

Rotterdam, 17 november 2015.

15bb9038

Aan :

de gemeenteraad

Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan "Hoek van Holland – Bedrijventerrein, 1^e herziening"

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

1. zienswijze 2.3 gegrond te verklaren;
2. zienswijzen 1, 2.1, 2.2, 2.4 en 2.5 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan "Hoek van Holland – Bedrijventerrein, 1^e herziening", NL.IMRO.0559.BP2094HvHBdr1eherz- met bijbehorende ondergrond o_NL.IMRO.0559.BP2094HvHBdr1eherz-, in elektronische en papieren vorm gewijzigd vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
4. geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

Het ontwerp-bestemmingsplan "Hoek van Holland - Bedrijventerrein, 1^e herziening" heeft van 5 juni 2015 tot en met 16 juli 2015 ter inzage gelegen. Uw raad wordt gevraagd het bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen. Gelet op het uitgangspunt dat de ombouw van het spoor naar metro gelijktijdig in de 4 gemeenten per 1 april 2017 moet starten is met name snelle besluitvorming over het nu voorliggende bestemmingsplan "Hoek van Holland – Bedrijventerrein, 1e herziening" gewenst.



Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

Niet van toepassing.

Toelichting:

Inleiding

Om de ombouw van trein naar metro van de Hoekse Lijn en de verlenging daarvan mogelijk te maken moeten ruimtelijke besluiten worden genomen. Ten behoeve daarvan zijn de ontwerpbestemmingsplannen “Hoek van Holland Spoorverlenging” en “Hoek van Holland - Bedrijventerrein, 1e herziening” samen met het ontwerp-milieueffectrapport Hoekse Lijn ter inzage gelegd. Gelijktijdig zijn in de gemeenten Maassluis, Vlaardingen en Schiedam bestemmingsplannen en/of omgevingsvergunningen ter visie gelegd.

Voorgeschiedenis

Na de verzelfstandiging van de NS heeft het rijk voor dertig spoorlijnen bepaald, dat deze geen onderdeel meer hoeven uit te maken van het hoofdspoornet. Eén van deze lijnen betreft de Hoekse Lijn, die van Schiedam naar Hoek van Holland loopt. Om het openbaar vervoer in de regio te verbeteren, heeft het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam op 10 juli 2013 besloten om het tracé van de Hoekse Lijn om te bouwen van een gewone spoorlijn naar een lightrail (metro). Hiermee wordt het woon-werkverkeer tussen Rotterdam en de andere gemeenten langs de lijn sterk verbeterd. Naast deze ombouw heeft de Stadsregio Rotterdam het voornemen uitgesproken om de lijn in Hoek van Holland met circa één kilometer te verlengen. Hierdoor krijgt de lijn een eindpunt op loopafstand van het strand. Door de Hoekse Lijn vervolgens in Schiedam aan te takken op metrolijn B naar Nesseland, krijgen bewoners en bezoekers van Rotterdam een rechtstreekse verbinding naar het Noordzeestrand. Dit leidt tot een significante verbetering van de recreatiemogelijkheden voor de inwoners van Rotterdam en de andere langs de Hoekse Lijn gelegen gemeenten. Eind 2014 is het opdrachtgeverschap voor de realisatie van het project overgedragen aan de gemeente Rotterdam en heeft de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, als rechtsoptvolger van de Stadsregio Rotterdam, de rol van subsidieverstrekker gekregen.

Faseren bestemmingsplannen

Zoals hiervoor aangegeven zijn voor het Rotterdamse gedeelte van de Hoekse Lijn twee ontwerpbestemmingsplannen ter inzage gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan “Hoek van Holland – Spoorverlenging” en het ontwerpbestemmingsplan “Hoek van Holland – Bedrijventerrein, 1^e herziening”. Vooral op het eerstgenoemde ontwerpbestemmingsplan zijn veel zienswijzen binnengekomen, die aanleiding geven tot nader onderzoek. Met dat nadere onderzoek is nog enige tijd gemoeid. Gelet op het uitgangspunt dat de ombouw van het spoor naar metro gelijktijdig in de 4 gemeenten per 1 april 2017 moet starten is een tijdige besluitvorming over het bestemmingsplan “Hoek van Holland – Bedrijventerrein, 1^e herziening” gewenst. Wij stellen u voor nu het bestemmingsplan “Hoek van Holland – Bedrijventerrein, 1^e herziening” vast te stellen, zodat tijdig kan worden begonnen met het aanvragen van vergunningen en het daarna uitvoeren van de ombouw-werkzaamheden in de periode april – oktober 2017. Wij



verwachten u het bestemmingsplan “Hoek van Holland – Spoorverlenging” in de loop van het eerste kwartaal van 2016 ter besluitvorming te kunnen voorleggen.

Inhoud ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Hoek van Holland, 1e herziening.

Voor de ombouw van de Hoekse Lijn naar een lightrail systeem (metro) moet het station Hoek van Holland Haven worden aangepast. Het perron wordt ingekort naar 90 meter, rechtgetrokken, verhoogd en dichter tegen de rails aangelegd. Om die reden is een aanpassing van het eerdere bestemmingsplan noodzakelijk.

De aanpassingen aan het station maken ook een aantal ingrepen in de buitenruimte noodzakelijk. De voornaamste aanpassing is dat het spoor niet meer aan de westkant maar aan de oostkant door autoverkeer moet worden gepasseerd richting het StenaLine-terrein. Aan de westzijde van het station is alleen nog maar een overgang voor langzaam verkeer voorzien. Aan de oostzijde van het station, ten noorden van de toekomstige metrolijn, is een nieuwe P&R plaats voorzien. Bij deze ingrepen wordt rekening gehouden met de (mogelijk) toekomstige aansluiting van de H6-weg. In de periode van ombouw van het station wordt een tijdelijke halte circa 200 meter oostwaarts gerealiseerd bij het oude, historische stationsgebouw. Deze tijdelijke voorziening maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan omdat deze geheel binnen de bestaande bestemming spoorverkeer kan worden opgelost.

Plangrenzen

Het plangebied bestaat uit een klein deel van het huidige bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen” en betreft de gronden die zijn gelegen in de directe nabijheid van het huidige station Hoek van Holland Haven.

Participatie

Voor het totale project Hoekse Lijn is een participatietraject opgezet. Ten behoeve hiervan zijn plancommissies ingesteld waarin bewoners en andere geïnteresseerde partijen zitting hebben genomen. Deze commissies zijn actief betrokken bij de planontwikkeling. Op een aantal momenten zijn daarnaast ook brede informatieavonden gehouden, waar de projectorganisatie Hoekse Lijn samen met de betrokken gemeenten informatie gaf over de stand van zaken van het project en waar bezoekers vragen konden stellen. In 2014 en 2015 zijn in alle betrokken gemeenten informatieavonden gehouden, waarbij specifiek aandacht is geweest voor de ontwerpbestemmingsplannen. Daarbij kwamen diverse onderwerpen aan de orde, zoals de definitieve ontwerpen, geluid en trillingen. Op de inloopavond in Hoek van Holland werd door de bezoekers vooral ingezoomd op het bestemmingsplan Spoorverlenging.

Uiteraard worden omwonenden hiernaast door middel van informatie-brieven voortdurend op de hoogte gesteld van de voorgenomen ontwikkelingen en is veel informatie te vinden op de projectwebsite.

Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Om het milieubelang volwaardig mee te nemen in het proces om te komen tot de bestemmingsplannen voor de ombouw en verlenging van het spoor is de procedure van een milieu-effectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Het milieueffectrapport (MER) is voor advies aan de commissie voor de m.e.r. voorgelegd. De commissie heeft op 26 augustus 2015 advies uitgebracht en is van oordeel dat de essentiële informatie voor



besluitvorming in het MER aanwezig is. Het MER brengt alle relevante effecten van de ombouw en van de verlenging op de leefomgeving en de natuur in beeld. Hierbij worden zowel de aanleg als de gebruiksfase beschouwd. De commissie is van mening dat het MER, de Passende beoordeling en de bijlagenrapporten van goede kwaliteit zijn, mede door het functionele en gedetailleerde kaartmateriaal en onderbouwing. De studie naar vervoerwaarden geeft een reële inschatting van het te verwachten aantal reizigers. Op basis van beschikbare informatie is ook een goede inschatting voor het aantal strandreizigers gemaakt. Het MER maakt duidelijk dat het alternatief Ombouw (dus zonder de verlenging) in de gebruiksfase ten opzichte van de huidige situatie weinig negatieve milieueffecten heeft. De verlenging veroorzaakt wel nieuwe effecten, vooral voor de leefomgeving (laagfrequent geluid en trillingen) en de natuur. Nu de spoorverlenging op dit moment niet aan de orde is, wordt hier op deze laatste door commissie genoemde punten niet verder ingegaan, deze komen aan de orde bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Hoek van Holland-Spoorverlenging".

Advies Gebiedscommissie Hoek van Holland

De Gebiedscommissie Hoek van Holland heeft bij brief van 16 juli 2015 een (gekwalificeerd) advies uitgebracht over de ontwerpbestemmingsplannen. In haar advies gaat de gebiedscommissie vooral in op het ontwerpbestemmingsplan Hoek van Holland Spoorverlenging. Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan "Hoek van Holland-Bedrijventerrein, 1^e herziening" geeft de gebiedscommissie aan dat in het bestemmingsplan de mogelijkheid open moet worden gehouden voor minimaal 200 parkeerplaatsen, samen met het project H6-weg. Verder wil de gebiedscommissie dat minimaal dezelfde voorzieningen voor (overdekt) fietsparkeren terugkomen in de directe nabijheid van station Hoek van Holland Haven. Tot slot vraagt de gebiedscommissie ervoor te zorgen dat de vishandel kan terugkeren op dezelfde of gelijkwaardige locatie. Zie voor het hele advies van de gebiedscommissie bijlage 3

Reactie

In het Programma van Eisen voor de Harwichknoop dat momenteel wordt opgesteld wordt uitgegaan van de uitbreiding van de huidige P&R-capaciteit van 90 naar 130 plaatsen. Deze uitbreiding moet nog worden onderbouwd met prognoses van de parkeerbehoefte. Op verzoek van de Gebiedscommissie is onderzocht of het realiseren van een aanvullende 70 plaatsen ruimtelijk inpasbaar is, onder de randvoorwaarde dat de H6-weg realiseerbaar blijft. In de huidige fase van het programma van eisen lijkt dit inderdaad mogelijk. Vooralsnog maakt het realiseren van de 70 extra plaatsen geen onderdeel uit van de opgave.

Voor wat betreft het fietsparkeren: Momenteel wordt onderzocht wat het gebruik van de huidige fietsenstalling is en welke aantallen doelmatig teruggeplaatst kunnen worden. Van belang daarbij is dat de locatie aantrekkelijk en goed toegankelijk is voor gebruikers en goed aansluit op routes van en naar het dorp zodat een aantrekkelijke overstap ontstaat.

Ten aanzien van de Hoekse Vishandel kan het volgende worden gemeld: Bij Hoek van Holland Haven wordt de buitenruimte ingrijpend aangepast om de nieuwe ligging van het station en het spoor in te passen en het StenaLine-terrein, de Berghaven en de



Strandweg bereikbaar te houden voor langzaam verkeer en autoverkeer. Vanwege deze ontwikkelingen kan het pand van de NS waarin de Vishandel momenteel gevestigd is, niet behouden blijven.

In de ontwerpopgave voor Hoek van Holland wordt onderzocht hoe en waar publieke functies zoals P&R en (fiets)voorzieningen onder te brengen zonder dat dit ten koste gaat van het functioneren van het knooppunt. Daarnaast is er een wens om de mogelijkheid te creëren voor een horecavoorziening zoals deze.

Inmiddels worden met de eigenaar van de Hoekse Vishandel de wensen en mogelijkheden van de gemeente om hierin te kunnen faciliteren besproken. De GC wordt op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

Ter inzage legging/zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van vrijdag 5 juni 2015 tot en met donderdag 16 juli 2015. Gedurende deze termijn zijn geen mondelinge, maar wel twee schriftelijke zienswijzen ingediend, door de Stichting Cluster AGL

Bedrijventerreinen Westland en het Hoogheemraadschap van Delfland. Er zijn meer zienswijzen binnengekomen op het MER en het ontwerpbestemmingsplan “Hoek van Holland-Spoorverlenging”. Deze hebben uitsluitend betrekking op de spoorverlenging en zullen bij de vaststelling van dat plan beantwoord worden.

De zienswijze van de Stichting Cluster AGL Bedrijventerreinen Westland naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan “Hoek van Holland-Bedrijventerrein, 1^e herziening” is een algemene zienswijze in die zin dat hij gericht is tegen de ombouw in het algemeen en niet alleen tegen het Rotterdamse deel daarvan. Kern van deze zienswijze is dat het verlies van de mogelijkheid goederen per spoor te vervoeren volgens de Stichting ten koste van de mogelijkheid om het vervoer vanaf het agrologistieke cluster in het Westland duurzamer te maken. De Stichting acht dat ongewenst. Een gelijklopende zienswijze heeft de Stichting ingebracht bij gemeenten Maassluis, Rotterdam en Vlaardingen.

De zienswijze van het Hoogheemraadschap van Delfland bevat in essentie het verzoek om het zorgvuldig inpassen van de Hoekse Lijn op en in de nabijheid van de Delflandse waterkering en meer informatie over waterveiligheid in het bestemmingsplan op te nemen.

Naar aanleiding van de zienswijze van het Hoogheemraad wordt wel voorgesteld de tekst ten aanzien van waterveiligheid in de Toelichting van het bestemmingsplan aan te vullen.

Zienswijzenrapportage bestemmingsplan “Hoek van Holland – Bedrijventerrein, 1^e herziening”

Ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan “Hoek van Holland – bedrijventerrein, 1^e herziening” heeft van 5 juni 2015 tot en met 16 juli 2015 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen.



Bijbehorende stukken

Tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan en de verbeelding (plankaart) heeft ook het Milieueffectrapport Hoekse Lijn d.d. 28 mei 2015 met onderliggende onderzoeksrapporten ter inzage gelegen

Zienswijzen

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn geen mondelinge, maar wel twee schriftelijke zienswijzen ingekomen. Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarom ontvankelijk. In bijlage 2 treft u de zienswijzen aan.

1. St. Cluster AGL Bedrijventerreinen Westland, Brederolaan 34, 2692 DA 's-Gravenzande

Samenvatting van de zienswijze

De zienswijze, welke ook is ingediend bij de andere betrokken gemeenten, ziet op het idee dat met de ombouw de mogelijkheid verloren zou gaan om goederen per spoor te vervoeren van en naar het agrologistieke cluster in het Westland. Dit beperkt de mogelijkheden om dit cluster duurzamer te maken en vormt een belemmering voor de ontwikkeling van het cluster. Het behoud van het goederenvervoer per spoor is gelet hierop ten onrechte niet betrokken in de plannen.

Reactie

Met interesse hebben wij kennis genomen van de ambitie het vervoer vanaf het agrologistieke cluster in het Westland te verduurzamen. Deze ambitie is uiteengezet in de 'Visie Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland 2040' (2012). Hoewel in de zienswijze wijst op het belang van het goederenvervoer per spoor, richt de visie zich voor de periode tot 2040, voor wat betreft bereikbaarheid (en in het verlengde daarvan duurzaamheid), uitsluitend op het vervoer via het water en de weg. Daarom is er geen sprake van concrete plannen voor goederenvervoer over het spoor.

Anders dan de indieners van de zienswijze stellen hebben wij het goederenvervoer per spoor expliciet betrokken bij de voorbereiding van de plannen. Voorafgaand aan de uitwerking van de plannen heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de concrete behoefte van gebruikers van het spoor. Op basis hiervan is vast komen te staan dat in de situatie na de ombouw behoefte blijft bestaan aan goederenvervoer per spoor tussen Schiedam en Maassluis. Dit geldt niet voor het traject Maassluis - Hoek van Holland, welk al ruim 30 jaar niet meer wordt gebruikt voor goederenvervoer. De door reclamant genoemde toename van wegverkeer, voor zover daar al sprake van is, zal dan ook geen gevolg zijn van de ombouw van de Hoekse Lijn. Dit uitgangspunt is vervolgens afgestemd met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Hoekse Lijn is vervolgens de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen ten aanzien van de uitgangspunten voor het MER. Reclamant heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om langs deze weg zijn ambitie kenbaar te maken. Gelet hierop is in het MER het behoud van goederenvervoer tot aan Maassluis als uitgangspunt genomen. In het verdere verloop van het proces zal het goederenvervoer, op basis van een concreet verzoek van de



enige (potentiële) gebruiker in Maassluis, overigens binnen het project Hoekse Lijn, worden beperkt tot Vlaardingen.

Reclamant geeft aan op dit moment de mogelijkheden van vervoer per trailers op het spoor te onderzoeken. Er is daarom geen sprake van een concreet uitvoerbaar initiatief waarmee in het bestemmingsplan rekening kan en moet worden gehouden. Overigens moet opgemerkt worden dat op grond van het voorliggende bestemmingsplan goederenvervoer via het spoor ook in de toekomst tot aan Maassluis planologisch mogelijk blijft. Het bestemmingsplan biedt dan ook de ruimte om plannen van reclamant betreffende de bereikbaarheid van het Westland nader te concretiseren en in te vullen. Met het bestemmingsplan wordt reclamant dan ook niet beperkt in zijn ontwikkelingsmogelijkheden. Dat een toekomstige ombouw om goederenvervoer naar het Westland mogelijk te maken extra investeringen vraagt in vergelijking met de wijze waarop bij de ombouw van de Hoekse Lijn invulling wordt gegeven aan de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt maakt dit niet anders.

De mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt worden in de huidige plannen zodanig ingevuld dat in de toekomstige situatie goederenvervoer mogelijk blijft tussen Schiedam en Vlaardingen, met een directe aansluiting op het landelijke hoofdspoor. Het spoor voorziet na de ombouw in voldoende capaciteit voor de door de huidige gebruikers verwachte toekomstige behoefte aan goederenvervoer. Het goederenspoor is daarbij zodanig ontworpen en ingepast dat de hinder voor zowel het metroverkeer als voor omwonenden wordt geminimaliseerd.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Hoogheemraadschap Delfland.

2.1. Waterveiligheid

Samenvatting van de zienswijze

De ontwikkelingen van de Hoekse Lijn vinden grotendeels plaats in het waterstaatswerk /beschermingszone van de primaire waterkering (Delflandsedijk en de Zeewering). Dit kan de waterveiligheid en beheerbaarheid van de waterkering negatief beïnvloeden. Het beleid van Delfland schrijft voor, dat hiervoor een onderbouwing van het zwaarwegend maatschappelijk belang nodig is.

Reactie.

De Hoekse Lijn is verweven met de waterkering. Bij de ombouw moeten werkzaamheden plaatsvinden binnen het waterstaatswerk. De eisen waaraan een primaire waterkering moet voldoen zijn vastgelegd in de Waterwet en diverse leidraden en technische rapporten. In de Notitie zwaarwegend belang Hoekse Lijn is aangetoond dat de ingrepen geen nadelige effecten hebben op de veiligheid en het beheer van de waterkering en dat deze ook toekomstige versterkingen niet in de weg zullen staan. Het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden van het Hoogheemraadschap van Delfland heeft op 7 juli 2015 ingestemd met deze notitie.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren

2.2. Anticiperen op Deltabesluiten

Samenvatting van de zienswijze

Delfland wil anticiperen op de Deltabesluiten en de landelijk in ontwikkeling zijnde instrumentaria om de veiligheid te kunnen borgen nu en in de toekomst. Hierbij wil Delfland voorkomen, dat nu grote investeringen met een lange levensduur worden gedaan, die na de beoordeling van de primaire waterkeringen (2023) opnieuw moeten worden gedaan.

Reactie

In het huidige Deltaprogramma zijn diverse Deltabeslissingen opgenomen die van invloed zijn op de toekomstige eisen aan de waterkering. De planning is dat de nieuwe normen vanaf 2017 zijn vastgesteld en opgenomen in de Waterwet. In opdracht van Rotterdam en het Hoogheemraadschap van Delfland wordt door een erkend adviesbureau onderzocht wat de gevolgen van deze nieuwe regelgeving zijn voor het project Hoekse Lijn. De gezamenlijke afspraken hierover vormen het vertrekpunt voor de vergunningaanvraag van de afzonderlijke ontwerpen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.3. Aanvulling Toelichting

Samenvatting van de zienswijze

Het Hoogheemraadschap verzoekt in de Toelichting van het bestemmingsplan uitgebreider in te gaan op: het beleid van het Hoogheemraad, de Rotterdamse klimaatadaptiestrategie, de gevolgen van een doorbraak van de primaire waterkering. Daarnaast verzoekt het Hoogheemraadschap een aantal tekstuele onjuistheden te wijzigen.

Reactie:

Wij hebben geen problemen met de door het Hoogheemraadschap voorgestelde aanvullingen en verbeteringen en stellen u voor de Toelichting van het bestemmingsplan aan te passen en aan te vullen overeenkomstig de wens van het Hoogheemraadschap.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren.

2.4. Maximum stationsgebouw

Samenvatting van de zienswijze

Binnen de bestemming "Verkeer - Spoorverkeer" is ook de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" aanwezig. Dit is ter bescherming van de daar aanwezige primaire waterkering. De bestemming "Verkeer - Spoorverkeer" maakt een stationsgebouw mogelijk. Voor dit gebouw zijn echter geen maximaal bouwoppervlak of begrenzing op de verbeelding aangegeven. Indiener verzoekt om dit wel weer te geven in het belang van de waterveiligheid en beheerbaarheid.



Reactie

Met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' is geborgd dat voor alle bouwactiviteiten binnen de (beschermingszone van de) waterkering akkoord moet worden verkregen van de dijkbeheerder. In artikel 23.2.1 is immers bepaald dat binnen deze dubbelbestemming, ongeacht het bepaalde in de onderliggende hoofdbestemmingen, niet gebouwd mag worden met uitzondering van de voor de waterkering benodigde bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Via artikel 23.3.1 kan van dit verbod afgeweken worden, zodat de bouw van bijvoorbeeld een stationsgebouw mogelijk is. Als voorwaarde bij deze afwijking geldt dat de dijkbeheerder om advies gevraagd moet worden (artikel 23.3.2). Daarmee zijn de belangen van de dijkbeheerder voldoende geborgd. Het is daarmee niet noodzakelijk om de gewenste flexibiliteit uit de planregeling te halen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.5. Locaties kunstwerken aangeven

Samenvatting van de zienswijze

De bestemming "Verkeer - Spoorverkeer" beslaat het gehele bestemmingsplangebied. In de bouwregels behorende bij deze bestemming worden viaducten, bruggen en duikers direct mogelijk gemaakt. Het gehele bestemmingsplangebied ligt binnen het waterstaatswerk of de beschermingszone van de primaire waterkering (Delflandsedijk of Zeewering). Vanwege het waterveiligheidsbelang is het niet zonder meer mogelijk om de genoemde kunstwerken overal binnen het plangebied te realiseren. Om het waterveiligheidsbelang te borgen, verzoekt indiener daarom voor de genoemde functies aan te geven, op welke locatie(s) binnen het plangebied deze gewenst zijn. Indien dit op locaties is waar het waterveiligheidsbelang mogelijk in het geding is, verzoeken indiener met berekeningen de waterveiligheid en beheerbaarheid van de waterkering aan te tonen of aan de bijbehorende planregels een verplichting tot het inwinnen van advies bij het hoogheemraadschap toe te voegen.

Reactie

Met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' is geborgd dat voor alle bouwactiviteiten binnen de (beschermingszone van de) waterkering akkoord moet worden verkregen van de dijkbeheerder. In artikel 23.2.1 is immers bepaald dat binnen deze dubbelbestemming, ongeacht het bepaalde in de onderliggende hoofdbestemmingen, niet gebouwd mag worden met uitzondering van de voor de waterkering benodigde bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Via artikel 23.3.1 kan van dit verbod afgeweken worden, zodat de bouw van bijvoorbeeld een stationsgebouw mogelijk is. Als voorwaarde bij deze afwijking geldt dat de dijkbeheerder om advies gevraagd moet worden (artikel 23.3.2). Daarmee zijn de belangen van de dijkbeheerder voldoende geborgd. Het is daarmee niet noodzakelijk om de gewenste flexibiliteit uit de planregeling te halen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.



Financiële en juridische consequenties/aspecten

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

De realisatie van de ombouw van de Hoekse Lijn wordt financieel mogelijk gemaakt door de gelden die zijn afgesproken met de Stadsregio bij de overdracht van het opdrachtgeverschap van de realisatie van het project naar de gemeente Rotterdam. De onderliggende Uitvoeringsovereenkomst subsidie Hoekse Lijn is 3 december 2014 bestuurlijk geaccordeerd.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

Ph.F.M. Raets

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1. Ontwerpbestemmingsplan "Hoek van Holland - Bedrijventerrein, 1^e herziening";
2. Ingekomen zienswijzen;
3. Advies gebiedscommissie Hoek van Holland.d.d. 16 juli 2015;
4. Advies Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 26 augustus 2015.



Ontwerpbesluit:

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 17 november 2015
(raadsvoorstel nr. "Dit vult griffie later in");

gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Crisis- en
herstelwet;

besluit:

1. de zienswijzen 2.3 gegrond te verklaren;
2. de zienswijzen 1, 2.1, 2.2, 2.4 en 2.5 ongegrond te verklaren;
3. het bestemmingsplan "Hoek van Holland – Bedrijventerrein, 1e herziening",
NL.IMRO.0559.BP2094HvHBdr1eherz- met bijbehorende ondergrond
o_NL.IMRO.0559.BP2094HvHBdr1eherz-, in elektronische en papieren vorm gewijzigd
vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
4. geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van "Dit vult griffie later in"

De griffier,

De voorzitter,

