

1921-72

KOEPELNOTITIE

SAMENHANG MILIEUEFFECTEN REGIONALE INFRASTRUCTUUR EN BESTEMMINGSPLANNEN ZUIDPLAS

PROJECTBUREAU DRIEHOEK RZG ZUIDPLAS
5 februari 2009

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

1	VAN 2002 TOT SMB	4
1.1	De keuze voor de Zuidplas	4
1.2	Opzet van de gebiedsontwikkeling in de Zuidplas	6
1.3	Overzicht van het transformatieproces tot en met ISP/Streekplanherziening	8
1.4	De rol van milieuaspecten tot en met de streekplanherziening	9
2	VAN SMB TOT MILIEUEFFECTRAPPORTAGES	12
2.1	Samenhang Zuidplasprogramma wonen en werken	13
2.2	Handboek kwaliteit	15
2.3	MER Regionale Infrastructuur Zuidplas	16
2.4	MER Zuidplas-Noord	20
2.5	MER Zuidplas-West	23
2.6	Plan MER Rode Waterparel	25
2.7	Gouweknoop	26
2.8	Milieubeoordeling Restveen en Groene Waterparel	28
2.9	Het Nieuwe Midden	29
3	VOORLOPIGE CONCLUSIES	30
3.1	Samenhangend pakket van voorkeursalternatieven voor de Zuidplaspolder	30
3.2	Samenhangend pakket van meest milieuvriendelijke alternatieven voor de Zuidplaspolder	33
3.3	Voorlopige conclusies bij voorkeurs- en milieuvriendelijke alternatieven	35
3.4	Voorlopige conclusies over milieueffecten en SMB	36
3.5	Voorlopige conclusies over milieueffecten en wettelijke normen	37
3.6	Voorlopige conclusies over de doorwerking van effecten in toekomstige keuzen	38

INLEIDING

De gebiedsontwikkeling van de Zuidplas verkeert voor overheden, ontwikkelaars, inwoners en gebruikers in het gebied in een cruciale fase. Na de gezamenlijke vaststelling van de opgaven en oplossingsrichtingen in het Intergemeentelijk Structuurplan (ISP), de streekplanherziening Oost en de Strategische Milieubeoordeling (SMB) in 2006, wordt door de gemeenten nu de laatste hand gelegd aan bestemmingsplannen voor een zestal deelgebieden. Dat zijn Zuidplas-Noord en Zuidplas-West, Rode Waterparel, Gouweknoop en het Nieuwe Midden. Het bestemmingsplan Restveen en Groene Waterparel is inmiddels door de raden van Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel vastgesteld. Deze bestemmingsplannen bieden uiteindelijk zekerheid aan burgers, bedrijven en besturen. Dat geldt op overeenkomstige wijze voor de infrastructurele opgaven waar de provincie verantwoordelijk voor is, en die in trajectstudies worden uitgewerkt.

Bij de vertaling naar bestemmingsplannen en trajectstudies zijn voor veel onderdelen milieueffectrapportages wettelijk voorgeschreven of worden milieustudies aanbevolen. Deze notitie beoogt inzicht te geven in de stand van zaken van die studies. Daarbij ligt het accent op samenhang in opzet en uitvoering, en integratie van uitkomsten en conclusies. Immers, zo goed als de regionale infrastructuur effecten heeft op alle bestemmingsplannen, geldt dat ook voor de beoordeling van de milieueffecten. De resultaten van de MER regionale infrastructuur zijn onderdeel van de MERren die horen bij de bestemmingsplannen. De centrale vraag van deze koepelnotitie is dan ook, of deze samenhang in het - overigens parallelgeschakeide - proces voldoende tot zijn recht is gekomen.

In het eerste hoofdstuk (*2002 tot SMB*) komt de aanleiding voor en de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling Zuidplas aan de orde tot aan het moment waarop de SMB werd vastgesteld. Daarin is te zien hoe in de aanloop naar het Intergemeentelijk Structuurplan en de Streekplanherziening is omgegaan met keuzes die de impact van de transformatie op natuur en milieu beïnvloeden. Centraal staat de toepassing van de lagenbenadering en de doorwerking daarvan in de bestuurlijke keuzes.

Het tweede hoofdstuk (*SMB tot milieueffectrapportages*) laat zien welke milieustudies sindsdien zijn uitgevoerd, en het kader waarin dat is gebeurd of nog staat te gebeuren. Daarbij ligt het accent op het beoordeelde onderdeel van het totale programma. De samenhang in opzet en uitvoering wordt daarbij duidelijk.

Het derde en laatste hoofdstuk (*Voorlopige Conclusies*) gaat in op de uitkomsten van de milieustudies en hun betekenis voor het vervolgproces van de besluitvorming.

De notitie is op verzoek van de Stuurgroep RZG Zuidplas opgesteld en bedoeld om de Commissie voor de milieueffectrapportage, het College van Gedeputeerde Staten en de raden van de gemeenten de samenhang van de diverse merren weer te geven, zodat gehoor wordt gegeven aan de wens om een integrale afweging te kunnen maken met het oog op de definitieve besluitvorming.

HOOFDSTUK 1 VAN 2002 TOT SMB

De gebiedsontwikkeling van de Zuidplaspolder is gestart in de jaren negentig met het vaststellen van deze locatie als de meest geschikte voor de verwachte woningbehoefte in de Zuidvleugel van de Randstad. Vervolgens sloot de rijksoverheid in 2002 met twaalf overheden uit de Randstad het Landsdeelconvenant West met daarin de opdracht voor het project driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda (RZG). De provincie Zuid-Holland heeft zich opgeworpen als regisseur van de gebiedsontwikkeling, tezamen met een uitstekend bezet orkest van publieke en private spelers. Dat heeft geresulteerd in een reeks van op elkaar afgestemde besluiten door de verantwoordelijke besturen. Bij die besluiten hebben de gevolgen voor het milieu voortdurend een medebepalende rol gespeeld; tijdens het ontwikkelproces is consequent de lagenbenadering uit de Nota Ruimtelijke Ordening gehanteerd. Die benadering werkt door in alle volgende plannen.

1.1 De keuze voor de Zuidplas

In 1998 verkende de Bestuurscommissie voor de Randstad (BCR) de ruimtebehoefte in verschillende delen van de Randstad. Hiervoor werden vier verkenningen uitgevoerd. Eén daarvan betrof het gebied tussen de kust tot Gouda en van Den Haag tot Rotterdam. Ook in het kader van de voorbereiding van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening werden verkenningen verricht voor de Randstad. Hierin werden kleinere gebieden onderzocht, waaronder het gebied tussen Rotterdam, Gouda en Zoetermeer.

Een belangrijke conclusie die deze verkenningen deelden, was dat droogmakerijen – zoals de Zuidplaspolder - beter geschikt zijn voor intensievere vormen van verstedelijking dan de veenweidegebieden. De veenweidegebieden vormen de kern van het Groene Hart en genieten om die reden bescherming. Vanwege hun waarde voor natuur, recreatie en groen moeten ze worden gevrijwaard van verstedelijking. Bovendien leent de bodemgesteldheid van de veenweidegebieden zich nauwelijks voor grootschalige bebouwing.

En hoewel de kosten voor ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder naar verwachting hoger zouden liggen dan elders, bleef deze keuze overeind. Een factor daarbij was de sluipende verstedelijking van het RZG-gebied, die met zo'n 80 ha per jaar van kleur verschoot. Maar ook de relatief makkelijke ontsluitingsmogelijkheden vormden een overweging hierbij. Bovendien zouden de meerkosten kunnen worden beperkt door te bouwen op de plekken waar de ondergrond zich het beste ertoe leent.

In 2002 werd het Landsdeelconvenant West gesloten tussen vertegenwoordigers van het rijk, de provincies Zuid- en Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, de vier regiobesturen en de vier grote steden. Hierin is te lezen:

“Convenantpartijen starten het proces van integrale planontwikkeling voor de transformatie van de Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda, waarin naast de voorgenomen glastuinbouw (ook) wonen, werken, recreëren, blauwgroen en infrastructuur een plaats hebben. Deze integrale planontwikkeling wordt begeleid door monitoring van het daadwerkelijke proces van de glasverplaatsingen.”

Van meet af aan was dus een veelheid aan belangen en een veelheid aan partijen bij de ontwikkeling van de driehoek RZG betrokken. De term transformatie weerspiegelt de vergaande ambities bij deze afspraak.

In 2003 werd reeds het Opgavendocument voor deze transformatie vastgesteld door de Stuurgroep RZG. Hierin participeerden 23 partijen, niet alleen uit het openbaar bestuur, maar ook van maatschappelijke organisaties. In dit document werd afgesproken de lagenbenadering van de Vijfde Nota Ruimte als belangrijkste uitgangspunt te hanteren.

Kader: de lagenbenadering

De lagenbenadering, geïntroduceerd in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening van 2001 maakt onderscheid tussen de lagen ondergrond, netwerken en occupatie.

Het grote belang van de **ondergrond** (de onderste laag) hangt samen met de lange reproductietijd en daarmee de onvervangbaarheid van de waarden en systemen in de ondergrond. Deze bestaat enerzijds uit de bodemtypologie, de geomorfologie en het watersysteem, waarbij langetermijnprocessen zoals klimaatverandering en bodemdaling een rol spelen. Anderzijds wordt de ondergrond gevormd door de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden die hiermee samenhangen, waartoe ook de direct met de ondergrond verbonden groen/blauwe elementen worden gerekend.

De **netwerken** bestaan enerzijds uit de bestaande infrastructuur (wegen, spoorwegen en waterwegen), anderzijds uit het groen/blauwe netwerk van ecologische verbindingen. Het infrastructuurnetwerk is drager voor verstedelijking en biedt kansen voor verdichtingen in de occupatielaag, mits de ondergrond dit toelaat. De ecologische verbindingen lenen zich juist voor verdunning en het tegengaan van bebouwing en verrommeling. De beide netwerken vormen tegenpolen.

In de derde laag, de **occupatielaag**, gaat het om bebouwing, wonen, werken, recreatie, de sociale en culturele structuur. De ruimtevraag van deze functies vloeit voort uit de activiteiten van het menselijk handelen, en is voor dit gebied erg groot. Om kwalitatief hoogwaardig met deze vraag om te gaan is het belangrijk dat de twee onderliggende lagen grondig op hun mogelijkheden worden bezien.

[tekst overgenomen uit Opgavendocument, p. 5]

Kader: de ruimtelijke uitgangspunten voor het ontwerpproces ISV, zoals op 22 september 2004 bestuurlijk vastgesteld door de Stuurgroep driehoek RZG

1. Droogmakerijen (zoals de Zuidplas) lenen zich beter voor intensieve verstedelijking dan de veenweidegebieden.
2. Er is in de driehoek RZG geen behoefte aan nieuwe regionale kernen.
3. Uitbreiding van de groenstructuur is in de Zuidvleugel nodig. De Rottewig vormt met de Eendragtspolder, de Tweemanspolder en polder de Wilde Venen met het Bentwoud een robuuste groene as. Aan de zuidkant wordt de groenstructuur gecompleteerd met de Krimpenerwaard, de Hollandse IJssel en de veenweidegebieden van Hitland en het restveengebied van de Zuidplas.
4. In de B-driehoek (Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek) is de hoofdfunctie gastuinbouw als onderdeel van de Glas-as.
5. De plannen voor de Eendragtspolder, vanuit de groenopgave, gaan uit van calamiteiten-waterberging en recreatie.
6. Voor de Tweemanspolder en de polder de Wilde Venen blijft akkerbouw vooralsnog de belangrijkste functie.
7. Bereikbaarheid van de driehoek binnen de Zuidvleugel vereist bundeling van infrastructuur, maar ook toevoeging van nieuwe schakels. Dat geldt voor wegen en voor openbaar vervoer.
8. Bereikbaarheid van de driehoek binnen de Zuidvleugel vraagt om investeringen in wegen, waarbij ontvlechting van doorgaand verkeer en regionaal/lokaal verkeer op alle schaalniveaus het meest kosteneffectief is.
9. Bereikbaarheid van de driehoek binnen de Zuidvleugel vraagt om investeringen in het openbaar vervoer, zowel op het Kernnet (Stedenbaan) als in stadsgewestelijke lichte railsystemen.

1.2 Opzet van de gebiedsontwikkeling in de Zuidplas

De transformatie van de Zuidplaspolder is door de provincie Zuid-Holland opgezet als een voorbeeld van ontwikkelingsplanologie. Hiervoor heeft de provincie een vorm van processturing ontwikkeld, die recht doet aan de inbreng van alle betrokken partijen. Planvorming, projectontwikkeling en participatie door partijen zijn als parallelle processen aangepakt, die elkaar op cruciale momenten konden versterken.

Ontwikkelingsplanologie vraagt van overheden een actieve inbreng bij de ontwikkeling van gebieden. Ontwikkelingsplanologie verschilt daarin van toelatingsplanologie, waarin de rol van een overheid vooral ligt in vergunningverlening; de initiatieven van marktpartijen krijgen achteraf al dan niet instemming. Bij ontwikkelingsplanologie participeren overheden actief in de te ontwikkelen projecten, onder meer door te investeren in de aankoop van gronden. Bij de transformatie van de Zuidplas heeft de provincie Zuid-Holland uitdrukkelijk gekozen voor deze benadering.

Daarbij heeft de provincie van meet af aan ingezet op nauwe samenwerking tussen alle betrokken partijen. De instelling van de Stuurgroep driehoek RZG in 2002, voorgezeten door de Zuid-Hollandse gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling, getuigt daarvan. Met daarin naast vier ministeries tien gemeenten, het Hoogheemraadschap van Schieland (nu gefuseerd met de Krimpenerwaard), het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland, het stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam, ook de Kamers van Koophandel, CONSEPT (koepel van milieuorganisaties) en WLTO¹.

Processturing

Om de complexiteit van deze transformatie te beheersen, is een processturing ontwikkeld waarbij onder regie van de provincie bevoegdheden worden gebundeld dan wel in de uitoefening gecoördineerd. Bij de start van de samenwerking is gekozen voor het ontwikkelen van een Interregionale Structuurvisie (ISV). Deze planfiguur – die niet voorkomt in de Wro – bood de beste mogelijkheid om te komen tot een gezamenlijk gedragen langetermijnvisie voor de driehoek RZG in zijn geheel.

Vervolgens is deze visie als uitgangspunt gebruikt voor een (tweede, partiële) streekplanherziening door de provincie Zuid-Holland en een Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) door de vijf Zuidplaspoldergemeenten: Waddinxveen, Moordrecht, Nieuwerkerk a/d IJssel, Zevenhuizen-Moerkapelle en Gouda. Het Intergemeentelijk Structuurplan vormt op zijn beurt de basis voor de ruimtelijke plannen - zoals bestemmingsplannen - voor de verschillende onderdelen van het gebied. In formele zin fungeert het herziene Streekplan Zuid-Holland Oost als toetsingskader voor de gemeentelijke bestemmingsplannen². Binnen de processturing zijn de inhoud van de plannen volledig op elkaar afgestemd.

Bij het opstellen van de Interregionale Structuurvisie en het Intergemeentelijk Structuurplan is telkens gewerkt in twee stappen: een werkdocument en vervolgens het plan zelf. Deze opzet bood de mogelijkheid om tal van partijen te laten participeren in de planvorming. Niet alleen de in de Stuurgroep betrokken partijen, maar ook bewoners en bedrijven in het gebied werden op verschillende momenten uitgenodigd om mee te denken en te praten over de visie, de opgaven en de aanpak.

¹ Na de vaststelling van de ISV is de Stuurgroep teruggebracht tot acht partijen: de provincie, de vijf Zuidplaspoldergemeenten, het Hoogheemraadschap van Schieland en de gemeente Rotterdam.

² Onder de nieuwe Wro, die op 1 juli is ingegaan, vervalt het toetsingskarakter van streekplannen. Het Streekplan Oost valt echter onder de overgangsregeling en biedt als zodanig de verwoording van het provinciaal belang.

De wensenlijst van de verenigde milieuorganisaties, verenigd in CONSEPT, zoals die in 2005 in het kader van de opstelling van het Intergemeentelijk Structuurplan voor de Zuidplas zijn geformuleerd:

1. Compact bouwen, zoveel mogelijk dichtbij bestaande infrastructuur.
2. Ruimte voor nieuwe natuur met onderlinge ecologische verbindingen.
3. Rekening houden met de ondergrond en waterhuishouding.
4. Bouwen bij openbaar vervoer.
5. Geen uitbreiding van glastuinbouw.
6. De fiets moet centraal staan bij het aanleggen van infrastructuur.
7. Geen verdere verlaging van het waterpeil.
8. Wateropslag tegen wateroverlast.
9. Rommelig buitengebied opwaarderen tot landschappelijke parken.
10. Behoud van de typische Hollandse landschappen.

In het kader van de projectontwikkeling is de oprichting van de publieke grondbank op 1 juli 2004 een belangrijke stap geweest. Parallel aan de oprichting van deze bank hebben de Zuidplasplassen het voorkeursrecht gevestigd in een gebied van 2000 ha. Mede dankzij dit voorkeursrecht is de Grondbank erin geslaagd om per 1 januari 2009 ruim 300 ha grond aan te kopen op strategische plekken in de Zuidplas.

Kader: constanten en variabelen bij de ontwikkeling van de Zuidplas

De bestuurlijke uitgangspunten voor de transformatie van de Zuidplas zijn in het Werkdocument ISV uitgewerkt in constanten en variabelen: robuuste structuurelementen en nog nader in te vullen of te koppelen structuurelementen. Deze zijn beschouwd op drie niveaus.

- Op het niveau van de Zuidplas waren de vaste elementen: geen behoefte aan nieuwe kernen; het onderscheiden van veenweidegebieden en droogmakerijen; uitbreiding van de groenstructuur in de Zuidvleugel en het belang van bereikbaarheid. Nader onderzoek zou moeten plaatsvinden naar het wegennet en het openbaar vervoer: bundelen of spreiden respectievelijk bus of (light) rail.
- Op het niveau van de driehoek RZG waren de vaste elementen: glastuinbouw optimaliseren in de B-driehoek; het realiseren van een groenblauw casco in de Rottewig van recreatie, akkerbouw, boezem calamiteitenberging en multifunctioneel bos. Nader te onderzoeken: de verkeersafwikkeling, het openbaar vervoer en kwaliteit versus kwantiteit in het programma voor wonen en werken.
- Op het niveau van de Zuidplas waren de vaste elementen: vier zones met eigen karakter; 'zelfvoorzienend' wat waterhuishouding betreft; verschillen in grondgebruik resulteren in verschillen van bebouwing; realiseren van een ecologische/recreatieve verbinding in de zone Nesselande – 't Weegje; concentreren van intensievere vormen van bebouwing in het gebied ten noorden van de A12; versteviging en vernieuwing van de structuur van de droogmakerij. Nader te onderzoeken: mogelijkheden om kwel tegen te gaan; koppelingen van onderliggende wegeninfrastructuur aan die van Zoetermeer, Gouda en Rotterdam; oplossing voor de gelijkvloerse spoor kruising bij Moordrecht; verdichtingsmogelijkheden van de lanen en linten; relatie vernatting en woonmilieu.

1.3 Overzicht van het transformatieproces tot en met ISP/streekplanherziening

Tijdsbalk / Feitenrelaas

1998

Voorbereiding 5e Nota

driehoek RZG Zuidplas als optie
verstedelijking genoemd

	2001	5e Nota over de RO	driehoek RZG Zuidplas als verstedelijkinglocatie opgenomen
	2001	Overleg milieu- en natuurorganisaties met GS	lagenbenadering geïntroduceerd
	2001	Gebiedsvisie Zuidplaspolder	timing uit vrees voor aan snee komen Hoekse Waard
	2001		gemeenten Nieuwerkerk a/d IJssel, Zevenhuizen-Moerkapelle, Moordrecht, later ook Gouda en Waddinxveen
	2002	Landsdeefconvenant	opgave voor RZG geformuleerd
	2002	Oprichting Stuurgroep driehoek RZG	opgericht onder voortouw provincie, 23 partijen
	2001/ 2002	Private Gebiedsontwikkelingsmaatschappij	opgericht na grondposities 1998-2002
maart	2003	Afsprakenkalender	vastgesteld door Stuurgroep
		Strategiedocument	vastgesteld door Stuurgroep
		Opgavendocument	vastgesteld door Stuurgroep: 15.000-30.000 woningen 150-350 ha bedrijventerreinen 200 ha glastuinbouw
		Raamplan communicatie en participatie	vastgesteld door Stuurgroep
	2004	Gebiedsatlas	lagenbenadering voor gebied uitgewerkt
April	2004	Nota Ruimte	Kabinet bevestigt verstedelijkingsopgave; beschrijving decentrale stuurstructuur gebiedsontwikkeling
Juli	2004	Publieke grondbank	opgericht: stabilisering grondprijzen
eind	2004/ 2005	Interregionale Structuurvisie	Vastgesteld door de DB's van partijen in de Stuurgroep en behandeld in de meeste AB's
Begin	2005	Uitwerking Intergemeentelijk Structuurplan	opgestart
		herziening Streekplan Zuid-Holland Oost	opgestart
		Strategische Milieubeoordeling	opgestart
	2005	Turboplanning	alle deadlines planvorming, ontwikkeling en draagvlak gehaald
maart	2006	Publicatie Milieurapport Streekplanherziening en Intergemeentelijk Structuurplan	Opgesteld door provincie Zuid-Holland
Begin	2006	Intergemeentelijk Structuurplan	Vastgesteld door vijf Zuidplasmunicipaliteiten
Mei	2006	Vaststelling herziene Streekplan Zuid-Holland Oost	

1.4 De rol van milieuaspecten tot en met de streekplanherziening

De rol van milieuaspecten is veel omvangrijker geweest dan de formele besluitvorming in het kader van de streekplanherziening en het Intergemeentelijke Structuurplan (ISP) vereist. Een belangrijke beslissing was het hanteren van de lagenbenadering om functies aan deelgebieden toe te wijzen. Hiermee zijn onnodige milieuknelpunten voorkomen. Desondanks blijft er op inrichtingsniveau nog veel milieuwinst te behalen. De luchtkwaliteit in het gebied vraagt extra aandacht.

Ten behoeve van de streekplanherziening en in samenhang met de totstandkoming van het Intergemeentelijk Structuurplan is door de provincie Zuid-Holland een zogeheten Strategische Milieubeoordeling (SMB) uitgevoerd. Een SMB is sinds 2004 verplicht voor plannen die uiteindelijk kunnen leiden tot projecten met mogelijk nadelige effecten voor het milieu. Deze verplichting vloeit voort uit de Europese Richtlijn 2001/42/EG³.

De SMB is daarnaast gebruikt als – eveneens een verplichte - milieustudie bij het ISP. Het ISP is opgesteld op basis van een werkdocument dat begin 2005 is gepubliceerd. Dit document is zowel ten behoeve van het ISP als van de streekplanherziening gebruikt om de gedachtewisseling met de betrokkenen in goede banen te leiden. De hierin benoemde thema's sluiten aan bij de beleving van de prioriteiten door vele betrokkenen. Deze thema's zijn: tussen stad en dorp; mobiliteit en bereikbaarheid; de heerlijke polder; bouwen met water en financiering en fasering.

Het ISP vult het kader zoals neergelegd in de ISV nader in voor de vijf direct betrokken gemeenten. Ook wordt ingegaan op de realisatie en financiering. Op de in het ISP opgenomen plankaart worden tevens de bestemmingen aangeduid. Het ISP verkrijgt zijn betekenis door vaststelling in de afzonderlijke gemeenteraden en is formeel ter kennisneming aan de provincie voorgelegd. De uiteindelijk door de gemeenten op te stellen bestemmingsplannen worden door de provincie beoordeeld aan de hand van het geldende streekplan.

Het beoordeelde programma in de SMB is als volgt:

- ruimte voor 15.000 tot 30.000 woningen, in de periode respectievelijk tot 2020 en 2030;
- ruimte voor 150 tot 300 ha netto bedrijventerrein, waarvan 125 ha tot 2020;
- 280 ha netto voor glastuinbouwbedrijven tot 2020 waarvan 80 ha voor hervestiging van bedrijven uit de Zuidplas;
- ruimte voor natuur van 325 ha in restveengebied en waterparel;
- ruimte voor 50 ha infrastructuur;
- ruimte voor 150 ha recreatiegebied in de Eendragtspolder⁴;
- ruimte voor 150 ha waterberging in de Eendragtspolder.

In de SMB zijn geen alternatieve programma's opgenomen en beoordeeld op hun effecten. Het genoemde programma is beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hierin is rekening gehouden met de trendmatige ontwikkeling van toenemende verrommeling en versnippering door de jaarlijkse 'verharding' van 80 ha. Wat het verkeer betreft, wordt geconstateerd dat nu reeds de doorstroming op vele momenten stagneert op het hoofdwegennet (A12 en A20) en het regionale wegennet. Onderdeel van de autonome ontwikkeling is ook de omlegging van de N219 rond Zevenhuizen en het realiseren van een centrale aansluiting in plaats van de twee bestaande aansluitingen van de regionale wegen op de A12. Ook de ontwikkeling van het Bentwoud als nieuw recreatiegebied is onderdeel van de autonome ontwikkeling.

³ Sinds september 2006 is deze richtlijn omgezet in Nederlandse wetgeving door wijziging van de Wet milieubeheer. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen een mer en een MER. De MER wordt gezien als de opvolger van de strategische milieubeoordeling.

⁴ De 2 x 150 ha voor recreatie en waterberging maken geen deel uit van het ISP.

De toepassing van de lagenbenadering

Het doel van de lagenbenadering is het voorkomen van het ontstaan van nieuwe milieuknelpunten als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het ontwerpen van de hoofdlijnen voor de inrichting van de Zuidplas is deze benadering voor het eerst en consequent toegepast. Een belangrijk document in dit verband is de Atlas ISV driehoek RZG van november 2003. Die bevat de uitkomsten van talrijke studies en ateliers naar de samenstelling van bodem en water en de consequenties voor de draagkracht van de bodem in termen van infrastructuur en occupatie.

Op basis van deze studies is gekozen voor een driedeling in de verdeling van functies voor de Zuidplas. Basis hiervoor is de bodemkarakteristiek voor het gebied: klei in het noorden, restveen in het zuiden en een middengebied dat bestaat uit resten van een kreekkrug met klei, veen en katteklei. Een vierde zone bestaat uit bovenland (langs de Hollandse IJssel) waar echter geen stedelijke ontwikkelingen zijn gepland.

Deze driedeling werkt als volgt door in de hoofdlijnen voor de inrichting:

- het zuidelijk restveen is een te vernatten gebied met accenten op natuur, landschap en open luchtrecreatie;
- in het middengebied, met de kreekkrug en de katteklei, ligt het accent op wonen en werken. Dit gebied heeft grote potenties voor een hoogwaardig waterrijk milieu, met kansen voor verspreide woningbouw in hogere prijsklassen. De bebouwing en de infrastructuur wordt geconcentreerd op het hogere gedeelte bij de kreekkrug;
- het noordelijk gebied met accent op bundeling van grootschalige werken, inclusief glastuinbouw;
- toename van het oppervlak aan water, afhankelijk van de mate van verstedelijking;
- de gridvormige structuur van de polder wordt verstevigd en vernieuwd, met wegen, waterlopen, beplanting en verkaveling als dragers;
- de verkeersafwikkeling blijft geconcentreerd op het hoofdwegennet, waarvan de capaciteit wordt uitgebreid. Aan het onderliggende wegennet worden enkele routes toegevoegd en verbeterd. Dat geldt ook voor de aansluitingen op het hoofdwegennet;
- voor het openbaar vervoer wordt in eerste instantie ingezet op busvervoer. Bij Doelwijk en Westergouwe zijn ontwikkelingen voorzien die een railverbinding mogelijk maken.

Uitkomsten aanbevelingen

Onderstaande aanbevelingen komen voort uit de SMB en de streekplanherziening.

Het programma uit de ISV is beoordeeld op de effecten op ruimtelijke kwaliteit, fysisch-chemische kwaliteit en sociaaleconomische kwaliteit. Rekening houdend met de onzekerheden in het programma en de mogelijkheden voor nadere invulling, is het oordeel overwegend positief. De ecologische potenties worden in het ontwerp goed benut, gezien de genoemde driedeling. De water- en verkeersstructuur dragen de ontwikkelingen in hoge mate. Er is ingezet op intensief ruimtegebruik en duurzaamheid bij verstedelijking. En de milieukwaliteit van het middengebied is zodanig benut dat milieubelasting in overwegende mate is voorkomen.

Op onderdelen is extra aandacht vereist of moet een extra slag worden gemaakt in de uitwerking:

- de plannen voor de Gouweknoop vinden plaats in een gebied met een aanzienlijke milieubelasting van wegen en spoorwegen;
- langs de N219, de N456 en de spoorlijn Den Haag-Gouda vragen de geluidnormen aandacht. De al geplande woonlocatie Triangel ligt gevoelig met het oog op het geplande bedrijventerrein met ruimte voor bedrijven met hoge milieuhinder (HMC-terrein);

- op het gebied van luchtkwaliteit zal ingezet moeten worden op een flinke verbetering om via saldering te komen op maximale ruimte voor woningontwikkeling;
- op het gebied van water in relatie tot wonen moet worden gestreefd naar een zelfvoorzienend systeem van vasthouden, bergen en afvoeren. Inrichtingsmaatregelen kunnen bijdragen aan veiligheid voor (nieuwe) bewoners bij eventuele dijkdoorbraken.

HOOFDSTUK 2 VAN SMB TOT MILIEUEFFECTRAPPORTAGES

Met het aanvaarden van het Intergemeentelijk Structuurplan en de streekplanherziening Oost voor de Zuidplas kon medio 2006 gestart worden met het opstellen van bestemmingsplannen en met de uitwerking van het projectplan voor de regionale infrastructuur. Net als in de vorige fase was er sprake van bestuurlijke coproductie: Zuidplaspogemeenten waren verantwoordelijk voor de bestemmingsplannen met bijbehorende MERren, de provincie Zuid-Holland voor de planning van de MER voor de regionale infrastructuur. De samenhang in de beoordeling van de milieuaspecten werd geborgd door het feit dat de onderdelen Verkeer en vervoer, Lucht, Geluid en Externe veiligheid van het MER Regionale Infrastructuur direct zouden landen in de Besluit- c.q. Plan MER ten behoeve van de verschillende deelgebieden (Zuidplas-Noord, Zuidplas-West, Rode Waterparel, Gouweknoop, het Nieuwe Midden). Voor het gebied van de Groene Waterparel en het Restveen is, in overleg met het secretariaat van de Commissie voor de milieueffectrapportage gekozen voor een Milieubeoordeling.

De keuze voor een gezamenlijke aanpak en uitwerking werkt door in de verdere uitvoering en organisatie van de gebiedsontwikkeling. Ook waar het de rol van de milieuaspecten betreft. In grote lijnen is hiermee als volgt omgegaan. De partij bij wie de formele beslissing ligt voor een bepaald onderdeel van de transformatieopgave, neemt de verantwoordelijkheid op zich voor de voorbereiding van de besluitvorming.

De programmering waarover de Zuidplaspogemeenten overstemming hebben bereikt, krijgt een doorvertaling in bestemmingsplannen, die het mogelijk maken om afspraken juridisch bindend vast te leggen. Gekozen is voor zes deelgebieden waarvoor aparte bestemmingsplannen worden opgesteld. Bij enkele van de bestemmingsplannen zijn twee gemeenten betrokken.

gebied	bevoegd gezag	soort milieustudie	initiatiefnemer
Zuidplaspolder deelonderzoeken Verkeer en vervoer, Lucht, Geluid en Externe veiligheid	gemeenteraden	besluitmer	provincie
Restveen en Groene Waterparel	gemeenteraden Moordrecht en Nieuwerkerk a/d IJssel	milieubeoordeling (merbeoordelingsplicht)	colleges Moordrecht en Nieuwerkerk a/d IJssel
Zuidplas-West	gemeenteraden Nieuwerkerk a/d IJssel, Zevenhuizen-Moerkapelle	besluitmer (verplicht)	colleges Nieuwerkerk a/d IJssel, Zevenhuizen-Moerkapelle
Zuidplas-Noord	gemeenteraden Zevenhuizen-Moerkapelle, Waddinxveen	besluitmer (verplicht)	colleges Zevenhuizen-Moerkapelle, Waddinxveen
Gouweknoop	gemeenteraden Moordrecht en Gouda	planmer (vrijwillig)	colleges Moordrecht en Gouda
Rode Waterparel	gemeenteraden Moordrecht en Nieuwerkerk a/d IJssel	planmer (vrijwillig)	Stuurgroep Rode Waterparel
het Nieuwe Midden	gemeenteraad Zevenhuizen-Moerkapelle	niet merplichtig	

Behalve in relatie tot de bestemmingsplannen voor de deelgebieden, is een Plan MER uitgevoerd voor de wijzigingen in de regionale infrastructuur. Deze MER is uitgevoerd in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Als bevoegd gezag gelden de Zuidplaspoldergemeenten en de gemeente Landsingerland. Onderdeel van deze MER is een onderzoek naar geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en recreatie, bodem en cultuurhistorie voor het gehele gebied van de Zuidplaspolder. Ook deze onderzoeken landden in de deelMERren.

Tijdsbalk / Feitenrelas			
maart	2006	Strategische Milieubeoordeling	
mei	2006	Vaststelling 2 ^e Partiële herziening Streekplan Zuid-Holland Oost	legt planologisch ruimte voor voornemen en ontwikkeling Zuidplaspolder vast
juni	2006	Regionaal Bestuursakkoord Water	concretiseert de gezamenlijke aanpak van de waterproblematiek voor de Zuidplaspolder
	2007	Intentieverklaring Duurzame ontwikkeling Zuidplaspolder	Benoemen van kansen en voorwaarden duurzaam bouwen
	2007	Intentieverklaring Waterkwaliteit	geeft inhoudelijk invulling aan de waterkwaliteitsaspecten van het Regionaal Bestuursakkoord Water
	2007	Convenant Exploitatie Energiepotentieel Zuidplaspolder	
	2007	Startnotities bestemmingsplannen en MERren deelgebieden	vastgesteld door college's
maart	2008	Advies voor richtlijnen MERren	vastgesteld door raden
		Koersbepaling project Zuidplaspolder	vastgesteld door Stuurgroep
april	2008	Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder	ruimtelijke en (milieu)technische uitspraken over kwaliteit die input zijn voor bestemmingsplannen en als toets voor de ruimtelijke kwaliteit

2.1 Samenhang Zuidplaspolderprogramma wonen en werken

In het door de gemeenteraden van de Zuidplaspoldergemeenten vastgestelde Intergemeentelijk Structuurplan is aangegeven dat het mogelijk is de bandbreedte van de onderzochte kwantitatieve opgaven voor de Zuidplaspolder te realiseren. In het ISP is ook een indicatieve fasering opgenomen voor de periode 2010-2020 respectievelijk 2020-2030. Daarbij is aangegeven dat de te realiseren programma's mede afhankelijk zijn van de regionale marktvoorwaarden (kwantitatief en kwalitatief) en de realisering van binnenstedelijke opgaven. In het streekplan van de provincie Zuid-Holland, is de eerste fase van de gebiedsontwikkeling vastgelegd, waarin onder meer 15.000 woningen mogelijk zijn.

Voor zowel het thema wonen als werken zijn na de vaststelling van het ISP (en het streekplan door Provinciale Staten) programmeringstudies verricht. In de woonvisie is onderzocht hoe de

woningbehoefteontwikkeling is en hoe groot de woningbouwcapaciteit is rekening houdend met de realiseringmogelijkheden van bestaande en te ontwikkelen plancapaciteit. Op basis van die gegevens is geconcludeerd dat er enerzijds behoefte is aan ruimte voor de uitbreiding van de bestaande kernen (ca. 4.000 woningen) en anderzijds behoefte is aan landelijk, groene woonmilieus vanuit de stadsregio Rotterdam, die aanvullend zijn op het stedelijk programma (ca. 3.000 woningen). Geconstateerd is dat er vooralsnog geen behoefte is aan groenstedelijk wonen in de Zuidplaspolder.

Een en ander heeft geleid tot een Startpakket met een woningbouwprogramma van 7.000 woningen in de volgende onderscheiden woonmilieus:

- * Dorps wonen in Nieuwerkerk-Noord, Zevenhuizen-Zuid en Moerkapelle van 2.900 woningen;
- * Stedelijk wonen in de Gouweknoop ten behoeve van Gouda (950 woningen);
- * Groen, landelijk wonen (2.200) in de Rode Waterparel en Nieuwerkerk-Noord;
- * Verdichting van linten is mogelijk met naar verwachting 800 woningen;
- * Verder zijn er 150 woningen mogelijk in het Nieuwe Midden.

In de programmeringstudie werken is de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen berekend aan de hand van de analyse van de vraag en de beschikbaarheid van de bestaande en geplande terreinen. In deze marktanalyse wordt berekend dat er meer behoefte is aan nieuwe terreinen dan de in het startpakket opgenomen 110 ha in de periode tot 2020. Deze behoefte komt van zowel de Rotterdamse regio als de eigen regio (Midden Holland). Het gaat enerzijds om een behoefte aan ruimte voor groothandel, transport en logistiek, die gerealiseerd kan worden in Zuidplas -Noord en anderzijds om ruimte voor een modern, gemengd en kleinschalig bedrijventerrein in Zuidplas-West. De bedrijventerreinen A20 Noord en Zuid in Nieuwerkerk kunnen voorzien in die laatstgenoemde behoefte (55 ha). In het glastuinbouwbedrijvenlandschap is door gecombineerd/dubbel grondgebruik ruimte voor onder andere bedrijven. Het bedrijventerrein A12 Noord biedt ruimte voor ca. 55 ha bedrijventerrein, waarvan 15 ha geschikt is voor hogere milieucategorieën.

In de studie naar de voorzieningen is aangegeven welke voorzieningen er moeten worden voorzien bij het startpakket van 7.000 woningen. Met name de woningbouw in de dorpsuitbreidingen ondersteunt het bestaande voorzieningenapparaat (detailhandel, sociaal-cultureel, zorg e.d.) in de kernen.

Deze drie rapporten hebben tegelijk met de startnotitie bestemmingsplannen Zuidplas Noord en West ter inzage gelegen. Op grond van nieuwe inzichten kunnen deze programma's (naar boven) worden bijgesteld binnen de planologische ruimte die het streekplan biedt. Daarom wordt ook bij de MER studie naar de Regionale Infrastructuur uitgegaan van het planologische programma van 15.000 woningen c.a. Zijnde het programma dat in de streekplanherziening en het ISP mogelijk gemaakt is. De Infrastructuur moet immers geschikt zijn om de daarmee samenhangende verkeersbewegingen te kunnen verwerken.

De in het Startpakket opgenomen programmaonderdelen zijn in de onderscheiden bestemmingsplannen opgenomen. Gestreefd wordt naar vaststelling van de bestemmingsplannen door de onderscheiden gemeenteraden in juni 2009. De ontwerpbestemmingsplannen zullen daartoe vanaf de eerste helft van februari 2009 ter inzage worden gelegd.

2.2 Handboek Kwaliteit

Belangrijk voor de samenhang van milieuaspecten voor de Zuidplaspolder en de borging van duurzaamheid ervan, is het Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder. In het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP) en

het Streekplan Zuid-Holland Oost tweede partiële herziening zijn de planologische kaders voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder gesteld. De Stuurgroep RZG Zuidplas, de staten en de raden van de betrokken gemeenten hebben bij de vaststelling van het ISP en het Streekplan in het voorjaar van 2006 aangegeven de ruimtelijke kwaliteit van de plannen voor de verschillende deelprogramma's zo goed mogelijk te willen borgen.

Het Handboek Kwaliteit bevat een omvangrijke set uitspraken over drie kwalitatieve aspecten, waarmee in de verdere planvorming voor de deelgebieden rekening gehouden moet worden.

1. Duurzaamheid

Het Handboek bevat een overzicht van alle afspraken die in de afgelopen jaren gemaakt zijn over een duurzame ontwikkeling van de Zuidplaspolder: over gezondheid en veiligheid en over de kwaliteit van het leefmilieu. Hierbij komen aspecten aan de orde als water, klimaat, energie, hinder, risico's, grondbalans, natuur en mobiliteit. Voor zover van belang voor de Hoofdplanstructuur worden deze aspecten in het Handboek nader uitgewerkt.

2. Hoofdplanstructuur van de Zuidplaspolder

De Hoofdplanstructuur omvat het Ringvaartpark, het stelsel van linten, lanen en tochten, regionale infrastructuur, brandpunten in het publieke domein, kunstwerken en reserveringen voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het Handboek doet uitspraken over de ruimtelijke en (milieu)technische kwaliteit van de onderscheiden elementen van de Hoofdplanstructuur, over de aansluiting van deelgebieden op de Hoofdplanstructuur en over de aansluiting van deelgebieden op elkaar. De uitspraken in het ISP over elementen van de Hoofdplanstructuur zijn daarbij als randvoorwaarde gehanteerd.

3. Kwaliteit in de deelgebieden

Het Handboek beperkt zich wat betreft kwaliteit in de deelgebieden tot uitspraken over het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte, over gezamenlijk vervolgonderzoek en over de vormgeving van het verdere planvormingsproces.

Het Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder is input geweest voor het opstellen van de MER infra (bijvoorbeeld de hoofdplanstructuur voor de Zuidplaspolder uit het ISP wordt in het Handboek nader gepreciseerd) en voor de bestemmingsplannen voor de deelgebieden en zal in de komende jaren gebruikt worden bij de toetsing van de ruimtelijke kwaliteit in alle plannen voor de Zuidplaspolder, zowel in ruimtelijke, (milieu)technische als procesmatige zin.

2.3 MER Regionale Infrastructuur Zuidplas

2.3.1 Status MER Regionale Infrastructuur

De regionale infrastructuur loopt door de hele Zuidplaspolder heen. Aanpassingen van regionale infrastructuur worden in afzonderlijke bestemmingsplannen voor deelgebieden vastgelegd. Een afzonderlijk MER voor de regionale infrastructuur maakt beoordeling van milieueffecten van het geheel aan aanpassingen mogelijk. De MER Regionale Infrastructuur levert zodoende ook input voor de MERren voor de afzonderlijke deelgebieden.

2.3.2 Wat is aan de orde in de MER Regionale Infrastructuur Zuidplas?

Het voornemen

De MER infrastructuur bouwt door op de conclusies van de SMB. In de MER Regionale Infrastructuur bestaat het beschreven voornemen waarover onderzoek op milieueffecten plaatsvindt uit vijf onderdelen (en varianten daarbinnen):

- N219 zuid, Nieuwerkerk aan den IJssel
 - o verlegging N219 naar noordoosten om als perifere ontsluitingsweg voor nieuwe bedrijventerreinen en (nieuwe) woonkernen te dienen
- N219 noord, Zevenhuizen
 - o verbreding van de omgelegde N219 bij Zevenhuizen om de ontwikkeling van Zevenhuizen mogelijk te maken en nieuwe aansluiting A12 om verkeer uit de woonkern om te leiden
- N456-west (veilingweg)
 - o vrachtverkeer kassengebied Waddinxveen directe verbinding met N209 en veiling Bleiswijk bieden waardoor tevens doorstroming A12 verbetert (Lange veilingweg), dan wel vooralsnog niet doortrekken tot N209 en 'stoppen' ter hoogte van Swanlaweg (korte Veilingweg)
- N456 Moordrechtboog
 - o verbeteren leefomgevingkwaliteit bewoners Middelweg/Bredeweg, schakel tussen A12 en A20 creëren ter ontlasting N219
- Aansluiting Waddinxveen
 - o regionale deelstructuur bieden (voor m.n. vrachtverkeer kassengebied) waardoor de linten, lanen en tochten vrijkomen voor bebouwing

Parallelstructuur A12

Gelijktijdig met de lopende procedure voor de MER Regionale Infrastructuur zijn door de provincie in samenwerking met het rijk verkenningen verricht naar de mogelijkheden van een parallelstructuur langs de A12, die in combinatie met de Moordrechtboog voor een ontlasting van het rijkswegennet ter hoogte van Gouda zouden moeten zorgen. De minister heeft op basis van deze verkenningen toegezegd een bijdrage van maximaal € 100 miljoen te willen leveren. Daarbij zijn twee varianten van de parallelstructuur in beeld:

- de korte variant lopende vanaf de huidige afslag Gouda (PM term) tot aan een nieuwe halve aansluiting ter hoogte van de kruising Moordrechtboog/A12;
- de lange variant die vanaf afslag Gouda doorloopt tot de nieuwe aansluiting N219/A12.

Delen van deze parallelstructuur, met name de Veilingweg, waren in het ISP tot 2020 gepland en zijn derhalve in de startnotitie opgenomen. Andere delen waren pas na 2020 voorzien en zijn alsnog in de MER onderzocht; het gaat om de halve aansluiting van de A12 (bij de korte variant), dan wel de doortrekking tot aan de aansluiting N219/A12 (bij de lange variant).

Een cruciaal onderdeel van de parallelstructuur, te weten de kruising van de Gouwe en doortrekking tot de afslag Gouda (PM term) zal in een afzonderlijke MER procedure worden onderzocht.

Verstedelijkingsvarianten

De MER beschrijft een aantal alternatieven die worden uitgewerkt voor verschillende verstedelijkingsscenario's:

- uitgangspunt ISP, 15.000 woningen;
- daarnaast scenario's voor 7.000 resp. 30.000 woningen.

De MER Regionale Infrastructuur houdt op deze manier rekening met de onzekerheden die in het SMB zijn benoemd.

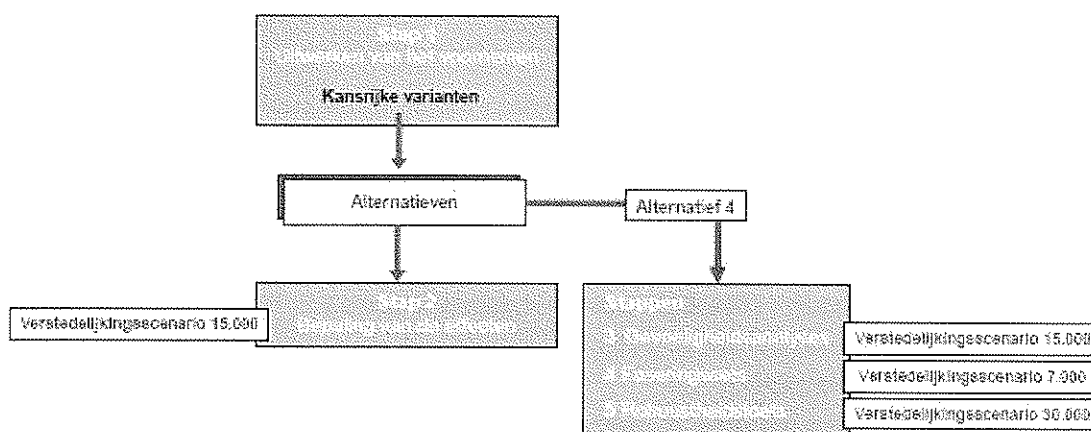
Varianten regionale infrastructuur

Door op verschillende manieren varianten van de infrastructuuronderdelen te combineren zijn vijf alternatieven voor de aanpassing van de totale regionale infrastructuur samengesteld.

- 1 Huidig tracé N219 bij Nieuwerkerk, korte parallelstructuur, korte Veilingroute.
- 2 Huidig tracé N219 bij Nieuwerkerk, lange parallelstructuur, korte Veilingroute.
- 3 Verlegd tracé N219 Nieuwerkerk, korte parallelstructuur, korte Veilingroute.
- 4 Huidig tracé N219 Nieuwerkerk, korte parallelstructuur, lange Veilingroute.
- 5 Huidig tracé N219 Nieuwerkerk, lange parallelstructuur, lange Veilingroute.

Voor één van de alternatieven (alternatief 4) is een scenario met 7000 woningen berekend (de 'faseringstoets') en een scenario met 30.000 woningen (de 'robuustheidstoets') en is bovendien aan een aantal gevoeligheidsanalyses onderworpen.

Alternatief 4 is het alternatief dat het meest lijkt op de structuur die in het ISP is voorgesteld. De gevoeligheidsanalyses, faseringstoets en robuustheidstoets worden daarom op dit alternatief gebaseerd. De genoemde toetsen en analyses zijn in hoofdlijnen echter ook toepasbaar op de andere alternatieven.



Tracering en ontwerpen van de diverse netwerkonderdelen zijn in hoofdlijnen gebaseerd op het Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder.

2.3.3 MER Regionale Infrastructuur: conclusies

Knelpunten

De huidige infrastructuur in de Zuidplas kan de toename van verkeer door de ontwikkelingen in het gebied niet aan. De grootste knelpunten die kunnen worden geïdentificeerd zijn congestie op de A20, grote drukte op het lokale en regionale wegennet en met name de aansluitingen op het hoofdwegennet. De maatregelen die in dit MER onderzocht zijn hebben betrekking op het onderliggend wegennet. Maatregelen om de doorstroming op de A20 te verbeteren door ingrepen op de A20 zelf maken geen deel uit van dit onderzoek.

Besluitvorming over de regionale infrastructuur als geheel

De regionale infrastructuur is een samenhangend netwerk voor de gehele Zuidplas. De onderdelen van de regionale infrastructuur in het ene deelgebied kunnen niet los worden gezien van de onderdelen in andere

deelgebieden. Daarom dient over de regionale infrastructuur in zijn geheel besloten te worden en niet over de afzonderlijke delen.

Milieueffecten van de alternatieven

In dit MER zijn vijf alternatieven voor een compleet netwerk voor regionale infrastructuur op hun (milieu)effecten beoordeeld, uitgaande van realisatie van de eerste fase van het ISP (onder andere circa 15.000 woningen). Er vanuit milieuoogpunt geen redenen zijn om een bepaald alternatief voor het gehele regionale infrastructuurnetwerk als voorkeur aan te wijzen.

Verkeer en vervoer

In alle alternatieven neemt de mobiliteit toe: er wordt meer gereden door de ontwikkeling van de Zuidplas. Dit komt ook tot uitdrukking in de intensiteiten op de wegen binnen de Zuidplas, welke ook toenemen. Doordat het drukker wordt, ook op het hoofdwegenet, nemen de reistijden zowel binnen de Zuidplas als van en naar de Zuidplas toe. Het totaal aan voertuigverliesuren in de Zuidplas neemt echter af: de nieuwe infrastructuur levert de bestuurders van motorvoertuigen per saldo een tijdswinst op. Uiteraard gaat een deel van het verkeer op de nieuwe wegen rijden. Er wordt hierdoor een aantal bestaande wegen ontlast, zoals de Beijerincklaan, de Zuidelijke Dwarsweg, de Middeweg en de Bredeweg. Er zijn echter ook lokale wegen die juist drukker worden, zoals het autonoom al te verleggen noordelijke deel van de N219 in Zevenhuizen. En er zullen in deelgebieden lokaal nieuwe wegen worden aangelegd voor het afwikkelen van lokaal verkeer, zoals de Maatveldse weg in Nieuwerkerk Noord.

De onderzochte effecten hebben betrekking op het niveau van het complete infrastructuurnetwerk voor de Zuidplaspolder; de alternatieven bestaan dan ook uit complete netwerken. Er kan dan ook zonder meer worden gesteld welke gevolgen een keuze voor een variant voor een specifiek deelproject heeft. De gevolgen zijn ook afhankelijk van de keuze bij een ander deelproject. Toch kan wel iets gezegd worden over de verkeerskundige effecten van keuzes voor varianten.

- Op de Moordrechtboog zijn hogere intensiteiten wanneer deze ter hoogte van Waddinxveen een halve aansluiting krijgt op de A12 in plaats van gecombineerde aansluiting Waddinxveen/Zevenhuizen/Gouda en een doorgetrokken parallelstructuur.
- Bij een doorgetrokken parallelstructuur wordt veel verkeer van de A12 gehaald: op de A12 tussen Zevenhuizen en Waddinxveen daalt de intensiteit sterk ten opzichte van de autonome ontwikkeling, terwijl bij een halve aansluiting zonder doortrekking de intensiteiten juist toenemen.
- Het gebruik van de korte Veilingroute verdubbelt ongeveer wanneer deze wordt verlengd tot de N209 (lange Veilingroute), maar blijft met name buiten de spits relatief beperkt. De doorstroming op het naastgelegen deel van de A12 verbetert hierdoor. De lange Veilingroute heeft ook tot gevolg dat de Voorlaan en Moerkapelse Zijde worden ontlast, maar in Zevenhuizen neemt de drukte dan juist weer toe.
- De intensiteiten op de bestaande zuidelijke N219 nemen flink af wanneer de N219 wordt verlegd. Op de verkeersveiligheid heeft de regionale infrastructuur een positief effect, onder andere doordat alle kruisingen met fietspaden ongelijkvloers worden aangelegd.

Leefomgeving

Door de toename van het aantal mensen en daardoor ook het aantal verkeersbewegingen in de Zuidplas neemt de geluidbelasting door verkeer en het aantal gehinderde door geluid toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De verdere inrichting in het uitwerkingsplan moet erop zijn gericht dit aantal zo klein mogelijk te maken.

Ook de concentraties vervuilende stoffen in de lucht stijgen door de toename van het verkeer. Dankzij de lage achtergrondconcentraties in het plangebied en de geplande dunne bebouwing, leidt deze extra vervuiling niet tot het ontstaan van locaties met overschrijding van de grenswaarden. Voor de autonome situatie in 2020 is alleen bij de Gouweknoop een grenswaardenoverschrijding voor NO₂ berekend. Door de voorgenomen activiteiten wordt het verkeer meer verspreid en wordt de NO₂-concentratie op deze locatie zelfs iets lager. De oplossing van de overschrijding bij de Gouweknoop valt onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en maakt onderdeel uit van de afspraken in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht. Verder is uit het luchtkwaliteitonderzoek gebleken dat de onderzochte alternatieven min of meer gelijk zijn; de berekende verschillen zijn klein en vallen binnen de foutmarge.

Door de toename van het aantal bewoners neemt mogelijk de kans op slachtoffers door een ongeval met het vervoer van gevaarlijke stoffen ook toe (het groepsrisico). Of dit ook daadwerkelijk het geval is, is afhankelijk van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen door het gebied. Indien een toename te verwachten is zal dit door het bevoegd gezag verantwoord moeten worden.

De verschillen tussen de effecten van de vijf alternatieven op leefomgeving zijn over het algemeen klein. Het belangrijkste verschil treedt op bij het groepsrisico.

Natuurlijk milieu

Er zijn overwegend (licht) negatieve effecten op het natuurlijk milieu. Ook hier zijn de verschillen tussen de alternatieven klein. De niet optimaal draagkrachtige bodem in de Zuidplas zal leiden tot extra energie- en materiaalverbruik bij aanleg of aanpassing van infrastructuur⁵. De vergroting van het verhard oppervlak beperkt het waterbergend vermogen en de toename van verkeer zal de bodem- en waterkwaliteit iets verslechteren. Significante effecten op wateroverlast en grondwater worden niet verwacht. De alternatieven zijn niet direct van invloed op de natuur in de omgeving van de Zuidplas aanwezige Natura 2000-gebieden. Mogelijk treedt wel externe werking op doordat binnen het plangebied mogelijke foerageergebieden van weidevogels die in de Natura 2000-gebieden broeden vernietigd en/of verstoord worden. Hiermee zijn negatieve effecten op genoemde Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten. Er wordt daarom verwacht dat vervolgstappen zoals een verslechtering- en verstoringtoets of een passende beoordeling dienen te worden uitgevoerd.

Er is een negatieve invloed op de Ecologische Hoofdstructuur en op de haalbaarheid van de ISP-ambities met betrekking tot natuur. Dit wordt veroorzaakt door licht- en geluidverstoring en barrièrevorming, met name bij een verlegde N219 (Alternatief 3). Dit alternatief heeft ook iets meer negatieve gevolgen voor beschermde/waardevolle planten- en diersoorten.

De effecten van regionale infrastructuur op recreatiegebieden en –structuren betreft met name de invloed van verkeerslawaaï op de kwaliteit ervan. Er zullen geen plaatsen met bekende archeologische waarden worden aangetast, maar wel gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarde doorsneden. Bij alle

⁵ Het Hotspot project voor de Zuidplas heeft onder meer maatregelen onderzocht waarmee de woningbouw in Nieuwerkerk-Noord klimaatbestendig worden gemaakt. Een van de mogelijkheden is het compartimenten van dit gebied, waarbij de verlegde N219 op een hoger dijklichaam zou worden aangebracht.

alternatieven zullen waardevolle landschappelijke elementen worden aangetast: lijnelementen als de Bredeweg, de Vijfde Tochtweg en de Zuidelijke Dwarsweg, de Ringvaartdijk en de Rotte.

Geconcludeerd kan (nogmaals) worden dat vanuit milieuoverwegingen geen duidelijk voorkeursalternatief valt te motiveren. De motivering zal dus in de bestemmingsplanuitwerking gegeven moeten worden op basis van verkeerskundige en ruimtelijke overwegingen, bestuurlijk draagvlak en financiële realiseerbaarheid (zie H.3.1, N219 verlegd, argumentatie voor verlegging).

2.4 MER Zuidplas-Noord

2.4.1 Status MER Zuidplas-Noord

De MER, opgesteld door de initiatiefnemer, is nu gereed. Het wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. De MER wordt tevens voorgelegd aan de Commissie m.e.r., die zal toetsen of de MER aan de wet en aan de richtlijnen voldoet en hierover advies zal uitbrengen aan het bevoegd gezag.

2.4.2 Wat is aan de orde in de MER Zuidplas-Noord?

MER Zuidplas-Noord: het voornemen (is MMA)

De MER Regionale Infrastructuur levert de bouwstenen voor de MER Zuidplas-Noord als het gaat om de gevolgen van de regionale infrastructuur voor Zuidplas-Noord. Het plangebied en de activiteiten vinden plaats op het grondgebied van de gemeenten Zevenhuizen-Moerkapelle en Waddinxveen. De verschillende voorgenoemde activiteiten zijn opgenomen in tabel 1-1.

De Commissie m.e.r. vraagt om bij de MER Zuidplas-Noord, gezien de ambities, de MER "omgekeerd te ontwerpen". "Omgekeerd te ontwerpen" is mogelijk door eerst het MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) op te stellen en dan het voorkeursalternatief (VKA) eruit af te leiden. Dus niet zoals gebruikelijk uit de voornemens een voorkeursalternatief af leiden en daarvan een MMA af te leiden (MMA is uitgaan van best bestaande mogelijkheden die binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen ter bescherming en/of verbetering van het milieu bij uitvoering van het voornemen).

<i>Nummers corresponderen met afbeelding 1-3</i>	<i>Glastuinbouw/bedrijverlandschap</i>
1	glastuinbouw (totaal 280 ha teeltoppervlak: 80 ha als gevolg van herplaatsing en 200 ha nieuw glas) ten noorden en ten zuiden van de A12
2	glas en bedrijven/woningen (60 ha) op de zogeheten AMVEST-kavel (gebiedsuitwerking dubbel ruimtegebruik)
3	glas en bedrijven/woningen (85 ha) op de kavel ten oosten van Zevenhuizen (gebiedsuitwerking dubbel ruimtegebruik)
5	conserverende bestemming (130 ha) voor het gebied ten noorden van de Zesde Tochtweg (aan de orde na 2020, wel wijzigingsmogelijkheid naar glas)
	<i>Bedrijventerrein</i>
4	bedrijventerrein driehoek Swanla Spoor (20 ha) ten noorden van Zevenhuizen
6	bedrijventerrein A12-noord (55 ha) inclusief ruimte voor 10 a 15 ha industrie, met aandacht voor milieuzonering
	<i>Infrastructuur</i>
7	N456 Noord (tot aan verlengde Dreef), Midden en West (ofwel de Zuidelijke en Westelijke Randweg en Veilingroute).
8	visuele inpassing en mogelijke verbreding A12
	<i>Woningbouw</i>
9	uitbreiding Moerkapelle (800 woningen: oost en zuid), met de noodzakelijke ontsluiting (met aandacht voor versterking voorzieningenniveau en behoud dorps karakter)
10	in de lanen, linten en groenzone Waddinxveen wordt ruimte geboden voor een beperkte verstedelijking in groene opzet.
	<i>Hoofdplanstructuur</i>
11	lanen, linten, tochten (Bredeweg, Beijerincklaan, Knibbelweg, Plasweg/Noordelijk Dwarsweg, Zesde Tochtweg) als steisel van brede stroken waarin de groen- en wateropgave voor het noordelijk deel worden gerealiseerd. Hiervoor worden specifieke kwaliteitscriteria opgesteld die voortkomen uit Handboek Hoofdplanstructuur die voor de gehele Zuidplaspolder wordt ontwikkeld.
12	de groenzone bij Waddinxveen aan de noordostrand van het plangebied met omvang van ca 80 ha. Deze zone vormt een noodzakelijk element in het stedelijk landschap, versterkt de grid-structuur aan de oostkant van de Zuidplas en biedt de benodigde ruimte voor openluchtrecreatie/stedelijk groen en ecologisch-recreatieve verbindingen en voor landschappelijke inpassing van de Zuidelijke Randweg.

Tabel 1-1: Voorgenomen activiteit uit de Startnotitie MER Zuidplas Noord

De voorliggende MER Zuidplas-Noord maakt op basis van het hoogste ambitieniveau in de milieuambities voor de glastuinbouw in het gebied een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is tegelijk het MMA. Daarnaast is er een terugvalalternatief. Het verschil wordt voornamelijk beschreven in de ontwikkeling op het niveau van het samenstel van glastuinbouwcluster, respectievelijk ontwikkeling per cluster. In het laatste geval worden de duurzaamheidsambities veel meer op kavelniveau gerealiseerd, maar daarmee mis je maximale synergie zoals in een ontwikkeling op samenhang.

	MMA	TVA
Glastuinbouw	Invulling van nieuwe kavels conform Cluster+	Invulling van nieuwe kavels conform Cluster
	Bij vervanging glas op bestaande kavels conform cluster/cluster+	Bij vervanging glas op bestaande kavels niet aan eisen gebonden
	Ontwikkeling planologisch bestemde kavel (nog niet gerealiseerd) conform cluster+¹	Ontwikkeling planologisch bestemde kavel (nog niet gerealiseerd) niet aan eisen gebonden
Gemengde kavels	Willem II: 60:20:20 (glas: combi: bedrijven)	Willem II: 80:20 (glas: bedrijven)
	Zevenhuizen-Oost: 45:20:35 (glas: combi: bedrijven)	Zevenhuizen-Oost: 65:35 (glas: bedrijven)
	200 woningen in de lanen en linten	400 woningen in de lanen en linten
Woningen	Maximaal 250 woningen in de Vredenburgzone	Maximaal 250 woningen in de Vredenburgzone
Bedrijventerreinen	A12 Noord ca 55 ha, waarvan max 15 ha voor zware bedrijvigheid	Door parallelstructuur A12 is aantal ha A12 Noord minder, wellicht ook minder ruimte voor zware bedrijvigheid
Infrastructuur	Functie Bredeweg als ontsluiting glastuinbouw komt te vervallen. Julianaweg neemt deze functie over.	Functie Bredeweg als ontsluiting glastuinbouw blijft gehandhaafd
	Geen parallelstructuur langs de A12	Parallelstructuur langs de A12
	Knip in Beijerincklaan voor ontlasten Bredeweg van vrachtverkeer A12 Noord	Huidige functie Beijerincklaan behouden
Water en groen	Groen en water van glastuinbouw realiseren in lintzones	Groen en water glastuinbouw in glastuinbouwkavels

tabel 0-14-1. Overzicht MMA/TVA Zuidplas Noord

¹ Het betreft hier het deel van de kavel ten zuiden van Moerkapelle

2.4.3 MER Zuidplas-Noord: conclusies

De MER concludeert dat het verschil tussen de twee alternatieven vooral tot uiting komt in de thema's duurzaam ruimtegebruik, energie en afval. In het MMA wordt meervoudig ruimtegebruik overal en in verschillende dimensies mogelijk gemaakt, waardoor optimalisatie van het ruimtegebruik wordt bereikt. Toepassing van gesloten kassen in het gehele areaal leidt ertoe dat de glastuinbouw nauwelijks hinder naar woonomgeving veroorzaakt.

Ook de effecten op natuur zijn hierdoor minder negatief. Het voornemen leidt wel tot een forse verstoring van de ecologische hoofdstructuur. De effecten op Natura 2000, het samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden, zijn vanwege de grote afstand van het plangebied tot de gebieden beperkt.

De twee alternatieven verschillen niet in hun effecten op het watersysteem. De herinrichting van het watersysteem voor de hele polder voorziet in het voorkomen van wateroverlast en het beperken van een overstromingsrisico. Voor koudewarmte opslag wordt alleen vergunning verleend wanneer geen negatieve effecten voor de bodem optreden.

De alternatieven hebben vanwege de niet-optimale draagkracht van de bodem en de noodzaak tot grondverzet wel een negatief effect op de grondstromen en draagkracht. In het geval van het terugvalalternatief (TVA) leidt de milieuhygiënische bodemgesteldheid tot negatievere effecten omdat hier sprake is van meer woningbouw in de lanen en linten en daarmee een grotere hoeveelheid te verwijderen verontreinigde grond. In het gebied zijn geen archeologische waarden aanwezig. Op de effecten ten aanzien van archeologische verwachtingswaarden scoren beide alternatieven gelijk vanwege hetzelfde oppervlak waarbinnen de ruimtelijke activiteiten zijn gepland. De ontwikkeling gaat wel ten koste van enkele landschappelijke elementen en van de openheid van het gebied. Dit leidt echter niet tot verlies van structuur van het landschap, want die verbetert als gevolg van robuuste inrichting van de lanen, linten en tochten. Verdere verrommeling van het landschap en de Zuidplaspolder wordt voorkomen. Door de aanleg van bedrijfsstraten en een nieuwe regionale ontsluitingsstructuur hebben de lanen en linten alleen lokale en recreatieve ontsluitingsfuncties. De verkeerveiligheid en recreatieve kwaliteit van de polder worden hiermee sterk verbeterd.

2.5 MER Zuidplas-West

2.5.1 Status MER Zuidplas-West

De MER, opgesteld door de betreffende colleges, is nu gereed. Het wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. De MER wordt tevens voorgelegd aan de Commissie m.e.r., die zal toetsen of de MER aan de wet en aan de richtlijnen voldoet en hierover advies zal uitbrengen aan het bevoegd gezag.

2.5.2 Wat is er aan de orde in de MER Zuidplas-West?

De voorgenomen activiteit voor het deelgebied Zuidplas-West bestaat op hoofdlijn uit de ontwikkeling van een woningbouwlocatie van maximaal 9.000 woningen met bijbehorende voorzieningen, de aanleg van gebiedsontsluitende infrastructuur en het versterken en het ontwikkelen van de bestaande groenblauwe structuren. De voorgenomen activiteit is uitgewerkt in drie alternatieven:

- enkel dorpsuitbreidingen Zevenhuizen-Zuid en Nieuwerkerk-Noord en geen Ringvaartdorp: in totaal 3.000 woningen (alternatief 1);
- dorpsuitbreidingen en lage dichtheden in het Ringvaartdorp: in totaal 5.000 woningen (alternatief 2);
- dorpsuitbreidingen en hoge dichtheden in het Ringvaartdorp: in totaal 9.000 woningen (alternatief 3).

Alternatief 3 is niet als volwaardig alternatief meegenomen in de milieueffectbeoordeling omdat de uitvoering van alternatief 3 buiten de planperiode van dit MER ligt. Wel is alternatief 3 als een doorkijkalternatief in de MER opgenomen.

Alternatief 1: enkel dorpsuitbreidingen en geen Ringvaartdorp

In dit alternatief is een groene en recreatieve keuze gemaakt. De dorpsuitbreidingen Zevenhuizen-Zuid en Nieuwerkerk-Noord worden gerealiseerd, evenals de bedrijvenlocaties in Nieuwerkerk aan den IJssel (A20 Noord en Zuid) en de gebiedsontsluitende noordelijke randweg. De bestaande lanen en linten worden verder verdicht. Het voorzieningenniveau is relatief laag, hiervoor zijn de toekomstige bewoners vooral afhankelijk van de bestaande dorpskernen. In totaal worden circa 3.000 woningen en 55 ha bedrijventerrein gerealiseerd. Het gebied waar het Ringvaartdorp was voorzien zal zich autonoom ontwikkelen. De HOV

(Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding en het doortrekken van de metrolijn vanaf Nesselande zal dan ook niet

worden gerealiseerd, maar de reservering blijft van kracht. De Ringvaartzone krijgt een groene en recreatieve functie en zal de overgang vormen tussen Zevenhuizen-Zuid en Nieuwerkerk-Noord.

Alternatief 2: dorpsuitbreidingen en lage dichtheden in het Ringvaartdorp

In dit alternatief zijn waterhuishoudkundige en milieukundige keuzes gemaakt. De dorpsuitbreidingen Zevenhuizen-Zuid en Nieuwerkerk-Noord worden gerealiseerd en het Ringvaartdorp met lage woningbouwdichtheden (maximaal 20 woningen per hectare). De lanen en linten worden verdicht. Het Ringvaartdorp krijgt een uitstraling die past bij de polder, lange lijnen met groen en water. Er zal variatie zijn in dichtheden, met langs de N219 hoge dichtheden en naar het midden en de Rode Waterparel toe lagere dichtheden. De woningen langs de N219 vormen een geluidwerende barrière. De HOV-verbinding zal niet worden gerealiseerd, maar door middel van een brede groenblauwe zone centraal in het gebied als een reservering worden opgenomen. Er komen ontsluitingswegen om het Ringvaartdorp en centraal door het Ringvaartdorp, met inprikkers in de wijken (oost-west). De bedrijvenlocaties ten noorden van Nieuwerkerk worden gerealiseerd alsook de gebiedsontsluitende noordelijke randweg. In totaal worden circa 5.000 woningen en 55 ha bedrijventerrein gerealiseerd.

Alternatief 3: dorpsuitbreidingen en hoge dichtheden Ringvaartdorp

In dit alternatief is een infrastructurele keuze gemaakt. De dorpsuitbreidingen Zevenhuizen-Zuid en Nieuwerkerk-Noord worden gerealiseerd en het Ringvaartdorp krijgt een stedelijk karakter met hoge woondichtheden (maximaal 60 woningen per hectare). De lanen en linten worden maximaal verdicht. De bedrijvenlocaties ten noorden van Nieuwerkerk worden gerealiseerd.

Er wordt prioriteit gegeven aan een railsysteem met een verbinding tussen Rotterdam en Gouda. Tevens heeft het doortrekken van de metrolijn vanaf Nesselande eveneens prioriteit, dit kan eventueel plaatsvinden in de toekomst bij verder ontwikkeling van de Zuidplas tot 30.000 woningen. Het woningbouwprogramma geeft de noodzaak voor een nieuwe vorm van woonkwaliteit met een stedelijke oplossing, waar hoge woondichtheden mogelijk is. De Eendragtspolder en het Ringvaartpark zijn bepalende elementen voor de woonkwaliteit. Het centrum van het Ringvaartdorp kan aan het Ringvaartpark liggen, wat een unieke kwaliteit aan de locatie geeft. In totaal worden circa 9.000 woningen en 55 ha bedrijventerrein gerealiseerd.

Het voorzieningenniveau is hoog, de voorzieningen zullen veelal gebruikt worden door nieuwe bewoners van de Zuidplaspolder en zullen wellicht concurrerend zijn voor de huidige voorzieningen in de bestaande kernen.

2.5.3 MER Zuidplas-West: conclusies

De lagenbenadering uit het ISV/SMB lijkt in dit MER goed uitgewerkt. De laag van water en natuur en de infrastructuur zijn sturend voor de inrichtingsmogelijkheden van woningbouw (p. 33 MER Zuidplas-West).

Met betrekking tot het aspect duurzaam ruimtegebruik en energie scoren beide alternatieven gelijk, voornamelijk positief. Voor de aspecten bodem en water scoren beide inrichtingsalternatieven nagenoeg gelijk (bodem negatief en water neutraal/positief). Er zijn kleine nuance verschillen, die niet zichtbaar zijn in de scores van de effectbeoordeling. Hierbij is inrichtingsalternatief II iets positiever beoordeeld op het aspect water (meer berging) en iets negatiever beoordeeld op het thema bodem (meer grondverzet) ten opzichte van inrichtingsalternatief I.

Op het thema natuur scoort inrichtingsalternatief 1 overwegend negatief, maar scoort inrichtingsalternatief 2 negatief tot zeer negatief. Het verschil zit in meer negatieve effecten van inrichtingsalternatief 2 op de (toekomstige) EHS en op waardevolle soorten.

Voor het thema cultuurhistorie scoort het aspect 'nederzettingen' voor beide inrichtingsalternatieven gelijk. Bij de aspecten landschap en archeologie zijn de enige verschillen te zien in de scores van de criteria 'aantasting openheid van het landschap' en 'aantasting gebieden met archeologische verwachtingswaarde'. Bij deze criteria scoort inrichtingsalternatief 1 negatief en inrichtingsalternatief 2 zeer negatief vanwege een groter oppervlak met ruimtelijke ontwikkelingen waardoor de openheid van het landschap en het gebied met archeologische verwachtingswaarde meer wordt aangetast.

De effectbeoordelingen binnen het thema omgevingskwaliteit zijn voor een groot deel voor beide inrichtingsalternatieven gelijk, namelijk positieve scores. Voor twee criteria 'realisering woonbehoefte' en 'woondifferentiatie' scoort inrichtingsalternatief 2 zeer positief ten opzichte van een positieve beoordeling van inrichtingsalternatief 1. Dit omdat de grotere dorpsuitbreidingen bij inrichtingsalternatief 2 in belangrijke mate bijdragen aan de instandhouding van de detailhandel in de dorpskernen.

Het thema milieuzonering scoort neutraal/negatief voor inrichtingsalternatief 1 en negatief voor inrichtingsalternatief 2. Inrichtingsalternatief 2 scoort negatief op het criterium 'veiligheidsafstanden' omdat een belangrijk deel van de woningbouw van het Ringvaartdorp 1e fase binnen het invloedsgebied van groepsrisico van hoge drukgasleidingen is gelegen. Inrichtingsalternatief 1 scoort op dit criterium neutraal.

Overall scoort inrichtingsalternatief 1 beter op de thema's natuur, cultuurhistorie en milieuzonering en scoort inrichtingsalternatief 2 beter op het thema omgevingskwaliteit. Voor de overige thema's bodem, water, duurzaam ruimtegebruik en energie scoren de inrichtingsalternatieven nagenoeg gelijk.

De ontwikkeling van de Rode Waterparel wordt in de MER Zuidpias-West vooral beschreven in relatie tot alternatief 2 met Ringvaartdorp. De ontwikkeling in de Rode Waterparel is vervolgens apart van de MER West onderzocht. In de Rode Waterparel komen bijzondere flora en fauna voor gerelateerd aan het voorkomen van bijzonder schoon water en kattenklei. Die bijzondere omstandigheden hebben ertoe geleid een aparte MER voor de Rode Waterparel op te stellen. Om op die manier op de bijzondere kwaliteiten in relatie tot het woningbouwprogramma in lage dichtheden voor de Rode Waterparel in te kunnen gaan.

2.6 Plan MER Rode Waterparel

2.6.1 Status Plan MER Rode Waterparel

Het Plan MER voor het deelgebied Rode Waterparel is gereed en wordt gepubliceerd samen met het ontwerpbestemmingsplan Rode Waterparel. Het opstellen van een Plan MER is verplicht als het bestemmingsplan een kader vormt voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten of dat er sprake is van een passende beoordeling voor de Habitat- en/of Vogelrichtlijn. Beide zijn in dit geval formeel niet aan de orde. De Stuurgroep Rode Waterparel heeft evenwel het initiatief genomen om een Plan MER op te stellen om de milieuoverwegingen een heldere plaats in de besluitvorming te geven. De notitie reikwijdte en detailniveau is de start van de Plan MER procedure. Initiatiefnemer is de Stuurgroep Rode Waterparel, bevoegd gezag zijn de gemeenten Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel.

2.6.2 Wat is aan de orde in de Plan MER Rode Waterparel?

De toekomstige inrichting van de Rode Waterparel en de bijbehorende maatregelen zijn in het Plan MER als een totaalpakket beschouwd en beschreven. De inrichting van de Rode Waterparel omvat de volgende activiteiten en maatregelen:

- Transformatie van een gebied van circa 240 ha. agrarisch gebied naar een onderscheidend, bijzonder en duurzaam woonmilieu in een groen/blauwe setting;
- Realisatie van circa 1300 woningen in een maximale dichtheid van negen woningen per ha;
- Minimaal 10 % oppervlaktewater;
- Realisatie van een robuuste groenblauwe verbindingzone.

Daarnaast zal de samenhang met de ontwikkeling in met name de deelgebieden Zuidplas-West, Restveen en Groene Waterparel en Gouweknoop aan de orde komen.

2.6.3 Plan MER Rode Waterparel Conclusies

De verwachte milieueffecten als gevolg van de realisatie van het bestemmingsplan leveren een gemengd beeld op. Er treden negatief beoordeelde effecten op voor landschap, cultuurhistorie, archeologie, geluid, mobiliteit, landbouw en externe veiligheid. De effecten voor de overige thema's worden overwegend neutraal tot positief beoordeeld. Er wordt geconcludeerd dat de effecten die samenhangen met de doelstellingen van de ontwikkeling in de Rode Waterparel (zoals een onderscheidend en bijzonder woonmilieu in een groene en blauwe setting, waar op een duurzame manier kan worden gewoond met een recreatieve betekenis voor de omgeving) positief worden beoordeeld. Met de keuze voor deze ontwikkeling wordt een aantal waarden, kenmerkend voor de huidige situatie van het gebied, negatief beïnvloed. Er worden monitoring maatregelen voorgesteld voor de waterkwaliteit en de vegetatieontwikkeling langs de ecologische verbindingzones. De monitoring maatregelen zijn bedoeld om eventuele onvoorziene negatieve gevolgen in een vroeg stadium te identificeren en passende herstellende maatregelen te nemen.

2.7 Gouweknoop

2.7.1 Status

Het voorgenomen programma van deelgebied Gouweknoop leidt op zichzelf niet tot een (Plan) MER-plicht. Ontwikkeling van de Zuidplaspolder als geheel is wel MER-plichtig. Gezien de samenhang tussen de deelgebieden in de Zuidplaspolder en aangezien een groot gedeelte van het plangebied Gouweknoop in het bestemmingsplan waarschijnlijk als 'nader uit te werken' gebied zal worden bestempeld is ervoor gekozen een vrijwillige (Plan) MER te doorlopen om te zoeken naar een optimale invulling van het gebied en effecten van de invulling in beeld te brengen. Gezien het globale karakter van een groot deel van het plan is sprake van een plan-m.e.r.. Er is een notitie reikwijdte en detailniveau uitgebracht als start van de Plan MER procedure. De initiatiefnemers zijn de colleges van Burgemeesters en Wethouders (B&W) van Moordrecht en Waddinxveen. De gemeenteraden van beide gemeenten zijn bevoegd gezag.

2.7.2 Wat is aan de orde in de Gouweknoop

In de Startnotitie Bestemmingsplan Gouweknoop is een voorgenomen programma opgenomen voor de onderdelen wonen, werken, voorzieningen, infrastructuur, groen, water en recreatie en energie. In het programma is een aantal onderdelen concreet benoemd (het startpakket) maar een aantal onderdelen dient nog verder uitgewerkt te worden op basis van de verschillende

programmastudies en onderzoeken. In opdracht van de betrokken gemeenten (inclusief Gouda) wordt nader invulling gegeven aan een stedenbouwkundige visie. De onderstaande opsomming van het programma is hierbij het uitgangspunt.

Wonen

- Startpakket: 950 woningen (stedelijk woonmilieu);
- Maximaal 1.500 woningen tot 2020;
- Aansluiten bij Woonvisie Zuidplas.

Werken

- Aansluiten bij programmeringstudie Werken Zuidplaspolder (15 ha hoogwaardig bedrijventerrein);
- Aansluiten bij behoefteanalyse regio Midden-Holland;
- In stationsomgeving hoogwaardige werkgelegenheid in combinatie met wonen;
- Kantoorontwikkeling niet laten concurreren met programma bestaand dorps- en stedelijk gebied;
- Monofunctionele bedrijventerreinen voorkomen afstemming met omliggende functies (bestaand en nieuw).

Voorzieningen

- Aansluiten bij programmeringstudie Voorzieningen Zuidplaspolder;
- Aansluiten bij Verkenning bovenlokale voorzieningen Goudse regio;
- Realisatie van Station Gouweknoop op lijn Rotterdam-Gouda.

Infrastructuur

- Inpassing nieuwe regionale infrastructuur/Moordrechtboog;
- Integrale gebiedsuitwerking door de verschillende deelgebieden ('longen') in de knoop onderling verbinden; voor gemotoriseerd en langzaam verkeer;
- Invulling nieuwe assen waardoor barrières worden weggenomen en aansluiting op omliggende gebieden;
- Realisatie OV-halte met reservering overstapmogelijkheid overige lijnen aansluitingen busvervoer;
- Onderzoek naar transferium (P+R) voor aansluiting automobiliteit op andere vervoersvormen
- Realisatie op goede verbindingen langzaam verkeer met de bestaande en te ontwikkelen omliggende stedelijke gebieden;
- Realisatie recreatieve langzaam verkeerroutes en koppelen aan groenblauw netwerk.

Groen, water & recreatie

- Reservering van minimaal 10% oppervlakte binnen plangebied ten behoeve van open water;
- Zoekgebied 15 hectare extra waterbergingsruimte Zuidplas-Oost (waaronder Gouweknoop);
- Programmering verstedelijking en infrastructuur afstemmen op groene randen en open landschap;
- Nadruk op groene verbindingen ('t Weegje/Oostpolder-Restveen/Waterparel);
- Realisatie recreatieve routes en koppelen aan groenblauw netwerk;
- Aansluiten op recreatief groenprogramma Zuidvleugel Zichtbaar Groener (ZZG).

Energie

- 15 MW windenergie in lijnopstelling langs de A20.

De uitwerking van het bovenstaande programma is opgedeeld in een Startpakket dat in ieder

geval zal worden gerealiseerd (tot 2020) en een nader uit te werken gedeelte na 2020. Het Startpakket omvat naast de in het programma genoemde infrastructuur, het volledige programma en groen en water en de realisatie van 950 woningen tot 2020.

2.7.3 Conclusies

De Commissie m.e.r. heeft aangegeven dat een Plan MER voor de Gouweknoop niet nodig is en dat het Plan MER kan worden omgezet in een milieuonderzoek bij het bestemmingsplan Gouweknoop.

2.8 Milieubeoordeling Restveen en Groene Waterparel

2.8.1 Status Milieubeoordeling Groene Waterparel en Restveen

De voorgenomen ontwikkelingen in de Groene Waterparel en het Restveen zijn MER-beoordelingsplichtig omdat de gemeenten ervan uitgaan dat de mogelijkheden voor natuurontwikkeling zich voornamelijk beperken tot maximaal 225 ha. Deze verwachting is gebaseerd op het feit dat verwerving in het Restveengebied op vrijwillige basis geschiedt en gedurende de bestemmingsplanperiode hooguit 75 ha verworven en ingericht zal kunnen worden. Op basis van deze MER beoordeling neemt het bevoegd gezag een besluit of wel of niet een MER-procedure moet worden gevolgd. Initiatiefnemer voor deze MER zijn de beide colleges van B&W; bevoegd gezag de gemeenteraden van de gemeenten Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel.

2.8.2 Wat is aan de orde in de Milieubeoordeling Groene Waterparel en Restveen?

De Groene Waterparel moet een nieuw natuurkerngebied worden als onderdeel van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur, de (P)EHS. Hier wordt ontwikkeling nagestreefd van natte natuur met een oppervlak van ongeveer 150 ha, gecombineerd met extensieve, natuurgerichte recreatie.

In het deel van Restveengebied waar ook natuurontwikkeling wordt voorzien, blijft de bestemming voornamelijk agrarisch, maar met een wijzigingsbevoegdheid naar natuur. Pas na verwerving en inrichting van gronden zal de bestemming ervan worden gewijzigd. Het streven is in het overige deel van het Restveengebied de landbouwfunctie nog een aantal decennia voort te zetten.

Ten westen van het Abraham Kroesgemaal wordt de mogelijkheid gecreëerd voor landgoedontwikkeling. Hiermee ontstaat een ecologische verbindingzone die het nieuwe natuurgebied verbindt met de overige natuurdelen in de Zuidplas en de EHS in de Krimpenerwaard.

2.8.3 Milieubeoordeling Groene Waterparel en Restveen Conclusies

Geconcludeerd wordt dat de natuurontwikkeling geen belangrijke negatieve milieueffecten veroorzaakt die een volwaardige MER-procedure noodzakelijk maken. Er is op diverse punten zelfs sprake van (licht)positieve milieueffecten.

2.9 Het Nieuwe Midden

2.9.1 Status

Het Nieuwe Midden wordt voornamelijk conserverend bestemd (met een kleine opgave voor 150 woningen), waardoor geen milieueffectbeoordeling nodig is.

HOOFDSTUK 3 VOORLOPIGE CONCLUSIES

De Koepelnotitie integreert de uitkomsten van de deelstudies naar het niveau van de Zuidplas als geheel. Nadat in de bestemmingsplannen het toegewezen deel van het Startprogramma 2010-2020 is bestudeerd op de milieugevolgen, is het nu zaak om te bezien wat de gevolgen ervan zijn – en van de alternatieven - op het niveau van de Zuidplas. Daarbij wordt gekeken vanuit verschillende perspectieven. Daarvoor wordt eerst de samenhang in voorkeursalternatieven voor de Zuidplaspolderontwikkeling (§ 3.1) en de samenhang in meest milieuvriendelijke alternatieven (§ 3.2) geschetst. Daarna (§ 3.3) wordt ingegaan op het startprogramma en de mogelijke alternatieven. Vormen die voor het milieu een verbetering of niet? In § 3.4 wordt daarvoor ook gekeken naar de SMB. Is nu meer zekerheid gekregen over de effecten ten opzichte van de SMB? En hoe zit dat dan met de wettelijke normen (§ 3.5)? Zijn er knelpunten en zo ja, waar? Ten slotte (§ 3.6) is er het perspectief van de toekomst. Wat moet worden vastgelegd in bestemmingsplannen om zoveel mogelijk de effecten op natuur en milieu te waarborgen? Wat rest aan toekomstige afwegingen?

Tijdens de eerste fase van het project – zoals beschreven in het eerste hoofdstuk – hebben de samenwerkende partijen de planvorming steeds meer toegespitst op een lager schaalniveau. Van overwegingen op nationaal en Randstedelijk niveau (Voorbereiding Nota Ruimte, BCR en Landsdeelconvenant West) naar het interregionale niveau (Zuidvleugel en driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda) om vervolgens te komen op het niveau van de Zuidplas (Zuidplaspolder en Eendragtspolder, Tweemanspolder, de Wilde Venen). De ontwikkelingsplanologie voor de Zuidplas is dus een kwestie geweest van 'schakelen met schalen tussen de verschillende lagen'. Met op de achtergrond nadrukkelijk de financiële kwestie: 'en kan dit allemaal wel worden gefinancierd?'

Met de vaststelling van het Intergemeentelijk Structuurplan in 2006 won de financiële kwestie nog meer aan belang, naast het vraagstuk van de feitelijke programmering. Beide kwesties zijn in april 2007 bestuurlijk opgelost met het bereiken van overeenstemming over het Startprogramma 2010-2020. Genoemd Startprogramma is mede gebaseerd op programmatische studies voor wonen, werken, voorzieningen en het projectplan voor de infrastructuur. Op dat moment kwamen de lijnen van rekenen en tekenen bij elkaar. Daarbij is ook definitieve overeenstemming bereikt over de omvang en programma's van de deelgebieden: Noord, West, Restveen en Groene Waterparel, Rode Waterparel, Gouweknoop en het Nieuwe Midden). Voor deze gebieden zijn vervolgens bestemmingsplanherzieningen gestart, inclusief milieustudies en exploitatieplannen. Ook in deze fase ging de focus op een deelgebied (verantwoordelijkheid gemeente) gepaard met aandacht voor het grote geheel van de Zuidplas (verantwoordelijkheid Stuurgroep driehoek RZG Zuidplas). Daarbij dient ook het Handboek Kwaliteit voor de Zuidplas te worden genoemd, waarmee de Stuurgroep heeft ingestemd. Dit Handboek is een ruimtelijke onderlegger voor de bestemmingsplannen, maar verwoordt ook de milieuambities. De ligging, dimensionering, karakter en samenhang van de belangrijkste ruimtelijke elementen zijn hierin opgenomen

3.1 Samenhangend pakket van voorkeursalternatieven voor de Zuidplaspolder

De voorkeursalternatieven voor de deelgebieden van de Zuidplaspolderontwikkeling zijn naast de milieuaspecten ook ingegeven door onder andere ruimtelijke kwaliteiten en financiële en economische haalbaarheid ervan. Uitgangspunt voor de voorkeursalternatieven zijn het door de gemeenteraden van de Zuidplaspoldergemeenten vastgestelde ISP en de door Provinciale Staten vastgestelde Streekplanherziening.

Deze ruimtelijke kaders zijn nog eens nader gespecificeerd in het door alle Zuidplasparkers geaccordeerde Handboek Kwaliteit. Zowel de duurzaamheidsaspecten als de ruimtelijke kwaliteitseisen zijn verwerkt naar het bestemmingsplanniveau, voor zover ze uitvoerbaar geacht worden in de daarvoor geldende periode.

Het samenhangend pakket van voorkeursalternatieven houdt het volgende in:

De groen- en waterstructuur bestaat, naast de ontwikkelingen in Restveen en Groene Waterparel, in elk geval uit het Vredenburgpark en het Boogpark aan de oostzijde conform de afspraken in "Zuidvleugel Zichtbaar Groener". Hier wordt ook de nodige oppervlaktewater gerealiseerd. Tevens wordt de verbinding tussen Bentwoud en de Krimpenerwaard langs de nieuw aan te leggen Noordelijke Dwarstocht en de Vierde Tocht zo veel mogelijk vastgelegd. Ook wordt de aanleg van de Zevenhuizer en de Nieuwerkerker Dwarstocht en de daaraan gekoppelde groenzones mogelijk gemaakt.

De aan te leggen weginfrastructuur moet geschikt zijn om het ruimtelijk programma dat mogelijk gemaakt wordt in het streekplan Zuidplas te kunnen verwerken. Het huidige wegennetwerk in de polder is daarvoor ongeschikt, zoals blijkt uit de verkeersberekeningen van het nulalternatief.

Het voorkeursalternatief betreft die onderdelen van het netwerk die nu in de verschillende plannen kunnen worden vastgelegd, namelijk de Moordrechtboog en de korte parallelstructuur langs de A12, de verlegde N219, de Vredenburglaan, de Bentwoudlaan en de Rottelaan tot aan de Ringvaart. Daarbij dienen de volgende kanttekeningen gemaakt te worden.

Van deze laatstgenoemde verbinding blijft de bestuurlijke voorkeur er op gericht de Rottelaan door te trekken naar de N209 in de gemeente Lansingerland. Daartoe moeten in de betreffende bestemmingsplannen van zowel Zevenhuizen-Moerkapelle als Lansingerland die verlenging nog ruimtelijk mogelijk worden gemaakt. Ten behoeve van de aanleg van de doortrekking van de Rottelaan zullen de nodige bestemmingsplanprocedures met een aanvullend milieuonderzoek (zoals onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit) dienen te worden doorlopen.

Voor de parallelstructuur langs de A12 moeten de betrokken overheden nog een keuze maken uit de korte of de lange parallelstructuur. De lange variant moet aansluiten op de nieuwe N219 aansluiting op de A12. Wanneer de keuze gemaakt wordt voor de lange variant zullen de betrokken bestemmingsplannen daartoe moeten worden gewijzigd, inclusief de daarbij behorende MER.

Met betrekking tot de verlegging van de N219 valt op te merken dat de verlegging van de N219 weliswaar niet gunstig scoort in de MER Regionale Infrastructuur, maar dat er desondanks, redenerend vanuit ruimtelijke kwaliteit, goede redenen zijn om voor verlegging van de N219 te kiezen.

N219 verlegd, argumentatie voor verlegging

In het ISP is aangegeven dat het gehele gebied tussen de 1^{ste} Tochtweg/N219 en de 2^{de} Tochtweg/Bierhoogtweg verstedelijkt zal worden. De verkeersintensiteiten op de huidige N 219 zijn reeds hoog en zullen, zo is te lezen uit de verkeersberekeningen alleen nog maar toenemen. Dat zal leiden tot een tekort aan wegcapaciteit waardoor de verkeersafwikkeling belemmerd wordt (files) en navenante hinder voor de aanliggende woningen. In het ISP is reeds geopperd de noodzakelijke verbreding van de N219 niet ter plaatse maar op een verlegd tracé te realiseren. De bestaande weg krijgt dan het karakter van een lokale ontsluitingsweg. Bij de vaststelling van het ISP heeft de gemeenteraad van Nieuwerkerk aan den IJssel een motie aangenomen waarin zij de voorkeur uitspreken voor het oostwaarts verleggen van de N219 en deze te bundelen met de groenzone en de het geplande tracé van de HOV-lijn.

In het Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder is nader ingegaan op deze situatie.

Daarin is de gedachte van de motie verder uitgewerkt en is een bundeling van voorgesteld de lintzone van 2^{de} tochtweg/ Bierhoogtweg met de HOV reservering en de groene verbinding met de N219. De bestaande N219 wordt dan heringericht als een lokale weg. Hiermee wordt de nieuw te ontwikkelen stedelijk gebied in samenhang met de regionale infrastructuur (weg, HOV, groen en water) gestalte gegeven hetgeen de ruimtelijke kwaliteit en samenhang in de polder ten goede komt. Met deze oplossing kunnen ook de huidige milieuproblemen langs de N219 worden opgelost. Uiteraard kunnen de milieuproblemen ook op een andere wijze worden aangepakt, maar vanwege de lange termijn ontwikkelingen wordt de voorkeur gegeven aan verlegging van de weg.

In de MER Regionale Infrastructuur zijn twee varianten van de N219 onderzocht: de bestaande en de verlegde. Bij de beoordeling van de milieueffecten van de verlegde N 219 is, conform de wettelijke verplichtingen, gekeken naar de huidige situatie en die in het jaar 2020, en niet naar de verdere toekomst (o.a. mogelijke bundeling met HOV-tracé) zoals hiervoor beschreven.

In de MER wordt het alternatief met omgelegde N219 enigszins negatiever beoordeeld dan de alternatieven zonder omlegging, en wordt de omgelegde N219 dan ook niet als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief gekozen. Tevens wordt aangegeven dat om verkeerskundige redenen de omlegging niet urgent is.

Op langere termijn gezien en het gehele pakket aan verstedelijking (wonen, werken) en de hoofdplanstructuur (weg, OV, groen en waterstructuur) in ogenschouw nemend, kan niet anders geconcludeerd worden dan dat de verlegde N219 aanzienlijke winstpunten heeft boven de bestaande.

Fiets en Openbaar vervoer worden zo veel mogelijk ruimtelijk gefaciliteerd. Huidige polderwegen kunnen als fietsverbinding worden ingericht. Ook in groenzones is de aanleg van fietspaden mogelijk. De bus maakt grotendeels gebruik van het bestaande en nieuwe infrastructuurnetwerk.

De woningbouw wordt mogelijk gemaakt, zo veel mogelijk in aansluiting op de vastgelegde kwantitatieve en kwalitatieve uitgangspunten van het startpakket. Het gaat dan om de dorpsuitbreiding in Moerkapelle, de locaties Zevenhuizen-Zuid en Nieuwerkerk-Noord, de gefaseerde ontwikkeling van de Rode Waterparel en woningbouwmogelijkheden in de Gouweknoop. Voor het Ringvaartdorp is gekozen voor een invulling in dorpse dichtheden (circa 3.000 woningen) en een flexibele inzet van de rest van het Ringvaartdorp mede ten behoeve van de zogenoemde ventiefunctie van de Zuidvleugel. Voor alle locaties geldt een uitwerkingsverplichting (zie verder § 3.6). Voor al deze gebieden zijn uitwerkingsverplichtingen opgenomen om de uitvoerbaarheid van de hoofdplanstructuur te kunnen borgen.

De glastuinbouw wordt ontwikkeld volgens het meest milieuvriendelijke alternatief, met uitzondering van een beperkt aantal gebieden, waar dat vanwege de uitvoerbaarheid niet haalbaar zal zijn. In die gebieden zal glastuinbouw volgens het terugvalalternatief worden gerealiseerd.

Qua ambities betekent dat met het realiseren van een Energiweb, meervoudig ruimtegebruik, vermindering lichthinder (95 - 100%), waterhergebruik en vermindering verkeershinder van de bedrijfsactiviteiten de mogelijkheid biedt om bedrijfsstraten aan te leggen.

Daartoe wordt ten behoeve van het Energiweb ingezet op de aanvoer van CO₂ via de zogenoemde OCAP-leiding en het realiseren van het warmteconcept, ofwel de combinatie van aardwarmte, warmtekrachtkoppeling en biovergisting met mogelijke levering aan de woningbouw. Samen met het waterhergebruikconcept zullen hierdoor de productieomstandigheden van de nieuwe glastuinbouw aanzienlijk worden verduurzaamd.

De bedrijventerreinen Nieuwerkerk-Noord en A12-Noord worden vanwege de nog niet aantoonbare haalbaarheid op dit moment mogelijk gemaakt door middel van de wijzigingsbevoegdheid. Daarbij dienen de duurzaamheidsprincipes te worden uitgewerkt. Op het terrein A12-Noord wordt de vestiging van categorie 4 en 5 bedrijven mogelijk gemaakt.

3.2 Samenhangend pakket van meest milieuvriendelijke alternatieven voor de Zuidplaspolder

De meest milieuvriendelijke varianten voor de voorgenomen ontwikkelingen in de Zuidplaspolder betekenen, de lagenbenadering volgend, voor de verschillende thema's:

Groene en blauwe structuur

Het realiseren van een groenblauw casco voor Zuidplas-Noord vormt onderdeel van het MMA. Het casco wordt in het MMA bovendien versterkt doordat ook de water- en groenopgave in de lanen en linten worden gerealiseerd. Aan de oostkant van de Zuidplaspolder, wordt de Vredenburgpark en het Boogpark ontwikkeld. Deze zone maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur (EHS).

Het Ringvaartdorp (met 3.000 woningen in lage dichtheden) krijgt een uitstraling die past bij de polder, lange lijnen met water en groen. Deze structuur zal dusdanig robuust worden ingericht dat het zal fungeren als ecologische verbindingzone tussen de Rode Waterparel en de Ringvaart / Eendragtspolder.

De groene en blauwe structuur wordt vooral afgestemd op instandhouding van huidige natuurwaarden enerzijds en inrichtingseisen van doelsoorten van EHS anderzijds. Dit betekent dat de ecologische verbindingen zich richten op zowel water-, moeras- als landorganismen. Als ecologische verbinding worden in de Zuidplas daarom vooral brede watergangen met brede oeverzones belangrijk.

Daarnaast betekent dit dat met de inrichting van Zuidplas-West zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met het vermijden van negatieve effecten op natuurwaarden en doelsoorten als gevolg van met name oppervlakteverlies, versnippering van het leefgebied van soorten en verstoring (diverse storende factoren die optreden ten gevolge van menselijk activiteiten zoals beweging, licht en geluid). Belangrijke kansen en bedreigingen die hierbij een rol spelen zijn de kruisingen van de groene en blauwe structuur met de infrastructuur, de Ringvaart en de geplande ecologische verbindingen. De kruisingen met de infrastructuur moeten worden voorzien van faunapassages, gedimensioneerd op de betreffende doelsoorten.

De Ringvaartzone wordt ontwikkeld tot onderdeel van de groene, recreatieve structuur. De groene zones in de Zuidplas hebben in principe drie functies: geleiding van het te verstedelijken gebied, ecologische verbinding en onderdeel van het recreatieve wandel- en fietsnetwerk. De versterking van de EHS bestaat

uit 2 geplande ecologische verbindingen, namelijk van Bentwoud met de Krimpenerwaard via de Rottewig, de Groene Zoom en Hitland.

Infrastructuur, verkeer en vervoer

Voor de regionale infrastructuur in de Zuidplaspolder geldt als meest milieuvriendelijk alternatief:

- het zuidelijke deel van de N219 op de bestaande locatie;
- de korte veilingroute;
- Moordrechtboog met een directe halve aansluiting Gouda.

Daarnaast is bij de beschouwing van het samenhangende netwerk een aantal maatregelen te benoemen die bijdragen aan het terugdringen van het autoverkeer. De volgende maatregelen maken deel uit van het meest milieuvriendelijke alternatief:

1. OV-maatregelen

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat het investeren in OV effectief is voor het terugdringen van de automobilititeit. Investeren op het OV zal niet leiden tot minder regionale infrastructuur. Wel tot vermindering van de milieueffecten die door het autoverkeer worden veroorzaakt. Het uitgangspunt 'eerst bewegen, dan bouwen' is ook van toepassing op het OV-netwerk (eerst bewegen met het OV, dan bouwen). Voorkom dat nieuwe bewoners eerst noodgedwongen een tweede auto kopen als gevolg van onvoldoende OV-aanbod. Deze bewoners zijn voorgoed verloren voor het OV.

2. Fietsmaatregelen

De afstanden binnen de Zuidplaspolder lenen zich goed voor het gebruik van de fiets. Een uitgebreid fietsnetwerk binnen de polder met optimale aansluitingen op het fietsnetwerk daarbuiten is effectief voor het terugdringen van het lokale verkeer. Op de langere afstanden (hoofdwegennet) is het effect vanzelfsprekend minder groot.

Tot slot zijn aanvullende maatregelen te nemen die negatieve milieueffecten mitigeren of compenseren. De belangrijkste zijn:

1. Verkeerswerende of verkeersremmende maatregelen, zoals drempels, eenrichtingverkeer, 30 km/uur zones;
2. Stringent parkeerbeleid;
3. Mobiliteitsbeleid bij bedrijven;
4. Wagenparkbeleid, bijvoorbeeld milieuvriendelijk wagenpark van gemeenten, eisen stellen aan wagenpark van bedrijven en OV;
5. Toepassing van geluidwerende constructies, stil asfalt en snelheidsreductie;
6. Voorkomen van vervoer van gevaarlijke stoffen door het gebied of het instellen van verplichte rijroutes kan het groepsrisico beperken.

Bouwen en wonen

Door gebruik te maken van recente inzichten en technieken over het zuinig omgaan met vooral warmte kan binnen de randvoorwaarden van een gezonde bedrijfsvoering aanzienlijke milieuwinst geboekt worden. In het deelgebied Zuidplas-Noord wordt hiertoe een energieweb aangelegd waarmee in een optimale duurzame exploitatie van het energiepoteel wordt voorzien. De woonwijk Zevenhuizen-Zuid (1.200 woningen) zal aangesloten worden op dit energieweb. Hierdoor zal meer geclusterde bebouwing plaatsvinden in combinatie met een stelsel van kabels en leidingen. Voor alle nieuw te bouwen woningen en gebouwen geldt dat gestreefd wordt naar een energetisch optimaal casco, en woonwijken met een bouwdichtheid en bouwwijze die optimale warmtebenutting opleveren.

Duurzaam bouwen is uitgangspunt voor de nieuw te bouwen woningen en bedrijven. Er zullen methoden en technieken worden gebruikt die niet alleen adequate oplossingen bieden voor de technische uitdagingen van de Zuidplaspolder, maar bovendien aan duurzaamheidnormen voldoen die strenger zijn dan die de overheid op dit moment stelt. Private partijen en provincie hebben zich hieraan geconformeerd in de "Intentieverklaring Duurzame Ontwikkeling Zuidplaspolder."

3.3 Voorlopige conclusies bij voorkeurs- en milieuvriendelijke alternatieven

Het programma waarvoor de milieustudies zijn uitgevoerd omvat een breed scala aan activiteiten: woningbouw, aanleg van wegen, ruimte voor glastuinbouw en bedrijventerreinen, groene en recreatiegebieden, inrichtingsmaatregelen op het gebied van bodem en water, enzovoorts. Al deze activiteiten brengen voor- en nadelen met zich mee: voor natuur, bodem en water, cultuurhistorie, duurzaam ruimte- en energiegebruik, de omgevingskwaliteit. Die gevolgen zijn nu op verschillende detailniveaus in kaart gebracht.

Alternatieven voor het programma zijn onderzocht voor wat betreft de regionale wegeaanleg, de inrichting van het glastuinbouwbedrijvenlandschap en de locatie en omvang van de woningbouw. Voor de regionale wegeaanleg is de conclusie dat wat betreft de effecten op leefomgeving alle alternatieven in vrijwel gelijke mate tot negatieve gevolgen leiden. De gevolgen voor het natuurlijk milieu zijn eveneens overwegend neutraal tot negatief. Wat een eventueel MMA betreft is er hoogstens een alternatief dat zich het minst hiervoor kwalificeert. Daar staat tegenover dat, gezien vanuit de bijdrage aan het oplossen van de huidige en toekomstige regionale verkeersproblematiek, er wel een duidelijke voorkeur kan worden aangegeven.

Bij het glastuinbouwbedrijvenlandschap is vooral gekeken naar een alternatief voor de beoogde geclusterde ontwikkeling van de glastuinbouw in het aangewezen gebied ten noorden van de A12. Daaruit komt naar voren dat de voorgenomen clustering positief uitpakt op de meeste aspecten van water, energie- en ruimtegebruik, en omgevingskwaliteit. Bij de niet-geclusterde aanpak zijn de gevolgen in enkele gevallen minder positief, of (meer) negatief. Wat betreft bodem, natuur en cultuurhistorie zijn de verschillen kleiner, maar wel in het voordeel van de voorgenomen clustering. Opvallend is het negatieve effect van beide alternatieven op natuur en landschap. Op grond van deze uitkomsten is wel een duidelijke voorkeur aan te geven voor de geclusterde ontwikkeling als meest milieuvriendelijk.

De in de MER onderzochte alternatieven voor de woningbouw in Zuidplas-West zijn de alternatieven 1 (enkel dorpsuitbreidingen, geen Ringvaartdorp: 3000 woningen) en 2 (dorpsuitbreiding, lage dichtheden Ringvaartdorp: 5000 woningen). In beide gevallen gaat het ook om 55 ha bedrijventerrein. De milieueffecten van beide alternatieven zijn overwegend neutraal tot positief, behalve wat betreft bodem, water en natuur. Het inrichtingsalternatief 2 scoort op enkele onderdelen iets extremer dan het alternatief 1. Op grond van deze uitkomsten is een overtuigend betere kandidaat voor het meest milieuvriendelijke alternatief niet aan te wijzen. Opvallend is verder dat een hoger aantal woningen op zich niet hoeft te leiden tot grotere aantasting van de leefomgeving.

Conform de bestuurlijke uitgangspunten zijn locatiealternatieven voor woningbouw en glastuinbouw op het niveau van de Zuidplas niet onderzocht. De bijbehorende milieuwinst in termen van bodem en water komt dus ook niet tot uiting in de milieustudies. Het is in dat licht opvallend dat de effecten op water toch nog positief uitpakken voor wat betreft de woningbouw en de glastuinbouw. Dit is te zien als een aanwijzing dat de meeste milieuwinst gemaakt is met de op de lagenbenadering gebaseerde keuze voor de verdeling van

functies over de Zuidplas. In de MER Zuidplas-West wordt dan ook geen duidelijk MMA gedefinieerd: 3000 en 5000 woningen zijn als zodanig mogelijk. In het voorkeursalternatief wordt het alternatief van 3000 woningen verder uitgewerkt.

Voor het programma in de Rode waterparel worden, gezien enkele negatieve milieueffecten, monitoringmaatregelen voorgesteld voor de waterkwaliteit en de vegetatieontwikkeling langs de ecologische verbindingzones. De monitoringmaatregelen zijn bedoeld om eventuele onvoorziene negatieve gevolgen in een vroeg stadium te identificeren en passende maatregelen te nemen.

3.4 Voorlopige conclusies over milieueffecten en SMB

In het SMB is overwegend positief geoordeeld over het voorgenomen programma voor de transformatie van de Zuidplas. In hoeverre blijft dat oordeel overeind na de meer gedetailleerde studies in het kader van de ontwerpbestemmingsplannen? En is nu meer duidelijkheid gekregen over aspecten die destijds nog niet met de gewenste precisie konden worden ingevuld?

In grote lijnen wordt de positieve beoordeling van de SMB verder ondersteund, al is deze conclusie mede afhankelijk van de uitkomsten van de MERren voor de Rode Waterparel en de Gouweknoop. In de milieubeoordeling over de Groene Waterparel en het Restveen is aangegeven hoe de kwaliteit en de kwantiteit van de natuurontwikkeling. Ten behoeve van het bestemmingsplan Het Nieuwe Midden is - gezien haar conserverend karakter - geen (project- of Plan) MER nodig.

De voorwaarden voor verbetering van de ecologische situatie in de Zuidplas worden gecreëerd door de functietoewijzing aan de ene kant en de maatregelen op gebied van water door het Hoogheemraadschap aan de andere kant. Voor dubbelruimtegebruik en duurzaam bouwen worden de mogelijkheden gestimuleerd.

Wat betreft de verkeersinfrastructuur concludeerde de SMB dat de voorgenomen inrichting wordt gedragen door de voorgenomen aanpassingen in het regionale wegennet. In dat licht is de verlegde N219 een keuze die goed aansluit bij de voorgenomen woningbouw in Nieuwerkerk-Noord. Tevens wordt voorzien in bundeling met de tracering van een eventuele toekomstige HOV-raillijn en ecologische zone, ook al ligt deze keuze minder voor de hand gezien de uitkomsten van de MER Regionale Infrastructuur.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit en de geluidhinder zijn de uitkomsten van de MER Regionale Infrastructuur voor alle beschouwde alternatieven min of meer gelijk. Van milieuwinst kan hier sprake zijn wanneer een groter deel van de toekomstige bewoners gebruik zou maken van milieuvriendelijker vervoerwijzen dan de huidige.

Op het gebied van water in relatie tot wonen is aangetoond dat de voorgenomen activiteiten leiden tot een aanzienlijke verbetering. Dat geldt ook voor de uitbreiding en verplaatsing van de glastuinbouwbedrijven.

Zolang de uitkomsten van de MERren voor Gouweknoop en Rode Waterparel niet bekend zijn, kan nog geen uitspraak worden gedaan over de veronderstelde milieuwinst voor het middengebied waarvan in de SMB sprake was.

3.5 Voorlopige conclusies over milieueffecten en wettelijke normen

Voor het beoordelen van de voorgenomen activiteit en alternatieven op de wettelijke normen (grenswaarden) uit de Wet geluidhinder worden de akoestische modellen geactualiseerd en gedetailleerd. Hierbij zijn ook de verkeersgegevens aangepast aan de recente ontwikkelingen op het gebied van de lokale infrastructuur 4. De resultaten worden gelijktijdig met de MER Regionale Infrastructuur in een afzonderlijk rapport gepresenteerd. In dit opzicht heeft de MER Regionale Infrastructuur de noodzaak van mitigerende maatregelen met betrekking tot geluidhinder aangetoond om de beoogde aantallen woningen te kunnen realiseren.

In het geval dat de voorgenomen activiteiten leiden tot hogere geluidbelasting op nieuwe of bestaande woningen, of op geluidgevoelige bestemmingen dan de voorkeursgrenswaarde van 48dB moet een hogere grenswaarde besluit worden genomen. De procedure hiervoor is gekoppeld aan de besluitvorming over het betreffende bestemmingsplan. Afhankelijk van of het gaat om nieuwe of bestaande wegen, in beheer bij de provincie of bij de gemeente, en of het gaat om te hoge geluidbelasting op nieuwe of bestaande woningen, zijn Gedeputeerde Staten of College van B&W bevoegd gezag. Voorafgaande aan de procedure vindt een akoestisch onderzoek plaats, op grond waarvan de werkelijke geluidbelasting per woning wordt berekend. Vervolgens moeten maatregelen worden voorgesteld die de geluidbelasting kunnen terugdringen. Indien deze maatregelen onvoldoende effect sorteren of aantoonbaar onuitvoerbaar zijn, kan worden gestart met de procedure hogere grenswaarde. Als het College van B&W bevoegd gezag is, dient het concept besluit hogere grenswaarde tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie worden gelegd; dit is niet van toepassing wanneer Gedeputeerde Staten bevoegd gezag is.

Voor luchtkwaliteit gelden eveneens wettelijke normen. Uit de onderliggende studies blijkt dat de voorgenomen maatregelen op landelijk niveau zullen leiden tot een forse afname van de emissies van NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof). Deze generieke maatregelen zijn in de berekeningen voor de luchtkwaliteit in de Zuidplaspolder opgenomen. Uit de berekeningen blijkt dat in de autonome situatie in 2020 alleen bij de Gouweknoop niet aan de grenswaarde voor NO₂ voldaan kan worden. De voorgenomen activiteiten leiden verder niet tot het ontstaan van nieuwe overschrijdingen en zelfs tot een lagere concentratie bij de Gouweknoop. De reden hiervoor is dat het verkeer meer verspreid wordt. De Nederlandse overheden hebben gezamenlijk in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht afgesproken om alle overschrijdingen tot 2015 op te lossen.

Bij externe veiligheid bestaan wettelijke normen voor het plaatsgebonden risico. Er is echter geen aanleiding te veronderstellen dat deze normen zullen worden overschreden bij een of meer van de voorstellen. Voor het groepsrisico bestaan geen wettelijke normen. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of er sprake zal zijn van overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. In dat geval zouden routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen worden aangewezen om het risico te verminderen.

3.6 Voorlopige conclusies over de doorwerking van effecten in toekomstige keuzen

In de volgende fase van de besluitvorming over de planontwikkeling voor de transformatie van de Zuidplas zullen de ontwerpbestemmingsplannen in procedure worden gebracht. De tracéstudies die door de provincie Zuid-Holland zijn uitgevoerd, leiden enerzijds tot concrete bestemmingen in bestemmingsplannen danwel tot reserveringen in de betreffende bestemmingsplannen met uitwerkingsverplichting of wijzigingsbevoegdheid. Hierbij zal op het niveau van de Zuidplas opnieuw een nadere toets worden

uitgevoerd op de doelen die in het ISP zijn gesteld, rekening houdend met de laatste inzichten en afspraken.

In formele zin geldt het vigerende streekplan Oost (tweede partiële herziening) voor de gemeenten in de Zuidplas als de uitdrukking van het provinciale belang. Op die manier kunnen door de betrokken partijen ongewenste ontwikkelingen worden voorkomen. Voor de realisatie van de duurzame ambities is echter meer nodig. Zie het kader met de beoordeling door Zuidplasambassadeur Riek Bakker (zie hieronder).

In de loop van het planproces is duidelijk geworden dat de bestemmingsplannen een globaler karakter zouden gaan krijgen met behulp van uitwerkingsverplichtingen voor bestemmingen dan wel wijzigingsbevoegdheden. De gedetailleerdere invulling van de toekomstige omgeving van de nieuwe regionale infrastructuur (glastuinbouw, bedrijventerrein, woningbouw, bijbehorende lokale wegen) wordt daarmee naar de toekomst verschoven. De milieueffecten van de nieuwe regionale infrastructuur op haar omgeving zijn daardoor op een zeker globaliteitsniveau aan te geven, voldoende om een keuze te maken tussen alternatieve regionale infrastructuurnetwerken. Het milieueffectrapport sluit aan bij het actuele uitwerkingsniveau van het planproces. Bij de nadere uitwerking van de bestemmingsplannen zal een milieuparagraaf dienen te worden opgenomen, onderbouwd met gedetailleerder onderzoek van de initiatiefnemer (zijnde de provincie Zuid-Holland) dat op dat moment ook daadwerkelijk kan worden uitgevoerd. Het gaat dan onder meer om effecten op het gebied van geluid en externe veiligheid. Wel moet nu aannemelijk worden gemaakt dat een milieukundig verantwoorde inpassing van de regionale infrastructuur in principe mogelijk is; de huidige MER, tezamen met het aanvullende luchtkwaliteits- en geluidsonderzoek, biedt daarvoor een goede basis.

In de ontwerpbestemmingsplannen kunnen en moeten wel voorwaarden worden gesteld om te waarborgen dat het milieubelang bij de nadere uitwerking te zijner tijd afdoende wordt meegenomen.

Een voorbeeld is dat bij de uitwerkingsverplichting als randvoorwaarde kan worden aangegeven dat een bepaald maximaal percentage van de bebouwing rond regionale wegen binnen zekere geluidcontouren mag vallen.

Tussen de betrokken overheidspartijen is vanuit een combinatie van overwegingen (verkeerskundige urgentie, ruimtelijke overwegingen zoals eerder aangegeven t.a.v. de verlegde N219, financiële polsstok) een voorlopige keuze gemaakt voor een 'werkalternatief' waarop het gedetailleerde akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek gericht zou moeten worden. In de bestemmingsplannen die nu aan de orde zijn (Zuidplas West, Zuidplas Noord, Gouweknoop, Rode Waterparel, Restveen en Groene Waterparel en het Nieuwe Midden) is de wegenstructuur van het werkalternatief uitgewerkt.

Dit werkalternatief bestaat uit

- korte parallelstructuur;
- korte Veilingroute;
- verlegde N219 Nieuwerkerk.

Het werkalternatief wijkt op het laatste punt af van het MMA dat in de MER Regionale Infrastructuur is benoemd. Hierbij werd uitgegaan van de bestaande N219. Er zijn aanvullende onderzoeken geluid en luchtkwaliteit uitgevoerd over het werkalternatief. Als er andere besluiten worden genomen dan passend in het werkalternatief, dan zijn aanvullende milieuonderzoeken nodig om de wijziging(en) mogelijk te maken.

Bij de bestemmingsplanvaststelling zullen hierover definitieve besluiten moeten worden genomen; dit met een eventuele uitzondering voor de keuze tussen korte en lange parallelstructuur en korte en lange

veilingroute, die pas kan worden genomen na afronding van de MIRT-planstudie voor de parallelstructuur A12.

Een andere kwestie betreft de fasering die is aangebracht in de plannen voor de Zuidplas. De fasering hangt samen met de verwachte ontwikkeling van de woningbehoefte in de Zuidvleugel. Deze onzekerheid is in de effectstudies meegenomen in de vorm van scenario's waarbij zowel naar de onder- als bovenkant van het programma van 15.000 woningen tot 2020 is gekeken: het zogeheten Startprogramma van 7.000 woningen dat in ieder geval gerealiseerd zal worden en een verdergaand verstedelijkingsscenario waarbij de woningbehoefte in de Zuidplas doorgroeit naar 30.000 in 2030.

In het doorgroeiscenario nemen de verkeersproblemen verder toe; met name de doorstroming op de A20 komt ook buiten de spits in gevaar. Het aantal geluidgehinderden zal verder toenemen. Ook de externe veiligheid verslechtert. In het kader van de besluitvorming inzake capaciteitsverruiming van de A20, waarvoor inmiddels door rijk en stadsregio als onderdeel van de RUIT Rotterdam een MIRT Verkenning wordt uitgevoerd, zullen te zijner tijd de nodige maatregelen worden genomen. Op het gebied van luchtkwaliteit worden echter geen grotere problemen verwacht ten opzichte van het scenario met 15.000 woningen.

RIEK BAKKER, ambassadeur van het project Zuidplas in het kader van het Urgentieprogramma voor de Randstad, heeft op verzoek van de Stuurgroep driehoek RZG Zuidplas haar bevindingen over de mate van duurzaamheid van de verschillende (voor)ontwerpbestemmingsplannen gegeven.

- Bestemmingsplannen zijn belangrijke instrumenten om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, niet om deze af te dwingen. Daarvoor zijn marktpartijen nodig. De vraag is dus wat bestuurders met bestemmingsplannen willen bereiken. Gaat het vooral om het verlengen van de Wet voorkeursrecht gemeenten, of om elke bestemming precies af te bakenen of om er voor te zorgen dat partijen worden verleid om duurzame oplossingen te realiseren. Het antwoord op deze *systemvraag* bepaalt het specifieke karakter van het bestemmingsplan.
- De hotspot voorstellen⁶ vanuit het programma Klimaat voor Ruimte vereisen allereerst vanuit de nationale Stuurgroep onder leiding van professor Vellinga nog wel een predikaat *goedgekeurd*. Overigens is kennis genomen van de uitspraak dat uitvoering van het ISP leidt tot een klimaatbestendiger Zuidplas en dat zonder extra maatregelen voldaan wordt aan drie van de vier klimaatscenario's van het KNMI. Alleen voor het meest extreme scenario zouden extra maatregelen nodig moeten zijn (droogte).
- De vijf hotspot voorstellen zijn extra's, onder te verdelen in voorstellen met betrekking tot *wateroverlast (Zuidplas-Noord)*, *overstromingsrisico (Zuidplas-West en kern Moordrecht)* en *droogte/hittestress (Gouweknoop)*. Een eerste toets op de realisatiemogelijkheid leidt tot een prioriteit voor het plan om in Nieuwerkerk-Noord (*extra kering*) een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren. Overigens dient opgemerkt te worden dat iets dat decentraal wenselijk en mogelijk is, nog niet wil zeggen dat het qua kosten/baten ook goed is voor de gehele Zuidplas. De effecten voor het totaal zullen dus altijd in beschouwing moeten worden genomen.
- In het kader van *centraal wat moet en decentraal wat kan* dient zicht gehouden te worden op de totale duurzaamheidseffecten voor de gehele Zuidplas. Het gevaar van optimalisatie per bestemmingsplan is dat het leidt tot suboptimalisatie van de integrale ontwikkeling van de Zuidplas. Een voorbeeld is de toegankelijkheid van het Restveen en de Groene Waterparel die verder gaat dan alleen het bestemmingsplan Restveen en Groene Waterparel.
- De *showcase duurzame ontwikkeling Zuidplas* omvat tal van innovaties, met name voor het glastuinbouwbedrijvenlandschap in het deelgebied Zuidplas-Noord. Het is wenselijk ook de duurzame ontwikkeling in de woningbouw mee te nemen in de showcase. Aan de andere kant zijn in het kader van de reacties op het voorontwerpbestemmingsplan ook tal van bezwaren van marktpartijen en particulieren vernomen. Van belang voor de Stuurgroep is om na te gaan waar de weerstanden uit voortkomen. Heeft dat met financiële consequenties te maken of met procedures?
- In aansluiting op het betoog van de vertegenwoordiger van VROM (*laat zien dat je met de integrale, duurzame ontwikkeling van de Zuidplas wilt excelleren*), benut nog meer de mogelijkheid om in de toelichting op de bestemmingsplannen aan te geven dat duurzaamheid een onlosmakelijk onderdeel is van de ambities van publieke partijen.

⁶ Het gaat hier om voorstellen van de provincie Zuid-Holland om de transformatie van de Zuidplas aan te grijpen als show case voor verduurzaming in het kader van het programma Klimaat voor Ruimte. Deze voorstellen zijn opgenomen in het werkboek 'Doelen en Duiten', uitgave van de provincie Zuid-Holland, november 2008.