



gemeente
Schiedam

Bestemmingsplan Hoekse Lijn



December 2015

Bestemmingsplan Hoekse Lijn

Ontwerp : **3 juni 2015**

Vastgesteld door
de gemeenteraad : **15 december 2015**

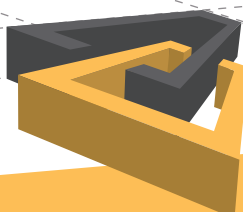
bij besluit nr. **15VR065**

Uitspraak Afdeling
bestuursrechtspraak
van de Raad van State :

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en een verbeelding.

BESTEMMINGSPLAN

HOEKSE LIJN

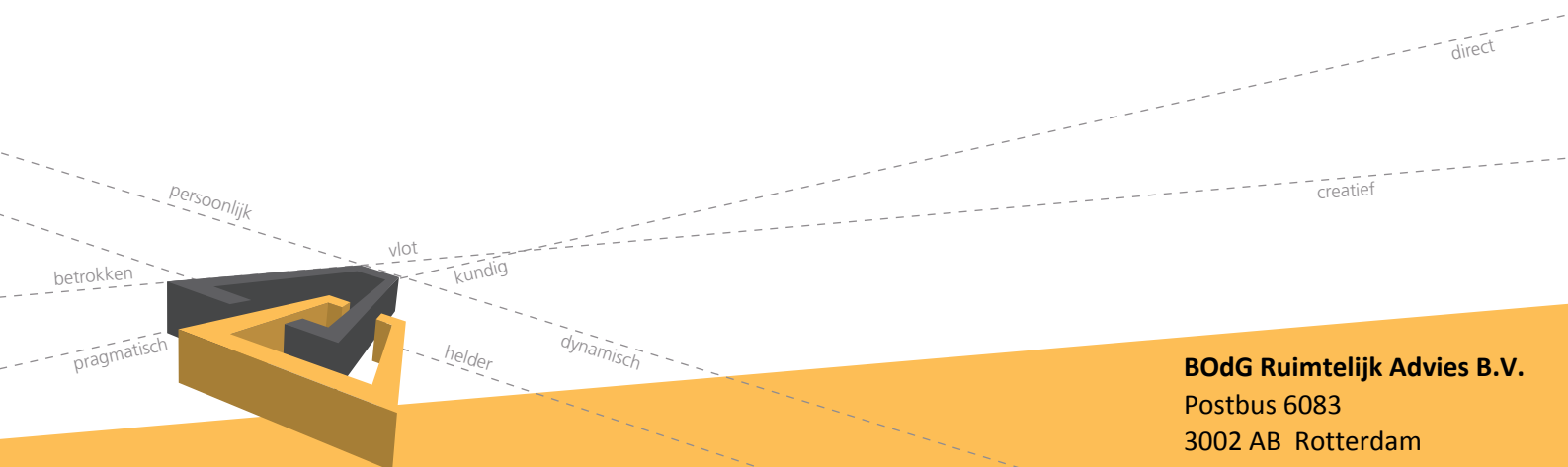




BESTEMMINGSPLAN

HOEKSE LIJN

voorontwerp	13 februari 2015
ontwerp	26 mei 2015
vaststelling	15 december 2015



BOdG Ruimtelijk Advies B.V.
Postbus 6083
3002 AB Rotterdam
www.BOdG.nl

INHOUDSOPGAVE

I. TOELICHTING

II. REGELS

III. VERBEELDING

I. TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING.....	11
1.1 Aanleiding.....	11
1.2 Ligging en begrenzing	11
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	11
1.4 Gekozen planopzet	12
2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE.....	13
2.1 Ontstaansgeschiedenis Hoekse Lijn	13
2.2 Ruimtelijke en functionele beschrijving.....	14
2.3 Cultuurhistorische waarden en monumenten	15
3. BELEIDSKADER.....	17
3.1 Rijksbeleid.....	17
3.2 Provinciaal en Regionaal beleid	19
3.3 Gemeentelijk beleid.....	23
4. PLANOLOGISCHE EN MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN.....	27
4.1 Milieueffectrapportage.....	27
4.2 Water	28
4.3 Bodem	31
4.4 Natuur.....	32
4.5 Externe veiligheid	34
4.6 Geluid	35
4.7 Luchtkwaliteit	36
4.8 Trillingen en laagfrequent geluid	37
4.9 Niet gesprongen explosieven.....	38
4.10 Archeologie.....	38
4.11 Molenbiotop.....	39
5 PLANBESCHRIJVING	41
5.1 Project Hoekse Lijn	41
5.2 Deelproject Schiedam	42
5.3 Ladder van duurzame verstedelijking	43
6. JURIDISCHE ASPECTEN	45
6.1 Algemene juridische opzet.....	45
6.2 Bestemmingen.....	45
6.3 Dubbelbestemmingen	46
6.4 Overige bepalingen.....	46

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	49
7.1 Economische uitvoerbaarheid	49
7.2 Exploitatieplan	49
8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	51
8.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	51
8.2 Terinzagelegging	51
8.3 Beroep	51

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING (APART BIJGEVOEGD)

1. Ingenieursbureau Gemeente Rotterdam, Milieueffectrapport Hoekse Lijn, mei 2015, rapportnummer R.2015.009.HLRO.
2. Arcadis / Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Natuur, mei 2015, rapportnummer R.2015.001.HLRO.
3. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Verkeer, mei 2015, rapportnummer R.2015.003.HLRO.
4. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Geluid, mei 2015, rapportnummer R.2015.004.HLRO.
5. Movares / Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Trillingen en laagfrequent geluid, mei 2015, rapportnummer R.2015.005.HLRO.
6. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Lucht, mei 2015, rapportnummer R2014.008.HLRO.
7. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Externe veiligheid, mei 2015, rapportnummer R.2014.006.HLRO.
8. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Bodem, mei 2015, rapportnummer R.2014.004.HLRO.
9. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Water, mei 2015, projectcode 100010489.
10. Marianne de Snoo / Jurrien Moree, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, mei 2015, rapportnummer R.2014.007.HLRO.
11. Goudappel Coffeng, Voorbereiding MER Hoekse Lijn; Verkeerseffecten en vervoerwaardestudie, april 2015, kenmerk: RTD264/Tnn/1865.01.
12. Commissie voor de milieueffectrapportage, Toetsingsadvies over het MER Hoekse Lijn, 26 augustus 2015, kenmerk 2963/Br/hb.
13. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, brief Ombouw Hoekse Lijn inzake Tracéwet, 9 december 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/270696.
14. Gemeente Rotterdam, Akoestisch onderzoek 2015 Ombouw Hoekse Lijn, juli 2015, projectcode R.2014.038.HL.
15. Gemeente Schiedam, Besluit Hogere waarden: bestemmingsplan Hoekse Lijn, 20 oktober 2015.
16. Gemeente Schiedam, Reactienota Voorontwerp-bestemmingsplan "Hoekse Lijn".
17. Gemeente Schiedam, Nota van zienswijzen Hoekse Lijn: bestemmingsplan, milieueffectrapportage en besluit hogere waarden (geluid).

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

Na de verzelfstandiging van de NS heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen het ministerie van Verkeer en Waterstaat) van dertig spoorlijnen bepaald, dat deze geen deel meer hoeven uit te maken van het hoofdspoornet. Een van deze lijnen betreft de Hoekse Lijn, die van Schiedam naar Hoek van Holland loopt. Sinds 2007 heeft de stadsregio Rotterdam dan ook de regie over de exploitatie van deze lijn.

Om het openbaar vervoer in de regio te verbeteren, heeft het dagelijks bestuur van de stadsregio besloten om het tracé van de Hoekse Lijn om te bouwen van een gewone spoorlijn naar een lightrail (metro). Naast deze ombouw is de stadsregio voornemens om de lijn in Hoek van Holland met circa 1.200 meter te verlengen. Hierdoor krijgt de lijn een eindpunt op korte afstand van het strand. Door de Hoekse Lijn vervolgens in Schiedam aan te takken op metrolijn B naar Nesselande, ontstaat een directe verbinding tussen het strand in Hoek van Holland en het strand aan de Zevenhuizerplas. Door deze nieuwe verbinding ontstaat dus niet alleen een snelle verbinding tussen de centra van Hoek van Holland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam, maar ook een directe recreatieve verbinding tussen de stranden.

Dit bestemmingsplan richt zich op het traject van de Hoekse Lijn op het grondgebied van de gemeente Schiedam. Het huidige juridisch-planologisch kader is versnipperd over verschillende bestemmingsplannen. Om die reden is besloten een nieuw bestemmingsplan op te stellen dat de gehele lijn omvat, zodat sprake is van een eenduidige juridisch-planologische regeling.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het plangebied omvat het gehele bestaande tracé van de Hoekse Lijn, waarbij op een aantal locaties extra ruimte is voorzien ten behoeve van technische ruimten en of voorzieningen zoals stations. In onderstaande afbeelding is het plangebied geprojecteerd op een luchtfoto.



Afbeelding 1: Ligging van het plangebied.

1.3 *Vigerende bestemmingsplannen*

Zoals aangegeven is het geldende juridisch-planologisch kader voor het plangebied enigszins versnipperd. Het huidige tracé is vastgelegd in een drietal bestemmingsplannen, te weten "*Schieveste*" (vastgesteld op 2 februari 2012), "*Schiedam Harga*" (vastgesteld op 10 juni 2013) en "*Nieuwland 2004*" (vastgesteld op 15 maart 2005 en goedgekeurd op 16 mei 2006).

In al deze plannen kent het tracé een bestemming die is toegespitst op het gebruik als spoorlijn, met daarbij behorende bermen, taluds en spoorwegovergangen, als ook ongelijkvloers kruisende wegen, fiets- en voetpaden. Daarnaast zijn bijbehorende voorzieningen toegestaan ten behoeve van het regelen, geleiden, beveiligen en bewegwijzeren van het verkeer.

1.4 ***Gekozen planopzet***

Dit bestemmingsplan biedt een juridisch-planologische regeling voor de gehele Hoekse Lijn. Ook worden met dit plan alle voor de lijn benodigde voorzieningen mogelijk gemaakt. De regeling geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 3) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 5). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding.

Wat betreft planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Schiedam. Wel is het plan met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012) vormgegeven. De vigerende bestemmingsplannen zijn nog vormgegeven onder een eerder model.

2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, evenals de aanwezige cultuurhistorische waarden in (de directe omgeving van) het plangebied. Eerst wordt aandacht besteed aan de ontstaansgeschiedenis van de Hoekse Lijn.

2.1 *Ontstaansgeschiedenis Hoekse Lijn*

Halverwege de jaren '60 van de 19^e eeuw is sprake van een regelmatige bootverbinding tussen het spoorwegennet in Groot-Brittannië en Nederland. Eenmaal per week voer namelijk een boot van Harwich naar het station Rotterdam Maas. Vanaf 1875 wordt de frequentie zodanig verhoogd, dat sprake was van een dagelijkse vaart. Om de reistijd te verkleinen, werden - in eerste instantie door Engelse particulieren - plannen gemaakt om een spoorverbinding naar Hoek van Holland te realiseren. Uiteindelijk leidden deze plannen ertoe, dat in het kader van de derde en laatste staatsaanleg in juli 1875 werd besloten om een spoorlijn van Schiedam naar Maassluis aan te leggen. Op een later moment werd vervolgens het besluit genomen om de lijn door te trekken naar Hoek van Holland.

De Hoekse Lijn - als aftakking van de spoorlijn Den Haag - Rotterdam - is dan ook in twee etappes aangelegd. Zo is in 1891 het gedeelte Schiedam (Centrum) - Vlaardingen - Maassluis geopend en volgde het traject Maassluis - Hoek van Holland twee jaar later. Het eind van de spoorlijn werd toepasselijk Hoek van Holland Eindpunt genoemd (tegenwoordig Haven). Weer twee jaar later werd de Hoekse Lijn enkele honderden meters doorgetrokken naar het strand. Omdat Hoek van Holland Eindpunt min of meer als kopstation is gebouwd en het doortrekken van de sporen door de aanwezigheid van de Berghaven niet mogelijk is, buigen de sporen naar Hoek van Holland Strand ter hoogte van het station af zodat een soort vork-station ontstaat. Voor een goedkopere en meer frequente exploitatie werd de Hoekse Lijn in 1935 geëlektrificeerd.

Direct na de ingebruikname van de volledige lijn in 1893 gaan posttreinen van Hoek van Holland naar Hamburg en Berlijn rijden. Dit geldt ook voor de rechtstreekse spoor- en bootverbinding tussen Londen en Berlijn. Hiermee start de periode als belangrijke schakel in het Europese spoorwegennet. Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog komt een tijdelijk einde aan de treindienst. Na de Eerste Wereldoorlog duurt het twee jaar voordat zowel de trein- als bootdiensten weer op het oude voorzieningenniveau zijn. Met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog worden de internationale verbindingen via Hoek van Holland opnieuw gestaakt.

Direct na de Tweede Wereldoorlog komen de internationale verbindingen weer op gang. Zo wordt de verbinding via Hoek van Holland gebruikt voor Britse verlofgangerstreinen tussen Hoek van Holland en Duitse steden als Hamburg, Hannover en Münster. Daarnaast gaat vanaf 1946 de Holland-Scandinavië Express rijden en enkele jaren later vertrekken er vanuit 'De Hoek' diverse treinen naar een groot aantal Europese bestemmingen. Ook Amsterdam kent in aansluiting op zowel de dag- als de nachtboot naar Harwich een rechtstreekse verbinding met 'De Hoek'. Het station wordt daarom in 1950 uitgebreid met een nieuw ontvangst- en kantoorgebouw aan de zijde van de Nieuwe Waterweg.

Door de groeiende populariteit van de burgerluchtvaart en de auto komt vanaf halverwege de jaren '60 van de vorige eeuw verandering in het internationale belang van de Hoekse Lijn. Dit leidt ertoe dat in de loop van de jaren '80 een eind komt aan de meeste internationale

treindiensten. Begin jaren '90 rijden nog slechts drie internationale treinen in aansluiting op de veerboten van en naar Harwich. In mei 1993 vertrekt de laatste internationale treindienst op de Hoekse Lijn.

De Hoekse Lijn fungeert tegenwoordig voornamelijk als belangrijke voorstadsverbinding. Hiertoe is in de loop der jaren ook een aantal nieuwe voorstadshaltes geopend: Schiedam Nieuwland, Vlaardingen West en Maassluis West. Het spoor wordt voornamelijk gebruikt voor personenvervoer, maar tot aan Maassluis incidenteel ook voor goederenvervoer.

2.2 **Ruimtelijke en functionele beschrijving**

Tussen Schiedam Centrum en de Poldervaart ligt (voornamelijk) woonbebouwing aan de zuidzijde van het spoor. Aan de noordzijde is een opeenvolging van groen, sportvelden, een flatgebouw en het Vlietlandziekenhuis te vinden. Op dit traject ligt het doorgaande spoor op een spoordijk, maar deze wordt deels aan het zicht ontnomen door begeleidende beplanting en is deels voorzien van een geluidsscherm.

Station Schiedam Nieuwland is gelegen op een viaduct over de Nieuwe Damlaan. Aan alle vier de uiteinden van de perrons zijn uitgangen naar de omgeving, aan de zijde van het Vlietlandziekenhuis zelfs twee. Het station ligt te midden van twee grote bebouwde gebieden die worden gescheiden door de spoorlijn, de A20 en het daar tussen gelegen gebied met groen, het ziekenhuis en het vooroorlogse wijkje Bijdorp.



Afbeelding 2: Omgeving rond station Nieuwland.

Door de perronoverkappingen ziet het station Schiedam Nieuwland er vanuit de omgeving vrij zwaar uit. Het perron is als zwevende constructie op V-vormige betonsokkels aangebracht, maar de ruimte tussen het perron en het maaiveld is aan de buitenzijde dichtgezet met houten schotten. Opeenvolgende ontwikkelingen zoals de afsluiting van een overweg, verzakkingen van het maaiveld, de komst van krantendispensers, de introductie van kaartautomaten en later de OV-chipkaart, hebben geleid tot ad-hoc-aanpassingen. De aansluiting van het station op zijn omgeving ziet er daardoor over het algemeen wat rommelig uit door de vele trappen, hellingbanen, hekken, bochten in looproutes en slecht gedetailleerde overbrugging van hoogteverschillen. Een deel van het perron wordt bijna niet meer gebruikt waardoor er onkruid groeit.



Afbeelding 3: Zicht op station Schiedam Nieuwland.

Na het station Schiedam Nieuwland blijft het spoor tot aan station Vlaardingen Oost verhoogd liggen ten opzichte van de omgeving. Door de dichte beplanting aan weerszijden van het spoor is de omgeving vrijwel niet zichtbaar. Tussen de Poldervaart en de gemeentegrens met Vlaardingen ligt een gebied met stedelijke groenfuncties zoals sportvelden en volkstuinen. Ten noorden van het spoor wordt een deel van sportpark Harga bebouwd met woningen.

2.3 **Cultuurhistorische waarden en monumenten**

Uit § 3.1 blijkt dat in een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied. In het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit'¹ is aan dit aspect aandacht besteed. In dit rapport is aangegeven dat in de omgeving van het plangebied diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen/objecten aanwezig zijn. Zo staat tussen de Hoekse Lijn en de Poldervaart de uit 1710 stammende Babbersmolen. Vanwege de aanleg van de spoorlijn werd deze molen in 1888 verhoogd. De molen en de aanwezige gemetselde waterlopen zijn aangemerkt als rijksmonument. De molen is gerestaureerd, waarbij ook de molenbiotoop zoveel mogelijk is hersteld. Voor de gevolgen van de ombouw op deze molen, wordt verwezen naar § 4.11.

Op de provinciale kaart Cultuurhistorische Hoofdstructuur zijn daarnaast nog enkele andere waardevolle landschapshistorische elementen benoemd. Het gaat hierbij om de Vakbondsliedenbuurt en Staatsliedenbuurt (Nieuwland). Vanwege een structuur die intact is en redelijk gave bebouwing wordt aan deze buurten een hoge waarde gekoppeld. Uit het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' blijkt, dat deze landschapshistorische elementen door de ombouw niet worden aangetast.

¹ Marianne de Snoo / Jurrien Moree, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, mei 2015, rapportnummer R.2014.007.HLRO.

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Schiedam en in het bijzonder die voor dit bestemmingsplan.

3.1 *Rijksbeleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de ‘kapstok’ voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

De in de SVIR genoemde nationale belangen 5 tot en met 7 hebben betrekking op het thema ‘mobiliteit’. Hiermee wordt getracht een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio’s (inclusief achterlandverbindingen) te realiseren en in stand te houden. Daarnaast wordt getracht de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen beter te benutten.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Titel 2.7 van het Barro gaat in op hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Onder laatstgenoemde worden die spoorlijnen bedoeld, die op grond van artikel 1 van de Tracéwet aangemerkt worden als spoorlijn van nationaal belang. Op grond van artikel 2.7.2 Barro liggen rondom deze spoorwegen reserveringsgebieden. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op deze gebieden mag hier geen nieuwe bouwwerken, stortplaatsen van afvalstoffen en/of bergingsgebieden als bedoeld in de Waterwet mogelijk maken.

Naast de nationale belangen hanteert het Rijk ook het motto ‘decentraal wat kan, centraal wat moet’. Hiermee wordt voor aspecten die niet vallen onder één van de nationale belangen het beleid overgelaten aan de lagere overheden. Wel geldt hierbij de ladder voor duurzame verstedelijking, die is gebaseerd op de ‘SER-ladder’. Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;

- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Cultuurhistorie en archeologie

In 1999 is de Nota Belvédère verschenen. Doel van de nota is de cultuurhistorische identiteit meer richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte. Deze doelstelling wordt in de nota geconcretiseerd in een breed scala van te ondernemen acties op Rijks-, regionaal- en lokaal niveau. In het kader van de nota is een landsdekkend overzicht gemaakt van de cultuurhistorisch meest waardevol geachte steden en gebieden: de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland (ook wel Belvédèrekaart genoemd). Het bestemmingsplangebied behoort hier niet toe.

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is de Monumentenwet uit 1988. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Dit verdrag is in de Wet op de archeologische monumentenzorg verankerd, die officieel in werking is getreden op 1 september 2007, ondermeer als wijziging op de Monumentenwet 1988.

In het kader van het project ‘modernisering monumentenzorg’ (MoMo) hebben per 1 januari 2012 enkele wijzigingen in de wet- en regelgeving plaatsgevonden. Voor het bestemmingsplanproces is de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de belangrijkste: gemeenten dienen in hun bestemmingsplannen rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich enkele cultuurhistorische waarden.

Conclusie Rijksbeleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Op grond van Barro maakt de huidige Hoekse Lijn onderdeel uit van het netwerk van landelijke spoorwegen. Door de minister is echter per brief² aangegeven dat dit niet meer het geval zal zijn na ombouw. Dit bestemmingsplan heeft dan ook geen betrekking op de nationale belangen 5 tot en met 7 uit de SVIR. Wel kan opgemerkt worden, dat met de ombouw van de Hoekse Lijn tot lightrail en de verlenging juist getracht wordt een verbetering van het spoornetwerk te realiseren en om mensen die naar het strand willen uit de auto te krijgen.

Ten aanzien van de ladder van duurzame verstedelijking geldt, dat niet gesproken kan worden van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”. Daarvan is geen sprake, zodat gesteld kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het beleid omtrent duurzame verstedelijking.

Voor een beschouwing van de gevolgen van de ombouw op de in de omgeving van de Hoekse Lijn gelegen monumenten, cultuurhistorische en archeologische waarden, wordt verwezen naar de desbetreffende paragrafen elders in het bestemmingsplan. Het gaat hierbij om § 2.3 (monumenten, cultuurhistorie), § 4.11 (molenbiotoop) en § 4.10 (archeologie). Uit deze paragrafen blijkt, dat de aanwezige waarden de ombouw van de Hoekse Lijn niet in de weg staan.

² Brief van Ministerie van Infrastructuur d.d. 9 december 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/270696.

3.2 *Provinciaal en Regionaal beleid*

Visie Ruimte en Mobiliteit

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan onderdeel uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie. De Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en bijbehorende verordening komen hierdoor te vervallen, net als het provinciaal Verkeers- en vervoerplan en de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010.

In de structuurvisie wordt het strategisch ruimtelijk beleid verwoord. Met betrekking tot het OV-netwerk stelt de provincie in haar visie, dat een inhaalslag op twee punten noodzakelijk is om een kwalitatief hoogwaardig systeem van openbaar vervoer op het niveau van de stedelijke agglomeratie te krijgen. Zo loopt ten eerste het OV-systeem nog steeds achter de grote toename van regionale verplaatsingen aan. Daarnaast is de benutting van capaciteitswinst in het regionale systeem door de aanleg van de HSL nog niet volledig gewaarborgd. Het oplossen van knelpunten in het regionaal systeem blijft daarom belangrijk. Op Randstadniveau wordt aansluitend op de ambities van de Stedenbaan, gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer door de ontwikkeling van R-net. Dit is een hoogwaardig netwerk van bus-, tram-, metrolijnen en treinverbindingen. Hierbij wordt ingezet op veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is.

Het plangebied is geheel gelegen binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Hiervoor is één van de speerpunten van het beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Daarnaast dient ingezet te worden op transformeren, herstructureren en verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en de haltes van de Stedenbaan.

Programma Ruimte en Programma Mobiliteit

Het strategisch beleid uit de structuurvisie is operationeel doorvertaald in het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit.

Met betrekking tot het OV-netwerk wordt in het Programma Mobiliteit gesteld, dat de ambitie van de provincie is gericht op een adequaat regionaal OV-aanbod. Het beleid wordt gericht op de veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is. In Zuid-Holland gaat het dan om lijnen die onderdeel zijn van Stedenbaan en de regionale R-net lijnen.

De missie van Stedenbaan is om de ruimtelijk-programmatische opgaven bij stations te verbeteren in samenhang met de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de zuidelijke Randstad. Dit gebeurt door het realiseren van een zowel voor de inwoners als de reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden

van ruimtelijke keuzes. De partners binnen Stedenbaan hebben verder afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom de bestaande en potentieel nieuw te openen treinstations.

Wat Stedenbaan is voor de Zuidelijke Randstad, is R-net voor de gehele Randstad. Ook R-net beoogt de ontwikkeling van een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. Dit gebeurt aan de hand van een aantal kwaliteitscriteria (hoge frequentie, hoge snelheid, in- en uitstapcomfort en marketing). In de provincie wordt dit al uitgerold voor een aantal HOV-corridors in Holland-Rijnland en ook de nieuwe trams van Randstadrail in Den Haag zijn in lijn met de R-net formule.

Voor een aantal infrastructurele projecten vindt de provincie het van belang dat deze niet onmogelijk worden gemaakt, dan wel dat hiervoor ruimte wordt gereserveerd. Deze projecten zijn opgesomd in 2.1.6 van het Programma Mobiliteit; de Hoekse Lijn maakt hier onderdeel van uit.

In het Programma Ruimte wordt met betrekking tot spoorlijnen gesteld, dat deze naast hun verbindende functie belangrijke lijnen zijn om het landschap te beleven. Bij ontwikkelingen langs het spoor of in stationsgebieden is een visuele relatie tussen spoor en omgeving gewenst; dit betekent dat ontwikkelingen rekening houden met het zicht vanuit de trein op de omgeving.

Verordening ruimte 2014

In de verordening 'Ruimte, ontwikkelen met schaarse ruimte' vindt een juridische vertaling plaats van het beleid uit de structuurvisie. De verordening stelt daarbij regels, als bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening, met betrekking tot belangrijke ruimtelijke elementen die een doorwerking hebben in het bestemmingsplan. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het opnemen van de ligging van primaire en regionale waterkeringen. Tevens dient de bescherming van de waterkerende functie van eventueel aanwezige boezem- en polderkades, veiligheidszones van de Nieuwe Maas en molenbiotopen (zie § 4.11) in het bestemmingsplan te worden vastgelegd.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) is in oktober 2005 vastgesteld als streekplan door de provincie Zuid-Holland en als regionaal structuurplan voor de Stadsregio Rotterdam. De streekplanfunctie is vanwege de provinciale structuurvisie inmiddels vervallen, maar RR2020 geldt nog steeds als regionaal structuurplan. Het plan bestrijkt het grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bedoeld voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). De kern van de RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving.

Het RR2020 benoemt een tiental ontwikkelingsopgaven voor de regio Rijnmond, zoals investeren in de versterking van infrastructuur en knooppunten. Bereikbaarheid blijft een halszaak voor de sociale en economische ontwikkeling van de regio. Investeren in infrastructuur en knooppunten geven sturing aan de mobiliteit en scheppen de voorwaarde om de stedelijke ontwikkeling optimaal van de verkeersstromen te laten profiteren. De ombouw van de Hoekse Lijn betreft één van de in dit kader door de Stadsregio benoemde projecten.

Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020

De Stadsregio Rotterdam geeft in dit plan aan hoe zij aankijkt tegen mobiliteit en welke richting zij met het verkeer en vervoer op wil. Het document geeft hiermee richting aan de uitvoering van infrastructuurprojecten en -maatregelen, zowel op korte als lange termijn. Hierbij wordt de dezelfde visie gehanteerd als in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan: "mobiliteit mag en de burger kiest zelf met welk middel, waarbij de overheid in de vraag naar mobiliteit voorziet; dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de regio en de verkeersveiligheid".

Met betrekking tot het regionale openbaar vervoer wordt in dit plan gesteld, dat op een aantal regionale assen de infrastructuur van NS en die van de metro aan elkaar gekoppeld moet worden. Hierdoor wordt het mogelijk om met nieuwe voertuigen (lightrail) op beide systemen te kunnen rijden en leidt tot een goed OV-netwerk op stadsgewestelijk niveau. De delen van de regio die aan deze regionale assen liggen, worden dan direct en snel gekoppeld met het Rotterdamse centrum en met andere regionale knooppunten.

Om het kwaliteitsnetwerk voor het regionaal openbaar vervoer op orde te brengen zijn verbeteringen en aanvullingen nodig. Hoek van Holland behoort in dit beleidsdocument tot de subregio Noordwest. De Hoekse Lijn behoort hier tot de drager van het openbaar vervoer. Kwaliteitsverbetering van deze lijn vraagt om een hogere frequentie en extra haltes in Hoek van Holland en Maassluis. Dit kan gerealiseerd worden door de Hoekse Lijn geschikt te maken voor lightrail, waarbij verlenging tot het strand in Hoek van Holland uitgangspunt is. Met een koppeling aan het Rotterdamse metronetwerk ontstaat een regionale lijn die reizigers uit deze subregio snel tot in het centrum van Rotterdam brengt en vanuit (regio) Rotterdam naar het strand.

Bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I en II"

Op 17 december 2012 hebben de volgende partijen de bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I" ondertekend: Stadsregio Rotterdam, gemeente Schiedam, gemeente Vlaardingen, gemeente Maassluis, gemeente Rotterdam en de voormalige deelgemeente Hoek van Holland. In deze overeenkomst is vastgelegd om de huidige Hoekse Lijn, het traject tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland Strand, om te bouwen tot een hoogwaardige metroverbinding en om deze te koppelen aan metrolijn B met behoud van de mogelijkheid om goederenvervoer plaats te laten vinden tot aan het station Maassluis. Onderdeel van het project is tevens om de bestaande stations aan te passen en om een aantal nieuwe stations te realiseren. Daarnaast zijn in artikel 19 van deze overeenkomst nog enkele specifieke afspraken vastgelegd, die betrekking hebben op Schiedam. Zo wordt tijdens de verbouw van station Schiedam Nieuwland de toegankelijkheid van het Vlietlandziekenhuis worden gewaarborgd en wordt een toekomstige aanleg van een halte Parkweg technisch niet onmogelijk gemaakt.

Op 3 december 2014 is het tweede deel van deze overeenkomst ondertekend. Naast allerlei algemene afspraken die betrekking hebben op het project, zijn in artikel 15 ook nog enkele specifieke afspraken vastgelegd. Met betrekking tot Schiedam gaat het hierbij om het volgende.

In het kader van het programma "Gezonde Verstedelijking" van het ministerie van infrastructuur en Milieu (I&M) en Rijkswaterstaat, bestaat het voornemen om in samenwerking met de gemeente Schiedam, de Stadsregio en de provincie Zuid Holland een gebiedsvisie op te stellen voor het gebied evenwijdig aan de rijksweg A20, het spoor naar Den Haag en de Hoekse Lijn, met als doel om de barrièrewerking van deze gebundelde

infrastructuur op te heffen of te mitigeren. In de studie wordt bijzondere aandacht besteed aan de onderdoorgangen van de rijksweg A20 en de Hoekse Lijn.

De komst van een extra viaduct bij Schiedam Centrum vormt een extra barrière vanuit het centrum naar het Beatrixpark (groenblauwe noord-zuid verbinding). Bij de vormgeving van dit (en andere) viaducten wordt dan ook gestreefd naar een zo groen mogelijke uitstraling. Daarnaast wordt de huidige passage naar het Beatrixpark opgewaardeerd. Verder wordt onderzoek verricht naar een nieuwe fiets- en voetgangersonderdoorgang bij het Poldervaartviaduct, zodat een korte en directe verbinding naar station Schiedam Nieuwland ontstaat.

Besluit dagelijks bestuur stadsregio Rotterdam

Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het besluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland om te bouwen tot metro en de lijn aan te sluiten op het regionale metronet. De Hoekse Lijn maakt vanaf dat moment als onderdeel van metrolijn B deel uit van het regionale metronet. In Hoek van Holland wordt de lijn 900 meter verlengd tot vlak bij de zee. De lijn loopt daardoor van het strand van Nesselande naar het strand van Hoek van Holland, dwars door het winkelhart van Rotterdam en de andere stedelijke centra in de regio. Een ander onderdeel van het project is de volledige modernisering van alle stations langs de lijn, waardoor de sociale veiligheid en het comfort aanzienlijk verbeteren.

Conclusie provinciaal en regionaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd om een eenduidige juridisch-planologische regeling te realiseren ten behoeve van de ombouw van de Hoekse Lijn naar een metrolijn. De aanpassingen aan de lijn en het station Schiedam Nieuwland zijn voorzien binnen het bestaand stads- en dorpsgebied, alwaar het provinciaal beleid gericht is op het beter benutten van de gronden. Omdat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling (zie conclusie § 2.1), is een verdere toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking niet aan de orde. Daarnaast wordt met de ombouw van de Hoekse Lijn, inclusief de daarbij behorende werkzaamheden rondom (nieuwe) stations, beoogd om de OV-verbindingen van Schiedam te verbeteren. Hiermee wordt dan ook voldaan aan de doelstelling uit het Programma Mobiliteit. Gesteld wordt dat de ombouw van de Hoekse Lijn past binnen het provinciaal beleid.

De stadsregio wil de bereikbaarheid verbeteren en openbaar vervoer stimuleren. De huidige exploitatie van de Hoekse Lijn kent een grote spits/dalverhouding (spits druk, dal stil) en een grote eenzijdigheid ('s ochtends veel reizigers naar Rotterdam, 's avonds veel reizigers in tegengestelde richting) in het vervoer. Door de ombouw naar een metrolijn wordt het gebruik van deze lijn geïntensiveerd en geoptimaliseerd, doordat de treinstellen in hogere frequentie rijden. Daardoor wordt de Hoekse Lijn voor meer reizigers aantrekkelijk en wordt het centrum van Rotterdam rechtstreeks, zonder overstap, bereikbaar voor bewoners van Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland en vice versa. Hiermee worden deze kernen aantrekkelijker als woon- en werklocatie. Het project Hoekse Lijn zorgt er verder voor, dat de huidige stations toegankelijker en sociaal veiliger worden gemaakt en dat reizigers comfortabeler kunnen in- en uitstappen.

Ten opzichte van de huidige situatie worden op jaarbasis circa 53% meer instappende reizigers verwacht en groeit het totaal aantal reizigerskilometers met 27%³. De groei wordt vooral veroorzaakt door een betere bereikbaarheid en kortere reistijd vanuit Hoek van Holland, Maassluis en Vlaardingen naar Rotterdam Centrum, Rotterdam Zuid en Den Haag-Leiden, en vice versa. De wijze waarop de ombouw wordt gerealiseerd en de taakverdeling zijn in bovengenoemde bestuurlijke overeenkomsten vastgelegd.

3.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie

Op 28 september 2009 heeft de raad de “Stadsvisie Schiedam 2030” vastgesteld. Deze Stadsvisie geldt als een structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De Stadsvisie is tot stand gekomen in samenspraak met veel partijen uit de stad. In dit kader is van december 2008 tot en met april 2009 een interactief traject uitgevoerd met een grote betrokkenheid van burgers, partners, ondernemers en raadsleden. De uitkomsten van dit traject zijn opgenomen in de Stadsvisie.

In de Stadsvisie is geconcludeerd dat het onmogelijk is om alle hoofdogaven tegelijk uit te voeren. Daarom vormen de hoofdogaven het kader waaruit, binnen de periode 2010-2030, ruimtelijke werkzaamheden voortvloeien. In de Stadsvisie worden acht ruimtelijke opgaven onderscheiden. De opwaardering van de Hoekse Lijn wordt daarbij niet als specifieke opgave voor de stad benoemd, maar is wel ondersteunend om een aantal van de beoogde doelstellingen uit de visie te bereiken. Zo zal het project de positie van Schiedam Centrum/Schieveste als OV-knooppunt versterken, zeker in combinatie met de komst van een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding met Rotterdam The Hague Airport.

Meerjaren Ontwikkelingsprogramma

Het Meerjaren ontwikkelingsprogramma Schiedam 2010-2015 (MOP) is op 19 december 2009 vastgesteld. Het MOP geeft, als onderdeel van het nationale Grotestedenbeleid, voor de periode van 2010 tot 2015 weer op welke wijze de fysieke doelstellingen van de stadsvisie zullen worden uitgewerkt. Zoals aangegeven wordt de opwaardering van de Hoekse Lijn niet specifiek benoemd als doelstelling in de Stadsvisie. In dit bestemmingsplan wordt bovendien ingezet op een eenduidige juridische regeling voor de bestaande situatie. Vanuit het MOP zijn er wel raakvlakken, aangezien het spoorviaduct de belangrijkste toegangswegen tot de stad kruist. Het zijn in het oog springende viaducten die bovendien een sterke fysieke en psychologische barrière vormen tussen het noorden en zuiden van Schiedam. In het kader van ‘Gezonde verstedelijking’ is in workshopverband aandacht besteed aan deze problematiek. Dit bestemmingsplan zal verbetervoorstellen op dit gebied niet in de weg mogen staan.

Verkeer- en Vervoersplan 2011-2020

Het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020 'Schiedam duurzaam bereikbaar' (GVVP) is in 2011 vastgesteld. In het GVVP wordt beschreven op welke wijze de gemeente zich de komende jaren wil inzetten om haar strategische positie in de Zuidvleugel van de Randstad te behouden en te versterken en hoe het lokale bereikbaarheidsbeleid wordt vormgegeven om bij te dragen aan een vitale stad, waar het goed leven is. Gekozen is voor duurzame bereikbaarheid, goed voor mens, economie en milieu en voor langere tijd een oplossing biedend. Een goede bereikbaarheid over de weg staat centraal. Dit geldt niet alleen voor

³ Goudappel Coffeng, Voorbereiding MER Hoekse Lijn; Verkeerseffecten en vervoerwaardestudie, april 2015, kenmerk: RTD264/Tnn/1865.01

bereikbaarheid per auto maar ook per fiets en met het openbaar vervoer. Voorts wordt in het GVVP aangegeven dat de parkeerbehoefte, als gevolg van meerdere auto's per huishouden, verder zal toenemen. Vanuit die optiek is het noodzakelijk om de parkeerbehoefte in beginsel op eigen terrein op te lossen.

Met betrekking tot de Hoekse Lijn wordt in deze nota gesteld, dat Schiedam de ombouw naar lightrail met aansluiting op het metronet steunt. Hieraan wordt wel als voorwaarde gekoppeld dat het station Schiedam Centrum structureel de IC-status behoudt. Dit is niet alleen van belang voor Schiedam, maar ook - als regionaal knooppunt - voor de verbinding van Spijkenisse, Hoogvliet, Vlaardingen en Delfshaven met de Haagse regio. Daarnaast streeft Schiedam naar een nieuw station Parkweg bij het Beatrixpark. Mogelijk geeft de transformatie van het Harga-gebied ook aanleiding tot het onderzoeken van de mogelijkheden voor de realisatie van een halte aldaar.

Schiedam zet daarnaast in op goede stalmogelijkheden voor de fiets bij de trein- en metrostations. Verder is een aantal grootschalige P+R-voorzieningen gepland. Zo krijgt de P+R-voorziening bij station Schiedam Centrum uiteindelijk 2.100 parkeerplaatsen. Bij Vijfsluizen staat een P+R voorziening van 500 parkeerplaatsen gepland. De P+R's van Station Nieuwland en beoogd station Kethel (250, respectievelijk 150 parkeerplaatsen) hebben meer een lokale functie.

Milieubeleidsplan

Op basis van het gemeentelijk milieubeleid wordt gestreefd naar het beperken van de milieuhinder en het verkleinen van de 'milieuruimte' in de stad. De ambitie is daarbij om:

- de in gang gezette milieuverbeteringen minimaal vast te houden, maar liever nog te versterken;
- een goede balans te vinden en vast te houden tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving, leefbaarheid en duurzaamheid.

Bij de uitwerking van het milieubeleid worden leefbaarheid (gericht op de directe leefomgeving, lokaal), duurzaamheid (gericht op de wereld, mondiaal) en cradle-to-cradle (alle gebruikte materialen kunnen na hun leven in het ene product nuttig worden ingezet in een ander product) als leidende principes gehanteerd. Deze principes worden waar mogelijk toegepast bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.

Actieplan geluid 2013-2017 en Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder

Om geluidhinder te voorkomen en te beperken heeft Schiedam het Actieplan geluid 2013-2017 ontwikkeld. Hierbij geldt een stand still-principe: de geluidsbelasting ten gevolge van verkeer en industrie mag niet toenemen en neemt bij voorkeur zelfs af. Als plandrempel wordt hierbij een belasting van 55 dB gehanteerd. In het Actieplan is een breed pakket aan maatregelen opgenomen. Een van deze maatregelen betreft het treffen van geluidreducerende voorzieningen bij de ombouw van de Hoekse Lijn.

Indien bij ruimtelijke ontwikkelingen niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder, is het mogelijk om hiervan ontheffing te verlenen. Om toename van geluidshinder tegen te gaan, kan een dergelijke ontheffing alleen verleend worden als voldaan wordt aan de nota 'Hogere waarden voor geluid; beleid en uitvoering Schiedam'. Zo wordt een ontheffing alleen verleend, als blijkt dat geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Daarnaast dient sprake te zijn van

tenminste één geluidsluwe gevel, al kan hier bij reden van evident maatschappelijk belang worden afgeweken.

Archeologiebeleid Schiedam

Schiedam heeft een archeologisch beleid en beleidsinstrumenten ontwikkeld, waaronder de beleidsnota 'Archeologische Monumentenzorg gemeente Schiedam' en de 'Archeologische Waardenkaart Schiedam' (januari 2008). Hiermee is een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen gewaarborgd. Meer specifiek is het doel van het voorgenomen archeologisch beleid te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem, voor documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is en dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden. Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen. Voor een nadere beschouwing wordt verwezen naar § 4.10.

Conclusie gemeentelijk beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Met dit bestemmingsplan wordt bereikt, dat sprake is van een eenduidige bestemming voor de gehele Hoekse Lijn binnen het grondgebied van de gemeente. Het plan legt tevens de bestaande situatie en rechten vast en staat gewenste ontwikkelingen vanuit de Structuurvisie niet in de weg. De gemeentelijke voorwaarden die worden gesteld ten aanzien van de ombouw van de Hoekse Lijn, zijn tenslotte vastgelegd in de bestuurlijke overeenkomsten (zie § 3.2).

4. PLANOLOGISCHE EN MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN

In de volgende paragrafen worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor dit bestemmingsplan, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieu-aspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 *Milieueffectrapportage*

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage.

Laatstgenoemde is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling).

Ombouw Hoekse Lijn

Nagegaan is of het om te bouwen deel van de Hoekse Lijn m.e.r.-plichtig is. Hierbij is getoetst aan de beschrijving van categorie D2.2 lid b: de wijziging of uitbreiding van een spoorweg, indien deze bestaat uit een uitbreiding met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied.

Hoewel de ombouw lokaal plaatsvindt in of vlak langs een gevoelig gebied (Ecologische Hoofdstructuur), voorziet het om te bouwen deel niet in nieuw spoor met een aaneengesloten lengte van 5 kilometer of meer. Gesteld wordt, dat dus niet aan de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage wordt voldaan. Omdat echter niet op voorhand kan worden uitgesloten dat het om te bouwen deel belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient vormvrij worden beoordeeld of het opstellen van een MER noodzakelijk is.

Omdat voor het te verlengen deel van de Hoekse Lijn een m.e.r.-plicht geldt en beide tracédelen nauw met elkaar verbonden zijn, aangezien sprake is van een inhoudelijke,

organisatorische en financiële samenhang, is besloten om voor het gehele project Hoekse Lijn één MER⁴ op te stellen.

Dit MER met bijbehorende deelrapporten heeft als input gediend voor de meeste van de hierna volgende milieuaspecten. Hierbij worden zoveel als mogelijk alleen die passages uit de MER opgenomen, die ook voor dit bestemmingsplan relevant zijn.

4.2 **Water**

Bij elk besluit binnen de ruimtelijke ordening is de betrokkenheid van de waterbeheerder van groot belang. Met het uitvoeren van de zogenaamde 'watertoets' wordt de waterbeheerder actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen betrokken en krijgt water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied is geheel binnendijsks gelegen en maakt onderdeel uit van het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland, dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

4.2.1 *Beleidskader*

Hieronder worden kort de belangrijkste beleidskaders op Europees, Rijks-, provinciaal en regionaal/gemeentelijk niveau uiteengezet.

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water (KRW) omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven; ook de ecologische ambities worden op dit niveau geregeld.

Nationaal beleid

Het Rijksbeleid is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is het Nationaal Waterplan. Dit plan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. Tevens bevat het een eerste beleidsmatige uitwerking op het advies van de Deltacommissie.

Provinciaal beleid

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan

⁴ Ingenieursbureau Gemeente Rotterdam, Milieueffectrapport Hoekse Lijn, mei 2015, rapportnummer R.2015.009.HLRO.

beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdoopgaven:

1. Waarborgen waterveiligheid.
2. Zorgen voor mooi en schoon water.
3. Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening.
4. Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven.

Regionaal / gemeentelijk beleid

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtstbebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad. Tevens beschikt het Hoogheemraadschap over een handreiking watertoets voor gemeenten.

In samenwerking met het hoogheemraadschap is het gemeentelijk waterbeleid vastgelegd in het Waterplan Schiedam tweede fase, 2006-2015. In dit document zijn de randvoorwaarden voor stedelijke ontwikkelingen gekenschetst. Naast het motto 'schoon, heel en veilig' is het waterplan gebaseerd op integraal waterbeheer. Dit houdt in, dat het watersysteem wordt beschouwd als een samenhangend systeem van oppervlaktewater, riolering, grondwater en natuur. Daarnaast is sprake van samenhang met andere functies, waarbij het aspect water mede als (ruimte)ordenend principe wordt gehanteerd. Dit alles wordt door middel van samenwerking en samenspraak met betrokkenen gerealiseerd. Een en ander is verder uitgewerkt in een visie op de ontwikkelingen van het water in Schiedam, waarbij vier hoofdsporen worden onderscheiden: droge voeten, gezond water, beleving en gebruik, beheer en onderhoud. Schiedam is hierbij ingedeeld in verschillende watersysteemgebieden.

4.2.2 Beschrijving watersysteem

Uit het MER-deelrapport 'Water'⁵ blijkt, dat De Hoekse Lijn is gelegen in de Poldervaart Polder. Hier is overwegend sprake van een stedelijke functie en zijn diverse peilgebieden aanwezig. Het spoor fungeert in de meeste gevallen als scheiding tussen deze peilgebieden. In de polder is sprake van een tekort aan waterberging. Doordat voldoende pompcapaciteit aanwezig is, leidt dit niet tot wateroverlast. In het plangebied is oppervlaktewater in de vorm van spoor sloten aanwezig. Meestal zijn deze slechts aan één zijde van het spoor gelegen, echter op sommige locaties bevinden ze zich aan beide zijden. Deze sloten worden onderhouden door de NS. Ook de Poldervaart is in het plangebied gelegen.

Het is op dit moment niet duidelijk wat de grondwaterstanden in (de omgeving van) het plangebied zijn, aangezien de afgelopen jaren geen structurele grondwatermetingen hebben plaatsgevonden. Wel is duidelijk dat in het plangebied geen problemen met het grondwater bekend zijn.

De gemeenten Maassluis, Schiedam en Vlaardingen werken sinds 2005 samen met de gemeenten Midden-Delfland, Westland en het Hoogheemraadschap van Delfland op het gebied van inzameling, transport en zuivering van afvalwater. Het afvalwater van deze vijf

⁵ Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Water, mei 2015, projectcode 100010489.

gemeenten komt samen bij de afvalwaterzuiveringsinstallatie 'De Groote Lucht' en mondt daarna uit in de Nieuwe Waterweg. Rondom het plangebied is overwegend sprake van een gemengd rioolstelsel. Ook het huidige spoorviaduct watert hierop af. Alleen ter hoogte van volkstuinencomplex 'Vijfsluizen' is sprake van een drukriolering.

In (de directe omgeving) van het plangebied zijn geen waterkeringen gelegen. Dit betekent, dat geen rekening gehouden hoeft te worden met de bijbehorende kern- en beschermingszones. Het plangebied is geheel binnendijsk gelegen en maakt hierbij onderdeel uit van dijkkring 14, dat gelegen is langs de Nieuwe Maas. Deze ring kent een beschermingsniveau van 1 op 10.000 jaar; dit betekent dat de waterkering bescherming biedt tegen een extreem hoogwaterpeil dat gemiddeld genomen eens in de 10.000 jaar voorkomt. Bij een eventuele doorbraak van de waterkering van de Nieuwe Maas zal een groot deel van Schiedam onder water komen te staan. De Hoekse Lijn komt zelf niet onder water te staan omdat deze relatief hoog is gelegen.

4.2.3 Wateropgave

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Water' blijkt, dat de ombouw van de Hoekse Lijn in Schiedam leidt tot een toename van het verhard oppervlak. Deze toename bedraagt 3.322 m² - verdeeld over drie peilgebieden - en wordt voornamelijk bepaald door de aanleg en de verbreding van een viaduct over de 's-Gravelandseweg. Daarnaast is in één peilgebied sprake van demping van het oppervlaktewater met een totaal oppervlak van 974 m². Onderstaande afbeelding geeft een en ander schematisch weer. Hierbij wordt opgemerkt, dat het verhard oppervlak bij station Schiedam Nieuwland afneemt, omdat het bestaande perron wordt ingekort.

Peilvak	Toe- of afname verharding (m ²)	Afname wateroppervlak (m ²)
GPG2013PVP I	+31	-974
GPG2013PVP II	+3.058	
GPG2013PVP XV	+233	
Totaal Schiedam	+3.322	- 974

Afbeelding 4: Overzicht van de ingrepen en benodigde compensatie per peilgebied.

Het Hoogheemraadschap van Delfland verplicht compenserende waterberging te realiseren bij meer dan 100 m² extra verhard oppervlak in een peilvak. Gedempt water moet vervangen worden door hetzelfde oppervlak nieuw te graven water. Hierbij is de voorkeur om compensatie te laten plaats vinden in hetzelfde peilvak als waar de ingreep plaats vindt. In overleg met het hoogheemraadschap wordt bekeken, waar de benodigde watercompensatie gerealiseerd gaat worden. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van dergelijke maatregelen mogelijk.

Door de ombouw van de Hoekse Lijn is het noodzakelijk om een goederenoverdachtspoor aan te leggen. Op de betreffende locatie dient de grond voorbelast te worden, zodat toekomstige zettingen van de ondergrond worden tegengegaan. Hierdoor wordt het poriënwater uit de ondergrond geperst. Om dit proces te versnellen wordt verticale drainage toegepast. Daarnaast worden extra drains aangebracht om het water af te voeren naar in de omgeving liggend oppervlaktewater.

Vanwege de open opbouw van het spoor kan het hemelwater in de toekomstige situatie blijven infiltreren naar de ondergrond. Vandaar dat wordt gesteld, dat de ombouw geen

negatieve invloed heeft op de grondwaterstand. Bij de stations wordt daar waar mogelijk de afvoer van het dak afgekoppeld om zodoende het hemelwater te infiltreren in de ondergrond. De belasting op het rioolsysteem neemt daardoor af.

In de gemeente Schiedam lopen geen primaire of secundaire waterkeringen in het plangebied. Hier zijn dan ook geen negatieve effecten door de ombouw te verwachten.

4.2.4 *Overleg met de waterbeheerder(s)*

De gemeente Schiedam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. De waterbeheerders zijn betrokken bij het wettelijk vooroverleg in het kader van dit bestemmingsplan. Tevens zijn de waterbeheerders betrokken geweest bij de totstandkoming van het MER-deelrapport 'Water'.

4.3 **Bodem**

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Uit het bij het MER behorende deelrapport 'Bodem'⁶ blijkt, dat rondom het station Schiedam Centrum de grond naar verwachting over het algemeen licht tot plaatselijk matig verontreinigd is. Dit geldt ook voor de grond tussen de rails. Hier is een verontreiniging met nikkel mogelijk, omdat deze stof mee komt met ijzerstof als gevolg van slijtage van de spoorbaan en wielbanden. Ijzerstof kan tezamen met arseen tevens leiden tot ijzer(hydr)oxiden in het grondwater. Koperverontreiniging is mogelijk als gevolg van slijtende bovenleidingen en doorslijtage van de spoorbanen kan tot een zink-verontreiniging leiden. Verontreiniging met PAK is mogelijk afkomstig van gecreosoteerde dwarsliggers en (diesel)treinen. Tevens kunnen minerale oliën in spoorgronden voorkomen als gevolg van lekkende locomotieven en smeeroïlen. Ook kunnen verontreinigingen met bestrijdingsmiddelen voorkomen als gevolg van het geregeld toepassen van onkruidverdelgers ter plaatse van spoorbermen. Voor het gebied rondom het station Schiedam Nieuwland wordt de bodem over het algemeen licht tot matig verontreinigd ingeschat. De gronden tussen de rails zijn naar verwachting matig tot sterk verontreinigd. Dit geldt ook voor de rest van het plangebied.

Voor de ombouw van de Hoekse Lijn zal het grondverzet zich over het algemeen in de bovenste meters afspelen. Dit geldt ook voor de aanleg van het aantak- en goederenoverdrachtspoor, al dient hiervoor de onderliggende grond voldoende te zijn gestabiliseerd. Voor de ombouw nabij het station Schiedam Nieuwland zal naar verwachting wel uitgebreider grondverzet nodig zijn. Indien mogelijk wordt in alle gevallen getracht de vrijkomende grond te hergebruiken binnen het werk. Mocht de grond niet voldoen, dan dient deze te worden afgevoerd. Indien saneringen noodzakelijk zijn, dan zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar. De milieuhygiënische kwaliteit staat de realisatie van de ombouw en verlenging van de Hoekse Lijn dan ook niet in de weg.

⁶ Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Bodem, mei 2015, rapportnummer R.2014.004.HLRO.

4.4

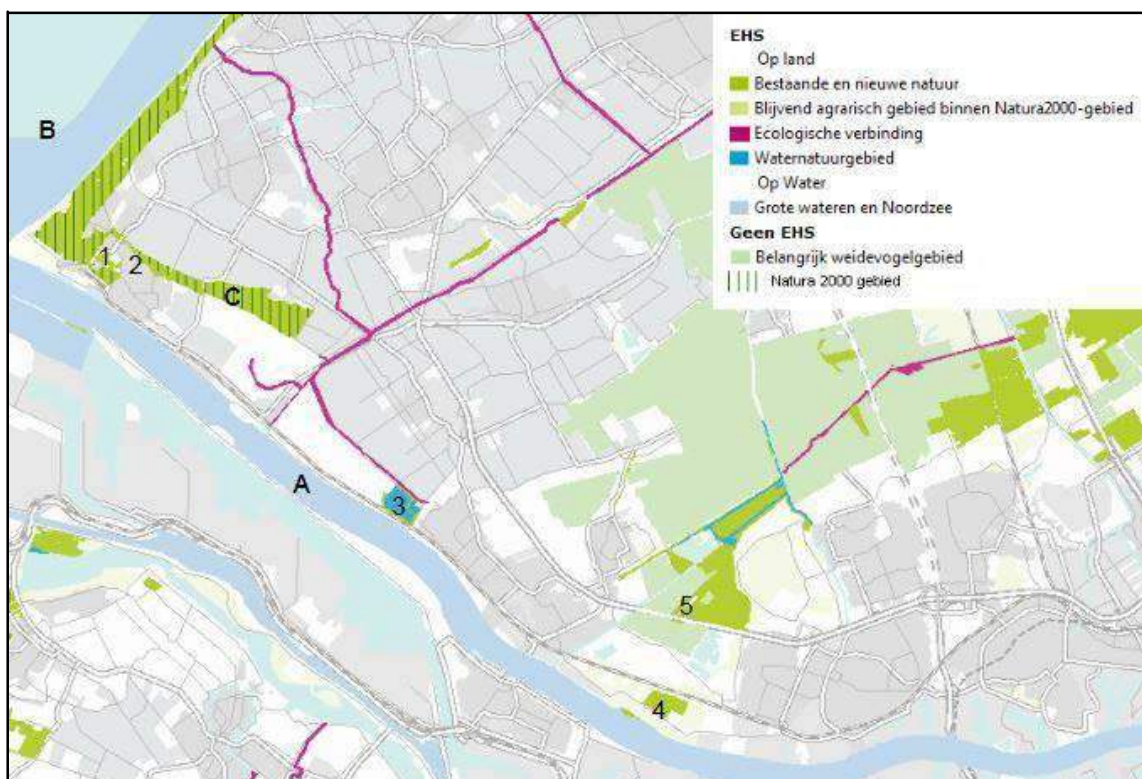
Natuur

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming. Hieronder worden beide aspecten nader toegelicht.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000, staats- of beschermend natuurmonument zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. De gebieden die door de Natuurbeschermingswet beschermd worden zijn de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit het MER-deelrapport 'Natuur'⁷ blijkt, dat rondom het tracé van de Hoekse Lijn diverse gebieden aanwezig zijn die bescherming genieten. Deze gebieden zijn allen gelegen buiten de grenzen van de gemeente Schiedam. Zo zijn daar de Natura 2000-gebieden "Solleveld & Kapittelduinen" en "Spanjaards Duin". Het gebied 'Kapittelduinen' is in 1996 tevens aangewezen als natuurmonument, vanuit het oogpunt van natuurschoon en natuurwetenschappelijke betekenis. Naast deze Natura 2000-gebieden bevinden zich langs het tracé ook gebieden die onderdeel uitmaken van de (provinciale) EHS. De Aalkeetpolder tussen Maassluis en Vlaardingen is daarbij ook aangemerkt als weidevogelgebied. Op onderstaande afbeelding zijn deze gebieden weergegeven.



Afbeelding 5: Overzicht van de aanwezige beschermde natuurgebieden langs de Hoekse Lijn.

⁷ Arcadis / Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Natuur, mei 2015, rapportnummer R.2015.001.HLRO.

Als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn gaan de voertuigen op het tracé in een hogere frequentie rijden. Dit leidt ter plaatse van de Natura 2000-gebieden echter niet tot een hogere geluidbelasting - en dus meer verstoring - dan in de huidige situatie. Omdat de ombouw ook niet leidt tot werkzaamheden binnen een beschermd Natuurmonument, is het niet noodzakelijk om de externe werking op de oude doelen te toetsen. Negatieve effecten op weidevogelgebieden zijn uitgesloten, omdat geen sprake is van een permanente toename van verstoring. Door de ombouw is tevens sprake van een afname van verstoring in de EHS.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet (FF-wet); deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in drie categorieën:

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de FF-wet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de FF-wet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Natuur' blijkt, dat de aanwezigheid en verspreiding van beschermde dier- en/of plantensoorten ter hoogte van de Hoekse Lijn relatief beperkt is. Dit komt, doordat een groot deel van het tracé in stedelijk of agrarisch gebied is gelegen en groene structuren en biotopen hier grotendeels ontbreken.

De stedelijk gebieden van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis bieden aan relatief weinig beschermde soorten een plek. Opgaande beplanting in de vorm van ruigte, bosschages en struwelen vormen hoofdzakelijk biotoop voor algemeen voorkomende broedvogels en licht beschermde zoogdieren en amfibieën. Wel zijn op verschillende locaties boven de bosschages waarnemingen gedaan van foeragerende gewone en ruige dwergvleermuizen. Beide soorten zijn strikt beschermd. Langs het tracé in Schiedam worden geen Rode Lijstsoorten verwacht, doordat groene structuren en biotopen ontbreken.

Door de ombouw van de Hoekse Lijn in Schiedam zijn de volgende effecten te verwachten. Nieuw ruimtebeslag leidt tot een afname van groeiplaatsen van plantensoorten. Het gaat echter om algemeen voorkomende soorten, waarvoor in de omgeving voldoende andere mogelijkheden zijn. Verstoring is voor deze soortgroep dan ook niet aan de orde. Door de ombouw wordt de directe omgeving van de spoorlijn niet minder geschikt voor algemeen voorkomende broedvogels, zoogdieren en amfibieën. Bovendien is de lijn voor het grootste deel in de bebouwde kom gelegen; hier is reeds sprake van een verstoorde situatie. In de huidige situatie is immers ook sprake van gebruik van de spoorlijn. Doordat de werkzaamheden niet leiden tot het grootschalig verdwijnen van opgaande beplanting, blijven foerageergebieden van vleermuizen behouden. Effecten op deze soortgroep zijn uitgesloten.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt gesteld, dat de Flora- en Faunawet de ombouw van de Hoekse Lijn niet in de weg hoeft te staan.

4.5 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in twee categorieën van risicobronnen: mobiele (route gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buis) en stationaire (inrichtingen, zoals LPG-stations).

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden.

Het groepsrisico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een risicolocatie een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 slachtoffers in één keer kan vallen. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand (het zogenaamde invloedsgebied) van een risicovolle activiteit ophoudt. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid wordt geboden om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

Uit het MER-deelrapport 'externe veiligheid'⁸ blijkt, dat de volgende risicobronnen zowel voor de ombouw als de verlenging van de Hoekse Lijn niet relevant zijn:

- vervoer gevaarlijke stoffen over de weg;
- vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor;
- toepassing en opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen.

⁸ Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Externe veiligheid, mei 2015, rapportnummer R.2014.006.HLRO.

Deze risicobronnen zijn in het MER-deelrapport dan ook niet nader beschouwd. Hier is alleen aandacht besteed aan het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en over het water.

Transport over water

Uit het Basisnet 'Water' blijkt dat over de Nieuwe Maas / Nieuwe Waterweg gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het project 'Hoekse Lijn' leidt in Schiedam tot de verbouw van bestaande stations. Een dergelijke voorziening wordt hierbij aangemerkt als 'kwetsbaar object'. De afstanden van de stations tot aan de transportas bedraagt 2.230 meter voor station Schiedam Centrum en 2.345 meter voor station Schiedam Nieuwland. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is tot op de waterlijn gelegen en vormt geen belemmering. Dit geldt ook voor het plasbrandaandachtsgebied, dat zich uitstrekt tot op 40 meter uit de waterlijn.

De invloed van de (ver)bouw van deze stations op het groepsrisico is verwaarloosbaar. De stations zijn namelijk gelegen in een gebied dat intensief bebouwd is. De toename in persoonsdichtheid is hierbij zeer minimaal. Het uitvoeren van een groepsrisicoberekening alsook een nadere verantwoording is daarom niet noodzakelijk.

Transport door buisleidingen

Het Schiedamse deel van de Hoekse Lijn kruist nergens een vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevante buisleiding. Wel is evenwijdig aan de rijksweg A20 een hogedruk aardgasleiding gelegen. Deze leiding heeft een diameter van circa 16 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. De bijbehorende 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bedraagt volgens het MER-deelrapport 4 meter en het invloedsgebied strekt zich uit tot 200 meter uit het hart van de leiding. Ter hoogte van de Parkweg is de Hoekse Lijn het dichtst bij de leiding gelegen. De afstand bedraagt hier ongeveer 94 meter.

De ombouw van de Hoekse Lijn leidt niet tot een wijziging van de ligging van deze buisleiding. Daarnaast worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten toegevoegd, waardoor de ruimtelijke situatie hetzelfde blijft. De ombouw heeft geen invloed op de 10^{-6} plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het aspect 'externe veiligheid' heeft dan ook geen belemmeringen voor de voorgenomen ombouw van de Hoekse Lijn.

4.6 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk. Wel is binnen het plangebied momenteel een spoorlijn gelegen, die wordt omgebouwd tot metrolijn. Met een akoestisch onderzoek⁹ is dan ook bekeken wat voor akoestische gevolgen deze ombouw op de omliggende geluidsgevoelige objecten heeft.

Wet milieubeheer

Voor het merendeel van het Schiedamse tracé van de Hoekse Lijn wordt het toetsingskader gevormd door de Wet milieubeheer. Voor de bestaande spoorlijn zijn door de Minister van I&W geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Bij de wijziging van een bestaande spoorlijn

⁹ Gemeente Rotterdam, Akoestisch onderzoek 2015 Ombouw Hoekse Lijn, juli 2015, projectcode R.2014.038.HL.

moet gestreefd worden om de geldende GPP's niet te overschrijden. Als toetswaarde geldt hierbij de waarde die zou heersen, wanneer het GPP geheel zou worden benut. Indien de stand-still doelstelling niet gehaald kan worden, dient te worden onderzocht of deze met doelmatige nieuwe maatregelen (zo veel mogelijk) kan worden bereikt. Indien dit niet mogelijk is moeten nieuwe GPP's worden vastgesteld.

Uit het akoestisch onderzoek wordt opgemaakt, dat door de ombouw op een aantal plaatsen in Schiedam de geldende GPP's worden overschreden. Het gaat hierbij om de locaties aan/rondom de Van Maanenstraat, Johan de Wittsingel, Van der Duyn Van Maasdamstraat, Laan van Spieringshoek en Schiedamsedijk.

Om deze overschrijdingen van de GPP's dan wel van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder teniet te doen, wordt langs het merendeel van de betreffende spoortrajecten een geluidsscherm gerealiseerd. Deze heeft een hoogte van variërend van 0,9 tot 2,5 meter. Alleen langs de trajecten Van der Duyn van Maasdamstraat en Schiedamsedijk geldt, dat het plaatsen van een scherm niet doelmatig is. Na realisatie van deze geluidsbeperkende maatregel wordt dus nog niet overal voldaan aan de geldende GPP's. Voor 2 woningen dient een onderzoek naar gevelmaatregelen plaats te vinden.

Daarnaast wordt door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor de gehele Hoekse Lijn nieuwe GPP's vastgesteld. Op sommige plaatsen is hierbij sprake van een beperkte verhoging ten opzichte van de huidige GPP's. Op andere plaatsen is juist sprake van een verlaging van het geluidplafond. Het ontwerpbesluit is op 14 oktober 2025 ter inzage gelegd. Dit betekent, dat ruim voor de ingebruikname van de Hoekse Lijn als lightrailverbinding de gewijzigde GPP's zijn vastgesteld.

Wet geluidhinder

Voor de eerste kilometer van de huidige spoorlijn, gemeten vanaf het station Schiedam Centraal, geldt de Wet geluidhinder als toetsingskader. De ombouw van de spoorlijn leidt hier tot een toename van de geluidsbelasting met maximaal 8 dB op enkele flats aan de Louis Raemaekersstraat. De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder voor woningen (55 dB) wordt overschreden. Dit geldt ook voor enkele woningen aan de Johan Braakensiekstraat en in Nieuwland Parkstad. De maximale toename bedraagt hier ook 8 dB. Omdat de toename groter is dan 3 dB, is sprake van een reconstructie van een spoorweg, zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Omdat niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde, is voor 83 woningen een ontheffing van de Wet geluidhinder (hogere waarde) is verleend.

Overige geluidbronnen

Omdat dit bestemmingsplan geen aanpassingen aan gezoneerde wegen en/of industrieterreinen mogelijk maakt, is een nadere beschouwing van deze thema's niet aan de orde. Op basis van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat het aspect 'geluid' geen belemmering vormt voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.7 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de

ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Uit de MER-deelstudie 'Lucht'¹⁰ blijkt, dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ in 2015 in Schiedam gelegen is tussen 29,8 en 35,3 µg/m³. Voor PM₁₀ geldt, dat deze concentratie is gelegen tussen 23,3 en 24,3 µg/m³. Voor beide stoffen geldt dat de jaargemiddelde concentratie in 2015 ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m³ is gelegen. Ook het aantal dagen dat de etmaalwaarde fijn stof beneden de grenswaarde is gelegen, voldoet aan de geldende norm.

De ombouw plus de verlenging van de Hoekse Lijn draagt in totaal minder dan 1,2 µg/m³ bij en blijft daarmee onder de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Een deel van deze bijdrage wordt veroorzaakt door de extra P&R-plaatsen bij het station Schiedam Nieuwland. Deze bijdrage bedraagt 0,4 µg/m³ voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie NO₂; voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is dit een bijdrage van 0,1 µg/m³. Op grond hiervan wordt gesteld, dat het project 'Hoekse Lijn' voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

4.8 Trillingen en laagfrequent geluid

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe hindervolle inrichtingen mogelijk. Een toetsing aan de hinderafstanden uit de VNG-uitgave is dan ook niet aan de orde. Wel is in het MER aandacht besteed aan trillingshinder en laagfrequent geluid, als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn naar metrolijn¹¹.

Uit dit document blijkt, dat in de referentiesituatie in Schiedam zo'n 12 trillingsgehinderde woningen aanwezig zijn. Hierbij is getoetst aan het aantal overschrijdingen van zowel de A1-, A2- of A3-streefwaarde uit de SBR B-richtlijn. De ombouw naar metrolijn leidt over de hele lijn tot een forse reductie van het aantal personen dat trillingshinder ervaart. In Schiedam leidt dit ertoe, dat geen gehinderden meer aanwezig zijn.

Voor hinder als gevolg van laagfrequent geluid wordt in het deelrapport gesteld, dat hiervan in de referentiesituatie geen sprake is. In Schiedam bevinden zich geen woningen waar een overschrijding van de grenswaarde van 35 dB(A) plaatsvindt. Het maximale laagfrequent geluidniveau bedraagt namelijk 20 dB(A). Ook na de ombouw tot metrolijn is in Schiedam geen sprake van dergelijke hinder. Het maximale laagfrequent geluidniveau neemt hierbij met 1 dB(A) af tot 19 dB(A).

¹⁰ Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Lucht, mei 2015, rapportnummer R2014.008.HLRO.

¹¹ Movares / Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Trillingen en laagfrequent geluid, mei 2015, rapportnummer R.2015.005.HLRO.

Op grond van dit MER-deelrapport wordt geconcludeerd, dat de aspecten 'trillingshinder' en 'laagfrequent geluid' geen belemmering vormen voor dit bestemmingsplan.

4.9 **Niet gesprongen explosieven**

In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Bodem' is tevens aandacht geschonken aan de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven (NGE) rondom de Hoekse Lijn. Hieruit blijkt, dat slechts een klein deel van de het Schiedamse deel van de lijn is gelegen binnen NGE-verdacht gebied (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding 6: Schematische weergave van NGE-(on)verdachte gebieden ter plaatse van de Hoekse Lijn.

Indien binnen het NGE-verdacht gebied grondverzet noodzakelijk is, zijn speciale veiligheidsvoorzieningen en/of toezicht noodzakelijk. Eventuele aanwezige NGE moeten worden verwijderd, zodat een NGE-vrije (bouw)grond opgeleverd kan worden. Vooral nog wordt niet verwacht dat binnen het NGE-verdacht gebied grondverzet noodzakelijk is.

4.10 **Archeologie**

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WaMZ) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij de gemeente. Zo verplicht de WaMZ om bij de vaststelling van een bestemmingsplan of bij afwijking daarvan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van omgevingsvergunningen in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' (zie voetnoot 1) blijkt, dat het tracé van de Hoekse Lijn van oost naar west een gevarieerd landschap doorsnijdt met een wisselende bewoningsgeschiedenis en bijgevolg een sterke diversificatie in archeologische waarden en verwachtingen. Voor het gebied tussen station Schiedam Centrum en de Boonervliet in Maassluis geldt doorgaans een middelhoge tot hoge archeologische verwachting voor archeologische waarden uit de IJzertijd, Romeinse tijd en Late Middeleeuwen.

In het plangebied worden dan ook drie verschillende archeologisch waardevolle gebieden onderscheiden. Op gronden die aangewezen zijn als 'archeologisch waardevol gebied' moeten bodemverstoringen worden voorkomen. Indien dit niet mogelijk blijkt, geldt een onderzoeksplicht als voldaan wordt aan de volgende 'grenswaarden':

- voor het deel van het plangebied tussen station Schiedam Centrum en de 's-Gravelandseweg een verstoring groter dan of gelijk aan 200 m² en een verstoringsdiepte vanaf twee meter beneden maaiveld;

- voor het deel van het plangebied tussen 's-Gravelandseweg en rijksweg A4 een verstoring groter dan of gelijk aan 200 m² en een verstoringsdiepte vanaf 0,5 meter beneden maaiveld;
- voor een klein deel van het plangebied ten oosten van de Parkweg een verstoring groter dan of gelijk aan 200 m² en een verstoringsdiepte vanaf 3,0 meter beneden maaiveld.

De betreffende archeologische verwachtingswaarden zijn doorvertaald naar dit bestemmingsplan door middel van de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie". In deze bestemming is aangegeven aan welke voorwaarden voldaan moet worden, alvorens eventuele bodemverstoring activiteiten uitgevoerd mogen worden.

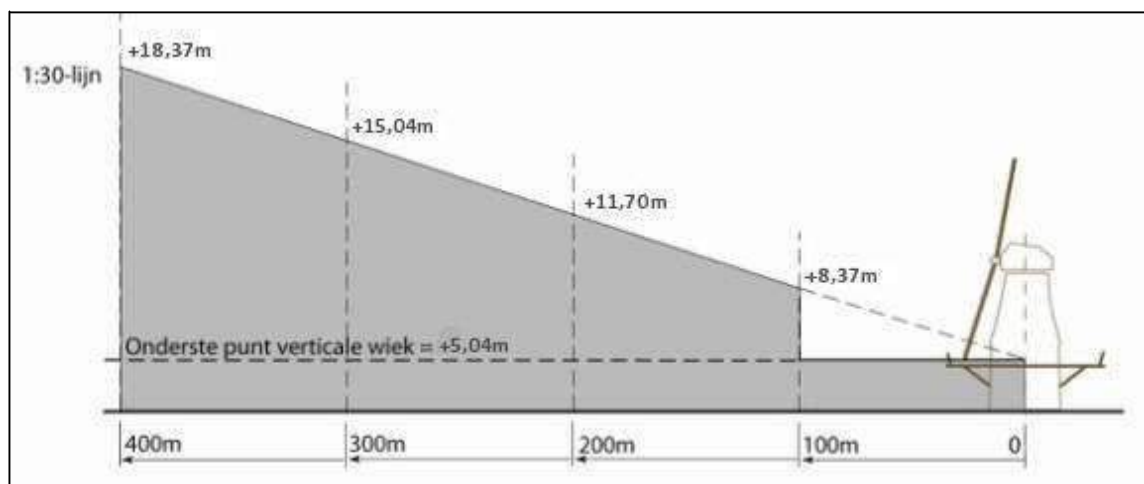
4.11 Molenbiotoop

Op circa 90 meter ten zuiden van het spoortraject tussen de Poldervaart en de rijksweg A4 is de "Babbersmolen" gesitueerd. Het betreft hier een in 1710 als grondzeiler gebouwde molen ter bemaling van de Babberspolder. De verhoging tot stellingmolen heeft in 1888 plaatsgevonden. De aanleg van de spoorlijn Schiedam - Hoek van Holland leidde tot vermindering van de windvang. Aan het begin van de 21^{ste} eeuw is deze molen gerestaureerd, waarbij ook de windvang is verbeterd door het rooien van diverse bosschages. De molen functioneert dan ook weer als vanouds.

In de door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgestelde Verordening Ruimte wordt de windvang van molens beschermd door middel van het instellen van een molenbiotoop. Deze zone strekt zich uit tot 400 meter vanaf het middelpunt van de molen en geldt alleen voor nieuw op te richten bebouwing.

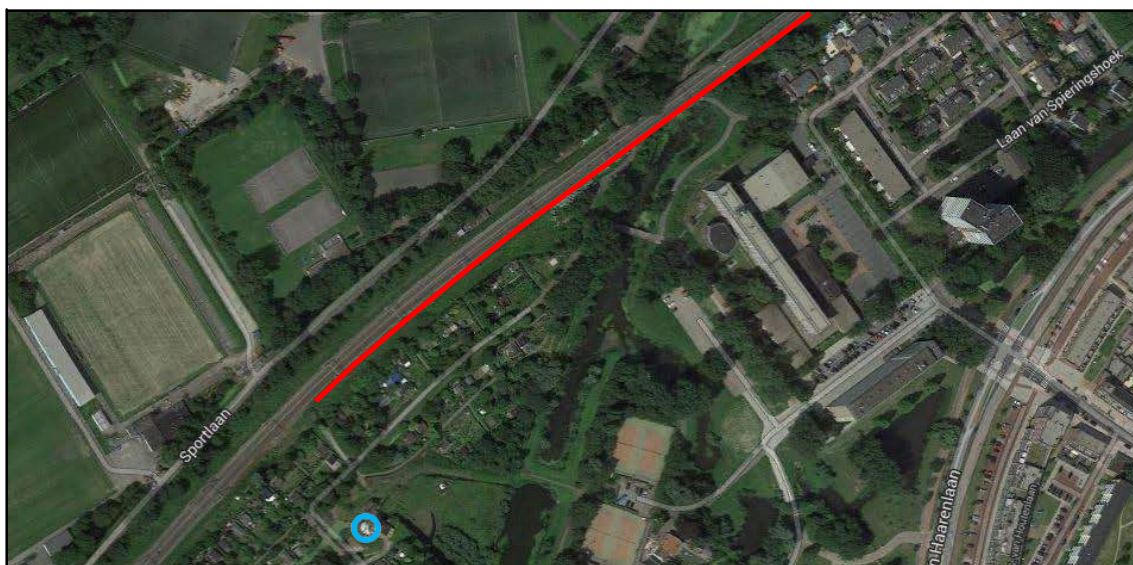
Binnen een straal van 100 meter mag geen bebouwing worden opgericht, hoger dan het onderste punt van de verticaal staande molenwiek. Dit punt bevindt zich op circa 2,75 meter (hoogte van de stelling) vanaf het maaiveld ter plaatse van de molen. Voor de zone van 100 tot 400 meter vanaf het middelpunt van de molen geldt dat per 30 meter afstand de bebouwing 1 meter hoger mag zijn. Dit wordt ook wel de 1-op-30-regel genoemd. In een rekenformule ziet dit er als volgt uit, waarbij x de afstand tot het middelpunt van de molen is:

$$\text{hoogte bebouwing} = 2,75 + (x/30)$$



Afbeelding 7: Schematische weergave bouwhoogten in nabijheid van een molen. In deze afbeelding is uitgegaan van een hoogte van 5,04 meter als laagste punt van de verticaal staande molenwiek.

Het bestemmingsplangebied is gelegen op een afstand van circa 90 meter van de molen. Op grond van het provinciaal molenbeleid is het niet toegestaan om hier nieuwe bouwwerken op te richten. Langs een deel van dit traject is echter een geluidsscherm voorzien (zie onderstaande afbeelding), die een hoogte heeft van 90 centimeter. Realisatie van dit scherm kan de windvang van de molen aantasten. Het scherm heeft echter een grote maatschappelijke relevantie, namelijk het terugdringen van geluidhinder afkomstig van de Hoekse Lijn. Vandaar dat het acceptabel wordt geacht, dat van het provinciaal molenbeleid wordt afgeweken.



Afbeelding 8: Te realiseren geluidsscherm (rood) in relatie tot locatie Babbersmolen (blauw).

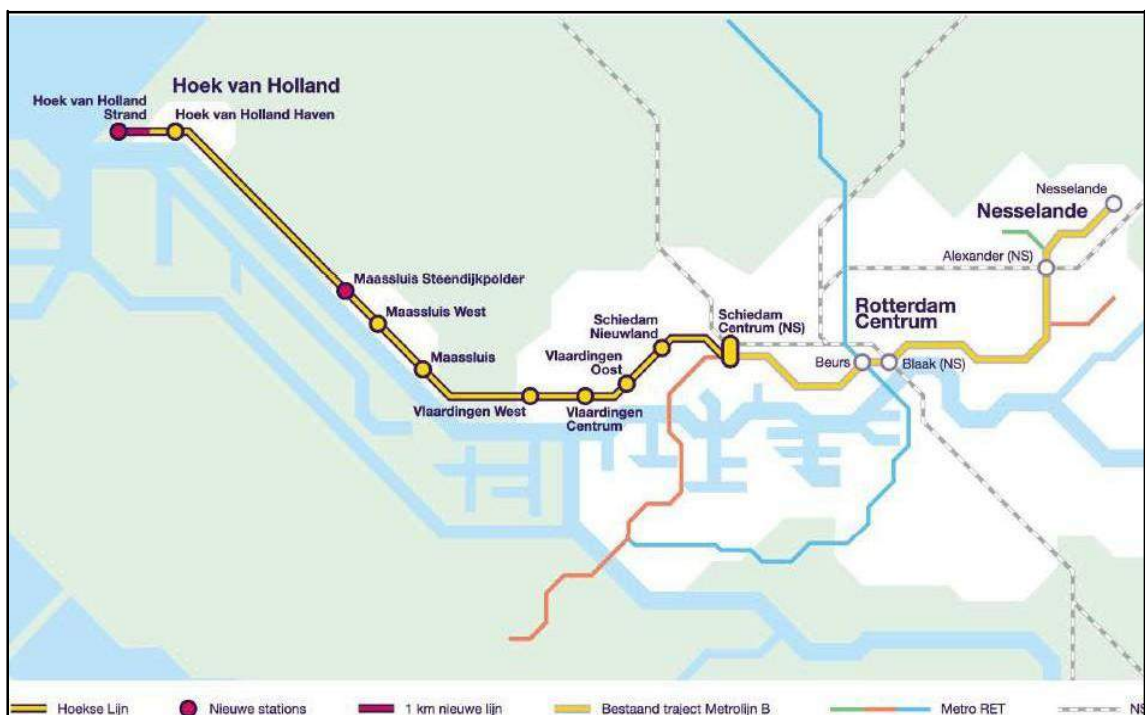
5 PLANBESCHRIJVING

Alvorens in te gaan op de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, wordt het project Hoekse Lijn uiteengezet.

5.1 Project Hoekse Lijn

Het project Hoekse Lijn beoogt het aantakken van de spoorlijn naar Hoek van Holland op het regionale metronet van Rotterdam en het geschikt maken van deze lijn voor lightrail-exploitatie. Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft als exploitatiebeheerder op 10 juli 2013 het besluit voor deze ombouw genomen. Het uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk het bestaande spoor te handhaven.

Desondanks zijn rondom de Hoekse Lijn enkele ingrepen noodzakelijk. Zo dienen de zeven bestaande stations langs de lijn - Schiedam Nieuwland, Vlaardingen Oost, Vlaardingen Centrum, Vlaardingen West, Maassluis, Maassluis West en Hoek van Holland Haven - geschikt gemaakt te worden voor metrovoertuigen en gerenoveerd te worden. Hierbij worden alle perrons ingekort naar 90 meter, verhoogd en dichter tegen de rails aangelegd. Daar waar perrons in een bocht liggen, worden deze rechtgetrokken. Op enkele plekken wordt een extra keer- of opstelspoor aangelegd en worden wissels aangepast. Daarnaast zijn ten behoeve van de ombouw aanpassingen aan de energievoorziening nodig. Metrovoertuigen rijden namelijk op 750 volt, terwijl de huidige NS-Sprinters op 1500 volt rijden. Vanwege de aanpassingen aan de energievoorziening en de hogere ritfrequenties zijn ook nieuwe gelijkrichterstations nodig. Tevens moet het beveiligingssysteem worden aangepast door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe beveiligingsstations.



Afbeelding 9: Schematisch overzicht van de toekomstige metrolijn B, met daarin opgenomen de Hoekse Lijn.

Op enkele plaatsen zijn grotere ingrepen voorzien. Zo vindt in Schiedam de koppeling aan het metronet plaats en is hier de aanleg van een goederenoverdrachtspoor noodzakelijk. Immers, de Hoekse Lijn wordt zodanig omgebouwd, dat de lijn deels nog gebruikt kan worden voor het

goederentransport. In Maassluis is het nieuwe station "Maassluis Steendijkpolder" voorzien. Ook in Hoek van Holland wordt een nieuw station gebouwd (Hoek van Holland Strand) en wordt de lijn verlengd.

Door de ombouw van de Hoekse lijn en de aantakking op metrolijn B naar Nesselande, ontstaat een directe verbinding tussen het strand in Hoek van Holland en het strand aan de Zevenhuizerplas in Nesselande. Het hart van Rotterdam, evenals de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis worden op deze manier verbonden aan deze stranden.

5.2 Deelproject Schiedam

Ter hoogte van het station Schiedam Centrum wordt de Hoekse Lijn gekoppeld ('aangetakt') aan het Rotterdamse metronet. Het bestaande metroviaduct over de 's-Gravelandseweg wordt ter plaatse van het huidige NS-transformatorgebouw verlengd en verbreed. De twee bestaande metrokeer-/opstelsporen op het viaduct worden zo omgevormd tot een 'aantakspoor'. Het viaduct wordt aangesloten op een nieuw aan te leggen dijk ('aarden baan'). Deze aarden baan gaat in westelijke richting omlaag totdat deze aansluit op de bestaande Hoekse Lijn. De andere fysieke ingreep in Schiedam betreft het realiseren van een goederenoverdrachtspoor van 560 meter aan de noordzijde van het huidige tracé tussen de aftakking van het spoor naar Delft en de Parkweg, inclusief de realisatie van een nieuw viaduct over de Parkweg. Via dit spoor sluit de Hoekse Lijn voor goederenvervoer aan op het hoofdspoor netwerk. De noodzaak voor de aanleg van een goederenoverdrachtspoor komt voort uit een wisseling van veiligheidsregime van het landelijke spoor van ProRail naar het metrospoor van de RET. Voor deze nieuwe aansluitingen zijn dus nieuwe viaducten en verbreding van dijklichamen nodig. Deze sluiten aan op bestaande viaducten en dijklichamen, waardoor de ruimtelijke structuur niet verandert. Het viaduct tussen Schiedam Centrum en de 's-Gravelandseweg en de uitbreiding van het viaduct ten westen van de 's-Gravelandseweg liggen tussen het bestaande keerspoor en de spoorlijn ingeklemd.

Naast deze fysieke ingrepen, richt het project Hoekse Lijn zich in Schiedam voornamelijk op het geschikt maken van de huidige spoorverbinding en stations voor lightrailverkeer. Dit grijpt niet wezenlijk in op de landschaps- en stedenbouwkundige structuur van de gebieden waar de lijn doorheen loopt. De plek van de bestaande stations wijzigt slechts op detailniveau. Wel krijgen alle stations een uniforme uitstraling, waarbij bijzondere en/of beeldbepalende elementen behouden blijven. Ook de nieuw aan te brengen baanelementen, zoals geluidsschermen, spoorbeveiligingsstations, gelijkrichterstations en evacuatieperrons, staan parallel langs en dicht op het spoor. Door deze positionering zijn deze herkenbaar als elementen die bij het spoor behoren.

Het station Schiedam Nieuwland krijgt een make-over. De gedateerde perronoverkapping komt te verdwijnen, net als andere gebouwen. Hiervoor in de plaats komt een transparante constructie van multiwand en enkeleabri's. Hierdoor oogt het nieuwe station minder 'zwaar' op het viaduct, dan in de huidige situatie. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen de entrees aan de west- en oostzijde van de perrons. Door een dubbele poort en een loopbrug komen de entrees aan de westzijde over als primaire ingang. Dit geeft tevens het belang van de ligging nabij het Vlietlandziekenhuis aan. Doordat de perrons korter worden, komen de met onkruid begroeide en aan de onderzijde dichtgezette perrons te vervallen. Door het verkorten van de perrons worden de huidige twee uitgangen aan de zijde van het ziekenhuis samengevoegd tot één uitgang. In de buitenruimte zijn beperkte aanpassingen nodig.



Afbeelding 10: Impressie van het nieuwe station Schiedam Nieuwland.

Het bestaande geluidsscherm westelijk van station Schiedam Centrum wordt in westelijke richting met ruim 200 meter verlengd. Aansluitend, tot aan de kruising met de Parkweg, wordt een laag scherm geplaatst waar de reiziger overheen kijkt. Kort daarna volgen nog een hoog scherm (2,5 meter) dat een deel van het uitzicht verhindert en weer een laag scherm. Ter hoogte van de Poldervaart staat over een lengte van ongeveer 430 meter een scherm langs de zuidzijde van het spoor. Deze heeft deels een hoogte van 0,9 meter en deels een hoogte van 2 meter.

5.3 ***Ladder van duurzame verstedelijking***

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat uit van het vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking. Om dit te bereiken is de ladder voor duurzame verstedelijking per 1 oktober 2012 als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten, waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. De uitgangspunten van duurzame verstedelijking zijn ook onderdeel van het provinciaal beleid. Voor de toepassing hiervan heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' opgesteld.

De ladder voor duurzame verstedelijking kent een drietal treden: behoefte, bestaand stedelijk gebied en bereikbaarheid. Een duurzame ontwikkeling dient in de eerste plaats te voorzien in een regionale behoefte, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. Een ontwikkeling dient vervolgens te worden gerealiseerd binnen het bestaande stedelijke gebied. Indien een ontwikkeling niet gerealiseerd kan worden binnen het bestaand stedelijk gebied dient gezocht te worden naar een locatie welke multimodaal is of kan worden ontsloten.

In de conclusie onder §3.1 wordt gesteld, dat de ombouw van de Hoekse Lijn niet aangemerkt wordt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Daarvan is geen sprake, zodat toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking niet aan de orde is.

6. JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 *Algemene juridische opzet*

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een plankaart (verbeelding) met daarbij een toelichting. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de op te richten en/of aanwezige bebouwing.

Op de bijbehorende verbeelding (plankaart) is te zien waar en welke bestemmingen van toepassing zijn. Eveneens is op de verbeelding de exacte omvang en ligging van het plangebied vastgelegd. De regels behorende bij het bestemmingsplan zijn gebaseerd op standaardregels van de gemeente Schiedam. De standaardregels vormen de basis voor keuzes met betrekking tot gebruik van bestemmingen en aanduidingen in het bestemmingsplan. Wijzigingen ten opzichte van deze standaardregels vloeien voort uit bepaalde situaties die zich in het plangebied voordoen.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 van de regels geeft de algemene bepalingen weer. Het betreft de begripsbepalingen (artikel 1) waarin de in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd. In artikel 2 (wijze van meten) wordt aangegeven hoe de voorgeschreven maatvoering (zoals goothoogte, bouwhoogte, inhoud en oppervlakte) in het plan gemeten moet worden.
- In hoofdstuk 2 zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per bestemming is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen (zie paragraaf 6.2 en 6.3).
- In hoofdstuk 3 staan aanvullende bepalingen die, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, voor het hele plangebied gelden. Hierbij kan worden gedacht aan de algemene afwijkingsregeling, die het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid geeft om op ondergeschikte punten van de regels in hoofdstuk 2 af te wijken;
- Hoofdstuk 4 van de regels heeft betrekking op het overgangsrecht en de slotbepaling.

6.2 *Bestemmingen*

De bestemmingen beginnen telkens met een doeleindenomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze doeleindenomschrijving wordt gevolgd door een bepaling waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan (bouwregels). Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat er verder doorgeklikt hoeft te worden. Dit bestemmingsplan kent slechts een enkelbestemming, te weten 'Verkeer - Railverkeer'.

Verkeer - Railverkeer

De gronden van de Hoekse Lijn zijn allemaal voorzien van de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Deze bestemming maakt spoorwegen, rail- en metroverkeer, onder- en bovengrondse voorzieningen, verblijfsgebieden en alle daarbij behorende voorzieningen zoals groen en water mogelijk. De functieomschrijvingen van artikel 3.1 van de regels zijn ruim

geformuleerd, conform de gemeentelijke standaard, zodat voldoende flexibiliteit bestaat om de voorgenomen ontwikkelingen te realiseren.

In de bouwregels van de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' wordt uitgegaan van het principe dat enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan. De hoogte van dergelijke bebouwing mag niet meer dan 10 meter bedragen. Teneinde stations(gebouwen) en bijbehorende voorzieningen te kunnen realiseren, zoals perrons, wachtruimten en overkappingen, is in artikel 3.2 onder c een uitzonderingsbepaling opgenomen. Hetzelfde geldt voor nutsvoorzieningen en technische voorzieningen ten behoeve van de spoorlijn (zoals gelijkrichter- en spoorwegbeveiligingsstations). Wel dient hierbij voldaan te worden aan de ngsplan beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrec

6.3 Dubbelbestemmingen

Naast de in de vorige paragraaf beschreven enkelbestemming, komt in het plangebied ook nog een dubbelbestemming voor. Deze wordt hieronder nader toegelicht.

Waarde - Archeologie

Het gehele plangebied is voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Uitgangspunt voor deze bestemmingen is, dat potentiële aanwezige archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem dient een archeologisch rapport te worden opgesteld alvorens met de verstorende activiteit begonnen kan worden. In het concreet komt dit neer op een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen. Dit geldt zowel voor bouwwerkzaamheden als voor overige werkzaamheden. Aan een te verlenen vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden. Hierdoor kunnen mogelijk aanwezige monumenten in de bodem worden behouden gekoppeld aan de omgevingsvergunning. Aanvullend is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor deze bij het verkrijgen van nadere informatie geheel of gedeeltelijk kan worden verwijderd.

Omdat de kans op het treffen van archeologische waarden niet overal even groot is, gelden ook verschillende grenswaarden vanaf welk moment een archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bodemverstorende activiteiten. Binnen het plangebied komen drie verschillende archeologische verwachtingswaarden voor. Hieraan is een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' gekoppeld, waarin de grenswaarden zoals genoemd in de opsomming in § 4.10 zijn vastgelegd.

6.4 Overige bepalingen

Zoals eerder aangegeven staan in hoofdstuk 3 van de planregels de aanvullende bepalingen die, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, voor het hele plangebied gelden. Het gaat hierbij om de volgende regelingen.

Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebaven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels

Dit artikel bevat algemene bepalingen ten aanzien van bestaande afstands-, hoooudgste, in - en oppervlaktematen die meer bedragen dan in de verschillende bestemmingen is

aangegeven. Tevens bevatten de algemene bouwregels enkele bepalingen omtrent beperkte overschrijding van de bouwgrenzen.

Algemene gebruiksregel

In dit artikel is geregeld welk gebruik als strijdig wordt geacht met de in dit bestemmingsplan voorkomende bestemmingen.

Algemene aanduidingsregels

Deze regels bevatten enkele bepalingen omtrent de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - molenbiotoop' die op de verbeelding is aangegeven.

Algemene afwijkingsregels

In deze regels wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om middels een omgevingsvergunning af te wijken van de maximum toegestane maten. De criteria voor de toepassing van deze afwijkingsregels zijn hierin eveneens opgenomen.

Overige regels

In dit artikel is bepaald, dat de wettelijke regelingen waarnaar in de planregels wordt verwezen, de regelingen betreffen zoals deze luiden op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Dit bestemmingsplan voorziet onder meer in een ombouw van de Hoekse Lijn met inbegrip van een aanpassing van de stations en bijbehorende voorzieningen.

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. De kans op planschade wordt gering geacht maar kan nooit helemaal worden uitgesloten. Gelet hierop is in de bestuurlijke overeenkomst met de stadsregio een bepaling omtrent planschade opgenomen. Dit betekent, dat eventuele gegronde planschadeclaims niet door de gemeente Schiedam financieel afgehandeld worden maar door de stadsregio Rotterdam.

7.2 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en artikel 6.2.1 van het besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient, indien sprake is van één van de in artikel 6.2.1 van het Bro genoemde bouwactiviteiten, een exploitatieplan te worden vastgesteld. Een exploitatieplan heeft onder meer tot doel om te komen tot een adequaat publiekrechtelijk kostenverhaal, het realiseren van een goede inrichting van de openbare ruimte door middel van het stellen van locatie-eisen en het bieden van een goede grondslag om de verdeling van woningbouwcategorieën te ondersteunen.

De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is, staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Indien een exploitatieplan vereist is moet de gemeenteraad het exploitatieplan tegelijk vaststellen met de planologische maatregel die het bouwen mogelijk maakt. Een gemeente behoeft geen exploitatieplan op te stellen indien het kostenverhaal al op een andere manier geregeld is ('anderszins verzekerd') en tevens locatie-eisen en regels voor woningbouwcategorieën niet nodig zijn.

In de bestuurlijke overeenkomsten zijn de afspraken inzake de financiële uitvoerbaarheid van de ombouw van de Hoekse Lijn, de verlenging van de Hoekse Lijn en de (toekomstige) exploitatie van de Hoekse Lijn vastgelegd. Zo komt de uitvoering van het project voor rekening en risico van de stadsregio en stelt de stadsregio (als subsidieverlener) de gemeenten middelen beschikbaar voor de realisatie van het project. Ook zijn afspraken gemaakt over de overdracht van Rijksgronden en gronden van derde partijen.

Met deze bestuurlijke overeenkomsten is anderszins in het verhaal van kosten van de grondexploitatie voorzien. Zodoende bestaat geen noodzaak om hiervoor een exploitatieplan vast te stellen. Gelet op de gesloten overeenkomsten kan tevens gesteld worden dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het wettelijk verplicht vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de gebruikelijke partners, waaronder de provincie Zuid-Holland, het ministerie van I&M, het Hoogheemraadschap van Delfland en overige organisaties. De resultaten van het vooroverleg zijn verwerkt in een reactienota (zie bijlage). Deze nota heeft uiteindelijk geleid tot kleine aanpassingen aan het bestemmingsplan.

8.2 Terinzagelegging

Het bestemmingsplan heeft vanaf 5 juni 2015 gedurende zes weken als ontwerp ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gehad om zienswijzen tegen het plan in te dienen. Naar aanleiding hiervan zijn vier zienswijzen ontvangen. De ingediende zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in de "Nota van zienswijzen Hoekse Lijn". Deze zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen aan het bestemmingsplan.

8.3 Beroep

De vaststelling van het bestemmingsplan is op de in artikel 3.8, derde lid van de Wro voorgeschreven wijze bekend gemaakt. Belanghebbenden kunnen binnen de wettelijke beroepstermijn tegen het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.