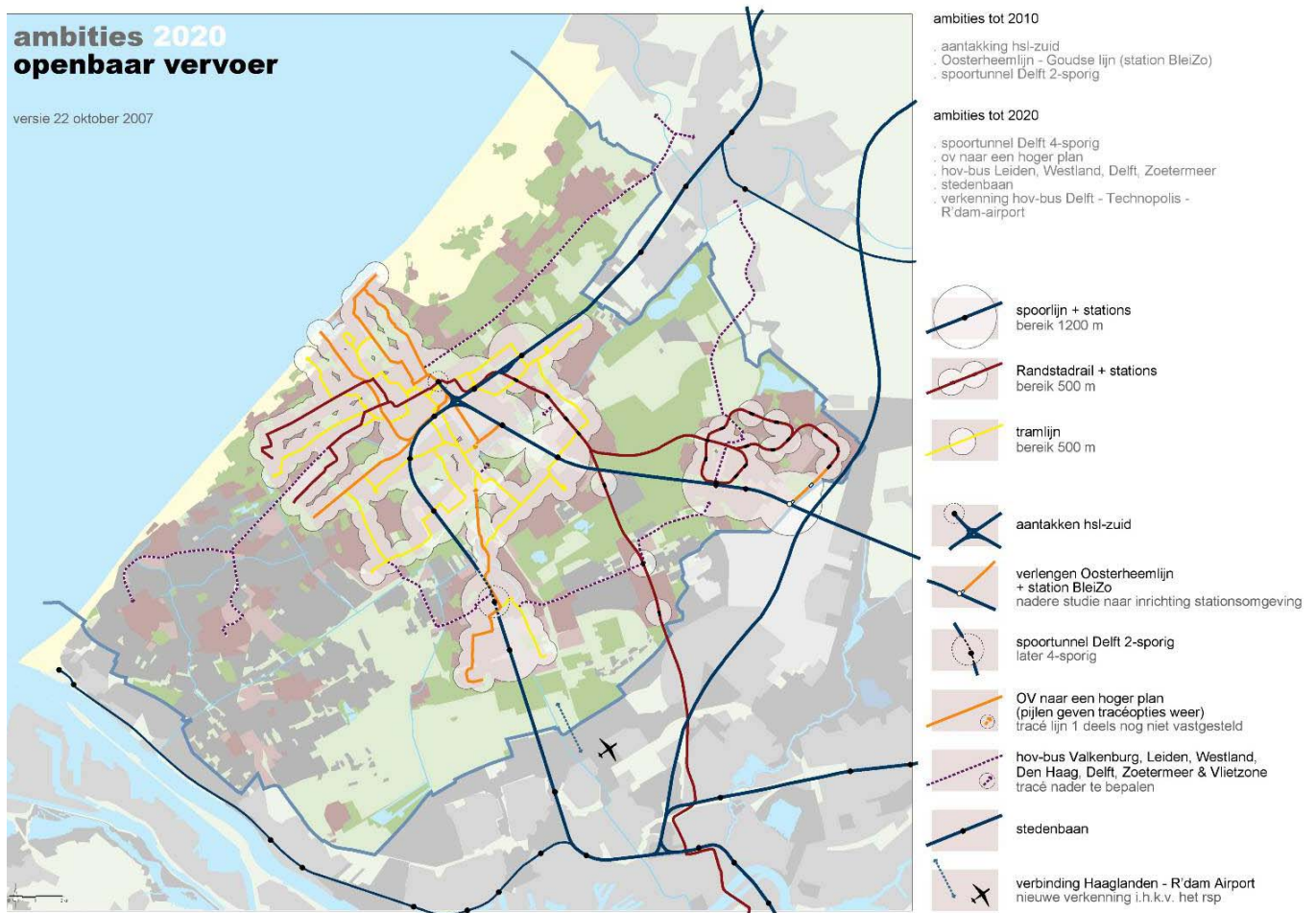
Op het niveau van de Zuidvleugel werkt Haaglanden samen met andere partijen aan Stedenbaan. Dit is een concept dat een snellere en frequenter treinbediening op het hoofdspoorwegnet (Oudelijns en Goudselijns) combineert met verbeteringen in het voor- en natransport en een beter en intensiever grondgebruik bij de stations. Het is de bedoeling op alle Stedenbaanstations in Haaglanden in beide richtingen belangrijke frequentieverhogingen te realiseren; primair op de Oude Lijn met de viersporige tunnel Delft, zodat zes sprinters per uur stoppen op alle stations en op alle intercitystations daar bovenop elk uur zes intercitytreinen. Dit wordt mogelijk gemaakt door ontwikkeling van woningbouw en werkgelegenheid bij de stations, het verbeteren van de bestaande stations (Moerwijk, Delft-Zuid) en het toevoegen van nieuwe stations (Binckhorst, Bleizo), meer fietsenstallingen en P&R-plaatsen en uitbreiding van de capaciteit op de spoorcorridors waaronder het realiseren van volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam. Ook capaciteitsvergroting op de lijn Den Haag – Gouda is noodzakelijk.

(Inter)nationaal

De (inter)nationale OV-bereikbaarheid en de bereikbaarheid van de mainports Amsterdam/Schiphol en Rotterdam/Haven worden sterk verbeterd met de rechtstreekse aantakking op de HSL-Zuid en via de HSL-shuttle naar Rotterdam. Frequentie en snelle verbindingen vanuit Den Haag/Haaglanden naar de regio's in de Randstad en belangrijke gebieden, nationaal en internationaal – zo mogelijk via HSL(achtige)-verbindingen – zijn noodzakelijk met name voor het zakelijk verkeer. Haaglanden is voorstander van de realisatie van de HSL-Oost richting Utrecht / Arnhem en het Ruhrgebied met een hoogwaardige directe aantak van Den Haag op deze verbinding. De OV bereikbaarheid van Rotterdam Airport vanuit Haaglanden moet aanzienlijk verbeteren.

Het gehele pakket moet leiden tot een groei van het aantal instappers van 40% in 2020 en 50% in 2030. Deze groei-doelstellingen zijn in overeenstemming met die van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Regionaal OV, waarin vooral in het stedelijk gebied goede kansen worden gezien voor groei van het OV. Uitgegaan wordt daarbij van 2,1% per jaar.

Figuur 3.4: Ambities openbaar vervoer 2020



Wegennetwerk

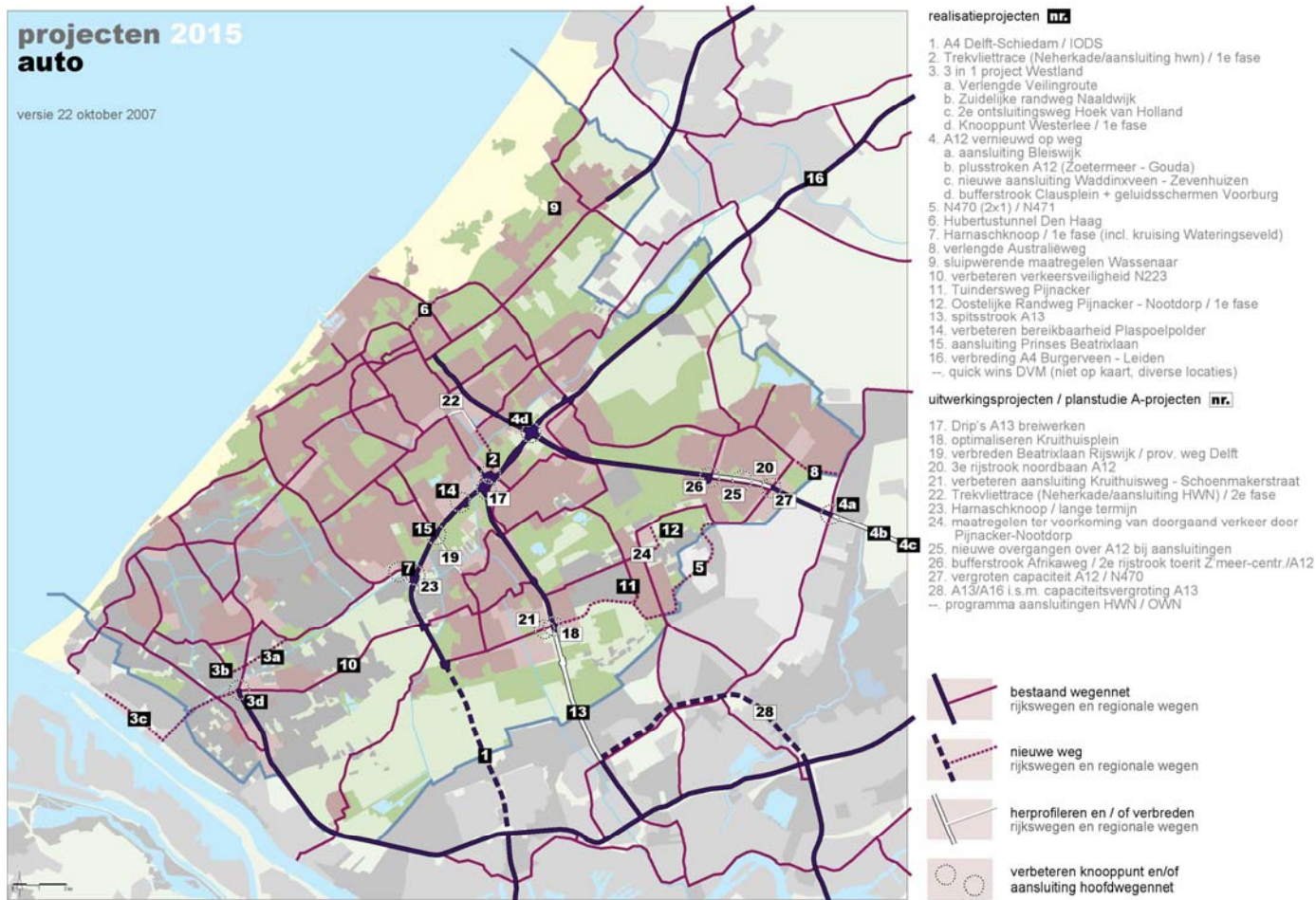
Ook voor het wegverkeer is sprake van een aantal lopende projecten (o.a. 3-in-1 project Westland (Verlengde Veilingroute, knooppunt Westerlee en 2^e wegverbinding Hoek van Holland), Trekvliettracé, A4 Delft-Schiedam4, Harnaschknoop, verbreding Provincialeweg/Beatrixlaan (2x2), N470 (2x1) en Hubertustunnel Den Haag).

Om de autobereikbaarheid te garanderen zijn maatregelen voorzien waaronder het verbeteren van de ontsluiting van de Binckhorst en de Centrale Zone van Den Haag vanaf het rijkswegennet door realisatie van het Trekvliettracé en de Internationale Ring en de realisatie van de Rijnlandroute. Voor het Trekvliettracé is de project-m.e.r.-procedure vrijwel afgerond. De Rijnlandroute maakt onderdeel uit van de plan-m.e.r.-procedure voor de streekplanherziening As Leiden-Katwijk.

Gericht op de greenport Westland-Oostland zijn diverse maatregelen in uitvoering of in voorbereiding, zoals het 3 in 1-project, de N470 en de A13-16. Voor 2020 zijn ook maatregelen aan de orde, zoals de opwaardering van de Veilingroute en de N470 naar een 2x2-weg. De bereikbaarheid van de greenport naar West-Brabant en België en het zuiden moet, ook met oog op de ontwikkeling van glastuinbouwgebied in Brabant, verbeteren door middel van de realisatie van de A4-corridor (A4 Delft-Schiedam en A4 zuid).

Figuur 3.5 geeft een indruk van de wegenprojecten die tot 2015 in uitvoering moeten komen, c.q. waarvoor uitwerkingen en studies plaatsvinden.

Figuur 3.5: Projecten 2015 Auto



3.2.4 Milieubeoordeling

Het beoordelingskader zoals opgenomen in bijlage 1 onderscheidt voor het thema mobiliteit drie criteria, te weten netwerken, bereikbaarheid en modal split. In het navolgende wordt ingegaan op de effecten van het RSP aan de hand van deze drie criteria. Bij bereikbaarheid wordt onderscheid gemaakt in fietsverkeer, openbaar vervoer en autoverkeer.

Met behulp van het Verkeersmodel Haaglanden is een inschatting gemaakt van het effect van het RSP en de RNM (ruimtelijke plannen incl. infrastructurele voorzieningen). Het jaar 2003 is gebruikt als basisjaar. Het jaar 2020 zonder de RSP-ontwikkelingen, maar met vastgestelde RNM-projecten, geldt als referentie (2020 Ref)⁴. De RSP-variant is doorgerekend zonder Oranjetunnel. De Oranjetunnel vormt een nieuwe ontsluiting van Haaglanden in de richting van het (westelijke) havengebied van Rotterdam en v.v. Deze tunnel heeft in potentie grote effecten op het verkeersnetwerk van Haaglanden, maar het project bevindt zich nog in de verkenningfase en de aanleg ervan is nog

⁴ Een aantal ontwikkelingen waarover nog geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, maar waarvoor de planvorming al wel in een vergevorderd stadium is, is al wel verwerkt in het referentiealternatief. Genoemd kunnen worden de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, het Trekvielttracé en de transformatie van de Binckhorst.

geenszins zeker en zal naar alle waarschijnlijkheid niet voor 2020 plaatsvinden. Dit is de reden om deze niet op te nemen in het model.

De paragraaf eindigt met een korte beschouwing over de effecten op leefbaarheid en klimaatverandering.

Netwerken

Het RSP en de RNM zijn sterk geënt op het uitgangspunt verstedelijking te bundelen aan infrastructuur. Binnen de normstelling voor geluid, lucht en externe veiligheid worden nieuwe woningbouwlocaties zo veel mogelijk in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoerstations en haltes voor regionaal openbaar vervoer en trams gepland. Nieuwe kantoren worden voorzien nabij Stedenbaanstations. Het plan voldoet op dit punt aan de filosofie van de lagenbenadering⁵ en MIRUP⁶.

Anders betalen voor mobiliteit

Het kabinet heeft aangegeven dat er rond 2012 (gefaseerd) een vorm van prijsbeleid ingevoerd gaat worden en dat in 2007 een eerste betekenende en onomkeerbare stap in het proces daarnaartoe zal worden gezet, zodat bij de effectbepaling in het RSP hiermee zeker rekening moet worden gehouden. In de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel [V&W, 2006] is uitgegaan van een afname van de autokilometers van 8% -14%. Deze afname van het autoverkeer zal worden opgevangen door meer gebruik van fiets en OV en door het vermijden van verplaatsingen. In onderstaande tabellen is, waar aangegeven is dat het inclusief prijsbeleid is, uitgegaan van 10% afname van het aantal autokilometers. Dat geldt niet voor het goederenvervoer. De verwachting is dat prijsbeleid daarop nauwelijks effect zal hebben.

Het invoeren van prijsbeleid heeft een effect op de totale mobiliteit binnen Haaglanden. De verwachte afname van het autogebruik wordt voor een gedeelte door het OV en de fiets overgenomen. Een gedeelte van het autoverkeer gaat buiten de spits rijden of maakt de verplaatsing in het geheel niet meer. In de RSP-variant waarin de ruimtelijke ontwikkelingen en de inframaatregelen (verkenningenprojecten) zijn opgenomen zien we dat de mobiliteit als geheel weer toeneemt. Dit komt voornamelijk door de toename van arbeidsplaatsen en woningen in Haaglanden.

Voertuigkilometers

Tabel 3.1 geeft het aantal autokilometers weer. In het referentiealternatief is sprake van een toename van het aantal personenautokilometers van 24% tussen 2003 en 2020. Deze toename wordt veroorzaakt door de groei van de algehele automobiliteit. Opvallend is ook de sterke toename (een verdubbeling) van het vrachtverkeer. De verwachting is dat prijsbeleid nauwelijks effect op de omvang van het vrachtverkeer zal hebben.

⁵ De lagenbenadering is een hulpmiddel bij de sturing van het ruimtegebruik. Onderscheid wordt gemaakt in de ondergrond, de netwerklaag en de occupatielaag. Kern van de benadering, waarvan het gebruik door het Rijk (Nota Ruimte) en het Stadsgewest Haaglanden (MIRUP) wordt aangemoedigd, is dat bij verstedelijking (occupatie) (1) rekening wordt gehouden met de abiotische en biotische kwaliteiten van de ondergrond, (2) de bestaande infranetwerken optimaal worden benut en de ecologische netwerken worden beschermd en zo mogelijk versterkt.

⁶ MIRUP staat voor Milieu in Ruimtelijke Plannen. Het is een strategie, geïnspireerd op de lagenbenadering, om te komen tot milieuvriendelijke plannen. Op basis van gebiedskenmerken worden gebiedstypen onderscheiden. Uitgaande van de lagenbenadering wordt vervolgens gestreefd naar een passende invulling van het gebied.

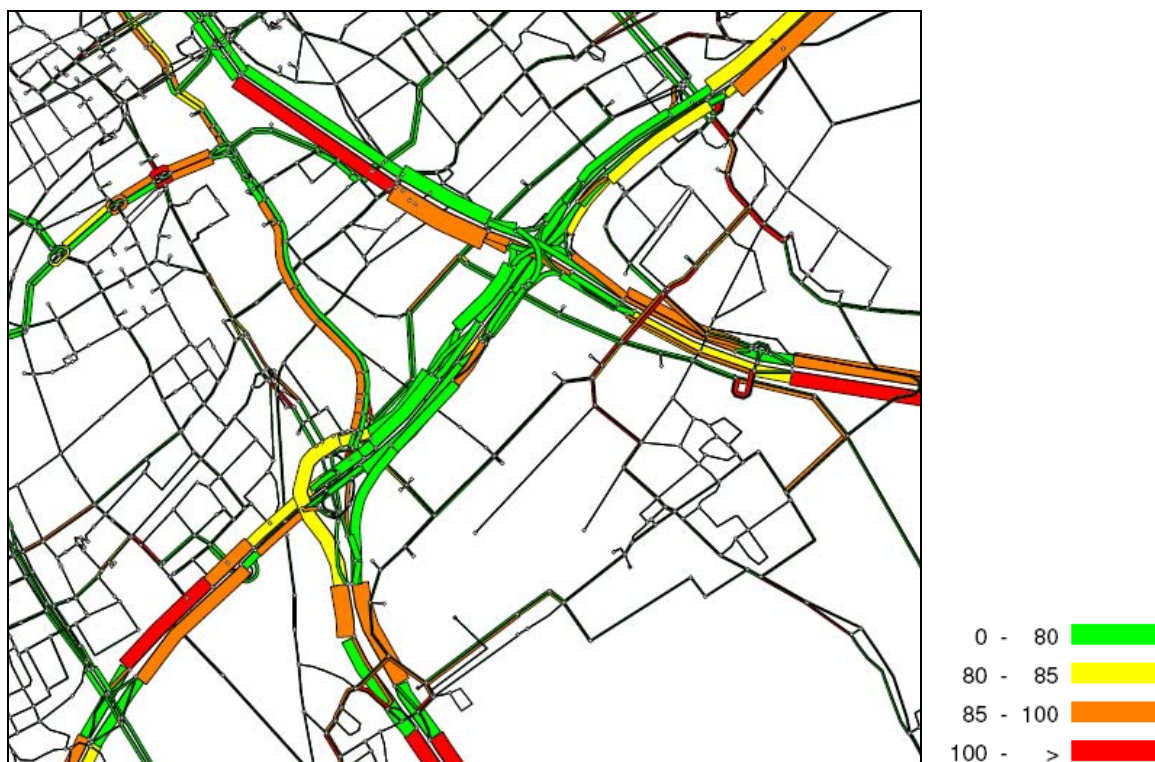
Tabel 3.1: Autokilometers Stadsgewest Haaglanden (absolute aantallen en percentages t.o.v. 2003)

	2003		Referentie 2020 inclusief prijsbeleid		RSP-variant inclusief prijsbeleid	
Personenauto's	1.022.000	100	1.270.000	124	1.374.000	134
Vrachtauto's	43.000	100	78.000	181	86.000	200
Totaal	1.065.000	100	1.348.000	127	1.460.000	137

Door de toename van arbeidsplaatsen en woningen neemt het aantal autokilometers in Haaglanden nog extra toe. Zonder maatregelen zou dit een forse toename van de kans op congestie betekenen. In het RSP en de RNM is echter voorzien in verbeteringen aan de bestaande infrastructuur en in de realisatie van (een beperkte hoeveelheid) nieuwe infrastructuur.

Ter illustratie geeft figuur 3.6 een detail van een grotere kaart met I/C-verhoudingen weer. De I/C-verhouding betreft de verhouding tussen intensiteit (I) en capaciteit (C) van een wegvak. Is de I/C-verhouding kleiner dan 0,8 (< 80) dan is er sprake van een vrije afwikkeling van verkeer. Bij een I/C-verhouding tussen 0,8 en 1,0 is sprake van een volle weg in de spits met af en toe congestie. Bij een I/C-waarde van meer dan 1,0 (> 100) is sprake van congestie.

Figuur 3.6: I/C-verhoudingen in de omgeving van het Prins Clausplein (RSP-variant)



Leefbaarheid

Op dit moment is op verschillende plaatsen binnen de grenzen van het Stadsgewest sprake van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Door toenemende verkeersintensiteiten zal ook in de (nabije) toekomst nog kans zijn van normoverschrijding, ondanks de introductie van schonere auto's. Wel zien we dat het verkeer meer geconcentreerd wordt op de (nieuwe)

hoofdinfrastructuur en daardoor de woongebieden ontlast. Luchtkwaliteit vormt dan ook een belangrijk onderwerp bij de uitwerking van concrete bouw- en infrastructuurplannen. Ook geluidhinder vormt een aandachtspunt. Langs wegen en spoorlijnen dienen de normen uit de Wet geluidhinder in acht te worden genomen.

Klimaatverandering

De CO₂-emissie van het wegverkeer is direct gerelateerd aan het aantal autokilometers dat in het netwerk wordt gereden. Omdat het aantal autokilometers door de maatregelen in het RSP zal toenemen zal ook de CO₂-emissie verder toenemen. Dit vormt een bedreiging voor de klimaatdoelstellingen. Ook dit leidt tot een belangrijk aandachtspunt voor de uitwerking van het RSP-RNM in concrete plannen en projecten.

Tabel 3.2 CO₂-emissie wegverkeer Stadsgewest Haaglanden (kton/jaar)

	2003	Referentie 2020 inclusief prijsbeleid	RSP-variant inclusief prijsbeleid
Personenauto's	217.000	246.000	266.000
Vrachtauto's	8.000	14.500	16.000
Totaal	225.500	260.500	282.000

Conclusie

Prijsbeleid is een belangrijke maatregel om de doelstellingen op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid en CO₂-uitstoot te realiseren. Daarnaast helpen de keuzes voor verdichting, de realisatie van nieuwe fiets- en OV-voorzieningen en de bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen langs OV-lijnen ook mee om de automobiliteit te beteugelen. Daarnaast zijn de maatregelen op het gebied van OV, fiets en verdichting vooral ook nodig om ervoor te zorgen dat de invoering van prijsbeleid mogelijk is en een succes wordt. Dit om de automobilist ook de mogelijkheid te geven om de auto te laten staan. Indien er niet op fiets en OV ingezet wordt zal de automobilist geen andere keuze hebben dan in de auto te blijven zitten en zal het effect van prijsbeleid op de automobiliteit veel minder zijn dan de huidige verwachtingen.

De automobiliteit blijft echter de belangrijkste vervoerwijze binnen Haaglanden, net als in de rest van Nederland. Om de doorstroming van het autoverkeer te waarborgen zijn daarom ook investeringen in de autoinfrastructuur noodzakelijk. Dit leidt dan wel tot een toename van het autogebruik in 2020, die dankzij de invoering van prijsbeleid, verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer, de verbetering en uitbreiding van fietsinfrastructuur en de aanleg van stallingen (vooral ook bij OV-haltes) overigens nog wel valt binnen de marges van de groei van 20-30% waarmee in de RNM is rekening gehouden. In de berekeningen zijn de effecten van een integraal pakket aan mobiliteitsmanagementmaatregelen (o.a. stimuleren van ketenmobiliteit, parkeerbeleid, vervoermanagement bij bedrijven, ICT en reisinformatie, publiekscampagnes) nog niet doorberekend. De verwachting is dat hiermee een extra reductie van het aantal autokilometers van zeker 5% mogelijk is.

Gezien de verwachte groei blijft het lastig de emissies als gevolg van automobiliteit terug te dringen. Dit laat niet alleen de urgentie van prijsbeleid zien, maar onderstreept ook de noodzaak van mobiliteitsmanagement en van een ambitieus nationaal en Europees klimaatbeleid. Haaglanden gaat de ontwikkeling van de emissies en van de (auto)mobiliteit goed volgen en indien nodig zal verdergaand beleid worden geformuleerd gericht op beperking van de automobiliteit en/of meer energiebesparing in andere sectoren.

3.3 Woningbouw

3.3.1 Probleemstelling

Om aan de groei van het aantal huishoudens te voldoen en de woningvoorraad kwalitatief op peil te houden zullen in de periode tot 2020 nog 75.000 tot 80.000 woningen bijgebouwd moeten worden. Van de nieuwbouw zal 30 procent plaatsvinden in het sociale segment. Gemeenten hebben ruim 63.000 woningen in hun plannen opgenomen in de periode tot 2020. Dit is nog niet voldoende om aan de woningbehoefte te voldoen. De meeste gemeenten hebben een woningbouwplanning die niet verder vooruit kijkt dan 5 tot 10 jaar. Dit verklaart deels waarom het aantal plannen nog onvoldoende is. Daarnaast zijn nog niet alle ambities omgezet naar daadwerkelijke plannen. Daarbij moet overigens rekening worden gehouden met het gegeven dat de praktijk leert dat ca. 70 procent van de plannen daadwerkelijk wordt gerealiseerd, wat een extra impuls voor de binnenstedelijke opgave betekent.

Tabel 3.3: Woningbehoefte tot 2020

Oorzaak groei	2007 t/m 2009	2010 t/m 2019	Totaal
Prognose woningbehoefte (PRIMOS'06)	11.800	43.400	55.100
Vervangingsbehoefte	4.500-6.000	15.000-20.000	19.500-26.000
Totaal	16.300-17.800	58.400-63.400	74.600-81.100
Woningen in gemeentelijke programmering (stand 1-3-'07)	32.000	31.500	63.500

Op basis van de woningbouwplannen die gemeenten op de plank hebben liggen en de verwachte huishoudenontwikkeling tot 2020 wordt voor de periode tot 2020 geen ruimtegebrek verwacht om aan de woningbehoefte te kunnen voldoen.

Voor de periode 2020 – 2030 bedraagt de verwachte woningbehoefte 37.100 tot 41.900 woningen. Hier komt de jaarlijkse herstructurering van 1.500 – 2.000 woningen bovenop. Dit betekent dat voor de periode 2020-2030 ruimte moet worden voor bruto 52.100 – 61.900 woningen.

De uitkomsten van het kwalitatieve woononderzoek WOON, zijn voor de regio Haaglanden nader bestudeerd door RIGO Research en Advies BV. Een belangrijke conclusie is dat de toekomstige woonwensen van de bevolking nauwelijks te voorspellen zijn. De reden daarvan is dat de mate van economische ontwikkeling van grote invloed is op de woonwensen van huishoudens. Daarnaast speelt bij woonwensenonderzoek mee dat huishoudens een keuze maken uit de opties die ze op dit moment hebben. Nieuwe woonconcepten en woonmilieus kunnen daarin logischerwijs niet worden meegenomen, terwijl het Stadsgewest juist wil inzetten op vernieuwende concepten en huishoudens wil verleiden om in een meer stedelijke omgeving te gaan wonen. Daarom wordt bewust gekozen om niet uit te gaan van de uitkomsten van onderzoek dat toch enigszins de waan van de dag in zich heeft, maar een strategie te bewandelen waarbij wordt ingezet op vernieuwing en imago-ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. De kwalitatieve tekorten worden enerzijds teruggebracht door de nieuwbouw van hoogwaardige, flexibele en duurzame woningen op nieuw te ontwikkelen binnenstedelijke locaties. Daarbij wordt als uitgangspunt

gehanteerd dat de potentie van de locatie leidend moet zijn voor het te realiseren programma. Anderzijds wordt de kwaliteit verbeterd door herstructurering.

3.3.2 Lange termijn visie (na 2020)

De ambitie van het Stadsgewest Haaglanden is dat het in Haaglanden goed wonen is, nu en op de lange termijn. Gestreefd wordt naar veilige, leefbare woongebieden met een eigen identiteit en met de juiste voorzieningen op de juiste plaats. Vanuit de filosofie 'lokaal wat kan, regionaal wat moet' is de rol van het RSP op dit punt overigens beperkt. Het is primair aan de gemeenten invulling te geven aan deze ambitie.

Voor de periode tot 2020 gaat het RSP uit van verdichting van bestaand stedelijk gebied. Deze periode wordt benut om innovatieve stedelijke woonmilieus te ontwikkelen die voor een bredere doelgroep interessant zijn. De ambitie is om voor aanzienlijk meer dan 50% van de nieuwbouwwoningen een plek te vinden in het bestaande stedelijke gebied. De nieuwbouw zal zich zoveel mogelijk concentreren in het stedelijke gebied binnen het bereik van stations en haltes van openbaar vervoer.

Voor de periode na 2020 zijn de ontwikkelingen nog onzeker. Wanneer het zoekproces naar innovatieve woonmilieus succesvol is, kan de vraag naar woningen ook in de toekomst nog grotendeels in bestaand stedelijk gebied opgevangen worden. Actief monitoren van de ontwikkelingen moet garanderen dat de zoektocht naar oplossingen voor eventuele tekorten aan geschikte locaties tijdig start.

3.3.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020

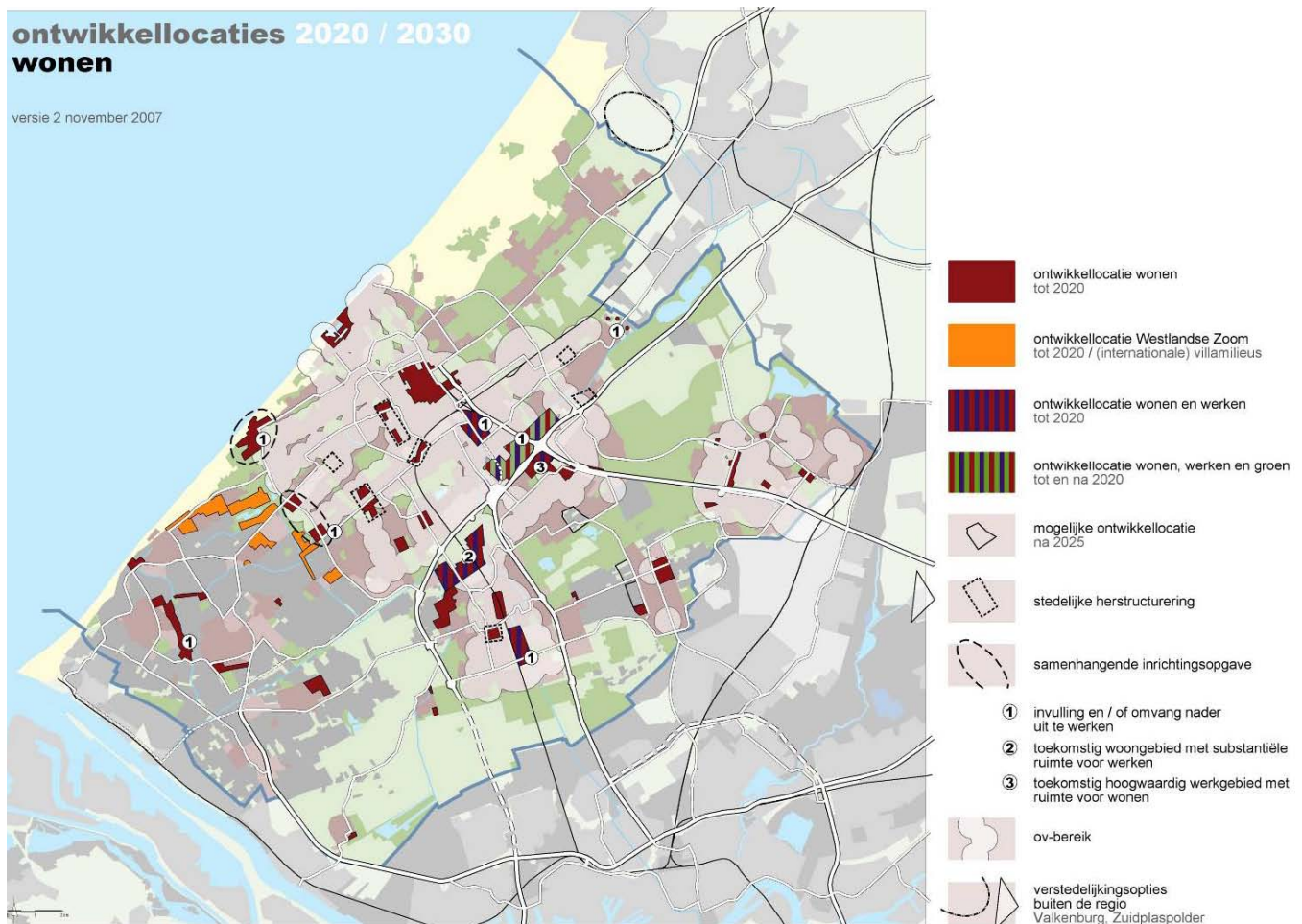
Zoals hiervoor aangegeven wordt gekozen voor binnenstedelijke verdichting (50%) en nieuwbouw op locaties binnen de invloedssfeer van het openbaar vervoer (Stedenbaan, RandstadRail, tramlijnen).

Een groot deel van de verdichtings- en uitbreidingslocaties zijn betrekkelijk kleinschalig en/of spelen op het niveau van de afzonderlijke gemeenten. Deze locaties, hoewel van belang om de ambities van het RSP te bereiken, worden dan ook lokaal uitgewerkt, zowel ruimtelijk als milieutechnisch gezien.

Locaties die wel regionale betekenis hebben - vanwege de omvang, al dan niet in combinatie met de ligging op de grens van gemeenten - zijn de volgende:

- de Kustzone;
- de Binckhorst: voorzien is in een transformatie van het thans verouderde bedrijventerrein in een nieuw woon- en werkgebied met ca. 7000 woningen;
- Rijswijk-Zuid;
- de Vliet/A4-zone.

Figuur 3.7: Ontwikkellocaties wonen 2020 - 2030



3.3.4 Milieubeoordeling

De keuze om te verdichten kan zowel positieve als negatieve milieugevolgen hebben. Positief is dat door verdichting:

- optimaal gebruik wordt gemaakt van de aanwezige infrastructuur en voorzieningen (minder ruimtebeslag en grondstoffen- en energiegebruik);
- de groei van de automobiliteit beperkt blijft (kleinere verplaatsingsafstanden, toename gebruik van OV en/of fiets en als gevolg daarvan minder uitstoot van CO₂, fijn stof en NO₂, minder geluid);
- aantasting van de open ruimte buiten de stad voorkomen wordt (natuur, landschap, ruimte voor toekomstige ontwikkelingen).

Negatief punt is dat de leefbaarheid van de stad onder druk kan komen te staan door geluid en luchtverontreiniging en door de afname van de hoeveelheid groen in het stedelijke gebied.

Ook de strategie om te bouwen langs OV-lijnen kan zowel positieve als negatieve gevolgen hebben. Positief is dat door concentratie van nieuwbouw langs OV-lijnen:

- de groei van de automobiliteit beperkt blijft (minder uitstoot van CO₂, fijn stof en NO₂, minder geluid);

- binnen het stedelijke gebied, dat buiten de invloedssfeer van het openbaar vervoer ligt, ruimte voor water en groen behouden blijft (voorkomen van wateroverlast, recreatief).

Een mogelijk negatief gevolg is dat de concentratie van woonbebouwing langs OV-lijnen leidt tot hinder vanwege die OV-lijnen. Nieuwe OV-lijnen (en ook de woonbebouwing daarlangs) kunnen aantasting van natuurwaarden met zich meebrengen.

Voor beide strategieën geldt dat de potentiële negatieve gevolgen in het algemeen tot aanvaardbare niveaus beperkt kunnen blijven door een goede inrichting c.q. uitvoering van de betreffende locaties en OV-lijnen. De positieve effecten van bundeling zijn daarmee (over het algemeen) groter dan de negatieve effecten.

3.4 Economie

3.4.1 Probleemstelling

In 2005 besloeg het areaal bedrijventerreinen in Haaglanden ca. 1.550 ha. Ondanks inspanningen die gericht zijn op herstructurering en revitalisering van bestaande terreinen wordt ingeschat dat tussen 2007 en 2020 nog 400 ha. ruimte extra nodig is voor bedrijvigheid. Dit betreft vooral een groei van de regionaal gebonden werkgelegenheid (mobiliteitssector, bouwsector). Mogelijk gaat de vraag na 2020 dalen als gevolg van demografische ontwikkelingen.

De totale oppervlakte aan kantoren bedroeg in 2005 ruim 6,7 miljoen m² bvo (bedrijfsvloeroppervlakte). Tot het jaar 2015 wordt een uitbreiding met ca. 1 miljoen m² bvo verwacht. Deze uitbreiding kan worden opgevangen binnen bestaande gemeentelijke plannen. Voor de periode 2016-2020 wordt vooralsnog uitgegaan van een jaarlijkse vraag die gelijk is aan het programma 2011-2015. Dit betekent een vraag van 108.000 m² per jaar, of 550.000 m² in totaal. Na 2020 is zowel een verdere groei als een daling van de vraag mogelijk.

De glastuinbouw neemt in Haaglanden ca. 4.000 ha in beslag⁷. Een aanmerkelijk deel daarvan is verouderd. De bereikbaarheid van de glastuinbouwgebieden, met name in relatie tot de mainports, laat te wensen over. Voorts zijn er knelpunten ten aanzien van waterberging en is er sprake van druk vanuit andere functies (o.a. wonen, werken, groen, water).

3.4.2 Lange termijn visie (na 2020)

De ambitie van het Stadsgewest Haaglanden is dat Haaglanden een welvarende regio is waar het goed ondernemen en werken is. Het streven is erop gericht om na 2020 de vraag naar ruimte voor werken op de bestaande terreinen en in het bestaande stedelijk gebied op te kunnen vangen. Daar is een innovatief gebruik van de ruimte voor nodig. Herstructurering en intensiever gebruik van verouderde terreinen, dubbel grondgebruik, functiemenging en het ontwikkelen van milieumaatregelen die hinder van bedrijven verminderen, zijn hierbij belangrijke aangrijpingspunten. Voor wat betreft de glastuinbouw wordt gestreefd naar de 'meest innovatieve glastuinbouwcluster van de wereld, met voldoende ruimte voor productieglass, meer toegevoegde waarde en een positief energiesaldo'. Voor het toerisme geldt als motto dat een bezoek aan Nederland/Europa niet compleet is zonder een bezoek aan Haaglanden.

⁷ In totaal beslaat de Greenport Westland-Oostland ca. 5300 ha.

3.4.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020

Evenals voor woningbouw geldt dat veel keuzes spelen op het niveau van de afzonderlijke gemeenten. Het RSP is voor deze lokale keuzes faciliterend, maar niet bepalend.

Bedrijven

In de vraag naar 400 ha. tussen 2007 en 2020 kan in vrijwel worden voorzien door het thans beschikbare areaal uit te geven bedrijventerreinen in combinatie met de (gedeeltelijke) ontwikkeling van Rijswijk-Zuid en Prisma nabij Zoetermeer (70 ha.) tot bedrijventerrein.

De gemeenten Zoetermeer en Lansingerland werken een gebiedsvisie uit voor de omgeving van het nieuwe station Bleizo. Het perspectief is te zorgen dat de omgeving voldoende aantrekkelijk is voor de realisatie van het station. Uitgangspunt in het RSP is dat de hoofdfunctie bedrijventerrein blijft. De strategische keuzes in het RSP hebben daarmee betrekking op de transformatie van Binckhorst en Schieoevers (in welke mate leidt dit tot verlies van bestaande ruimte voor bedrijven?) en de ontwikkeling van Rijswijk-Zuid (wel of geen bedrijventerrein en van welke omvang?).

Kantoren

De strategische keuzes hebben betrekking op de locaties voor de kantorenontwikkeling. Nieuwe kantoren die in de periode 2015-2020 aan het totale aanbod worden toegevoegd bovenop de vigerende kantorenstrategie 2015 en een regionale functie hebben, komen zoveel mogelijk op locaties binnen de invloedssfeer van de Stedenbaanstations.

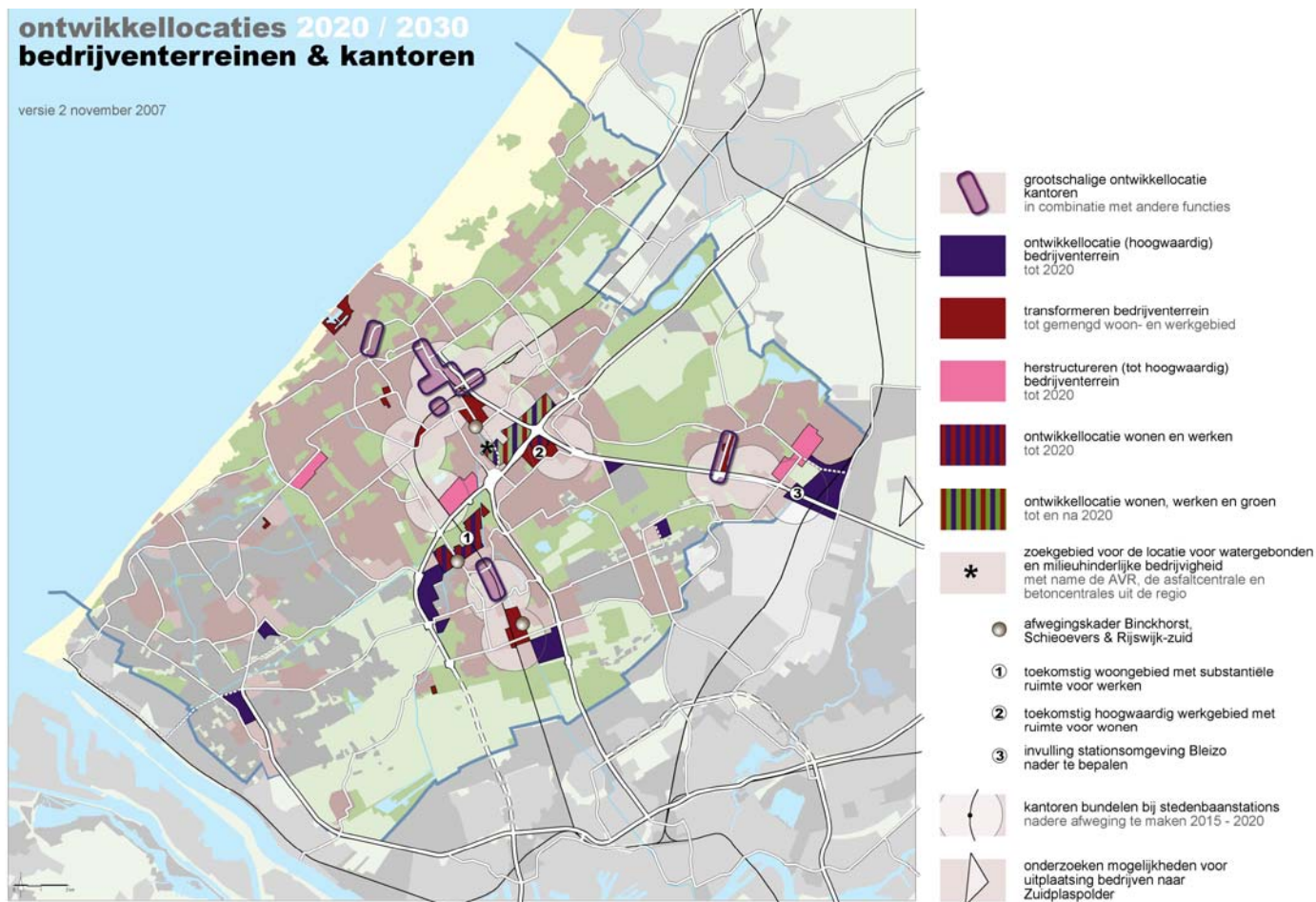
Glastuinbouw

Zowel in het Westland als in het Oostland zijn gebieden duurzaam aangewezen voor glastuinbouw. Tussen 2001 en 2020 transformeert in Haaglanden circa 1000 ha glastuinbouw naar andere functies zoals woningen, bedrijven, groen en water. Deze transformatie is een doorwerking van eerder vastgesteld regionaal en provinciaal beleid en geen gevolg van keuzes in het ontwerp-RSP. De transformatie van deze 1000 ha glastuinbouw dient binnen het bereik van het Greenportcluster Westland-Oostland te worden gecompenseerd.

3.4.4 Milieubeoordeling

Herstructurering van bestaande bedrijventerrein voorkomt de aantasting van thans nog open gebieden. Het is een vorm van hergebruik en voorkomt daardoor de aanleg van nieuwe infrastructuur (energie- en grondstoffengebruik). Bij de locatiekeuze van nieuwe bedrijventerreinen dient gekeken te worden naar de aard en het type bedrijvigheid. Het verzorgende midden- en kleinbedrijf is regionaal gebonden en hoort in of nabij te stad te zitten. De gewenste auto- en/of OV-bereikbaarheid is afhankelijk van het type bedrijven. Voor regionaal voorzienende bedrijven zoals asfalt- en betoncentrales is de vestiging op natte bedrijventerreinen noodzakelijk. Voor andere bedrijven zoals distributiecentra is de nabijheid van snelwegen vanzelfsprekend. Afhankelijk van de beschikbare ruimte is voor dit type bedrijvigheid de vraag aan de orde of zij regionaal of bovenregionaal (Zuidvleugel) gebonden zijn.

Figuur 3.8: Ontwikkellocaties bedrijventerreinen en kantoren 2020 – 2030



De keuze om kantoorlocaties te ontwikkelen nabij hoogwaardige openbaar vervoerhaltes voorkomt onnodig autoverkeer en draagt daarmee bij aan beperking van de milieubelasting (klimaat, luchtkwaliteit, geluid).

De herstructurering van de glastuinbouw biedt kansen voor verdere verduurzaming van de sector. Een belangrijke ontwikkeling in de glastuinbouw is de geleidelijke transformatie van energiegebruiker naar energieleverancier. Hiermee draagt de glastuinbouw in aanzienlijke mate bij aan de Nederlandse Kyoto-doelstellingen. Ook zal de herstructurering gepaard gaan met verbeteringen op het punt van groen, waterberging en lichthinder.

3.5 Groen

3.5.1 Probleemstelling

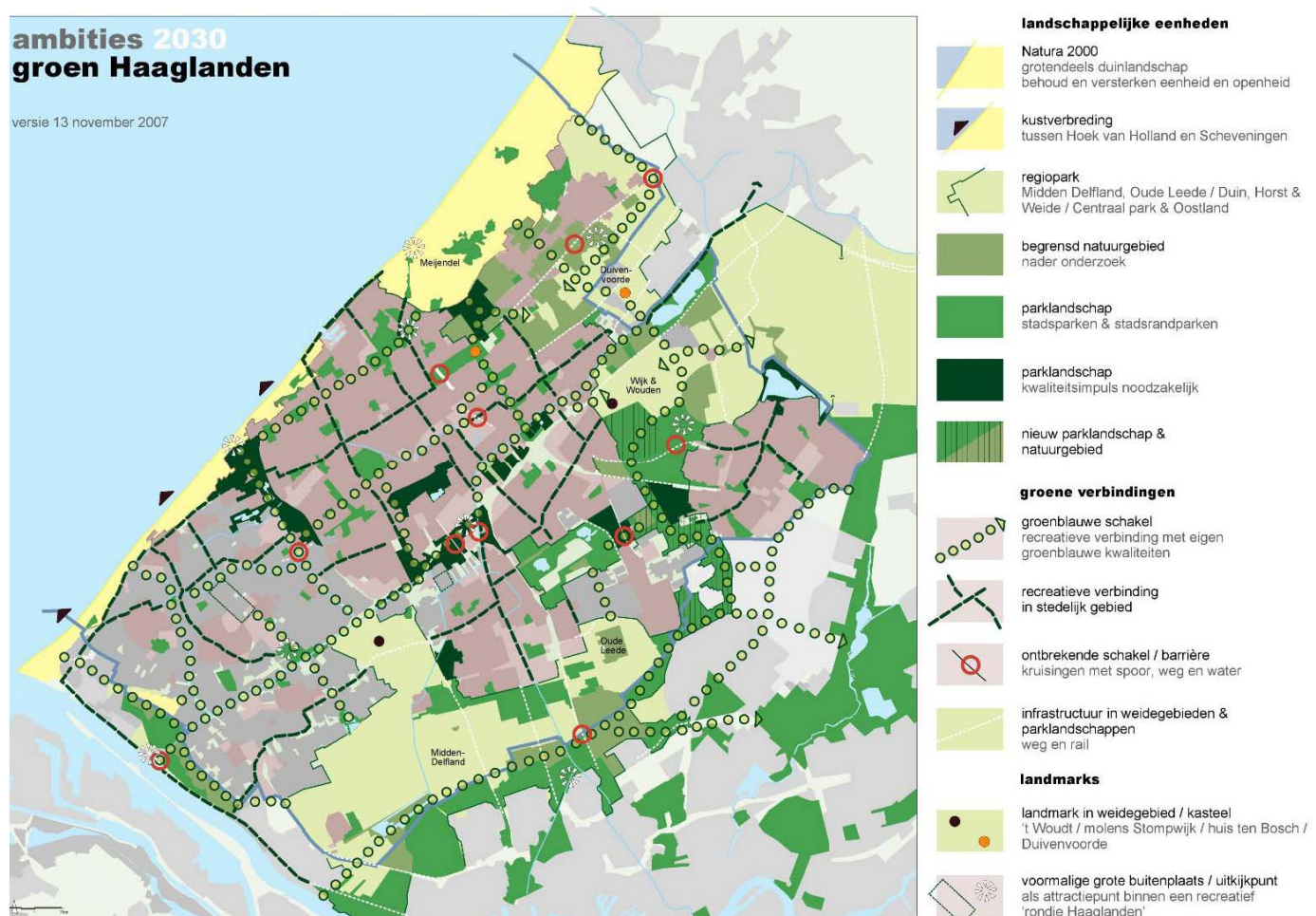
Haaglanden is voor een derde groen. Deze uitspraak gaat uit van de grote groengebieden zoals de weidegebieden met een landbouwfunctie, de duinen, recreatiegebieden en de landgoederenzones. Als ook alle kleinere groengebieden worden meegeteld (CBS-statistiek grondgebruik) is Haaglanden voor circa 45 procent groen. Het groen heeft een functie voor mens (ontspanning) en natuur.

De kwaliteit van het groen van Haaglanden moet beter. Aan de stadsranden dreigt verrommeling, bufferzones staan onder druk. Ook de bereikbaarheid van het groen moet beter. De verbindingen naar en tussen groengebieden in het stedelijk gebied en de verbindingen tussen stad en land zijn onvoldoende. De afnemende rentabiliteit van de veeteelt zet de rol van de landbouw als beheerder van de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van de weidegebieden onder druk.

3.5.2 Lange termijn visie (na 2020)

Het groen in Haaglanden moet sterk genoeg worden om de ruimtedruk vanuit de stedelijke gebieden te weerstaan en beter te kunnen functioneren voor recreatie en natuur. Daarvoor werkt het Stadsgewest Haaglanden samen met publieke en private partners aan recreatief aantrekkelijke groengebieden en aantrekkelijke routes ernaartoe en ertussen; de zogenaamde Groene Ringen van Haaglanden. Realisatie van een stevige ecologische structuur, met een fijnmazige vertakking op regionaal en lokaal schaalniveau, maakt de kwaliteit van de natuur robuuster.

Figuur 3.9: Ambities groen 2030



Het groen wordt zoveel mogelijk gehandhaafd, waardoor ook op de lange termijn een derde van het grondgebied van Haaglanden groen is. Het groen is

kwalitatief hoogwaardig, bereikbaar (ambitie: binnen 10 minuten fietsen op een aantrekkelijke route naar het regionaal groen) en onderling verbonden (recreatief en ecologisch). Landschappelijke bufferzones zoals Midden-Delfland en het gebied tussen Den Haag, Leiden en Zoetermeer moeten een beschermende wettelijke status krijgen. Ontwikkelingen in of aan de rand van deze gebieden (o.a. Rijnlandroute, woningbouwlocatie Valkenburg) moeten zorgvuldig worden getoetst. Dit dient plaats te vinden in de betreffende milieueffectrapportages die door de initiatiefnemers van deze plannen worden uitgevoerd. Natuurwaarden worden beschermd en waar mogelijk versterkt.

3.5.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020

Het behouden van groen en de versterking van de groene structuur (volgens PEHS) betekent een ruimtevraag voor groene functies. Dit betreft zowel recreatief groen als ecologisch groen. De invulling van deze ruimtevraag kan gedeeltelijk worden gecombineerd met extensieve landbouw of waterfuncties. Waar functies elkaar 'kruisen' (rood en groen) dienen oplossingen te worden gevonden, zodat de ecologische verbinding in stand blijft.

3.5.4 Milieubeoordeling

Versterking van de groenstructuur bevordert in algemene zin de leefbaarheid van de regio.

De bereikbaarheid van groene gebieden per fiets of te voet vermindert de noodzaak om met de auto te gaan recreëren. Dat is gunstig voor de luchtkwaliteit en het beperkt de CO₂-uitstoot en geluidhinder vanwege wegverkeer.

Het idee van 'groene ringen', maakt bovendien fietsen aantrekkelijker, waardoor het fietsen een extra impuls krijgt, mogelijk ten koste van de automobiliteit.

De 'groene ringen' dragen bij aan vergroting van de biodiversiteit in de regio.

3.6 Waterbeheer

3.6.1 Probleemstelling

De zeespiegel stijgt, de bodem daalt, de regenbuien nemen toe en de afvoer door de rivieren groeit. Naast deze min of meer autonome ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak in Haaglanden toe als gevolg van de uitbreiding van woongebied, kassen, bedrijven en wegen. Gevolg daarvan is dat het watersysteem steeds vaker te maken krijgt met grote piekafvoeren waarop het systeem niet berekend is.

Als antwoord op deze ontwikkelingen is voor het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Delfland in 2001 het Afvoer- en BergingsCapaciteit (kortweg ABC) programma van Delfland vastgesteld. Later volgden de ABC-polderstudies en het Waterkader Haaglanden [HL, 2006].

Voor het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland is in 2006 het Waterbeheerplan 2006-2010 [RL, 2006] vastgesteld. Voor het gebied tussen Den Haag en Leiden is het Watergebiedsplan Zuidgeest in voorbereiding. Hierin worden concrete maatregelen opgenomen gericht op verbetering van de waterhuishoudkundige situatie in het gebied incl. verbeteringen op het vlak van waterkwaliteit. Voor het gebied rond Zoetermeer moet het proces dat moet leiden tot een Watergebiedsplan nog starten.

Met de uitvoering van het Waterkader Haaglanden, de watergebiedsplannen en met het aanpakken vanaf 2008 van de zwakke schakels in de kustverdediging (van Scheveningen tot de Van Dixhoordriehoek bij Hoek van Holland) zijn de risico's voor de middellange termijn (2040) beperkt. Voor de langere termijn (2100) is een toename van de risico's mogelijk. De omvang hiervan is nog zeer onzeker.

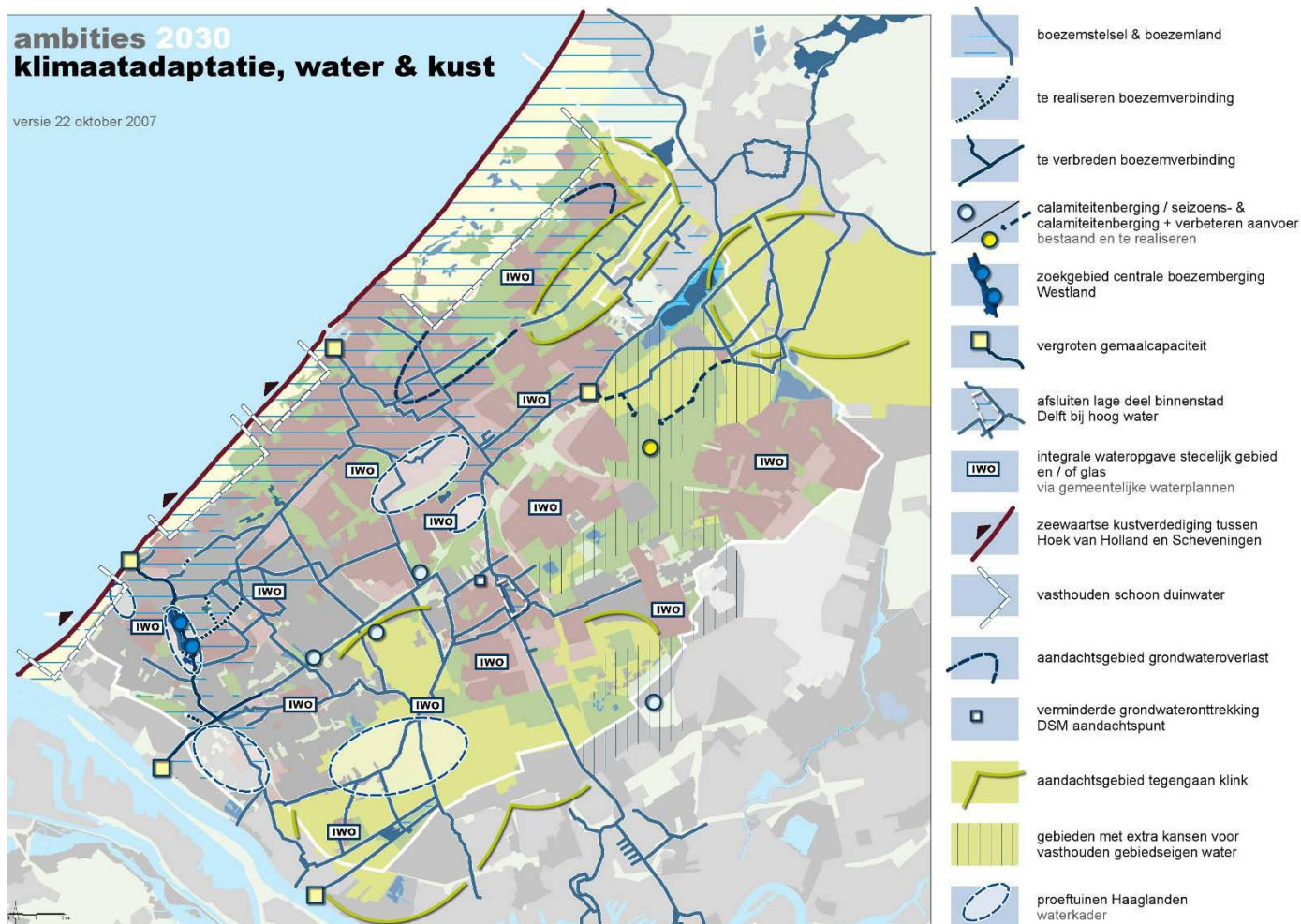
In 2030 moet het watersysteem voldoen aan de vereisten van de Europese Kaderrichtlijn Water en is het zwemwater van goede kwaliteit. De Kaderrichtlijn Water wordt in 2007 en 2008 uitgewerkt in een maatregelenpakket waar ook ruimtelijke maatregelen onderdeel van uitmaken.

3.6.2 Lange termijn visie (na 2020)

Voor de (middel)lange termijn staat het uitvoeren van de maatregelen uit de in 3.6.1 genoemde plannen en afsprakenkaders voorop.

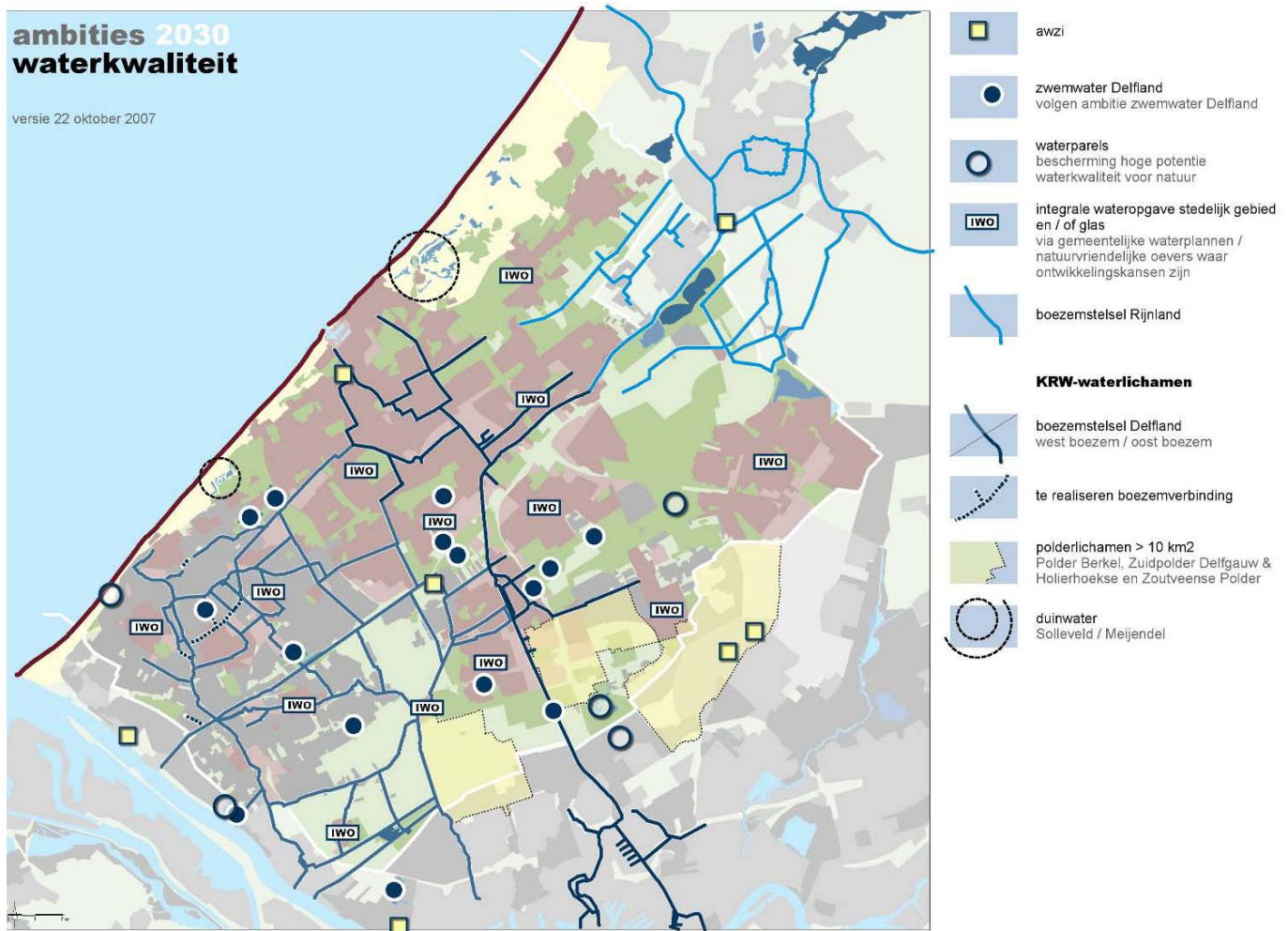
Voor de periode na 2020 is het de ambitie van het Stadsgewest Haaglanden om een klimaatbestendige regio te zijn. Door nu te investeren in kennisontwikkeling kunnen straks de noodzakelijke maatregelen worden getroffen om de negatieve effecten van klimaatverandering tegen te gaan.

Figuur 3.10: Ambities klimaatadaptatie, water en kust 2030



Voor waterkwaliteit geeft het RSP aan dat de overheden onder regie van de Hoogheemraadschappen bestuurlijke afspraken maken over het maatregelpakket. De afspraken met ruimtelijke implicaties vormen een uitgangspunt bij de uitwerking van bestemmingsplannen.

Figuur 3.11: Ambities waterkwaliteit 2030



3.6.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020

De afspraken uit het Waterkader Haaglanden zijn, inclusief het ABC-beleid en de aanpak van de zwakke schakels van Delfland, overgenomen in het RSP Haaglanden. Van nieuwe ruimtelijke keuzes op regionaal niveau is op het gebied van water geen sprake. Lokale keuzes worden genomen in het kader van gemeentelijke plannen.

Voor de noodzakelijke verbetering van de waterkwaliteit wordt het maatregelenpakket uitgewerkt. Voor zover regionaal en ruimtelijk relevant worden de resultaten hiervan, indien mogelijk, opgenomen in het definitieve RSP.

3.6.4 Milieubeoordeling

De milieubeoordeling van het maatregelenpakket in het kader van het waterbeheer vindt plaats bij de voorbereiding van de uitvoering van de desbetreffende plannen (o.a. MER Zwakke Schakels Delflandse Kust).

Het, indien mogelijk, opnemen van de relevante onderdelen van het maatregelenpakket voor de verbetering van de waterkwaliteit in het definitieve RSP draagt bij aan de realisatie van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water.

3.7 Energievoorziening

3.7.1 Probleemstelling

Gebruik van fossiele brandstoffen voor de energievoorziening leidt tot de uitstoot van CO₂ (en andere vervuilende stoffen) en draagt daarmee bij aan klimaatverandering. Ook leidt het tot uitputting van de betreffende voorraden.

3.7.2 Lange termijn visie (na 2020)

Voor de lange termijn wil Haaglanden een 'klimaatneutrale' regio zijn. De CO₂-uitstoot moet in 2020 met 30% zijn afgenomen ten opzichte van 1990 en in 2030 gehalveerd.

Haaglanden biedt goede mogelijkheden voor een duurzamere energievoorziening. De greenport kan zich ontwikkelen tot een energieleverancier voor een deel van de regio. Daarnaast is het mogelijk om afvalwarmte uit Rijnmond en bronnen uit Haaglanden, zoals de AWZI Harnaspolder, te benutten en om aardwarmte (geothermie) te gebruiken. De warmtebronnen en -gebruikers kunnen aan elkaar worden gekoppeld tot een warmteweb.

3.7.3 Ruimtelijke keuzes tot 2020

Het beleid van Haaglanden is gericht op een duurzame energievoorziening. Momenteel wordt gedacht aan een reeks van maatregelen met een ruimtelijke component. Genoemd kunnen worden:

- de realisatie van een warmteweb waaraan restwarmtebronnen en -gebruikers kunnen worden gekoppeld. Als warmtebronnen wordt gedacht aan afvalwarmte uit Rijnmond, maar ook bedrijven uit de regio zelf kunnen mogelijk aangesloten worden
- de toepassing van aardwarmte (geothermie)
- het waar mogelijk benutten van windenergie
- duurzaam bouwen bij stedelijke herstructurering of nieuwbouw van woningen, bedrijven en voorzieningen
- toepassing van koude- en warmteopslag (de ondergrond is in grote delen van de regio hier relatief gunstig voor, zie ook bijlage 1)
- energieleverende in plaats van energiegebruikende kassen

3.7.4 Milieubeoordeling

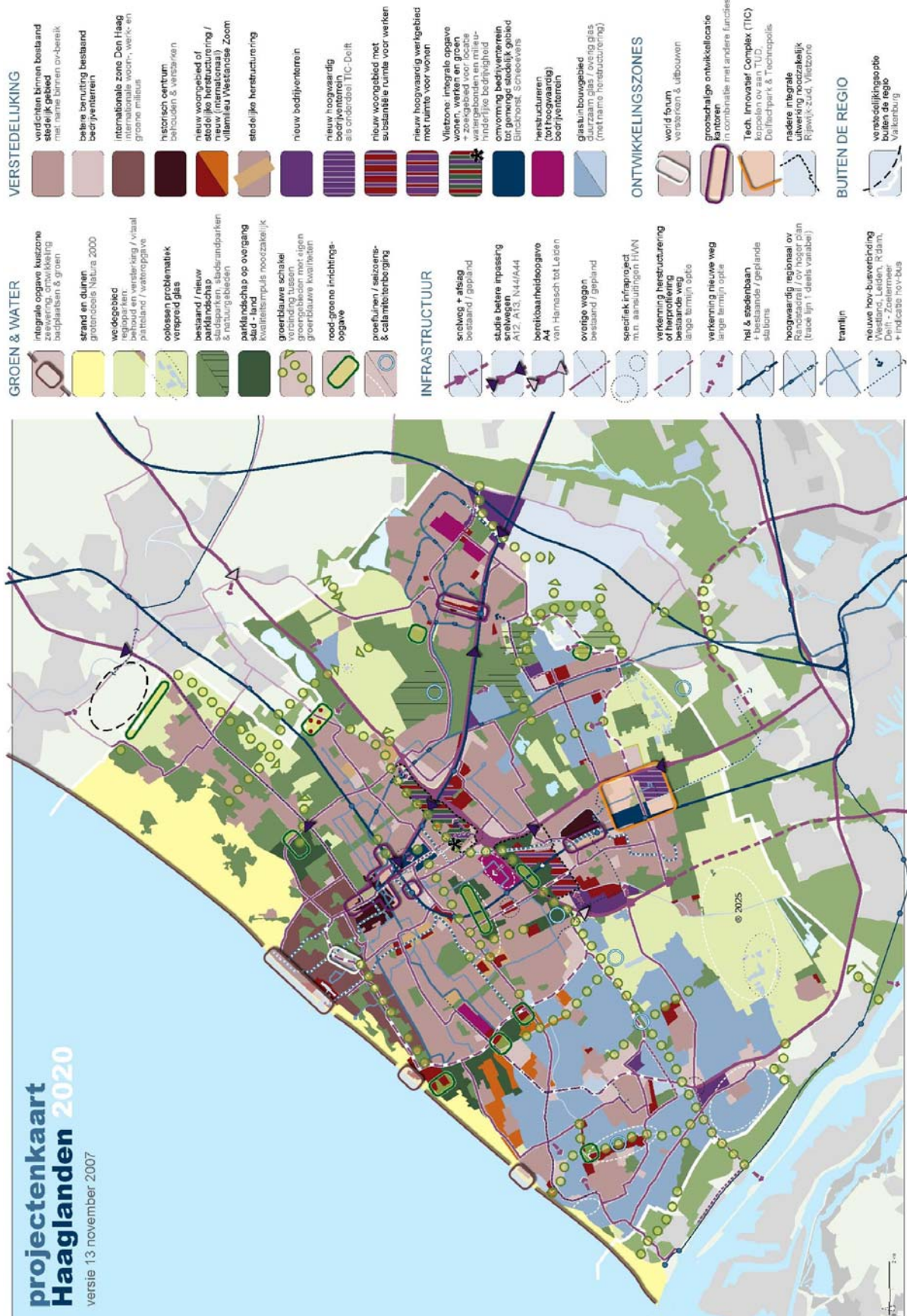
Veel van bovengenoemde maatregelen zijn al dermate concreet dat hoge verwachtingen niet misplaatst zijn. Niettemin vergen ze nog nadere uitwerking en ligt hier voor het Technologisch Innovatief Complex van Delft een uitdaging.

3.8 Integratie en cumulatie

Samenvattend is het RSP (zie de figuur op de volgende pagina) gericht op een samenhangende ontwikkeling uitgaande van:

- een betere benutting van de bestaande stedelijke structuren: door verdichting en herstructurering wordt aantasting van groen en waardevolle landschappen voorkomen;
- beperking van de groei van de automobiliteit door de uitbreiding van het OV- en fietsnetwerk en door verstedelijking te bundelen aan (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- de realisatie van een klimaatbestendige regio door de versterking van de water- en groenstructuur;
- de realisatie van een klimaatneutrale regio door op een duurzame wijze in de energiebehoefte te voorzien.

Toch gaat de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling gepaard met extra ruimtebeslag en een toename van de verkeersintensiteiten. De kwantitatieve toename van het ruimtebeslag wordt gecompenseerd door kwaliteitsverbeteringen in het ruimtegebruik. De negatieve effecten van de groei van het autoverkeer voor het milieu worden voor een deel gecompenseerd door een betere bundeling van het verkeer op de hoofdwegen en door (Europees, nationaal, regionaal en lokaal) bronbeleid gericht op schonere, stillere en brandstofefficiëntere voertuigen. Aanvullend hierop is prijsbeleid nodig als extra stimulans voor beperking van de automobiliteit en voor het gebruik van alternatieve vervoerswijzen.



4 INTEGRALE GEBIEDSONTWIKKELING

4.1 Inleiding

In hoofdstuk 3 heeft de milieubeoordeling plaatsgevonden van de sectorale keuzes die zijn gemaakt in het RSP/RNM. Deze beoordeling vormt in principe het vertrekpunt voor de beoordeling van vervolgplannen op lokaal niveau. Een aantal gebiedsontwikkelingen of uitvoeringsprojecten overstijgt echter het lokale niveau, ondermeer vanwege onderlinge afhankelijkheden. Voor deze projecten wordt in dit hoofdstuk een nadere milieubeoordeling uitgevoerd.

In eerste instantie, in 4.2, worden de kwesties benoemd: om welke projecten gaat het? In 4.3 worden de onderlinge afhankelijkheden aangegeven. Vervolgens worden in de hoofdstukken 5 en 6 de bovenlokale keuzes op hun milieumerites worden beoordeeld.

4.2 Bovenlokale ontwikkelingen

4.2.1 Kustzone

Voor de Kustzone is een aantal mogelijke ontwikkelingen met bovenlokale consequenties aan de orde:

- de te verwachten zeespiegelstijging en de noodzakelijke maatregelen om overstromingen te voorkomen;
- de ontwikkeling van Kijkduin. In de structuurvisie van Den Haag (DH, 2005] werd nog uitgegaan van de realisatie van ca. 3000 woningen, uitgevoerd als hoogwaardige hoogbouw. In de uitwerking van 6 maart 2006 [DH, 2006-1] wordt een aantal modellen uitgewerkt gericht op versterking van het wonen in de binnenduinstrand, met overigens aanmerkelijk lagere woningaantallen in ruimere woonmilieus;
- de ontwikkeling van Scheveningen tot het 'drukke, bruisende tweede centrum van Den Haag'. In de structuurvisie van Den Haag werd nog uitgegaan van 4100 nieuwe woningen met daarbij de nodige voorzieningen. In de uitwerking van 6 maart 2006 [DH, 2006-2] is een drietal scenario's beschreven met daarin 900 tot 2800 woningen;
- de ontwikkeling van de Kustzone tot Internationale Zone [DH, 2006-3] met vestigingen van internationale instellingen.

Over de vraag hoe moet worden omgegaan met de zeespiegelstijging zijn inmiddels in het kader van het project Zwakke Schakels afspraken gemaakt. Voor de langere termijn geeft het RSP aan dat de aanpak van het Waterkader Haaglanden verbreed moet worden naar de problematiek van de zeespiegelstijging.

De ontwikkelingen in Kijkduin, Scheveningen en de Internationale Zone spelen zich af in de omgeving van Natura 2000-gebieden. Om de haalbaarheid van de gewenste Kustzone-ontwikkelingen op waarde te schatten is in 5.2 een zogenaamde voorttoets uitgevoerd.

4.2.2 Binckhorst

Voor de Binckhorst bestaan ambitieuze plannen voor een grootschalige transformatie van het bestaande bedrijventerrein naar een gemengd binnenstedelijk gebied met intensief ruimtegebruik. In oktober 2006 is een gebiedsconcept verschenen waarin een beeld wordt geschetst van de kansen en mogelijkheden [GOB, 2006]. In juli 2007 is met de ondertekening door twee marktpartijen en de gemeente Den Haag van de Beslisnotitie Haalbaarheidsstudie Nieuw Binckhorst [DH, 2007] een nieuwe fase van planvorming gestart. Op dit moment (november 2007) is een ontwikkelplan voor het gebied in voorbereiding. Dit plan bestaat uit een (ruimtelijk) Masterplan en een (financieel/economisch) Ondernemingsplan.

De huidige plannen (zie ook de Haagse Structuurvisie Wêreldstad aan Zee [DH, 2005]) gaan uit van de transformatie van een bedrijventerrein met een omvang van ca. 130 ha bruto en 94 ha netto. Ca. 53 ha wordt omgezet in gebied met een mix aan functies. Ondermeer wordt voorzien in de bouw van ca. 7.000 woningen, waarvan 5.000 voor 2020.

Een belangrijke randvoorwaarde voor de transformatie is een verbetering van de ontsluiting van het gebied. Hiervoor bestaan plannen, zowel op het gebied van fiets-, OV- als weginfrastructuur. Zo voorziet het programma 'Openbaar Vervoer naar een Hoger Plan' in een betere ontsluiting van de Binckhorst met hoogwaardig rail-OV. In het kader van Stedenbaan wordt een pilot Voorburg-Binckhorst uitgewerkt waarin een verbetering van de (stedenbouwkundige) relatie tussen Binckhorst en Voorburg aan de orde kan zijn. De autobereikbaarheid zal verbeteren door de realisatie van het zogenaamde Trekvliettracé. Het bestuur van het Stadsgebied Haaglanden heeft op 23 mei jl. de voorkeursvariant bepaald. Momenteel loopt de vaststellingsprocedure, ondersteund met het MER verbetering bereikbaarheid Den Haag [HL, 2007-2].

Om de transformatie mogelijk te maken is vervangende ruimte nodig voor bedrijven die niet passen bij het profiel van Nieuw Binckhorst. Voor autodemonstratiebedrijven wordt gedacht aan verplaatsing naar het bedrijventerrein Heron in de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Het bedrijventerrein Harnaschpolder, op de grens van de gemeenten Delft, Rijswijk en Midden-Delfland, biedt mogelijkheden voor uitplaatsing van bedrijven in de milieucategorieën 2 en 3, waarbij vrijstelling mogelijk is tot categorie 4 mits het bedrijf de uitstraling van categorie 2 of 3 heeft. Rijswijk-Zuid (zie 4.2.4) en het bedrijventerrein Prisma in Zoetermeer bieden mogelijkheden voor vestiging van regionaal gebonden bedrijven.

Een aandachtspunt is de op de Binckhorst gevestigde havengebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid zoals de AVR en de asfalt- en betoncentrales. Een optimale ontwikkeling van de Binckhorst betekent dat de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid eerst naar een andere locatie moet zijn verplaatst. Randvoorwaarde voor asfalt- en betoncentrales is dat deze gevestigd zijn op terreinen die goed zijn ontsloten voor vervoer over water. Binnen de regio Haaglanden is de Vliet/A4-zone praktisch de enige mogelijkheid. Een eerste verkenning leert dat er in het gebied, rekening houdend met een zekere milieuzonering (geluid, geur) rond de bedrijven, mogelijkheden lijken te zijn. Naast de diverse wettelijke verplichtingen is in het bijzonder studie nodig naar de verkeerseffecten (incl. de mogelijkheden tot aansluiting op het Trekvliettracé en de luchtkwaliteit) en naar de effecten op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Een dergelijke studie kan in het kader van het plan-MER voor de Vliet/A4-zone worden uitgevoerd.

4.2.3 Vliet/A4-zone

De Vliet/A4-zone betreft het gebied tussen de Vliet en de A4, gelegen in de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg. In het gebied is thans sprake van uiteenlopende bestemmingen (o.a. agrarisch, wonen, sportvelden, golfbaan).

In de partiële herziening van het RSP Haaglanden [HL, 2005] van 20 april 2005 wordt uitgegaan van een driedelige opgave voor het gebied: economische ontwikkeling, groene regionale schakel en verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming.

De structuurvisie van Den Haag ([DH, 2005] en [DH, 2006-5]) gaat uit van een gefaseerde ontwikkeling van het gebied op basis van een stevig groen casco met ondermeer de aanleg van het Trekvliettracé (tussen 2010 en 2015) en de ontwikkeling van OV-infrastructuur.

In het nieuwe RSP staat voor de periode tot 2020 de versterking van het gebied tussen de A4 en de Vliet als groene schakel centraal. Tevens wordt voorzien in een bedrijventerrein voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijven (voor herplaatsing van met name de AVR, de asfaltcentrale en betoncentrales uit de regio, zie ook 4.2.2). Overige ruimtelijke ontwikkelingen die zich kunnen voordoen richten zich op woonmilieus in lage dichtheden en op voorzieningen die aansluiten bij het karakter van het gebied als groene landgoederenzone (duurdere grondgebonden woningen en sportvoorzieningen). In de A12-zone ten zuidoosten van de A4 wordt de omgeving van Stedenbaanstation Ypenburg verder ontwikkeld en zal de GAVI-kavel tot ontwikkeling komen tot een hoogwaardige werklocatie met mogelijk ruimte voor wonen.

Voor de periode na 2020 wordt gedacht aan de verdere ontwikkeling van de omgeving van het Prins Clausplein tot een hoogstedelijk milieu. Een groene dooradering in dit centrale deel zorgt voor een verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke deel. Een derde van het gebied wordt ontwikkeld tot robuust en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie en sport. Voor het overige zijn woon- en werkfuncties aan de orde.

4.2.4 Rijswijk-Zuid

In de Toekomstvisie van de gemeente Rijswijk [Rwijk, 2006] wordt het gebied tussen de A4 en Delft gezien als de laatste grote ontwikkelingslocatie in Rijswijk. De gemeente gaat uit van de ontwikkeling van 'een nieuw woongebied met behoud van bestaande waardevolle structuren, en mede gericht op de bestaande groengebieden Wilhelminapark, Elsenburgerbos en de Zwethzone'. De gemeente heeft in 2006 voorkeursrechten gevestigd op het gebied op grond van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten. Dit betekent dat grondeigenaren hun grond bij eventuele verkoop eerst moeten aanbieden aan de gemeente.

In het RSP wordt voor het grootste deel van het plangebied uitgegaan van woningbouw. Als onderdeel van de ontwikkeling van Rijswijk-Zuid wordt in het gebied Sion en 't Haantje 15 hectare uitgeefbaar bedrijfsoppervlakte gerealiseerd. Elders in Rijswijk wordt daarenboven 15 ha extra netto uitgeefbaar bedrijfsoppervlakte gerealiseerd.

Bij de gebiedsontwikkeling zal rekening worden gehouden met de milieugebruiksruimte van DSM Delft en de Afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) Harnaschpolder (o.a. met oog op voorkomen van geurhinder).

4.2.5 Schieoevers

Schieoevers is met een omvang van 111 ha bruto en 63 ha netto het grootste bedrijventerrein van Delft. Tot het jaar 2020 kan een deel (ca. 27 ha) van het gebied in samenhang met de Stedenbaanpilot voor het station Delft-Zuid, de TU-wijk, TNO en de ontwikkeling van het hoogwaardig bedrijventerrein Technopolis een aanjaagrol vervullen voor de kennisstad Delft. Het betreffende deel van Schieoevers maakt dan een transformatie door van traditionele industriële productie naar een intensiever en hoogwaardiger grondgebruik. Delft streeft naar de realisatie van een Technologisch-Innovatief-Complex waarin fundamentele kennis wordt gekoppeld aan toepassing in de praktijk op een wijze die mensen op verschillende opleidingsniveaus kansen biedt. Bijvoorbeeld door vestiging van beroepsonderwijs en het versterken van uitwisseling door middel van stages. Ontwikkeling van het Technologisch-Innovatief-Complex Delft betekent dat breed naar de ontwikkeling van het gebied gekeken moet worden. Naast onderwijs- en kennisvoorzieningen gaat het om hoogwaardige productontwikkeling en productie, voldoende beschikbaarheid van woningen voor (tijdelijk in Nederland gevestigde) internationale kenniswerkers en andere voorzieningen.

4.3 Onderlinge afhankelijkheden en dilemma's

De onderlinge afhankelijkheden, in programmatische zin (welke bestemmingen in welke omvang?), van de hiervoor geschetste projecten kunnen als volgt worden weergegeven:

- om de Binckhorst door middel van transformatie haar bijdrage aan de internationale stad Den Haag te kunnen laten leveren moeten alternatieve vestigingslocaties voor nu gevestigde bedrijven die niet passen bij het profiel van Nieuw Binckhorst beschikbaar zijn.
- om Schieoevers door middel van transformatie haar bijdrage aan het Technologisch-Innovatief Complex Delft te kunnen laten leveren moeten alternatieve vestigingslocaties voor een nog uit te werken deel van de nu gevestigde bedrijven beschikbaar zijn
- voor de opvang zijn de volgende terreinen beschikbaar:
 - o het bedrijventerrein Heron in Pijnacker-Nootdorp voor autodemontagebedrijven
 - o de bedrijventerreinen Harnaschpolder en Prisma voor regionale dienstverlenende bedrijven
 - o een nieuwe haven in de Vliet/A4-zone voor watergebonden, milieuhinderlijke bedrijven
- in het bijzonder voor de Binckhorst, maar ook voor andere woningbouwlocaties, geldt dat de herontwikkeling van het gebied een bijdrage moet leveren aan de opvang van de vraag naar woningen in Den Haag. Mocht de transformatie/herontwikkeling onvoldoende op gang komen, dan moeten alternatieve locaties voor woningen worden gevonden, aan de kust, in de Vliet/A4-zone of elders in de Zuidvleugel.

5 NATUURTOETS KUSTZONE

5.1 Natura 2000

Natura 2000 vormt een samenhangend netwerk van natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese unie. Dit netwerk vormt de basis voor behoud en herstel van de biodiversiteit.

Binnen het Stadsgewest Haaglanden zijn drie gebieden aangewezen als Natura 2000-gebied, te weten Meijndel en Berkheide, Westduinpark en Wapendal en Solleveld en Kapittelduinen. Meijndel en Berkheide vormen het duingebied tussen Den Haag en Katwijk. Het gebied Westduinpark en Wapendal betreft het duingebied tussen Scheveningen en Kijkduin. Solleveld en Kapittelduinen beslaan eveneens voor een groot deel duingebied, tussen Kijkduin en Hoek van Holland, maar heeft een uitloper naar het Staelduinse Bos.

Bijlage 2 geeft de begrenzing van de drie Natura 2000-gebieden weer. De gebieden zijn aangewezen als Habitatrichtlijngebied vanwege de aanwezigheid van bijzondere habitats (o.a. witte en grijze duinen) en enkele streng beschermde soorten (Nauwe korfslak en Meervleermuis). Bijlage 3 geeft inzicht in de beschermde habitats en kwalificerende soorten⁸ die in de verschillende gebieden voorkomen⁹. Tevens is uit de betreffende tabel af te lezen voor welke invloeden de betreffende habitats en soorten gevoelig zijn.

5.2 Effecten

De vraag is met welke onderzoeksverplichtingen bij de uitwerking van de plannen voor Kijkduin en Scheveningen rekening moet worden gehouden. Nagegaan is hoe de gewenste ontwikkelingen zich verhouden tot de doelstellingen tot behoud en herstel van de Natura 2000-gebieden.

Deze vraag is beantwoord door na te gaan of er ontwikkelingen voorzien worden in of in de omgeving van de Natura 2000-gebieden die invloed kunnen uitoefenen op die betreffende gebieden. Ook als een project niet in een Natura 2000-gebied plaatsvindt kan het mogelijk toch schade aanbrengen. Sommige ingrepen, zoals grondwateronttrekking, kunnen zelfs over grote afstand invloed uitoefenen. Dit wordt externe werking genoemd. Ook kan een project schadelijke gevolgen hebben in combinatie met andere projecten. Dit wordt cumulatie genoemd.

Bij de plannen voor de kustzone van Kijkduin tot Scheveningen is rekening gehouden met de beschermde duingebieden door de ontwikkelingslocaties er buiten te plannen. De voorziene woningbouw en de geplande recreatieve ontwikkelingen kunnen echter leiden tot een extra druk op de duingebieden. Ook van de afronding van de Internationale Ring, de hoofdontsluiting rond Den Haag met ondermeer een opwaardering van de Sportlaan, kan niet op voorhand worden uitgesloten dat er effecten optreden op de duingebieden.

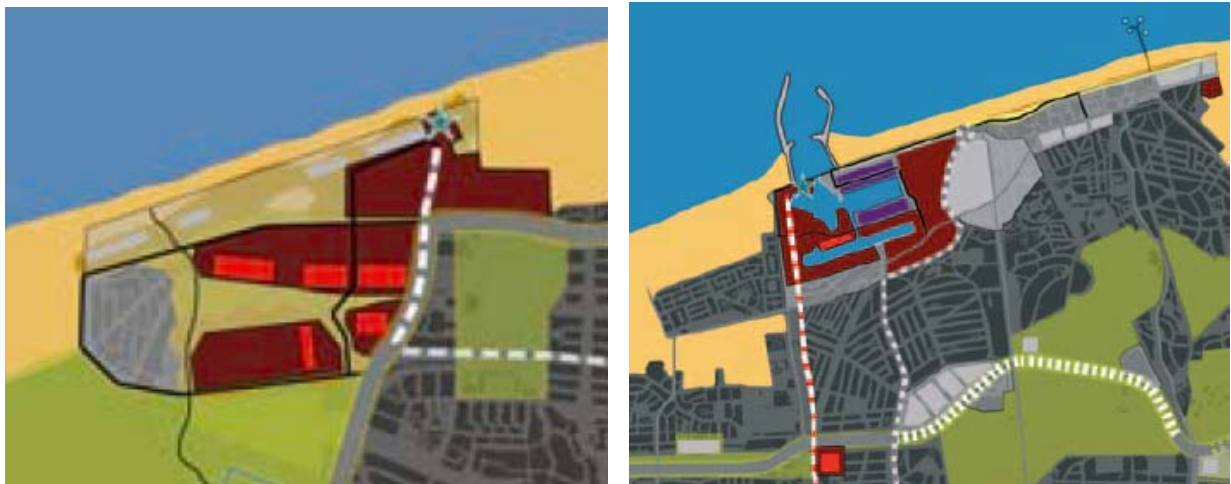
⁸ Dit zijn de soorten op grond waarvan de kwalificatie tot Habitatrichtlijngebied heeft plaatsgevonden. Naast de genoemde soorten komen andere beschermde soorten in de betreffende gebieden voor.

⁹ Voor het gebied Meijndel en Berkheide geldt dat niet alleen voor de kwalificerende soorten instandhoudingsdoelstellingen worden vastgesteld, maar ook voor de Gevlekte witsnuitlibel.

Figuur 5.1: Uitsnede Natura 2000-gebied Solleveld en Kapittelduinen (links) en Westduinpark en Wapendal (rechts)



Figuur 5.2: Ontwikkelingsperspectief Kijkduin en Ontwikkelingsperspectief Scheveningen [DH, 2006-1 en 2006-2]



Dit is reden geweest om nauwkeuriger te kijken en een voortoets uit te voeren. Daarvoor is gebruik gemaakt van de effectenindicator 'Natura 2000 – ecologische randvoorwaarden en storende factoren' van het ministerie van LNV.

Uitgegaan is van drie activiteiten die tot verstoring kunnen leiden, nl. woningbouw, recreatie en infrastructuur. Tabel 5.1 geeft de resultaten van de toepassing van de effectindicator. Per Natura 2000-gebied wordt een overzicht gegeven van de gevoeligheid van de diverse habitats en beschermde soorten voor verstoringen die samenhangen met deze drie activiteiten.

Tabel 5.1: Voorttoetstabel Natura 2000

Meijndel en Berkheide

Woningbouw

Storingsfactor	1	6	7	12	13	15	16	18
Habitattype 2120	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2130	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2160	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2180	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2190	■	■	■	■	■	■	■	■
Nauwe korfslak	■	■	■	■	■	■	■	■
Meervleermuis	■	■	■	■	■	■	■	■
Gevlekte witsnuitlibel	■	■	■	■	■	■	■	■

Recreatie

Storingsfactor	1	12	15	16
Habitattype 2120	■	■	■	■
Habitattype 2130	■	■	■	■
Habitattype 2160	■	■	■	■
Habitattype 2180	■	■	■	■
Habitattype 2190	■	■	■	■
Nauwe korfslak	■	■	■	■
Meervleermuis	■	■	■	■
Gevlekte witsnuitlibel	■	■	■	■

Solleveld en Kapittelduinen

Woningbouw

Storingsfactor	1	6	7	12	13	15	16	18
Habitattype 2120	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2130	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2150	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2160	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2180	■	■	■	■	■	■	■	■
Nauwe korfslak	■	■	■	■	■	■	■	■

Recreatie

Storingsfactor	1	12	15	16
Habitattype 2120	■	■	■	■
Habitattype 2130	■	■	■	■
Habitattype 2150	■	■	■	■
Habitattype 2160	■	■	■	■
Habitattype 2180	■	■	■	■
Nauwe korfslak	■	■	■	■

Westduinpark en Wapendal

Woningbouw

Storingsfactor	1	6	7	12	13	15	16	18
Habitattype 2130	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2150	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2160	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2180	■	■	■	■	■	■	■	■

Recreatie

Storingsfactor	1	12	15	16
Habitattype 2130	■	■	■	■
Habitattype 2150	■	■	■	■
Habitattype 2160	■	■	■	■
Habitattype 2180	■	■	■	■

Weg

Storingsfactor	1	6	7	12	13	14	15	17	18
Habitattype 2130	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2150	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2160	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Habitattype 2180	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ zeer gevoelig	1 = oppervlakteverlies
■ gevoelig	6 = verontreiniging
■ niet gevoelig	7 = verdroging
■ n.v.t.	12 = geluid
... onbekend	13 = licht

15 = verstoring door mensen
16 = mechanische effecten
17 = barrièrewerking
18 = versnippering

5.3 Conclusie

De voortoets leidt tot de bevestiging dat negatieve effecten niet op voorhand uitgesloten kunnen worden. Dit betekent dat bij de uitwerking van het RSP voor de betreffende gebieden, bijv. in het kader van masterplannen en/of bestemmingsplannen, een nadere toets uitgevoerd moet worden. Indien sprake is van een mogelijk negatief effect, maar zeker geen significant negatief effect, dan is een zogenaamde verslechterings- en verstoringstoets nodig. Indien er een kans is op een significant negatief effect dan is een passende beoordeling nodig.

6 MILIEUGESCHIKTHEID TRANSFORMATIEGEBIEDEN

6.1 Probleemstelling

Zoals in 4.1 aangegeven zijn twee grootschalige transformaties van bedrijventerreinen in voorbereiding, te weten:

- de transformatie van Binckhorst te Den Haag tot een gemengd woon- en werkgebied;
- de transformatie van Schieoevers te Delft tot een hoogwaardig en intensief gebruikt bedrijventerrein met een beperkte woonfunctie.

Daarnaast zijn transformaties in het buitengebied in voorbereiding, te weten:

- de transformatie van Rijswijk-Zuid van glastuinbouw- en weidegebied naar een gemengd woon- en werkgebied;
- de transformatie van de Vliet/A4-zone van stadsrandzone met uiteenlopende functies naar een gemengd woon-, werk- en groengebied.

De genoemde transformaties brengen milieugevolgen met zich mee, soms direct en vaak ook indirect.

De directe gevolgen hebben betrekking op de consequenties in en rond de betreffende gebieden:

- welke veranderingen in ruimtegebruik zijn te verwachten met welke milieugevolgen?
- welke veranderingen in de verkeersstromen zijn te verwachten met welke milieugevolgen?

De indirecte gevolgen van de transformaties hebben met name betrekking op de gevolgen van de uitplaatsing van bedrijven naar andere locaties. Zonder gedetailleerd in te gaan op individuele bedrijven mag in algemene zin worden aangenomen dat de bedrijven, waarvoor na de herstructurering en transformatie geen ruimte meer kan worden gevonden op de Binckhorst of Schieoevers, een nieuwe plek dienen te vinden. In het RSP wordt daarvoor onder andere ruimte gereserveerd in de Harnaschpolder, in Rijswijk (Rijswijk-Zuid en elders in Rijswijk), in de Vliet/A4-zone en op de bedrijventerreinen Heron in Pijnacker-Nootdorp en Prisma bij Zoetermeer. Ook wordt, met name voor bedrijven die functioneren op het schaalniveau van de Zuidvleugel, rekening gehouden met uitplaatsing naar bedrijventerreinen buiten de regio (bv. de Zuidplaspolder).

Mochten de gewenste transformaties niet tot stand komen (of mocht de ontwikkeling van de Kustzone stagneren, zie 4.2) dan zijn elders locaties voor met name woningen en kantoren nodig. Daarvoor is de Vliet/A4-zone in beeld. Ook andere locaties, binnen Haaglanden of elders in de Zuidvleugel, zijn denkbaar.

De vraagstelling is tweeledig:

- welke van de genoemde gebieden (Binckhorst, Vliet/A4-zone, Rijswijk-Zuid, Schieoevers) zijn het meest geschikt voor welke bestemmingen? Dit leidt tot een voorkeursscenario.
- met welke milieugevolgen moet rekening worden gehouden mocht het voorkeursscenario niet haalbaar blijken? Dit leidt tot een terugvaloptie.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de milieugevolgen van de geschetste scenario's.

6.2 Milieueffecten van de voorziene transformaties

6.2.1 Inleiding

In de paragrafen die volgen wordt ingegaan op de milieugevolgen van de voorgenoemde plannen. Het betreft een globale beoordeling aan de hand van het beoordelingskader dat is opgenomen in bijlage 1. Bij de uitwerking van de plannen zal, al dan niet in het kader van een m.e.r.-procedure, dit toetsingskader (of een meer locatie- en planspecifieke variant daarvan) gebruikt moeten worden om de besluitvorming, die dan aan de orde is, te ondersteunen.

6.2.2 Binckhorst

Figuur 6.1 geeft een indruk van de mogelijke veranderingen in de Binckhorst, terwijl tabel 6.1 de resultaten van de effectbeoordeling weergeeft.

Figuur 6.1: Concept-Masterplan Binckhorst [DH, 2007]



Tabel 6.1: Milieubeoordeling voorgenomen transformatie Binckhorst

Milieuthema	Milieubeoordeling
Bodem en water	In de Binckhorst is geen sprake van (inter-)nationale aardkundige waarden. De ondergrond van het gebied heeft een goede draagkracht en is niet gevoelig voor bodemdaling. Het eerste watervoerend pakket heeft een hoog potentieel voor koude- en warmteopslag, voor zowel woningen, kantoren als bedrijventerreinen. In Binckhorst is sprake van uiteenlopende vormen van bodemverontreiniging. Voor de transformatie zal de bodem daar waar nodig gesaneerd worden. Afhankelijk van de aard van de verontreiniging en de toekomstige bestemming van het betreffende gebied kan het gaan om ontgraven en afvoeren, saneren op locatie of isoleren. Per saldo zal sprake zijn van een verbetering van de bodemkwaliteit. De transformatie van Binckhorst betekent geen drastische verandering in de waterhuishouding. Bestaand stedelijk gebied wordt vervangen door nieuw stedelijk gebied. Toch bieden de plannen kansen voor verbeteringen, zowel op het vlak van de waterbeheersing (extra waterberging om wateroverlast tegen te gaan), als de riolering (afkoppelen en verbeterd gescheiden stelsel), als de waterkwaliteit (o.a. door natuurvriendelijke oevers).
Cultuurhistorie en archeologie	In het plangebied bevinden zich enkele cultuurhistorische waardevolle elementen (o.a. de voormalige Caballerofabriek en het kasteeltje De Binckhorst). Deze elementen worden zoveel als mogelijk ingepast in de planvorming. Bij de ontwikkeling van de plannen wordt rekening gehouden met de zogenaamde molenbiotoop (een gebied van 400 meter rond molens, waarbinnen beperkingen gelden ten aanzien van bouwhoogtes en beplanting) rond de Laakmolen ten westen van de Trekvljet. De archeologische verwachtingswaarde is in het gehele gebied redelijk tot hoog. Langs enkele lijnen door het gebied is sprake van een zeer hoge kans op archeologische sporen. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursracé van het Trekvljetracé moet rekening worden gehouden met cultuurhistorische waarden (monumenten, historische buitenplaatsen, gebieden met (middel)hoge kansen op archeologische resten).
Mobiliteit	De Binckhorst ligt relatief gunstig voor gebruik van milieuvriendelijke vervoerswijzen. De ligging in de nabijheid van twee Intercitystations (Den Haag Centraal en Den Haag HS), alsmede de voorziene verbetering van station Voorburg en de uitvoering van het programma 'OV naar een hoger plan' maken dat het gebied goed ontsloten is wat betreft openbaar vervoer. Door de realisatie van een aantal fietsverbindingen, naar het centrum en naar het buitengebied, wordt voldaan aan het streven het autogebruik te beperken door goede alternatieven aan te bieden. Desalniettemin leidt de transformatie van de Binckhorst tot een toename van de automobilititeit. Om congestie op de hoofdwegen en sluipverkeer op het onderliggende wegennet te voorkomen is een aantal infrastructurele maatregelen nodig, waaronder de verbinding naar het knooppunt Ypenburg (Trekvljetracé).
Natuur	De natuurwaarden van de Binckhorst zijn beperkt. Bij de voorbereiding van de plannen zal een flora- en faunatoets uitgevoerd moeten worden. Zonodig zullen maatregelen getroffen moeten worden om eventueel aanwezige beschermde soorten (o.a. vleermuizen) te ontzien.
Energie	De transformatie biedt de kans om een stap in de richting van een klimaatneutrale gemeente te zetten. Dit vergt nog wel onderzoek.
Geluid	In de bestaande situatie is sprake van enkele 'lawaaimakers' in het plangebied. Dit houdt beperkingen in voor de ontwikkeling van het gebied tot woonlocatie. Een optimale ontwikkeling van de Binckhorst betekent dat de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid eerst naar een andere locatie moet zijn verplaatst. In en rond het gebied is sprake van drukke wegen en enkele spoorlijnen. Met de geluiduitstraling van deze 'lijnbronnen' moet bij de uitwerking van de plannen rekening worden gehouden. De plannen zorgen voor extra verkeersbewegingen met extra geluiduitstoot. De

Milieuthema	Milieubeoordeling
	voorzien nieuwe ontsluiting (Trekvliettracé) draagt bij aan vermindering van de negatieve effecten van sluipverkeer.
Lucht	In en rond het gebied is sprake van drukke wegen. Bij de uitwerking van de plannen moet rekening worden gehouden met de gevolgen daarvan op de luchtkwaliteit (fijn stof en NO₂) ter plaatse van nieuwe gevoelige bestemmingen. De plannen zorgen voor extra verkeersbewegingen en dragen daarmee bij aan de luchtverontreiniging in en rond het gebied. Ook langs de nieuwe ontsluiting van het gebied (Trekvliettracé) moet rekening worden gehouden met negatieve effecten. Daar staat tegenover dat deze nieuwe route bijdraagt aan vermindering van de negatieve effecten van sluipverkeer.
Externe veiligheid	In het plangebied is sprake van een aantal risicovolle inrichtingen, waaronder twee LPG-stations. Ook bevindt zich een hogedruk aardgasleiding met een werkdruk van meer dan 40 bar in het gebied. Over de spoorlijn Amsterdam – Rotterdam worden gevaarlijke stoffen (categorie B2, giftige gassen) vervoerd. Bij de planvorming voor het gebied dient met deze gegevens (en met de aanvoerroute voor de LPG-stations) rekening te worden gehouden.

Eindoordeel

De transformatie van Binckhorst is een vorm van hergebruik van bestaand stedelijk gebied. De hoeveelheid nieuw aan te leggen infrastructuur is relatief beperkt doordat gebruik gemaakt kan worden van bestaande infrastructuur. De voorziene intensivering van het gebied voorkomt de aantasting van open gebieden. Bodem en water(huishouding) kunnen een kwaliteitsimpuls krijgen door de beoogde herstructurering.

Het gebied ligt gunstig voor een multimodale ontsluiting: zowel over weg, water als rail is Binckhorst, uitgaande van de realisatie van het Trekvliettracé en het programma 'OV naar een hoger plan', goed bereikbaar. Door de verbeteringen in de OV-infrastructuur ontstaat een gebied dat zeer geschikt is voor hoogstedelijke ontwikkelingen. De verkeersaantrekkende werking van het gebied zal voor een belangrijk deel via het openbaar vervoer opgevangen worden. Ook de voorziene verbeteringen aan de fietsinfrastructuur dragen bij aan het streven naar duurzame mobiliteit.

Negatieve effecten op cultuurhistorische waarden kunnen worden voorkomen, terwijl de natuurwaarden worden versterkt. De aspecten geluid en luchtverontreiniging vormen een aandachtspunt voor de uitwerking. Een optimale ontwikkeling van de Binckhorst betekent dat de watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid eerst naar een andere locatie moet zijn verplaatst. Rekening moet worden gehouden met (enige) beperkingen langs de belangrijkste ontsluitingswegen.

6.2.3 Vliet/A4-zone

Figuur 6.2 geeft een indruk van de mogelijke veranderingen in de Vliet/A4-zone, terwijl tabel 6.2 de resultaten van de effectbeoordeling weergeeft.

Figuur 6.2: Ontwikkelingsperspectief Vliet/A4-zone [DH, 2006-5]



Tabel 6.2: Milieubeoordeling voorgenomen transformatie Vliet/A4-zone

Milieuthema	Milieubeoordeling
Bodem en water	In de Vliet/A4-zone is geen sprake van (inter-)nationale aardkundige waarden. De ondergrond van het gebied heeft een goede draagkracht en is voor het grootste deel niet gevoelig voor bodemdaling. Het eerste watervoerende pakket heeft een hoog potentieel voor koude- en warmteopslag voor woningen. In een deel van het gebied, nabij het Prins Clausplein heeft het eerste watervoerende pakket ook een hoog potentieel voor koude- en warmteopslag voor kantoren en bedrijventerreinen. Het tweede watervoerende pakket in het hele gebied heeft een hoog potentieel voor koude- en warmteopslag. Over bodemverontreiniging in het gebied is nog weinig bekend, hoewel mag worden aangenomen dat de gronden relatief schoon zijn. Daar waar nodig zal de bodem gesaneerd worden waardoor per saldo een verbetering van de bodemkwaliteit optreedt. Door de realisatie van woningen, kantoren/bedrijven en infrastructuur is sprake van een forse toename van verhard oppervlak met als gevolg versnelde afvoer van regenwater. Om wateroverlast te voorkomen is extra waterberging noodzakelijk. Hierin is in de plannen voorzien.
Cultuurhistorie en archeologie	De Vliet/A4-zone wordt aan de noordkant begrensd door de Vliet. De Vliet staat te boek als een historisch-landschappelijke lijn met een redelijk hoge waarde. In het westelijk deel van de Vliet/A4-zone bevinden zich enkele landgoederen. Verder zijn delen van het gebied relatief open met restanten van oude polderstructuren. De plannen voorzien in de realisatie van een 100 m. brede zone landgoederenzone. Dit zal een versterking van de cultuurhistorische waarde inhouden. De beperkt aanwezige openheid van het resterende gebied wordt aangetast wanneer dat gebied wordt benut voor grootschalige bebouwing. De archeologische verwachtingswaarde is in het gehele gebied redelijk tot hoog. In de nabijheid van het knooppunt Ypenburg bevindt zich een terrein van zeer hoge archeologische waarde.
Mobiliteit	De Vliet/A4-zone biedt mogelijkheden voor relatief milieuvriendelijk transport, nl. door scheepvaartverkeer. De Vliet/A4-zone ligt in de nabijheid van het hoofdwegennet (A4, A12, A13). Hierdoor

Milieuthema	Milieubeoordeling
	zal het onderliggende wegennet niet onnodig belast worden. Door de geplande ontwikkelingen neemt de hoeveelheid wegverkeer in dit deel van het stadsgewest in algemene zin toe. De Westvlietweg, de op dit moment belangrijkste ontsluitingweg van het gebied, zal als onderdeel van de plannen worden ontlast. Door nieuwe OV-verbindingen, door de bouwlocaties zoveel mogelijk in de buurt van bestaande en nieuwe OV-stations/haltes te plannen en door verbetering van het fietsnetwerk is de toename van het wegverkeer nog wel in zekere zin te beperken.
Natuur	In de Vliet/A4-zone is sprake van enige natuurwaarden. Enkele deelgebieden maken deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. De voorziene landgoederenzone van 100 meter kan een (versterking van de) ecologische verbinding langs het water inhouden. Bij de voorbereiding van de plannen zal een flora- en faunatoets uitgevoerd moeten worden. Zonodig zullen maatregelen getroffen moeten worden om eventueel aanwezige beschermde soorten (o.a. vleermuizen) te ontzien.
Energie	Op enige afstand van de locatie bevinden zich bronnen van restwarmte, te weten DSM te Delft en de AWZI Harnaschpolder. Dit lijkt een goed uitgangspunt voor een relatief duurzame energievoorziening.
Geluid	In de Vliet/A4-zone is sprake van hoge geluidbelastingen vanwege het wegverkeer op de A12 en de A4 en de spoorlijn Den Haag-Utrecht. Ook de voorgenomen activiteit zelf zorgt voor extra verkeer en extra verkeerslawaaï. In de plannen is voorzien in afschermende bebouwing. Langs de Westvlietweg zal de geluidbelasting afnemen door de voorgenomen infrastructurele ingrepen. De verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven naar de Vliet/A4-zone leidt tot vermindering van geluidhinder en tot ontwikkelingsmogelijkheden ter plaatse van de bestaande locaties. Bij de locatiekeuze en inrichting van het nieuwe bedrijventerrein voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijventerrein moet rekening worden gehouden met geluiduitstraling naar woon- en andere verblijfsgebieden in de omgeving.
Lucht	Luchtverontreiniging vanwege het wegverkeer levert beperkingen op, door het extra verkeer vanwege de locatieontwikkeling en voor de inrichting van de locatie door de snelwegen erlangs. Langs de Westvlietweg zal de luchtkwaliteit verbeteren. Bij de locatiekeuze en inrichting van het bedrijventerrein voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijventerrein zal met oog op ondermeer geur- en stofhinder rekening gehouden moeten worden met de nabijheid van woon- en andere verblijfsgebieden.
Externe veiligheid	De A4 en de A12 maken deel uit van de Route Gevaarlijke Stoffen. Door een goede zonering kunnen de risico's naar verwachting binnen de perken blijven. Wel zullen ontwikkelingen met hoge personendichtheden moeten worden getoetst op groepsrisico. Het verplaatsen van de activiteiten van TNO houdt een sanering van bestaande risico's in.

Eindoordeel

De ontwikkeling van de Vliet/A4-zone brengt een aantal uitdagingen met zich mee. Het infrastructuurnetwerk vergt investeringen, zowel voor de OV- als de auto-ontsluiting. Ook zijn innovatieve maatregelen nodig om de hinder vanwege verkeer (geluid en lucht) en watergebonden en milieuhinderlijke bedrijven te voorkomen.

6.2.4 Rijswijk-Zuid

Tabel 6.3 geeft de resultaten van de effectbeoordeling voor Rijswijk-Zuid weer.

Tabel 6.3: Milieubeoordeling opties voor ontwikkelingen in Rijswijk-Zuid

Milieuthema	Milieubeoordeling
Bodem en water	In Rijswijk-Zuid is geen sprake van (inter-)nationale aardkundige waarden. De ondergrond van het gebied heeft voor het grootste deel een goede draagkracht en is niet gevoelig voor bodemdaling. Het eerste watervoerend pakket heeft een redelijk en het tweede watervoerend pakket een hoog potentieel voor koude- en warmteopslag. Bodemonderzoek heeft geleid tot de conclusie dat zich geen grote gevallen van bodemverontreiniging voordoen in het gebied. Wel is sprake van enkele historische verontreinigingen, waar - afhankelijk van de aard van de verontreiniging en de toekomstige bestemming - een bodemsanering zal moeten worden uitgevoerd. Daarbij kan het gaan om ontgraven en afvoeren, saneren op locatie of isoleren. Per saldo zal sprake zijn van een verbetering van de bodemkwaliteit. De waterhuishouding in het gebied zal de nodige veranderingen ondergaan. Het 'verharde' glastuinbouw- en het onverharde weidegebied zullen worden vervangen door semi-verharde woon- en/of bedrijventerreinen. Of per saldo sprake is van een toename van verhard oppervlak (en daarmee van de noodzaak tot extra waterberging) zal nadere studie moeten uitwijzen.
Cultuurhistorie en archeologie	Door en langs het gebied bevinden zich enkele historische waterlopen, te weten de Zweth en de Vliet. In Sion bevond zich een gelijknamig klooster. De archeologische verwachtingswaarde is in grote delen van het gebied redelijk tot hoog. Ter plaatse van de vroegere getijdegeul is de kans op archeologische sporen zeer hoog. In het noordwestelijk deel van Rijswijk-Zuid bevindt zich een terrein van zeer hoge archeologische waarde. Het betreft een vindplaats van een nederzetting uit de nieuwe steentijd.
Mobiliteit	Rijswijk-Zuid ligt in de nabijheid van het hoofdwegennet (A4). Uitgaande van een goede aansluiting op dit hoofdwegennet zal het onderliggende wegennet niet onnodig belast worden. De locatie Rijswijk-Zuid ligt op fietsafstand van Ypenburg en de centra van Delft en Rijswijk. Uitgaande van een goede aansluiting op het bestaande fietsnetwerk kan het fietsverkeer een belangrijke rol in de mobiliteitsbehoefte van toekomstige bewoners en werknemers spelen. De OV-ontsluiting vormt een aandachtspunt.
Natuur	Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de PEHS. Flora- en faunaonderzoek zal moeten uitwijzen in hoeverre zich beschermde soorten in het gebied bevinden.
Energie	Direct naast de locatie bevinden zich bronnen van restwarmte, te weten DSM Delft en de AWZI Harnaschpolder. Dit lijkt een goed uitgangspunt voor een relatief duurzame energievoorziening.
Geluid	Geluidbronnen in en nabij het plangebied zijn de A4, de spoorlijn Rotterdam-Den Haag en DSM Delft. Ook het verkeer op de provinciale weg zal, meer nog dan nu, een zekere geluidbelasting met zich meebrengen.
Lucht	Luchtverontreiniging vanwege het wegverkeer levert beperkingen op, door het extra verkeer vanwege de locatieontwikkeling en voor de inrichting van de locatie door de snelwegen erlangs. Bij de gebiedsontwikkeling moet rekening worden gehouden met de geurcontouren*) van DSM Delft en de AWZI Harnaschpolder.
Externe veiligheid	De A4 maakt onderdeel uit van de Route Gevaarlijke Stoffen. Dit vormt een aandachtspunt bij de uitwerking. Bij de gebiedsontwikkeling moet rekening worden gehouden met de externe veiligheidsrisico's die de bedrijfsvoering van DSM Delft met zich meebrengt. De risicocontouren van de AWZI Harnaschpolder bevinden zich binnen de terreingrenzen van het bedrijf.

*) De geurcontour (1 geureenheid/m³ als 98 percentiel) van de AWZI valt binnen de terreingrenzen van het bedrijf.

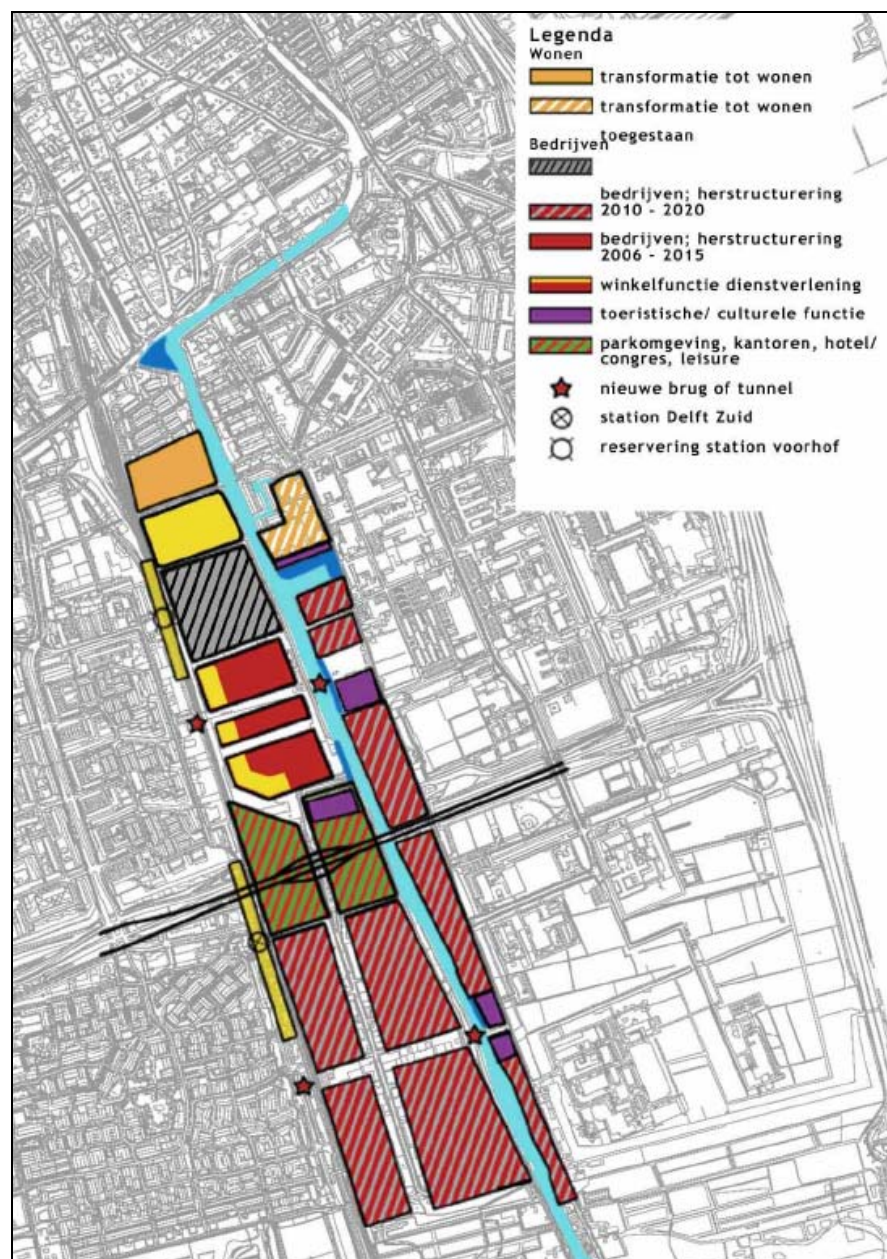
Eindoordeel

Rijswijk-Zuid biedt binnen zekere randvoorwaarden (goede OV-ontsluiting en aansluiting op het regionale fietsnetwerk, bedrijfszekerheid DSM Delft en AWZI Harnaschpolder) goede perspectieven voor de beoogde ontwikkeling. Bij de verdere planvorming moet rekening worden gehouden met de aandachtspunten die voortkomen uit bovenstaande tabel.

6.2.5 Schieoevers

Figuur 6.4 geeft een indruk van de mogelijke veranderingen in Schieoevers, terwijl tabel 6.4 de resultaten van de effectbeoordeling weergeeft.

Figuur 6.3: Mogelijke ontwikkeling van Schieoevers [Delft, 2007]



Tabel 6.4: Milieubeoordeling mogelijke transformatie Schieoevers

Milieuthema	Milieubeoordeling
Bodem en water	Schieoevers grenst aan een gebied met (inter-)nationale aardkundige waarden (Midden-Delfland). De voorziene transformatie van het bedrijventerrein doet daaraan echter geen afbreuk. De ondergrond van het gebied heeft variërende draagkracht, van goed tot niet optimaal. Het eerste watervoerende pakket heeft een redelijk en het tweede watervoerende pakket heeft een hoog potentieel voor koude- en warmteopslag, voor zowel woningen, kantoren als bedrijventerreinen. In 1999 is een bodemkwaliteitskaart opgesteld waarop staat aangegeven wat de gemiddelde bodemkwaliteit in de bovengrond (met betrekking tot zware metalen en PAK's)¹⁰ is. Op grond hiervan mag worden verwacht dat er in het plangebied sprake is van licht tot matig verhoogde concentraties van deze stoffen. Naast de informatie over deze 'gemiddelde bodemkwaliteit' zijn 21 gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend. Een aantal van deze locaties is inmiddels geheel of gedeeltelijk gesaneerd. De voorziene transformatie van het gebied zal leiden tot nieuwe saneringen. Per saldo zal sprake zijn van een verbetering van de bodemkwaliteit. De transformatie van Schieoevers betekent geen drastische verandering in de waterhuishouding. Bestaand stedelijk gebied wordt vervangen door nieuw stedelijk gebied. Toch bieden de plannen kansen voor verbeteringen. In de gebiedsvisie wordt uitgegaan van de realisatie van een robuuste, goed te onderhouden en natuurvriendelijke waterstructuur met een oppervlakte van 5 – 10 ha. Door koppeling van de nieuwe waterstructuur aan naastgelegen watersystemen wordt een versterking van het systeem als geheel verkregen.
Cultuurhistorie en archeologie	Van grote cultuurhistorische waarde is het Kruithuis, een militair complex uit de 17^e eeuw met de status van Rijksmonument. Ook de Schie, met zichtlijnen op de historische binnenstad en de bebouwing langs de Rotterdamseweg, geldt als waardevol. In de gebiedsvisie is hier rekening mee gehouden. De archeologische verwachtingswaarde is in het gehele gebied redelijk tot hoog. Ter plaatse van vroegere waterlopen bestaat een zeer grote kans op archeologische sporen.
Mobiliteit	Het deel van het plangebied ten westen van de Schie is door een aansluiting op de Kruithuisweg goed ontsloten voor wegverkeer. Het gebied ten oosten van de Schie heeft een aansluiting op de Kruithuisweg, via Technopolis. In de toekomst moet Technopolis een aansluiting op de A13 krijgen. De OV-ontsluiting van een groot deel van het plangebied verbetert aanmerkelijk op het moment dat het initiatief Stedenbaan werkelijkheid wordt. De gebiedsvisie voorziet in de ontwikkeling van kantoren en kantoorachtige bedrijven rond het te vernieuwen station Delft-Zuid. Deze ontwikkeling levert draagvlak voor Stedenbaan en leidt tot een beperking van de groei van de automobilititeit. De fietsbereikbaarheid van Schieoevers is al goed. Door een aantal aanvullende maatregelen (fietsbrug, auto/fietsbrug en twee fietstunnels) neemt deze nog verder toe. De gebiedsvisie gaat uit van behoud en in beperkte mate versterking van de functie van de Schie voor de beroeps- en recreatievaart.
Natuur	De natuurwaarden van het gebied zijn gering. Een uitzondering geldt voor een aantal 'stepping stones' langs de Kruithuisweg, incl. het Kruishuiscomplex. Naast deze plekken is sprake van een aantal bestaande en gewenste ecologische verbindingen ('ecologische structuren'), o.a. aan de zuidrand van het plangebied en langs de westoever van de Schie, vanaf station Delft-Zuid richting Schiedam. De ecologische structuren worden onderbroken door de infrastructuur (spoorlijn, wegen en de Schie).
Energie	Het thema energie heeft in de gebiedsvisie nog geen aandacht gekregen. Bij de

¹⁰ PAK = polycyclische aromatische koolwaterstoffen

Milieuthema	Milieubeoordeling
	uitwerking van de plannen wordt een energieplan opgesteld, waarin ondermeer de mogelijkheden worden verkend om restwarmte van Delftse bedrijven te benutten.
Geluid	Het gebied is gezoneerd voor industrielawaai. Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van de zonering. Daarnaast moet rekening worden gehouden met wegverkeerslawaai, met name vanwege de Kruithuisweg en de spoorlijn.
Lucht	De effecten van het plan op luchtkwaliteit (fijn stof en NO ₂) moeten nog onderzocht worden. Schieoevers is aangemeld bij het salderingsprogramma (NSL) van het ministerie van VROM. Binnen het plangebied bevindt zich één bedrijf met een geurcontour, nl. het afvaloverslagstation van de gemeente Delft.
Externe veiligheid	Over de spoorlijn (t.b.v. DSM) en de Kruithuisweg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Van ontoelaatbare risico's is thans geen sprake. Wel is dit een aandachtspunt bij de ontwikkeling van nieuwe gevoelige bestemmingen (w.o. kantoren en andere functies met hoge personendichtheden). Binnen het plangebied bevinden zich geen bedrijven met een plaatsgebonden risicocontour op grond van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Wel bevinden zich een aantal inrichtingen in het plangebied, waarbij op grond van de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI) rekening met externe veiligheid moet worden gehouden.

Eindoordeel

Evenals voor Binckhorst (zie 6.2.2) geldt dat transformatie van Schieoevers een vorm van hergebruik van bestaand stedelijk gebied is. De hoeveelheid nieuw aan te leggen infrastructuur is beperkt. De voorziene intensivering van het gebied voorkomt de aantasting van open gebieden. Bodem en water(huishouding) kunnen een kwaliteitsimpuls krijgen door de beoogde herstructurering.

Het gebied ligt gunstig voor een multimodale ontsluiting: zowel over weg, water als rail is Schieoevers goed bereikbaar. Als onderdeel van de ontwikkeling van Stedenbaan is de omgeving van het bestaande station Delft-Zuid een prima plek voor nieuwe kantoren en kantoorachtige bedrijven en onderwijsinstellingen. De verkeersaantrekkende werking van het terrein zal daarmee voor een belangrijk deel via het openbaar vervoer opgevangen worden.

Negatieve effecten op cultuurhistorische waarden kunnen worden voorkomen, terwijl de natuurwaarden worden versterkt. Geluid, lucht en veiligheid vormen permanente aandachtspunten bij de uitvoering van de plannen, maar zijn in principe oplosbaar.

6.3 Samenvatting

Tabel 6.5 geeft een samenvattend overzicht van de milieugeschiktheid van de verschillende transformatiegebieden. De score '+' duidt op een te verwachten verbetering van de milieukwaliteit, danwel een goede bestemming voor het betreffende gebied gelet op het betreffende milieuaspect. Voor de score 'A' geldt dat het betreffende milieuaspect een nadrukkelijk (meer dan gemiddeld) aandachtspunt is voor de verdere planontwikkeling incl. de milieubeoordelingen (plan-/project-m.e.r. danwel milieuparagraaf) die nog nodig zullen zijn. Een '0' duidt op een neutrale score. N.B. Dit betreft geen onderlinge vergelijking van de plannen.

Tabel 6.5: Milieugeschiktheid planelementen

Milieuaspect	Binckhorst	Vliet/A4-zone	Rijswijk-Zuid	Schieoevers
Bodem en water	+	0	A	+
Cultuurhistorie en archeologie	0	0	0	0
Mobiliteit	+	A	+	+
Natuur	0	+	0	0
Energie	A	+	+	A
Geluid	A	A	A	0
Lucht	A	A	A	0
Externe veiligheid	0	0	A	0

Beschouwing

Op grond van de beoordeling van de diverse plannen in de hoofdstukken 5 en 6 kan vanuit milieuoverwegingen het volgende voorkeursscenario worden geschetst:

1. Transformatie van Binckhorst en Schieoevers zoals voorzien (hergebruik stedelijke (infra)structuur, geen aantasting open gebied) incl. de opwaardering van stations Delft-Zuid en Voorburg-Binckhorst tot Stedenbaanhalttes en de aanleg van RandstadRail door Binckhorst (kansen voor OV en fiets).
2. De ontwikkeling van Rijswijk-Zuid tot (1) een groenstedelijk woonmilieu in overeenstemming met de diverse milieucontouren en (2) een goed ontsloten bedrijventerrein van netto 15 ha.
3. Versterking van de groenblauwe structuur in de Vliet/A4-zone met inpassing van een bedrijventerrein voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijven. Een derde van de Vliet/A4-zone wordt ontwikkeld tot robuust en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie en sport. Voor het overige zijn woon- en werkfuncties aan de orde waaronder de zoeklocatie voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid ter hoogte van de Trekvllet.
4. Als randvoorwaarde voor het bovenstaande geldt dat de ontwikkelingen in Kijkduin en Scheveningen niet leiden tot significante effecten op de Natura 2000-gebieden. Zijn significante effecten niet uit te sluiten dan neemt de druk op de diverse bouwlocaties toe, zowel binnen- als buitenstedelijk.

BIJLAGE 1: BEOORDELINGSKADER

Het milieubeoordelingskader is gebruikt om het RSP/de RNM of onderdelen daarvan te vergelijken met de situatie zonder RSP/RNM (de autonome ontwikkeling).

1. Bodem en water

Criterium	Indicator
Ondergrond	Mate waarin rekening wordt gehouden met de fysieke kwaliteiten (bodemdaling, draagkracht, aardkundige waarden, mogelijkheden om warmte en/of koude op te slaan) van de ondergrond.
Bodemkwaliteit	Mate van aantasting of verbetering van de bodemkwaliteit
Waterkwantiteit	Bijdrage aan oplossing van het tekort aan waterbergingscapaciteit
Waterkwaliteit	Verandering van de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

Toelichting

Het criterium ondergrond komt voort uit de lagenbenadering (en Mirup). Deze benadering, die ook in de Nota Ruimte wordt aanbevolen, houdt in dat bij planvorming gekeken moet worden naar drie ruimtelijke lagen, te weten de ondergrond, de netwerken en het occupatiepatroon. Door deze werkwijze wordt bewerkstelligd dat de juiste bestemming aan de juiste plek wordt toegekend.

Door rekening te houden met de natuurlijke bodemdaling, die in het plangebied aan de orde is, en de draagkracht van de bodem (in hoeverre is voorbelasting en ophoging noodzakelijk om inklinking te voorkomen?) worden onnodig gebruik van grondstoffen en onnodige kosten voorkomen.

Aardkundige waarden verdienen bescherming en de mogelijkheden om warmte en/of koude op te slaan dienen te worden benut.

De navolgende kaarten bevatten informatie over de genoemde aspecten. De kaarten zijn ontleend aan de Bodemvisie van de Provincie Zuid-Holland [PZH, 2005].

Aardkundige waarden

Legenda

- (inter)nationale aardkundige waarden
- Oppervlaktewater
- Grens Zuid-Holland



© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 06 M149-2

Draagkracht

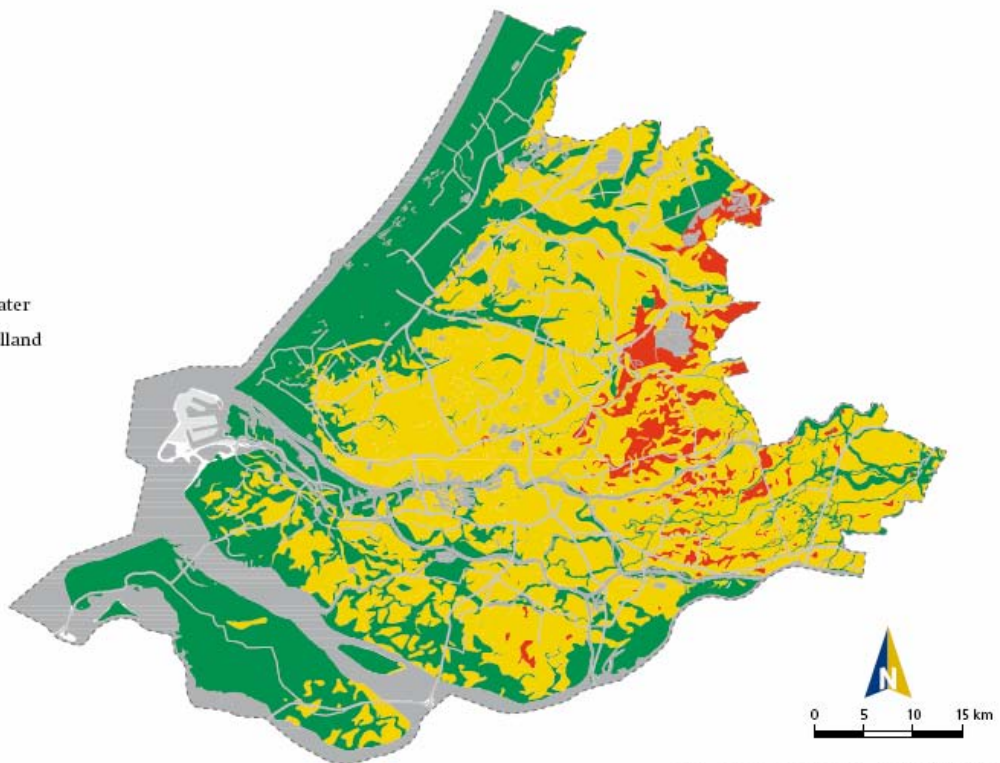
Legenda

Draagkracht

- Slecht
- Niet optimaal
- Goed

Algemeen

- Oppervlaktewater
- Grens Zuid-Holland

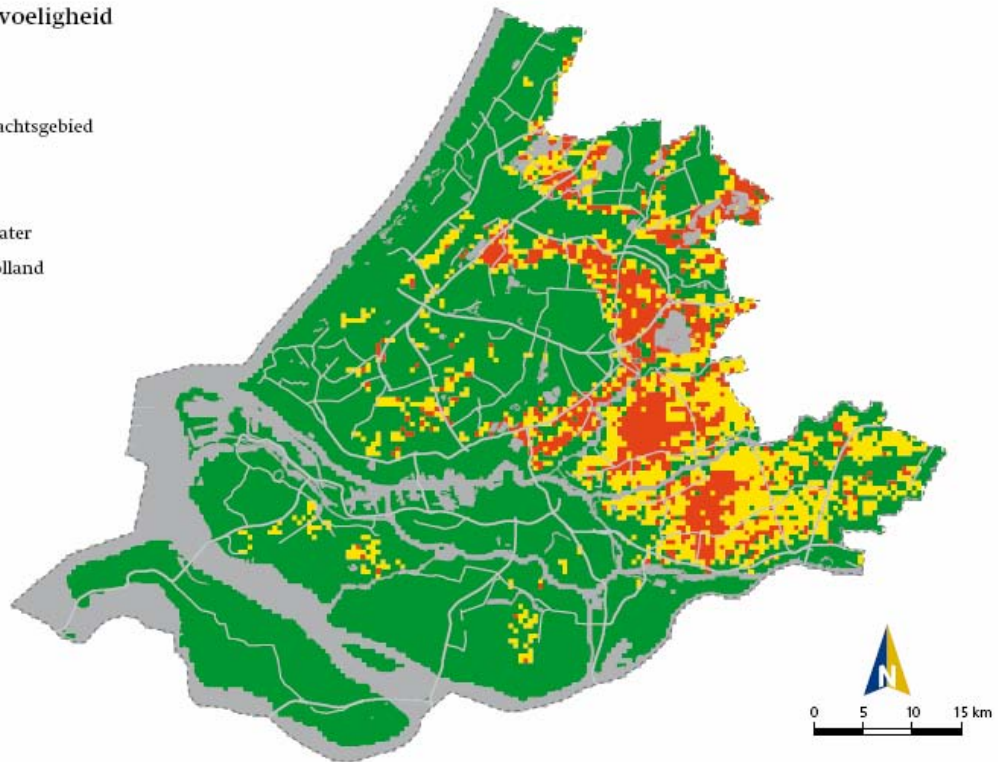


© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 06 M149-9

Bodemdalingsgevoeligheid

Legenda

- Speciaal aandachtsgebied
- Relevant
- Niet relevant
- Oppervlaktewater
- Grens Zuid-Holland



© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 06 M149-20

Geschiktheidskaart koude en warmteopslag Eerste watervoerend pakket

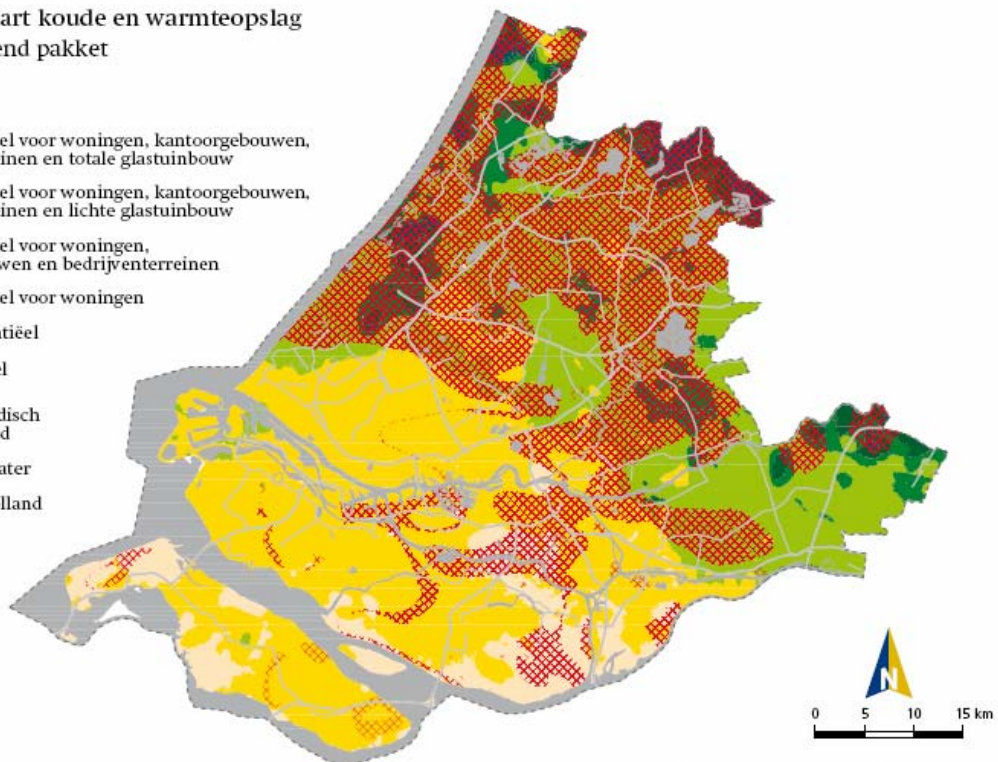
Legenda

Bodem

- Hoog potentiëel voor woningen, kantoorgebouwen, bedrijventerreinen en totale glastuinbouw
- Hoog potentiëel voor woningen, kantoorgebouwen, bedrijventerreinen en lichte glastuinbouw
- Hoog potentiëel voor woningen, kantoorgebouwen en bedrijventerreinen
- Hoog potentiëel voor woningen
- Redelijk potentiëel
- Laag potentiëel

Beleid

- Voorlopig juridisch restrictiegebied
- Oppervlaktewater
- Grens Zuid-Holland



© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 06 M149-11

Geschiktheidskaart koude en warmteopslag Tweede watervoerend pakket

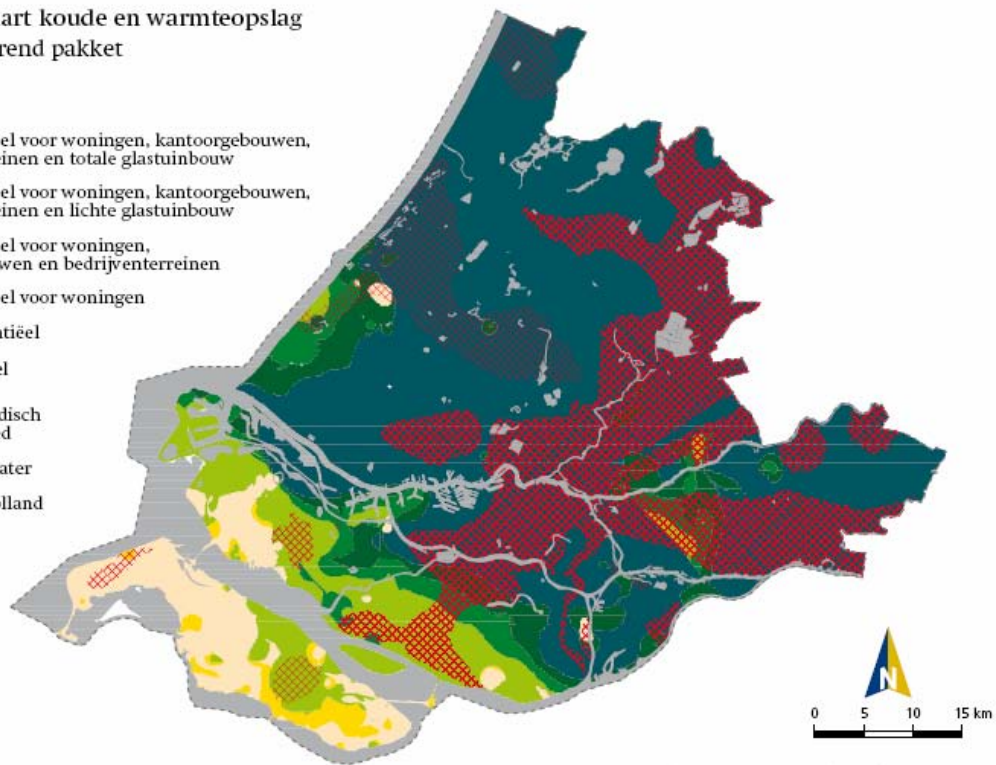
Legenda

Bodem

-  Hoog potentiëel voor woningen, kantoorgebouwen, bedrijventerreinen en totale glastuinbouw
-  Hoog potentiëel voor woningen, kantoorgebouwen, bedrijventerreinen en lichte glastuinbouw
-  Hoog potentiëel voor woningen, kantoorgebouwen en bedrijventerreinen
-  Hoog potentiëel voor woningen
-  Redelijk potentiëel
-  Laag potentiëel

Beleid

-  Voorlopig juridisch restrictiegebied
-  Oppervlaktewater
-  ----- Grens Zuid-Holland



© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 06 M149-12

De bodemkwaliteit kan op twee manieren worden beïnvloed door ruimtelijke plannen: het plan is aanleiding tot sanering van bestaande bodemverontreinigingen of het plan leidt tot nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. In het eerste geval is sprake van verbetering van de bodemkwaliteit; in het tweede geval is sprake van aantasting van de bodemkwaliteit.

Met name in het zuidelijk deel van Haaglanden is sprake van een tekort aan waterbergingscapaciteit (zie Waterkader Haaglanden). Hierdoor is de kans op wateroverlast bij forse regenbuien groot. Het criterium waterkwantiteit is in die delen van het stadsgewest dan ook gericht op vergroting van de bergingsmogelijkheden teneinde te kunnen voldoen aan de normen uit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). In het noorden is in droge perioden sprake van een tekort aan water waardoor (verontreinigd) gebiedsvreemd water moet worden ingelaten. Ook hiervoor is extra waterberging een adequate oplossing. Toetsing op het criterium waterkwantiteit moet antwoord geven op de vraag of met het plan (of onderdelen daarvan) een aanvaardbare waterbeheersingssituatie oplevert (met een aanvaardbare kans op wateroverlast en met minimale inlaat van gebiedsvreemd water).

De grond- en oppervlaktewaterkwaliteit kan op uiteenlopende wijzen worden beïnvloed door ruimtelijke plannen (o.a. afspoeling van wegen, verzilting door toename van kwel, vermindering van de nutriëntenlast door verandering van bodemgebruik enz.). Nagegaan wordt welke planelementen van het RSP kunnen leiden tot een verbetering danwel verslechtering van de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit.

2. Cultuurhistorie en archeologie

Criterium	Indicator
Landschappelijke waarden	Mate van aantasting danwel versterking van landschappelijke waarden
Cultuurhistorische waarden	Mate van aantasting danwel versterking van cultuurhistorische waarden
Archeologische waarden	Mate van aantasting van archeologische waarden

Toelichting

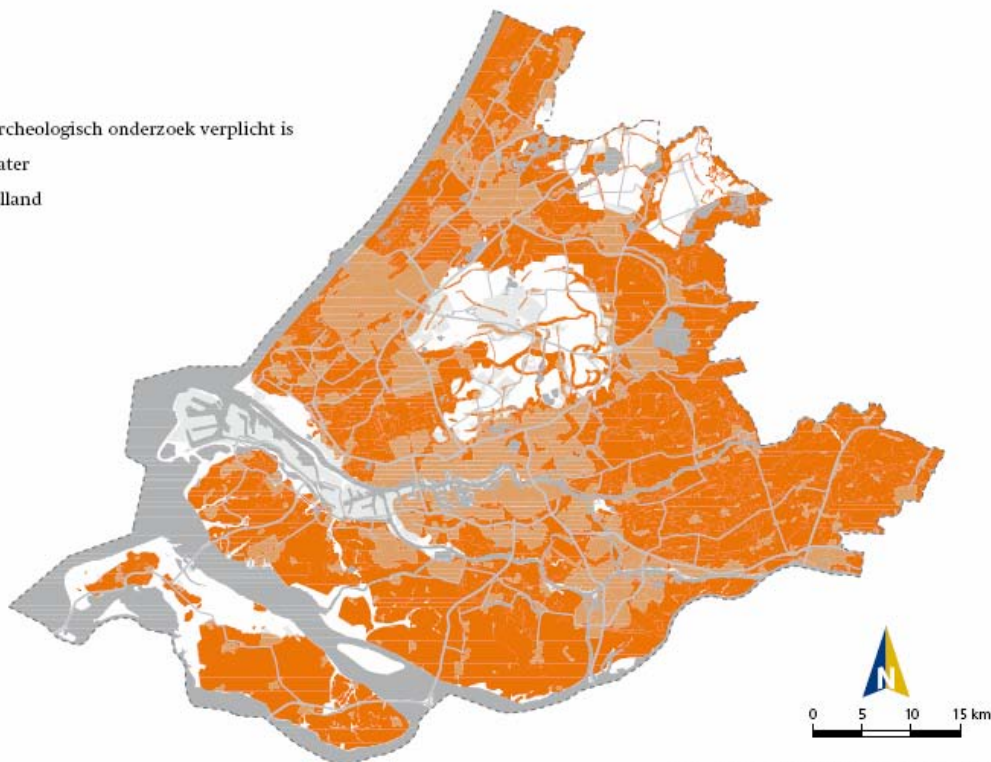
Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een aantasting (en in bepaalde gevallen een versterking) van landschappelijke waarden inhouden. Bij landschappelijke waarden gaat het met name de visuele aspecten, zoals de openheid, de verrommeling, de herkenbaarheid van het gebied en de zichtbaarheid van markante elementen in het landschap.

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen ook aantasting danwel versterking (denk aan het Belvédère-gedachtengoed: behoud door ontwikkeling) van cultuurhistorische waarden met zich meebrengen. Daarbij kan het gaan om cultuurhistorische patronen (bv. verkavelingsstructuur), lijnen (bv. dijken) en elementen (bv. molens). Op grond van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, die naar verwachting in de loop van 2007 in werking treedt, is het verplicht bij ruimtelijke plannen rekening te houden met het archeologisch erfgoed. Archeologische waarden kunnen worden verwacht op plaatsen waar zich de eerste nederzettingen hebben voorgedaan. Door toetsing van de plannen aan de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie en - daar waar beschikbaar - aanvullende informatie van ondermeer gemeenten is een beoordeling van de mate van aantasting danwel versterking mogelijk.

Archeologie

Legenda

-  Gebied waar archeologisch onderzoek verplicht is
-  Oppervlaktewater
-  Grens Zuid-Holland



© Provincie Zuid-Holland Cartografie FD 06 M149-4

3. Mobiliteit

Criterium	Indicator
Netwerken	Mate waarin gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructurele netwerken
Bereikbaarheid	Veranderingen in wegverkeersintensiteiten en OV- en fietsgebruik Van-deur-tot-deur-reistijd
Modal split	Bijdrage OV en langzaam verkeer aan personenvervoer Bijdrage spoor en water aan goederenverkeer

Toelichting

Het criterium netwerken komt voort uit de lagenbenadering (en Mirup, zie ook het criterium ondergrond in tabel 1)). Aansluiting op bestaande netwerken voorkomt nieuwe infrastructurele ingrepen en daarmee gepaard gaande milieugevolgen.

Toename van wegverkeersintensiteiten kan leiden tot congestie en daarmee tot verslechtering van de bereikbaarheid. Dit proces kan worden tegengegaan door de aanleg van nieuwe weginfrastructuur en door verbetering van de OV- en fietsbereikbaarheid. De van-deur-tot-deur-reistijd is een veel gehanteerde indicator voor het succes van het mobiliteitsbeleid.

De modal split is de verdeling van het verkeer over de verschillende vervoerswijzen. Voor personenvervoer is het gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer relatief milieuvriendelijk, terwijl goederen bij voorkeur per trein en over het water vervoerd worden.

4. Natuur en landschap

Criterium	Indicator
Gebiedsbescherming	Mate van aantasting danwel ontwikkeling/versterking van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)
Soortenbescherming	Mate waarin het leefgebied van beschermde soorten wordt bedreigd, danwel uitgebreid.

Toelichting

Het natuurbeleid maakt onderscheid in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Voor de gebiedsbescherming is de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) van belang. Deze structuur bestaat uit bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, waaronder Natura 2000-gebieden, die onderling verbonden zijn met zogenaamde ecologische verbindingen. De planelementen van het RSP kunnen een aantasting danwel versterking van de PEHS inhouden.

De soortenbescherming is geregeld in de Flora- en Faunawet. Het beleid en de regelgeving zijn gericht op behoud van de 'gunstige staat van instandhouding van de soort'.

5. Energie

Criterium	Indicator
Klimaatverandering	Mate waarin gebruik wordt gemaakt van duurzame energie

Toelichting

Gebruik van fossiele energie leidt tot uitstoot van CO₂. Dit zogenaamde broeikasgas is in belangrijke mate verantwoordelijk voor de voorspelde stijging van de gemiddelde temperatuur op aarde en de – mede als gevolg daarvan – veranderingen in neerslag en zeespiegel (klimaatverandering).

Het Stadsgewest Haaglanden stelt energiebesparing voorop en heeft de intentie de resterende energiebehoefte zoveel als mogelijk duurzaam in te vullen. Daarbij gaat het om windenergie, maar ook andere duurzame energiebronnen, zoals zonne-energie, aardwarmte en restwarmte van de industrie in de omgeving, krijgen aandacht.

6. Geluid

Criterium	Indicator
Wegverkeerslawaaai	Verandering van het aantal gehinderden
Railverkeerslawaaai	Verandering van het aantal gehinderden
Industrielawaaai	Verandering van het aantal gehinderden

Toelichting

Bij de locatiekeuze van geluidbelastende (bedrijventerreinen, wegen, spoorlijnen) en geluidgevoelige bestemmingen moet rekening worden gehouden met mogelijke geluidhinder. Bundeling van infrastructuur kan leiden tot beperking van geluidhinder elders.

Aan de hand van de normen uit de Wet geluidhinder zal een globale toetsing plaatsvinden.

7. Luchtkwaliteit

Criterium	Indicator
Luchtkwaliteit langs wegen	Concentraties NO ₂ en fijn stof langs wegen

Toelichting

Toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit (of de Wet luchtkwaliteit, indien van kracht op het moment van vaststellen van het RSP). De luchtkwaliteit in en rond het plangebied wordt in hoofdzaak bepaald door achtergrondconcentraties (van bronnen buiten het gebied), het wegverkeer en in mindere mate door de bedrijven, waaronder de glastuinbouw. In de praktijk treden met name langs drukke wegen overschrijdingen van de normen voor NO₂ en fijn stof op. Door veranderingen in verkeersintensiteiten verandert de luchtkwaliteit langs wegen.

8. Externe veiligheid

Criterium	Indicator
Transport van gevaarlijke stoffen over weg en spoor	Verandering van plaatsgebonden en groepsrisico.
Bedrijven	Verandering van plaatsgebonden en groepsrisico.

Toelichting

Op diverse wegen in het plangebied vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Ook over het spoor worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Dit brengt risico's voor de omgeving met zich mee. Ook de aanwezigheid van bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of verwerkt houdt beperkingen in voor nieuwe gevoelige functies. Conform het externe veiligheidsbeleid worden de nieuwe situaties (nieuwe gevoelige bestemmingen én nieuwe risicobronnen) beoordeeld aan de hand van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

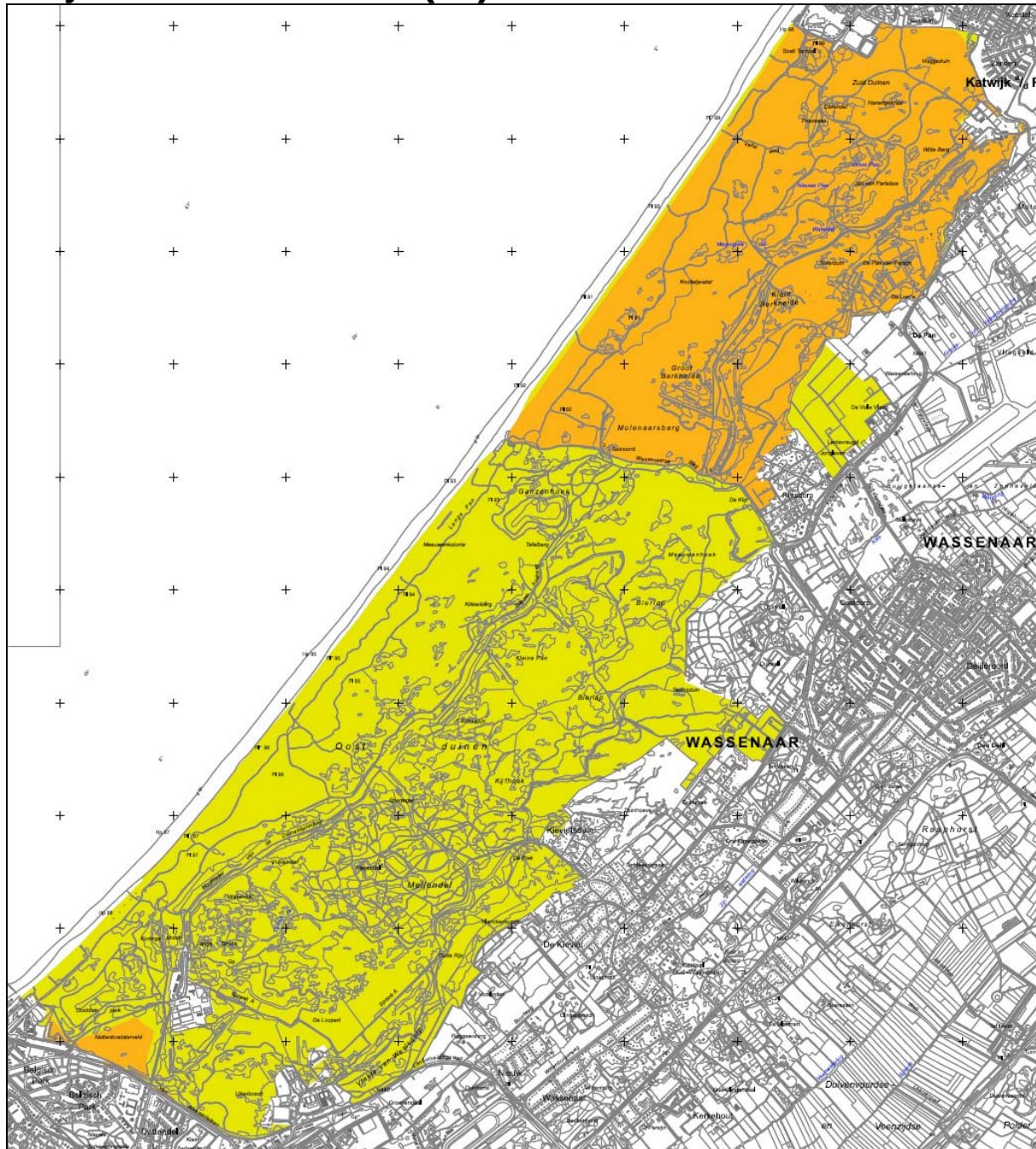
Voor het transport van gevaarlijke stoffen in buisleidingen is beleid in voorbereiding (o.a. aardgasleidingen en CO₂-transport). Bij de uitwerking van de plannen zal hier rekening mee moeten worden gehouden.

Langs hoogspanningslijnen is sprake van verhoogde niveaus van elektromagnetische straling. Bij de uitwerking van het RSP zullen de diverse plannen beoordeeld moeten worden aan de hand van de per lijn vastgestelde indicatieve zones.

Ten aanzien van de 380 kV-hoogspanningslijn, die aangelegd moet worden tussen Wateringen en Bleiswijk, gaat het Stadsgewest Haaglanden vooralsnog uit van een ondergrondse aanleg.

BIJLAGE 2: HABITATGEBIEDEN IN HAAGLANDEN

Meijendel en Berkheide (97)

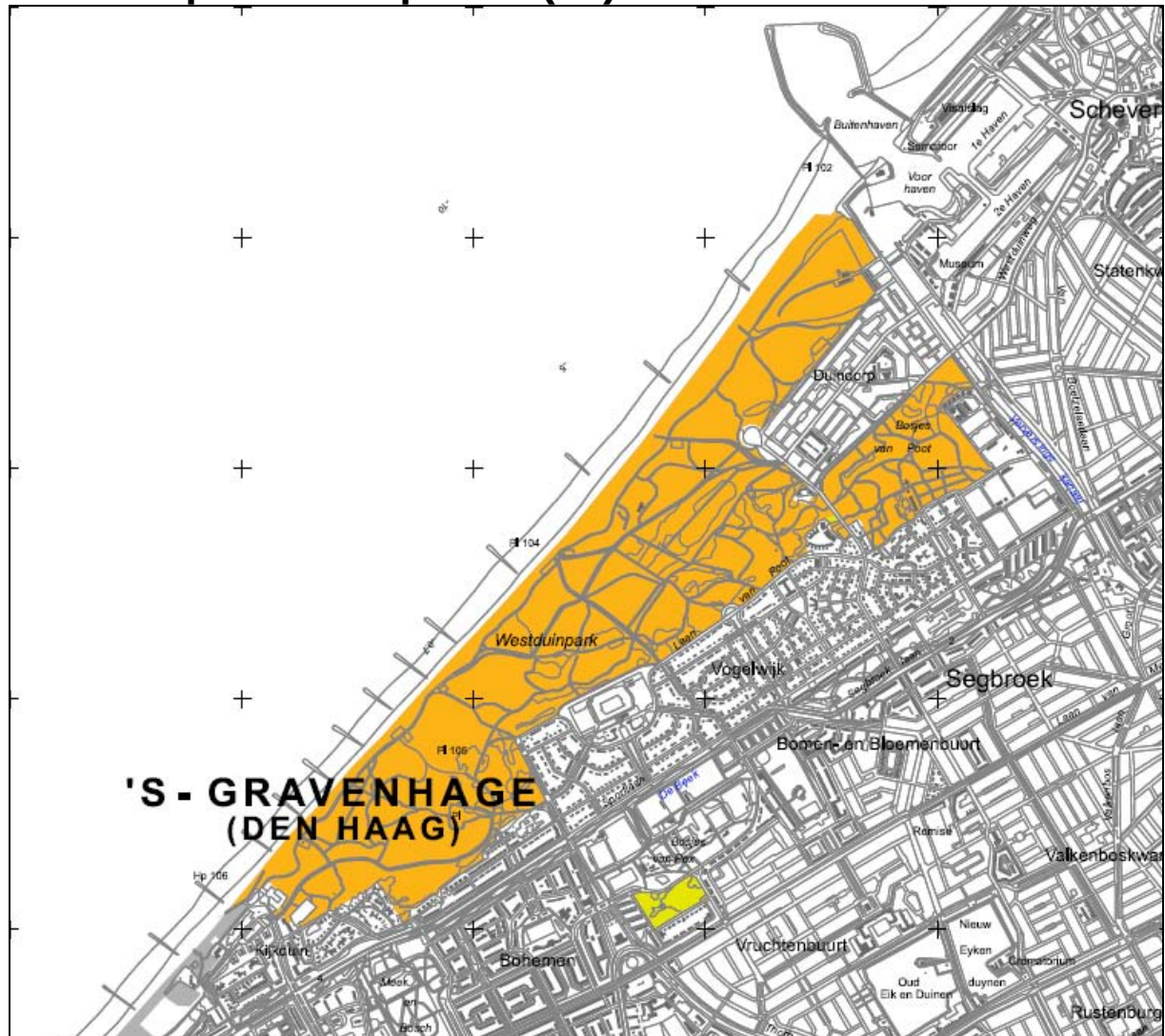


Legenda

- HR (1919 ha)
- HR + BN (930 ha)

HR = Habitatrichtlijngebied, BN = Beschermde Natuurmonument

Westduinpark en Wapendal (98)

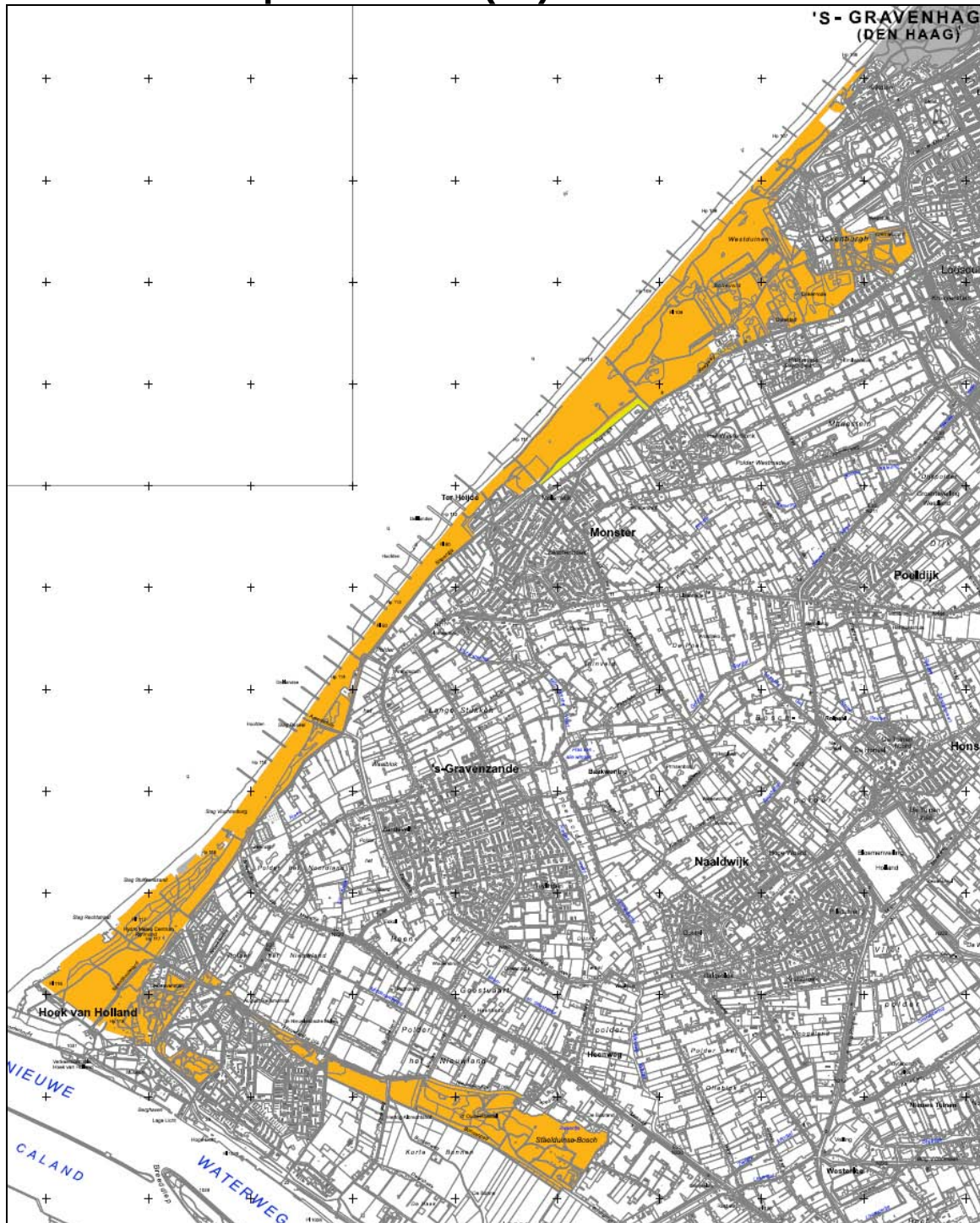


Legenda

- HR (4 ha)
- HR + BN (245 ha)

HR = Habitatrictlijngebied, BN = Beschermd Natuurmonument

Solleveld en Kapittelduinen (99)



Legenda

- HR (8 ha)
- HR + BN (715 ha)

HR = Habitatrictlijngebied, BN = Beschermd Natuurmonument

BIJLAGE 3: HABITATTYPEN EN -SOORTEN IN HAAGLANDEN

Habitattypen en -soorten	Komt voor in de gebieden:	Randvoorwaarden	Storende factoren
Habitattypen			
Wandelende duinen op de strandwal met <i>Ammophila arenaria</i> ('witte duinen') [H2120] 	97, 99	Vocht: matig droog - droog Zuurgraad: zwak zuur - neutraal/basisch Voedselrijkdom: voedselarm - matig voedselrijk Zoutgehalte: licht brak - brak zoet Bodemtype: zand	Zeer gevoelig voor: vernatting Gevoelig voor: oppervlakteverlies, vermessing, verzoeting, verzilting, verontreiniging, verandering overstromingsfrequentie, verandering dynamiek substraat, mechanische effecten, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten Kenmerkende dieren gevoelig voor: verstoring door mensen, barrièrewerking, versnippering
Vastgelegde kustduinen met kruidvegetatie ('grijze duinen') [H2130]* 	97, 98, 99	Vocht: vochtig - droog Zuurgraad: zuur - neutraal/basisch Voedselrijkdom: voedselarm - matig voedselrijk Zoutgehalte: zeer zoet Bodemtype: zand jemig zand leem	Zeer gevoelig voor: vermessing, vernatting, verzilting Gevoelig voor: oppervlakteverlies, verzuring, verontreiniging, verandering overstromingsfrequentie, verandering dynamiek substraat, mechanische effecten, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten Kenmerkende dieren gevoelig voor: verstoring door mensen, barrièrewerking, versnippering
Atlantisch vastgelegde ontcalcite duinen (Calluno-Ulicetea) [H2150]* 	98, 99	Vocht: matig droog - droog Zuurgraad: zeer zuur - matig zuur Voedselrijkdom: voedselarm Zoutgehalte: zeer zoet Bodemtype: zand	Zeer gevoelig voor: vermessing, verzilting, vernatting Gevoelig voor: oppervlakteverlies, verontreiniging, verandering overstromingsfrequentie, mechanische effecten, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten Kenmerkende dieren gevoelig voor: verstoring door mensen, barrièrewerking, versnippering.

Habitattypen en -soorten	Komt voor in de gebieden:	Randvoorwaarden	Storende factoren
Duinen met Hippophae rhamnoides [H2160] 	97, 98, 99	Vocht: zeer vochtig - droog Zuurgraad: zwak zuur - neutraal/basisch Voedselrijkdom: matig voedselrijk Zoutgehalte: zeer zoet Bodemtype: zand	Zeer gevoelig voor: verzuring, verzilting Gevoelig voor: oppervlakteverlies, vermesting, verontreiniging, verdroging, vernatting, verandering overstromingsfrequentie, mechanische effecten, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten Kenmerkende dieren gevoelig voor: verstoring door mensen, barrièrewerking, versnippering.
Beboste duinen van het Atlantische, continentale en boreale gebied [H2180] 	97, 98, 99	Vocht: zeer vochtig - droog Zuurgraad: zeer zuur - zuur Voedselrijkdom: voedselarm - matig voedselrijk Zoutgehalte: zeer zoet Bodemtype: lemig zand leem	Zeer gevoelig voor: vermesting, verzilting, vernatting Gevoelig voor: oppervlakteverlies, verontreiniging, verdroging, verandering overstromingsfrequentie, mechanische effecten, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten Kenmerkende dieren gevoelig voor: verstoring door mensen, barrièrewerking, versnippering.
Vochtige duinvalleien [H2190] 	97, 99	Vocht: ondiep droogvallend water - nat Zuurgraad: zwak zuur - neutraal/basisch Voedselrijkdom: matig voedselrijk - voedselrijk Zoutgehalte: zeer zoet - zoet Bodemtype: zand lemig zand zavel klei veen	Zeer gevoelig voor: verzilting, verdroging Gevoelig voor: oppervlakteverlies, verzuring, vermesting, verontreiniging, verandering overstromingsfrequentie, mechanische effecten, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten Kenmerkende dieren gevoelig voor: verstoring door mensen, barrièrewerking, versnippering.
Soorten			
Nauwe korfslak [H1014] 	97		Zeer gevoelig voor: oppervlakteverlies, verdroging, barrièrewerking, versnippering. Gevoelig voor: verzuring, vermesting, verontreiniging, mechanische effecten, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten. Onbekend: verzoeting, verzilting, geluid, licht, trillingen, verstoring door mensen

Habitattypen en -soorten	Komt voor in de gebieden:	Randvoorwaarden	Storende factoren
Meervleermuis [H1318] 	97		Zeer gevoelig voor: vermesting, versnippering. Gevoelig voor: oppervlakteverlies, verzilting, verontreiniging, verdroging, verandering stroomsnelheid, geluid, licht, trilling, verstoring door mensen, barrièrewerking, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten. Onbekend: mechanische effecten
Gevlekte witsnuitlibel [H1042] 	97		Zeer gevoelig voor: oppervlakteverlies, verzuring, vermesting, verzilting, verdroging Gevoelig voor: verontreiniging, verandering dynamiek substraat, verstoring door mensen, mechanische effecten, versnippering Onbekend: geluid, licht, trilling, introductie of uitbreiding van gebiedsvreemde of genetisch gemodificeerde soorten.

*) Prioritaire soorten en/of habitattypen volgens de Habitatrichtlijn; voor deze soorten en/of habitattypen gelden iets andere criteria bij de selectie van Natura 2000-gebieden en een zwaarder beschermingsregime onder de Natuurbeschermingswet en/of de Flora- en faunawet.

BIJLAGE 4: LITERATUURLIJST

- [Arc, 2006] Openbaar Vervoer naar een hoger plan, RandstadRail tweede fase, Verkenningstudie in opdracht van de Gemeente Den Haag, Arcadis, 17 oktober 2006
- [Cmer, 2006] Advies voor het MER Structuurplan Haaglanden, Commissie voor de milieueffectrapportage, 20 november 2006
- [Delft, 2007] Gebiedsvisie Schieoevers, Gemeente Delft, 23 februari 2007
- [DH, 2005] Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020, Gemeente Den Haag, 28 juni 2005
- [DH, 2006-1] Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020 Kijkduin, Dienst Stadsontwikkeling Gemeente Den Haag, ambtelijk concept d.d. 1 maart 2006
- [DH, 2006-2] Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020 Scheveningen, Dienst Stadsontwikkeling Gemeente Den Haag, ambtelijk concept d.d. 1 maart 2006
- [DH, 2006-3] Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020 Internationale Zone, Dienst Stadsontwikkeling Gemeente Den Haag, ambtelijk concept d.d. 1 maart 2006
- [DH, 2006-4] Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020 Binckhorst, Dienst Stadsontwikkeling Gemeente Den Haag, ambtelijk concept d.d. 1 maart 2006
- [DH, 2006-5] Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020 Vliet/A4-zone, Dienst Stadsontwikkeling Gemeente Den Haag, ambtelijk concept d.d. 1 maart 2006
- [DH, 2007] Beslisnotitie Haalbaarheidsstudie Nieuw Binckhorst, Rabo Vastgoed, BPF Bouwinvest en Gemeente Den Haag, juli 2007
- [GOB, 2006] Gebiedsconcept Binckhorst, Gebiedsonderneming i.o. bestaande uit Gemeente Den Haag, Rabo Vastgoed en BPF Bouwinvest, 10 oktober 2006
- [HL, 2005] Partiële herziening RSP (uitwerkingsplan Vliet/A12-zone), Stadsgewest Haaglanden, 20 april 2005
- [HL, 2006-1] Fietsen met voorrang, Vierjarenprogramma Fiets Haaglanden 2007 – 2010, Stadsgewest Haaglanden, maart 2006.
- [HL, 2006] Regionaal Bestuursakkoord Water Haaglanden, Stadsgewest Haaglanden, Hoogheemraadschap van Delfland, Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Delft, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Wassenaar en Westland, 22 februari 2006
- [HL, 2007] Notitie Reikwijdte en Detailniveau de opstelling van een Plan-MER voor de Regionale Nota Mobiliteit 2007 van het Stadsgewest Haaglanden, Stadsgewest Haaglanden, 23 februari 2007
- [HL, 2007-2] MER Verbetering bereikbaarheid Den Haag, Stadsgewest Haaglanden, mei 2007
- [HMC, 2004] De dynamiek van de ongeordende orde, een groene schakel langs de Vliet, Haags Milieucentrum e.a., mei 2004
- [PZH, 2005] Bodemvisie, Duurzaam bodembeheer in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling, Provincie Zuid-Holland, 2005

- [RL, 2006] Waterbeheerplan Waterwerk Rijnland 2006-2009, Hoogheemraadschap van Rijnland, 2006
- [Rwijk, 2006] Herijking Toekomstarrangement Verrassend Veelzijdig Rijswijk, 31 januari 2006
- [TVT, 2007] Informatiekrant Trekvljettracé, een uitgave van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en het Stadsgewest Haaglanden, januari 2007
- [V&W, 2006] Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 23 augustus 2006
- [WF, 2006] Notitie Reikwijdte en Detailniveau t.b.v. de Strategische milieubeoordeling voor het Regionaal Structuurplan Haaglanden, Adviesbureau Willie Fikken, 27 september 2006