



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

DOENKADE-N209 II



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

DOENKADE-N209 II

Opgesteld door:

dS+V
Ruimtelijke Ordening, bureau Bestemmingsplannen
Galvanistraat 15
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM

Vastgesteld d.d.: 18 februari 2010

Onherroepelijk d.d.: 13 mei 2010

INHOUD

- I Toelichting
- II Regels
- III Bijlagen
- IV Plankaart (apart bijgevoegd)

I TOELICHTING

INHOUD

1. Inleiding	11
1.1. Aanleiding	11
1.2. Gekozen planopzet	11
1.3. Ligging en begrenzing	11
2. Beleid	13
2.1. Vigerende bestemmingsplannen	13
2.2. Beleidskader	13
2.2.1. Europees beleid	13
2.2.2. Rijksbeleid	13
2.2.3. Provinciaal beleid	14
2.2.4. Gemeentelijk beleid	14
3. Beschrijving van het plangebied	17
3.1. Archeologie	17
3.2. Geschiedenis	18
3.2.1. Ontstaansgeschiedenis	18
3.2.2. Cultuurhistorie	18
3.2.3. Geschiedenis van het project	18
3.3. Huidig gebruik	19
3.3.1. Infrastructuur	19
3.3.2. Fietsverkeer	21
3.3.3. Hulpdiensten	21
3.3.4. Verkeersveiligheid	21
3.3.5. Ontsluiting omliggend gebied	22
4. Planbeschrijving	23
4.1. Algemeen	23
4.2. Nut en noodzaak	23
4.2.1. Ruimtelijke ontwikkelingen	23
4.2.2. Ontwikkelingen in de infrastructuur	23
4.2.3. Intensiteiten	24
4.2.4. Fietsverkeer	26
4.2.5. Hulpdiensten	26
4.2.6. Verkeersveiligheid	27
4.2.7. Rijksweg 13/16	27
4.3. Inpassing	27
4.3.1. Algemeen	27
4.3.2. Knoop A13 - N209	27
4.3.3. Verbreding Doenkade	29
5. Water	33
5.1. Beleidskader Water	33
5.2. Samenwerking met de waterbeheerder	33
5.3. Kenmerken watersysteem	34
5.4. Wateropgave	34
6. Milieu	37
6.1. Beleid	37
6.2. Milieueffectrapportage	37
6.3. Geluid	38
6.3.1. Wegverkeer	38
6.3.2. Luchtvaart	39
6.4. Luchtkwaliteit	39
6.5. Bodem	40
6.6. Externe veiligheid	41
6.6.1. Transport gevaarlijke stoffen over weg	41
6.6.2. Luchtvaart	42
6.6.3. Leidingen	45
6.7. Flora en Fauna	45
7. Sociale veiligheid en leefbaarheid	49
8. Handhaving	51

9. Financiële uitvoerbaarheid	53
10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	55
10.1. Vooroverleg	55
10.2. Inspraak	59

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Aan de noordrand van Rotterdam, ten noorden van Rotterdam Airport, ligt de N209 Doenkade. De Doenkade maakt onderdeel uit van de provinciale weg N209. De N209 vormt onder andere een noord-zuidverbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam en de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk.

De laatste jaren is de hoeveelheid verkeer op de N209 sterk toegenomen, onder andere als gevolg van grootschalige woningbouw in de gemeente Lansingerland. Voor de toekomst wordt ook nog een sterke groei van het verkeer verwacht. Door de grote verkeersdrukke tussen Zoetermeer en Rotterdam en door de grote ruimtelijke ontwikkelingen zal de provinciale weg N209, ondanks de aanleg van de N470 (de nieuwe verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam), overbelast worden.

Omdat de capaciteit van de knoop met de A13 in de huidige situatie reeds ontoereikend is voor een goede verkeersafwikkeling, zal het extra verkeer niet kunnen worden verwerkt. Ook de Doenkade zelf zal de geprognosticeerde verkeersstromen niet goed kunnen afwikkelen. Het gevolg is dat binnen afzienbare tijd een ernstig knelpunt in de verkeersafwikkeling ontstaat. Ook de doorstroming op de N470 raakt daardoor in het geding en de leefbaarheid in Overschie komt als gevolg van sluipverkeer verder onder druk te staan.

De provincie Zuid-Holland is voornemens de N209 te verbreden tussen de Vliegveldweg en de G.K. van Hogendorpweg en een reconstructie van de knoop A13 - N209 te realiseren. De projecten zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Investerings Provinciale Infrastructuur 2006-2010 en bevindt zich in de planstudiefase.

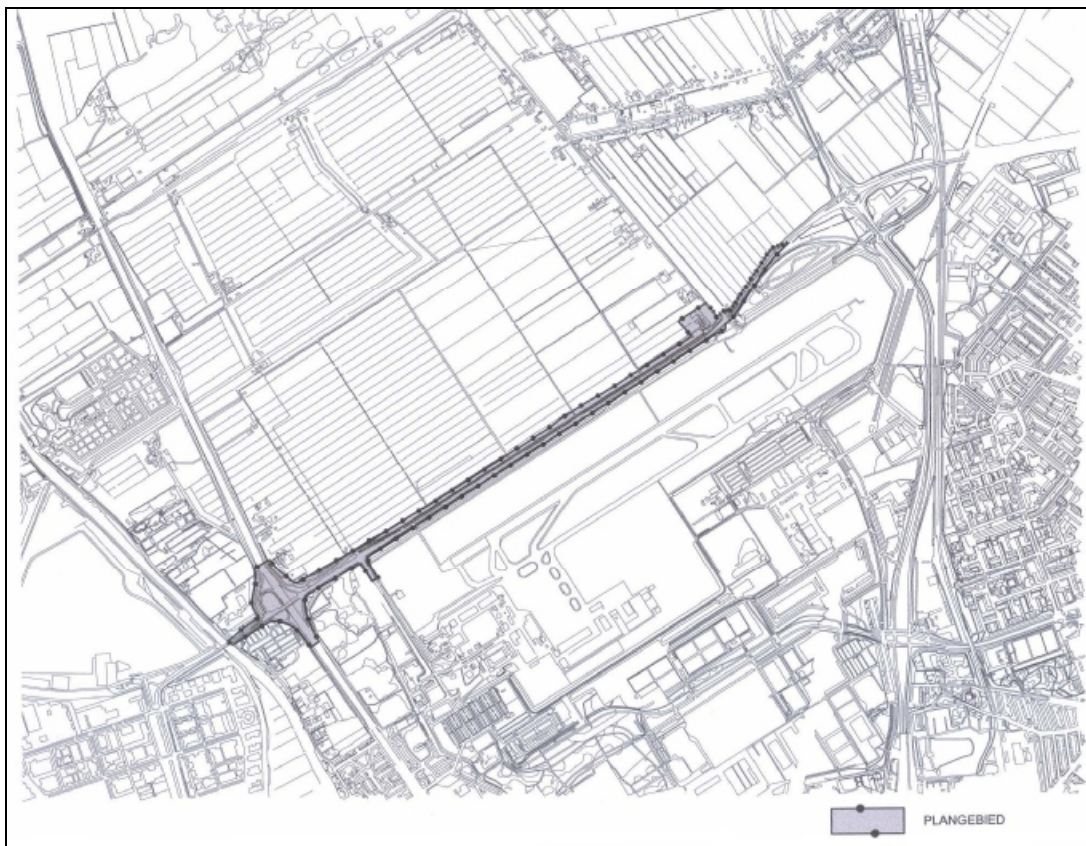
1.2. Gekozen planopzet

Het plangebied behelst uitsluitend de verbreding tussen de Vliegveldweg en de G.K. van Hogendorpweg en een reconstructie van de knoop A13 - N209, zodat de voorgenomen verbreding plaats kan vinden. Het plangebied heeft daarom een verkeersbestemming gekregen.

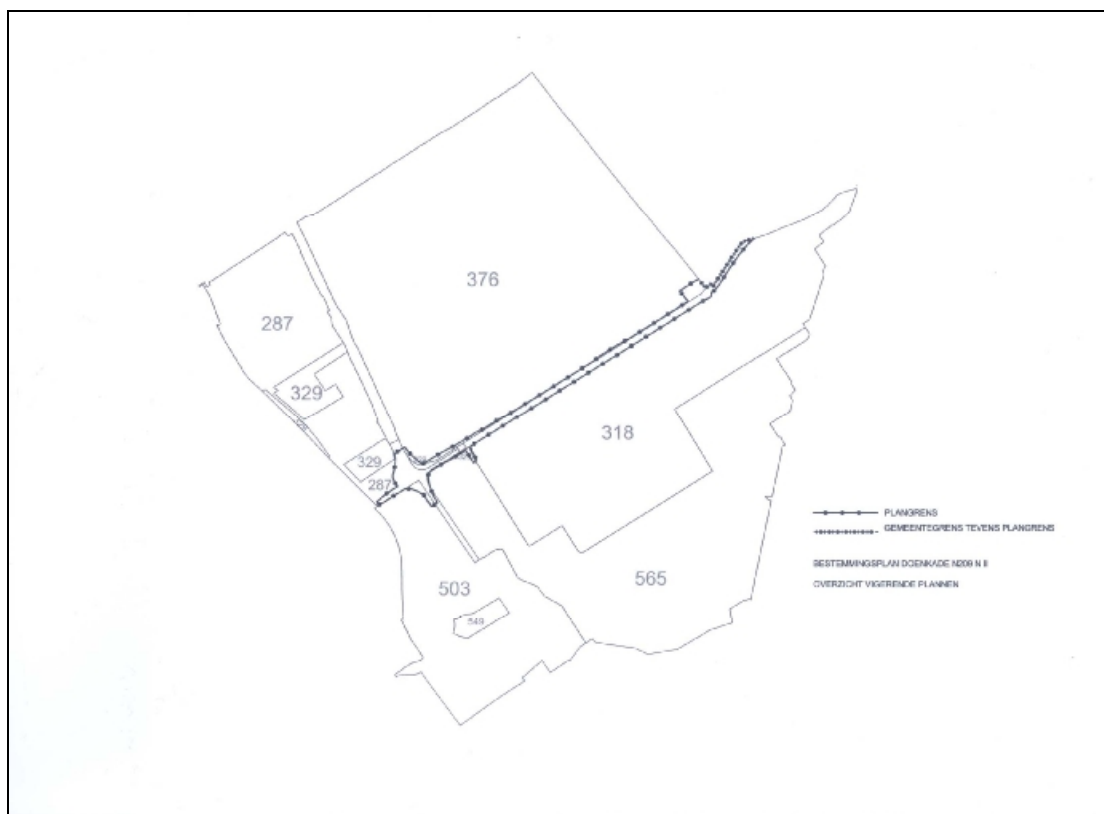
1.3. Ligging en begrenzing

De totale verbreding vindt plaats in de gemeente Rotterdam en in de gemeente Lansingerland. Het grootste gedeelte vindt plaats in de gemeente Rotterdam. Het totale project behelst de verbreding van de N209 en de reconstructie van de knoop A13 – N209. Het project is als volgt begrensd: In het westen de oprit en afrit A13 en N209, verder de Doenkade in oostelijke richting volgend langs Rotterdam Airport tot aan de G.K. van Hogendorpweg. De kruising bij de G.K. van Hogendorpweg valt niet binnen dit project.

Het bestemmingsplangebied behelst uitsluitend het gedeelte binnen de gemeente Rotterdam. Dat is de oprit en afrit A13 en N209 richting het oosten tot aan de gemeentegrens met Lansingerland (nabij de aansluiting met de G.K. van Hogendorpweg). Aan de noordkant is het perceel op de hoek van de Doenkade en de Oude Bovendijk bij het plangebied betrokken.



Ligging en begrenzing plangebied



Vigerende plannen

2. Beleid

2.1. Vigerende bestemmingsplannen

De volgende geldende plannen zijn gedeeltelijk binnen het plangebied van het bestemmingsplan gelegen. Bij de plannen is aangegeven wanneer het is vastgesteld door de gemeenteraad en wanneer het is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland:

Delftse Schie en Rijksweg 13, ubp in hoofdzaak voor een strook grond gelegen nabij de (287)
vastgesteld d.d. 12-12-1957
goedgekeurd d.d. 27-11-1958

Zestienhovensepolder, ubp in hoofdzaak (318)
vastgesteld d.d. 15-06-1961
goedgekeurd d.d. 07-03-1962

Delftse Schie en Rijksweg 13, Recreatie gebied nabij de (329)
vastgesteld d.d. 21-01-1960
goedgekeurd d.d. 23-01-1961

Schieveense Polder (376)
vastgesteld d.d. 02-05-1974
goedgekeurd d.d. 28-05-1975

Overschie Dorp, 1^e herzieningen (503)
vastgesteld d.d. 29-06-1995
goedgekeurd d.d. 26-09-1995
kroonbesluit d.d. 21-12-1995

Polder Zestienhoven (565)
vastgesteld d.d. 28-04-2005
goedgekeurd d.d. 13-12-2005
kroonbesluit d.d. 25-04-2007

2.2. Beleidskader

In deze paragraaf worden de relevante beleidsplannen en regelgeving beschreven die direct of indirect van invloed zijn op de verbreding van provinciale weg N209. Het voornaamste zijn de vastgestelde beleidsplannen en regelgeving die kaderstellend kunnen zijn. Achtereenvolgens worden het Europees beleid en de relevante beleidsplannen van de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en de gemeente behandeld.

2.2.1. Europees beleid

Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000)

In het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn door de Nederlandse overheid gebieden aangewezen als speciale beschermingszone (sbz). De zones zijn beschermd, voor de aangewezen (kwalificerende) soorten en habitats in deze gebieden zijn instandhoudingdoelstellingen ontwikkeld. De gebiedsbescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de natuurbeschermingswet. Naast natuurbescherming kent de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn ook een soortbescherming. Voor soorten die zijn opgenomen in deze richtlijnen geldt eenzelfde strenge beschermingsregime als voor de opgenomen gebieden. Binnen het beïnvloedingsgebied rond het betreffende traject van de N209 bevinden zich geen speciale beschermingszones. De soortbescherming van beide richtlijnen is overgenomen in de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet.

2.2.2. Rijksbeleid

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota

mobiliteit zijn de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar vastgelegd. Een duurzame samenleving is uitgangspunt.

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur worden essentieel geacht om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersslachtoffers is een belangrijk punt in de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt kwaliteit van de leefomgeving nagestreefd door duurzame mobiliteit. Belangrijke thema's daarin zijn aandacht voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en natuur en landschap.

2.2.3. Provinciaal beleid

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten. Het betreft een strategisch ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de regio Rotterdam voor de periode van 2005 tot 2020. Het RR2020 is opgesteld door Provincie en de Stadsregio en is in oktober 2005 vastgesteld. Het behelst een herziening van het Streekplan Rijnmond van de provincie Zuid-Holland en een uitvoeringsgericht Regionaal Structuurplan voor de stadsregio Rotterdam. De kern van het RR2020 bestaat uit een tienpuntenplan voor de regio, bestaande uit vijf thematische opgaven. In het RR2020 zijn al deze punten uitgewerkt in strategische programma's en projecten. In het bijborende uitvoeringsprogramma bij het RR2020 zijn de verbreding van de Doenkade en de capaciteitsuitbreiding van de knoop genoemd.

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 2002-2020 (vastgesteld) sluit aan bij de Nota Mobiliteit; een beheerste groei van de mobiliteit, waarbij de wensen van de mobilist het uitgangspunt zijn zonder afbreuk te doen aan leefbaarheid en verkeersveiligheid, gerealiseerd tegen aanvaardbare kosten. In het PVVP is het netwerk van weginfrastructuur opgebouwd uit schaalniveaus. De volgende schaalniveaus worden onderscheiden: (Inter)nationaal, randstedelijk, regionaal, agglomeratief en lokaal niveau. De N209 wordt hierbij getypeerd als een weg op regionaal niveau.

Dit niveau wordt als volgt omschreven: "Wegen van belang voor de ontsluiting c.q. bereikbaarheid van een regio als geheel. In de regel bedient dit niveau verkeer met afstanden van 10 tot 30 km".

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

Op 17 december 2003 heeft de regio het nieuwe Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020 (RVVP) voor de Stadsregio Rotterdam vastgesteld. Het motto van het RVVP is: Mobiliteit mág, maar binnen grenzen van schaarste aan ruimte, milieu, veiligheid en geld.

De N209, waaronder de Doenkade, is in het RVVP aangewezen als zogenaamde subregionale weg. Subregionale wegen zijn bedoeld voor verplaatsingen over een afstand van 3 tot 10 kilometer (daarna moet een regionale of randstedelijke weg zijn bereikt) en hebben geen functie voor doorgaand regionaal verkeer.

Wanneer de feitelijke kwaliteit op het regionale en subregionale wegennet lager is dan de in het RVVP gestelde kwaliteitseis, heeft de stadsregio in principe een inspanningsverplichting. Hiervoor komen volgens het deel 2 (Uitvoeringsprogramma) van het RVVP tot het jaar 2020 een aantal wegprojecten naar voren, waaronder aanpak van de N209 Rotterdam - Bleiswijk.

2.2.4. Gemeentelijk beleid

Structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010)

Het gemeentelijk structuurplan RPR 2010, in maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld, heeft de gemeente Rotterdam het kader om gericht aan de stad te werken.

Het RPR 2010 is een plan voor het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. Het havengebied ten westen van de Maastunnel (de Schiehaven-Müllerpier uitgezonderd) komt hierin niet aan de orde. Evenmin gaat het plan uitgebreid in op de ruimtelijke planvorming in de regio. Hiervoor bestaan andere plannen, zoals het Havenplan, het Streekplan van de provincie Zuid-Holland, het ROM-Rijnmond-programma en het rapport 'De Haalbare Kaart', dat zich richt op de ruimtelijk-strategische opgaven in de Stadsregio Rotterdam. Wel komen in het RPR 2010 de raakvlakken met het havengebied en de regio aan de orde.

In het RPR2010 is het wensbeeld dat de regionale infrastructuur verbeterd moet worden.

Verkeer- en Vervoerplan Rotterdam

Begin 2003 is het Beleidsvoornemen Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003-2020 (VVPR) verschenen. Dit plan sluit nauw aan op het RVVP. In het VVPR is de Doenkade aangewezen als een hoofdweg en zijn de Rijkswegen benoemd tot (regionale) stroomwegen.

3. Beschrijving van het plangebied

3.1. Archeologie

3.1.1. Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid.

Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een voorlopig vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zullen worden in de gemeentelijke monumentenverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Momenteel worden door de provincie bij de beoordeling van bestemmingsplannen met betrekking tot de archeologie de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek 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.

3.1.2. Bewoningsgeschiedenis

In de omgeving van het bestemmingsplangebied is in de 18de en 19de eeuw op grote schaal veen gewonnen. In de 19de eeuw werden de veenplassen drooggemaakt. Ten gevolge van de veenwinningsactiviteiten bevinden de oudere afzettingen zich in de omgeving van het plangebied nu direct onder de oppervlakte. Het gaat om geulafzettingen van Calais-ouderdom, waarop en -langs resten uit de Steentijd (6500-2000) en vroege Bronstijd (2000-1700 voor Christus) te verwachten zijn. In de diepere ondergrond bevinden zich nog oudere met zand opgevulde geulen (Afzettingen van Gorkum) waarop en -langs zich bewoningssporen uit de Mesolithicum (9000-5300 voor Christus) kunnen bevinden. Ook bevindt zich in de directe omgeving donkzand in de ondergrond. Een donk is een rivierduin die aan het einde van de laatste ijstijd is gevormd. Deze wat hoger gelegen plaatsen in het landschap zijn aan het einde van het Mesolithicum en het Neolithicum (7000-2000 voor Christus) veelvuldig als woonplaats benut.

Een belangrijk landschappelijk element uit de Middeleeuwen vormt de Doenkade, de waterscheiding tussen Schieland en Delfland. De Doenkade sloot mogelijk aan op de oudste dam in de Schie, net ten noorden van Overschie.

3.1.3. Archeologische verwachting

In het bestemmingsplangebied zijn prehistorische bewoningssporen te verwachten ter hoogte van de diepere en ondiepere geul-afzettingen en op en aan de flanken van de eventueel aanwezige donken. Van de voormalige veenkade -de Doenkade- zal binnen het plangebied niet veel meer aanwezig zijn, vanwege de aanleg van de huidige N209.

3.1.4. Aanbevelingen

Voor het hele plangebied geldt een bouwregeling en een aanlegvergunning voor zeer diepe ingrepen in de bodem (dieper dan 6,5 meter beneden NAP) met een oppervlak groter dan 200 vierkante meter.

3.2. Geschiedenis

3.2.1. Ontstaansgeschiedenis

De ondergrond van het landschap van het studiegebied is gevormd door de wisselwerking van de krachten van de Maas, de Noordzee en veenvorming in het achterland. In dit dynamische proces ontstond een ondergrond die bestaat uit zeeklei op veen en veen, waar krekten doorheen stroomden. Door de ligging nabij de Maas(monding) en de Noordzee kent het gebied een bewoningsgeschiedenis die ver terug gaat.

Relevant voor het beschrijven van het landschap is echter de bewoningsgeschiedenis vanaf de Middeleeuwen. De kolonisatie van het deltalandschap door middel van ontginning en bedijking werd in de 12de en 13de eeuw ter hand genomen. De ontginning bestond uit het op regelmatige afstand graven van sloten, die voor de drainage van de zeeklei en het veen zorgen. Om de enorme hoeveelheden water uit het veenpakket te kunnen afvoeren waren de oude krekten en veenstromen nauwelijks voldoende. Daarom werden vanuit het achterland een groot aantal ontwateringskanalen gegraven die het water naar de Maas moesten afvoeren. Het belangrijkste kanaal is de Delftse Schie die niet alleen een afwaterende functie had maar ook een belangrijke transportfunctie voor Rotterdam, Delft en Den Haag.

De ontginning van het land zorgde voor inklinking en daarmee een daling van de bodem. Dit had een tweeledig gevolg; de kleiige krekten en kreekruigten kwamen steeds hoger in het landschap te liggen (ontstaan van een inversielandschap) en bedijking werd noodzakelijk. De toenemende wateroverlast leidde tot een waardedaling van de grond, wat samen met de toenemende vraag naar turf leidde tot de vervening van een aantal gebieden. De vervening ging ook onder de waterspiegel verder waardoor grote veenplassen ontstonden.

Door het gevaar van het afslaan van de meeroevers werd in de achttiende eeuw begonnen met het droogmalen van een aantal polders. De veenplassen werden bedijkt waarna het water er uitgepompt werd. De Doenkade, die oorspronkelijk een lage veendijk was, werd zo'n ringdijk rond een voormalige veenplas die drooggemalen werd.

In 1786 werd Polder Zestienhoven-Oudendijk drooggemaakt in 1793 gevolgd door de oude droogmakerij Schieveen. Het landschap dat hierbij ontstond was een zeer sterk geometrisch patroon van sloten omgeven door een ringdijk. De Doenkade heeft sinds 1282 een juridische betekenis als grens tussen twee Hoogheemraadschappen. Ongeveer vanaf die tijd heeft het ook een waterhuishoudkundige functie. Een verkeersfunctie heeft deze dijk pas sinds 1787.

3.2.2. Cultuurhistorie

Landschappelijk-cultuurhistorisch is met name de opbouw van de polder kenmerkend voor Polder Schieveen. De oorspronkelijke verkavelingsstructuur van de droogmakerij is nog bijna geheel intact en wordt als zeer waardevol aangemerkt. Door de gefaseerde aanleg van Polder Schieveen zijn er veel kaden. De kaden en ook het watersysteem van vaarten, tochten en sloten versterken deze verkaveling en worden eveneens als zeer waardevol aangemerkt. Enkele gebouwen en werken komen in aanmerking voor een monumentenstatus. De beplanting bij de oorspronkelijke boerderijen of molens is eveneens waardevol.

De Doenkade is niet beoordeeld als een element met hoge waarde. Dit komt door de geringe gaafheid van het element.

De Doenkade is een belangrijk landschappelijk element uit de Middeleeuwen; de waterscheiding die dateert uit de 12e eeuw tussen Schieland en Delfland. De Doenkade sloot mogelijk aan op de oudste dam in de Schie, net ten noorden van Overschie. Waarschijnlijk gaat het om een veenrestant met daarop een kade ("dijkje") van hooguit 1m hoog. Deze kade zou moeten liggen in het tracé van de huidige Doenkade, ergens tussen de twee nu bestaande sloten ter weerszijden van de weg.

3.2.3. Geschiedenis van het project

De N209 vormt een provinciale noord-zuid verbinding tussen de A13 en de A20 bij Rotterdam en de A12 ter hoogte van Zoetermeer en Bleiswijk. In 1996 is in het convenant tussen de gemeente Rotterdam en de gemeente Bergschenhoek over de VINEX-ontwikkeling in Bergschenhoek (Noordrand II) vastgelegd dat de capaciteit op de provinciale weg N209 tussen de A12 en de A13 zou moeten worden vergroot.

In artikel 29 van het convenant staat het volgende: *“Het door de regioraad vastgestelde RVVP zal een uitvoeringsprogramma bevatten. Dit uitvoeringsprogramma bevat voor de locatie Noordrand II in ieder geval de volgende regionale projecten: ...capaciteitsuitbreiding S22/N209 in de periode vóór het jaar 2000.”* Andere belangrijke regionale ontwikkeling is de aanleg van de N470, mede ter ontsluiting van de VINEX-locaties.

Capaciteitsvergroting N209 Doenkade

Begin 2005 is in overleg tussen de provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam en Rijkswaterstaat besloten een verkenningstudie uit te laten voeren naar de mogelijkheden om de capaciteit van de N209 Doenkade (tussen Vliegvelddweg en N471 G.K. van Hogendorpweg) te vergroten.

In de verkenningstudie is gekeken hoe de Doenkade nu verbreed kan worden, waarbij ruimtelijk zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de (eventuele) komst van Rijksweg 13/16. Hierbij moet worden gedacht aan een latere ombouw van de (verbrede) Doenkade tot een van de rijbanen van Rijksweg 13/16. De verkenningstudie is in januari 2006 door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Knoop A13-N209

Voor de knoop A13-N209 heeft de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting (dS+V) van de gemeente Rotterdam in opdracht van de Stadsregio Rotterdam een verkenning uitgevoerd naar mogelijkheden voor capaciteitsvergroting. Deze verkenning is in samenwerking met Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland uitgevoerd en in 2004 opgeleverd.

Uit de verkenning is naar voren gekomen dat de capaciteit van de knoop niet meer volstaat en een reconstructie noodzakelijk is. De voorgestelde reconstructie bestaat uit een capaciteitsvergroting van de N209 door de realisatie van 2 nieuwe viaducten (een nieuw autoviaduct aan de noordzijde van het bestaande viaduct en een nieuw fietsviaduct aan de zuidzijde).

In een stuurgroep met vertegenwoordigers van Stadsregio Rotterdam, Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland zijn de resultaten van de verkenning begin 2005 bestuurlijk vastgesteld. Anders dan in de verkenning voorgesteld, is door de stuurgroep besloten om de geplande viaducten niet gefaseerd, maar in één keer aan te leggen. Tevens is besloten de vervolgfase, de planstudiefase, te starten, onder uitvoering van de provincie Zuid-Holland.

Mogelijke fasering van beide ingrepen

Omdat de twee projecten geografisch aan elkaar grenzen, is besloten de twee projecten in 1 planstudie op te nemen. Omwille van een eventuele faseringskeuze, om 1 van beide projecten eerder uit te voeren dan de ander, is besloten de twee projecten afzonderlijk in de planstudie zichtbaar te maken.

3.3. Huidig gebruik

3.3.1. Infrastructuur

De knoop A13 - N209 verbindt de N209 Doenkade met Rijksweg 13. De knoop is een volledige aansluiting, dat wil zeggen dat alle verkeersrichtingen mogelijk zijn. De N209 kruist RW13 door middel van een viaduct (Doenkadeviaduct), waarop twee kruispunten zijn gelegen, voorzien van verkeerslichten.



"Knoop A13 – N209"

De provinciale weg N209, die onder andere een verbinding vormt tussen de A12 en de A13 en langs Bleiswijk en Bergschenhoek voert, is in het RVVP aangeduid als subregionale wegverbinding. Het huidige gebruik van de weg sluit daarbij aan. De Doenkade betreft het westelijk deel van de N209, begrensd door de Doenbrug over het Schiekanaal en het kruispunt met de Ankie Verbeek-Ohrlaan en Zestienhovenweg in het oosten.

De voorgenomen capaciteitsvergroting betreft het deel van de Doenkade tussen de Doenbrug en het Doenkadeplein (het turboverkeersplein dat de Doenkade met de N471 verbindt).

De Doenkade tussen de Vliegveldweg en Oude Bovendijk is momenteel uitgerust met 1 rijstrook per rijrichting, kent een maximumsnelheid van 80 km/u en heeft een klassieke vormgeving (onderbroken middenstreep). Tussen de Oude Bovendijk en het Doenkadeplein kent de Doenkade een overrijdbare rijrichtingscheiding (dubbele doorgetrokken middenstreep).

Op het Doenkadeviaduct liggen twee met verkeerslichten geregelde kruispunten. Oostelijk daarvan kruist de Doenkade met de Vliegveldweg en Schieveensedijk. Dit kruispunt is eveneens uitgerust met verkeersregelininstallatie (VRI). Nog verder oostwaarts is er de kruising met de Oude Bovendijk en tot slot het Doenkadeplein (een turborotonde, uitgerust met verkeerslichten).

Recentelijk hebben zich in de directe omgeving van het plangebied diverse infrastructurele ontwikkelingen voorgedaan. Zo is in juli 2006 het Doenkadeplein in gebruik genomen. Een maand later is het gedeelte van de N471 tussen het Doenkadeplein en de rotonde Oudelandselaan opengesteld. Verder zijn door deelgemeente Overschie in samenwerking met gemeenten in Midden-Delfland maatregelen genomen op onder andere de Schieveensedijk en Rijksstraatweg om het sluipverkeer op het onderliggend wegennet tegen te gaan / te ontmoedigen.

In april 2007 is de spitsstrook op de oostbaan van de A13 tussen de Knoop A13 - N209 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en aansluiting Delft-Zuid in gebruik genomen. De spitsstrook is een extra rijstrook (gelegen op de plaats van de vluchtstrook) die op drukke momenten wordt opengesteld voor verkeer. Is de spitsstrook open (aangegeven op matrixborden boven de weg), dan is er geen vluchtstrook beschikbaar. Voor pech- of noodgevallen zijn pechhavens aanwezig. Zodra een ongeval optreedt wordt de spitsstrook zo snel mogelijk gesloten, om aanrijding van gestrande voertuigen te voorkomen. Tevens wordt zo de weg vrijgemaakt voor hulpdiensten (doorsteken tussen de aanwezige parallelweg en de rijksweg zorgen voor toegang). Is de spitsstrook gesloten, dan mag de strook uitsluitend als vluchtstrook worden gebruikt.

3.3.2. Fietsverkeer

In en om het plangebied zijn diverse fietsverbindingen gelegen. Ten oosten van de Oude Bovendijk kunnen fietsers gebruik maken van de Landscheidingweg. Deze parallelweg loopt ten zuiden van de Doenkade en sluit aan op de fietsinfrastructuur rondom het Doenkadeplein. Vanaf de Oude Bovendijk tot aan de Vliegvelddweg liggen langs de Doenkade aan weerszijde smalle, vrijliggende fietspaden. Aan beide zijden is er fietsverkeer in beide richtingen mogelijk. Vanaf de Vliegvelddweg tot voorbij het viaduct over de A13 is er een vrijliggende fietsvoorziening aan de zuidzijde van de N209. Vanaf de Doenkade loopt langs de Vliegvelddweg aan de westkant ook een vrijliggende fietsvoorziening geschikt voor verkeer in beide richtingen. De Oude Bovendijk en de Schieveensedijk zijn vanaf de Doenkade eveneens toegankelijk voor fietsers, maar daar ontbreken fietspaden.

Fietsers kunnen op een aantal punten de Doenkade kruisen. Ter hoogte van de Oude Bovendijk / Landscheidingweg, en bij de kruising van de Vliegvelddweg, Doenkade en Schieveensedijk kan dit gelijkvloers. Daarnaast biedt een tunneltje ten westen van de kruising Vliegvelddweg – Doenkade – Schieveensedijk ook de mogelijkheid om de Doenkade ongelijkvloers te kruisen. Dit tunneltje wordt gebruikt door zowel auto-, landbouw- als fietsverkeer. Aan de andere kant van het plangebied, bij het Doenkadeplein, is er sinds 2006 ook een mogelijkheid gekomen.

3.3.3. Hulpdiensten

Voor de luchthaven is door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) de Alarmregeling Rotterdam Airport opgesteld. Hierin staat beschreven wie wat doet bij (dreigende) incidenten en calamiteiten. Aansluitend op de Doenkade zijn 5 hekken (nr. 4 t/m 8) via welke hulpverleners in het geval van een calamiteit vanaf de openbare weg toegang kunnen krijgen tot het vliegveld. Daarnaast kan de Doenkade, zoals beschreven in de Alarmregeling Rotterdam Airport, worden afgesloten om zo hulpdiensten vrijbaan te geven.



"Hekken naar vliegveld"

3.3.4. Verkeersveiligheid

Tussen de kruispunten met de Vliegvelddweg en Oude Bovendijk bestaat de Doenkade uit een rechtstand, waardoor hoge snelheden gehaald kunnen worden. Om de snelheid op de kruispunten met de Vliegvelddweg en Oude Bovendijk te handhaven zijn beide kruispunten uitgerust met drempels voor het kruispunt. Bij beide kruispunten steken fietsers gelijkvloers over (bij de Vliegvelddweg gaan fietsers mee in de verkeersregeling).

Het blijkt dat in de periode 2002 t/m 2005 in totaal 59 ongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan 32 (54% van het totaal) op kruispunten (waarvan de helft op de kruispunten in de knoop). In de betreffende periode vond 1 dodelijk ongeval plaats en 15 letselongevallen. Het merendeel van alle ongevallen (73%) betrof ongevallen met uitsluitend materiële schade.

De toedracht van de ongevallen is zeer divers. Uit de ongevallenregistratie blijkt dat vaak voorkomende toedrachten het onvoldoende afstand houden, rood licht negatie en het niet verlenen van voorrang zijn.

Subjectieve verkeersveiligheid betreft het gevoel van deelnemers in het verkeer. Naar verwachting voelen met name fietsers die zich via de naast de Doenkade gelegen fietspaden verplaatsen, zich relatief onveilig. De fietspaden zijn erg dicht op de weg gelegen. Ook het oversteken van de Doenkade wordt door fietsers naar verwachting als onveilig ervaren. Bij het kruispunt Oude Bovendijk passeren auto's met grote snelheid het kruispuntvlak.

Door de klassieke vormgeving van de Doenkade is het mogelijk dat ook automobilisten zich relatief onveilig voelen. De tweestrooksweg staat het toe dat voertuigen elkaar rakelings passeren met een groot snelheidsverschil. Het is daarbij ook toegestaan om voertuigen in te halen met gebruik van de strook voor tegemoetkomend verkeer. Er is een relatief grote kans op frontale conflicten, met ernstige verwondingen of dodelijke afloop tot gevolg.

3.3.5. Ontsluiting omliggend gebied

Diverse woningen en percelen zijn voor de ontsluiting afhankelijk van de knoop en de Doenkade. De secundaire op-/afrit in de knoop (de Speelmansdoorsteek) voorziet in een ontsluitingsmogelijkheid voor onder andere de bedrijven langs de Delftweg en de volkstuinen langs de Parallelstraat-Westzijde. Het kruispunt Vliegveldweg voorziet in de ontsluiting van Rotterdam Airport, woningen en bedrijven in Overschie en langs de Schieveensedijk. Tevens is via dit kruispunt de carpoolplaats Schieveensedijk ontsloten. Het kruispunt Oude Bovendijk heeft een ontsluitende functie voor de langs de Oude Bovendijk gelegen woningen en landbouwbedrijven. Ook de woningen en de wielerbaan langs de Landscheiding zijn via dit kruispunt ontsloten.

4. Planbeschrijving

4.1. Algemeen

Bereikbaarheid

De N209 is een belangrijke verbinding in het provinciale en regionale wegennet en heeft voor verschillende verkeersstromen een functie. Voor de toekomst wordt een sterke groei van het verkeer verwacht. Omdat de capaciteit van de knoop met de A13 in de huidige situatie reeds ontoereikend is voor een goede verkeersafwikkeling, zal het extra verkeer niet kunnen worden verwerkt. Ook de Doenkade zelf zal de geprognosticeerde verkeersstromen niet goed kunnen afwikkelen. Met de toekomstige ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid worden mogelijk de problemen groter en is het beleid van de provincie erop gericht de weg op te waarderen naar een volledig op het toekomstige verkeersaanbod afgestemde gebiedsontsluitingsweg.

4.2. Nut en noodzaak

4.2.1. Ruimtelijke ontwikkelingen

In het gebied zijn enkele belangrijke verkeersaantrekkende ontwikkelingen voorzien die van invloed zullen zijn op de N209.

Zo zijn er plannen voor de Polder Schieveen. Dit ligt aan de noordoost zijde van de Knoop A13 – N209, direct noordelijk van de huidige Doenkade. In dit gebied moet een combinatie van natuur en bedrijven worden gevestigd, waardoor een hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven wordt gecreëerd. Het beoogde eindbeeld is de realisatie van 90 hectare businesspark, 200 hectare natuurgebied en 28 nieuwe woningen aan de Oude Bovendijk. De 1^e fase, die loopt tot 2019, omvat ruim 20 hectare businesspark, 73 hectare natuurgebied en de 28 woningen aan de Oude Bovendijk. In het bestemmingsplan 1^e fase Natuur- en businesspark Schieveen zijn alle ontwikkelingen opgenomen die tot en met 2019 zijn voorzien.

Het businesspark krijgt in de 1^e fase van het bestemmingsplan Natuur- en businesspark Schieveen 1 aansluiting op de Doenkade. Deze ontsluitingsweg wordt mogelijk gemaakt in het verlengde van de Vliegveldweg en kent op de plankaart de aanduiding "Hoofdontsluiting bedrijventerrein". Voor de exacte ligging wordt in de regels voorzien in enige flexibiliteit. De ontsluitingsweg kan binnen een zone van 50 meter in noordelijke/westelijke richting en 250 meter in oostelijke/zuidelijke richting van deze aanduiding worden gerealiseerd. De andere hoofdontsluiting van het businesspark wordt later gerealiseerd middels een nieuw kruispunt in de Doenkade, midden tussen de Vliegveldweg en Oude Bovendijk. In een volgende fase, na 2019, komt een eventuele tweede aansluiting van het bedrijventerrein op de Doenkade in beeld.

In de polder Zestienhoven, die 2-3 km ten zuiden van het plangebied ligt, is de gemeente Rotterdam voornemens om het gebied herin te richten. Dit stadsproject van ca. 200 ha zal in de periode tot 2015 ca. 1800 woningen, bedrijven, groen, water en recreatieve en wijkgerichte voorzieningen realiseren (Laag en Midden Zestienhoven). Hoog Zestienhoven volgt later.

Deze nieuwe ontwikkelingen zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving.

In de omgeving van het plangebied wordt de komende jaren op diverse locaties geïnvesteerd in recreatie (veelal gecombineerd met natuurontwikkeling). Belangrijk is de ontwikkeling van de Vlinderstrik (100 hectare natuur- en recreatiegebied), waarmee een ecologisch/recreatieve verbinding in oost-west richting tussen het Rottemerengebied en Midden Delfland tot stand komt. Deze nieuwe ontwikkelingen zullen zorgen voor extra verkeersbewegingen in de omgeving.

4.2.2. Ontwikkelingen in de infrastructuur

Op infrastructureel vlak staan er de komende jaren diverse ontwikkelingen op stapel in de omgeving van het plangebied. Hieronder volgt een korte beschrijving van de (belangrijkste) infrastructurele ontwikkelingen in de directe omgeving waarmee bij de ontwikkeling van de verbreding van de Doenkade rekening wordt gehouden.

Aanleg N470

Tussen Delft, Zoetermeer en Rotterdam wordt momenteel de N470 aangelegd. De weg bestaat uit een west-, oost- en zuidtak. De zuidtak wordt onderdeel van de N471 en verbindt het Doenkadeplein met het Tolhekplein bij Pijnacker. Het deel van de zuidtak tussen Doenkadeplein en de rotonde Oudelelandselaan is sinds medio 2006 opengesteld. Openstelling van het overige deel van de route tussen Zoetermeer en Rotterdam is sinds juli 2007 een feit. De westtak is sinds april 2008 voor verkeer toegankelijk.

Bij de aanleg van zuidtak van de N470 (feitelijk de N471) zijn ruimtelijke reserveringen aangehouden die anticiperen op mogelijke uitbreiding van dit tracédeel in het geval zich in de toekomst ernstige doorstromingsproblemen voordoen.

In het RVVP is de N470 aangewezen als regionale verbindingsweg, met een functie voor doorgaand regionaal verkeer op de relatie Rotterdam-Zoetermeer. De N470 heeft daarnaast een functie voor de ontsluiting van de woonkernen en bedrijventerreinen van Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Pijnacker richting de A12, A13 en A20 (en de eventuele RW 13/16).

Reconstructies en capaciteitsuitbreiding N209 oostelijk van de Doenkade

De N209 oostelijk van de Doenkade wordt tot 2010 op de diverse plaatsen gereconstrueerd. Zo is er sprake van de reconstructie en capaciteitsvergroting van de aansluiting met de A12. Daarnaast wordt de Zestienhovenweg (N209 tussen Ankie Verbeek-Ohrlaan en Boterdorpseweg) verdubbeld tot 2x2 rijstroken. Voor dit wegdeel wordt momenteel een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan opgesteld. Voor 2010 zullen ook op het middendeel van de N209, tussen Boterdorpseweg en de veiling in Bleiswijk, diverse kleinschalige aanpassingen zijn uitgevoerd. Dit met name met het oog op verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op kruispunten.

Aanleg A4 tussen Delft en Schiedam

In dit bestemmingsplan is er vanuit gegaan dat de A4 voor 2015 is gerealiseerd (en daardoor onderdeel uit maakt van deze ontwikkeling) in de vorm van een 2x2 autosnelweg zonder tolheffing.

Openbaar vervoer projecten

In de omgeving van het studiegebied vinden diverse openbaar vervoer projecten plaats. De Hoge SnelheidsLijn, RandstadRail en ZORO-bus (hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Berkel en Rodenrijs) zullen in 2010 in bedrijf zijn.

4.2.3. Intensiteiten

Sinds de totstandkoming van het milieueffectrapport (M.E.R.) voor de reconstructie van de knoop A13-N209 en verbreding van de N209 Doenkade is er sprake van twee relevante scopewijzigingen:

- In de eerste plaats gaan de nieuwe inzichten uit van een gefaseerde aanleg van natuur- en businesspark Schieveen, waar ten tijde van het M.E.R. N209 nog sprake was van een ongefaseerde aanleg. Deze scopewijziging heeft betrekking op de in het . gehanteerde autonome ontwikkeling.
- In de tweede plaats is sprake van gewijzigd inzicht in de wijze waarop in het project met de Oude Bovendijk wordt omgegaan. In het M.E.R. is, als onderdeel van het voornemen, uitgegaan van opheffing van de aansluiting van de Oude Bovendijk op de N209 als gevolg van de verbreding van de N209. Inmiddels is bestuurlijk besloten dat de Oude Bovendijk ook na verbreding van de N209 blijft aangesloten op de N209, door middel van een zogenaamde 'halve' aansluiting van de Oude Bovendijk op de N209.

De scopewijzigingen hebben gevolgen voor de verkeersbelasting op het wegennetwerk in het studiegebied. Op de gevolgen voor deze effecten wordt hieronder nader ingegaan.

De tabellen 3.1 en 3.2 tonen de etmaalintensiteit voor de wegen in het studiegebied voor de situatie ten tijde van het M.E.R., respectievelijk de situatie na de scopewijzigingen. In elk van de tabellen zijn verkeersintensiteiten voor zowel de autonome ontwikkeling als de situatie na projectrealisatie gepresenteerd. Uit beide tabellen blijkt dat het voornemen tot reconstructie van de knoop en verbreding van de N209 Doenkade leidt tot een verkeersaantrekkende werking op de N209 tussen A13 en N470 van meer dan 10%, dit als gevolg van de verbeterde doorstroming.

Relatief gezien zijn de effecten na de scopewijzigingen enigszins minder groot ten opzichte van de gehanteerde uitgangspunten voor het M.E.R.. Dit blijkt uit vergelijking tussen de tabellen.

Uit vergelijking tussen de tabellen blijkt verder dat de scopewijziging Schieveen voor vrijwel alle beschouwde wegvakken een belangrijker verklaring is voor de intensiteitsverschillen met het M.E.R. dan de nieuwe inzichten met betrekking tot het 'half' aansluiten van de Oude Bovendijk.

	2020 AO MER			2020 na projectrealisatie			
	PA	VA	TOT	PA	VA	TOT	TOT Verschil
A13 Delft zuid - Berkel en Rodenrijs	63,6	8,1	71,7	63,9	8,1	72,0	0%
A13 Berkel en Rodenrijs – Delft Zuid	67,5	8,2	75,8	68,0	8,2	76,2	1%
A13 Berkel en Rodenrijs - Overschie	62,9	7,2	70,1	63,9	7,2	71,2	1%
A13 Overschie – Berkel en Rodenrijs	71,9	9,2	81,1	72,7	9,2	81,9	1%
Matlingeweg (Doenbrug)	27,3	5,7	33,0	27,6	5,7	33,3	1%
N209: Doenkadeviaduct	32,4	7,1	39,4	37,7	7,1	44,8	14%
N209: Doenkade tussen A13 en Vliegveldweg	38,9	11,0	49,9	46,3	11,0	57,3	15%
N209: Doenkade tussen Vliegveldweg en de Oude Bovendijk	31,6	7,6	39,2	37,3	7,6	44,9	15%
N209: Doenkade tussen de Oude Bovendijk en de N471	29,9	7,0	36,8	35,9	7,0	42,9	17%
N209: Doenkade ten oosten van de N471	28,7	5,4	34,0	30,3	5,4	35,6	5%
N470: N209 - Rodenrijs	26,8	5,0	31,8	27,6	5,0	32,6	3%
N471: G.K. van Hogendorpweg, ten zuiden van N209	21,3	2,8	24,1	19,5	2,8	22,3	-8%
Vliegveldweg	8,8	1,0	9,8	9,5	1,0	10,5	7%
Oude Bovendijk	1,1	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	-100%
Westelijke ontsluitingsweg Schieveen	8,2	3,6	11,8	8,1	3,6	11,7	-1%
Oostelijke ontsluitingsweg Schieveen	3,9	1,0	4,9	3,9	1,0	4,9	1%

[MER]

Etmaalintensiteit in motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag in 2020 in autonome ontwikkeling en na projectrealisatie (M.E.R.)

	2020 AO			2020 na projectrealisatie			
	PA	VA	TOT	PA	VA	TOT	TOT Verschil
A13 Delft zuid - Berkel en Rodenrijs	63,4	7,8	71,2	63,6	7,8	71,4	0%
A13 Berkel en Rodenrijs – Delft Zuid	67,6	7,9	75,5	67,7	7,9	75,6	0%
A13 Berkel en Rodenrijs - Overschie	62,4	6,8	69,2	63,2	6,8	70,0	1%
A13 Overschie – Berkel en Rodenrijs	71,4	8,5	79,9	72,0	8,5	80,4	1%
Matlingeweg (Doenbrug)	27,1	5,2	32,3	27,5	5,2	32,7	1%
N209: Doenkadeviaduct	32,0	5,9	37,9	36,5	5,9	42,3	12%
N209: Doenkade tussen A13 en Vliegveldweg	37,2	8,8	46,0	43,5	8,8	52,3	14%
N209: Doenkade tussen Vliegveldweg en de Oude Bovendijk	30,7	6,6	37,3	35,9	6,6	42,5	14%
N209: Doenkade tussen de Oude Bovendijk en de N471	30,1	6,5	36,6	35,6	6,5	42,1	15%
N209: Doenkade ten oosten van de N471	28,6	5,1	33,8	30,1	5,1	35,3	4%
N470: N209 - Rodenrijs	26,6	4,8	31,5	27,1	4,9	32,0	2%
N471: G.K. van Hogendorpweg, ten zuiden van N209	20,7	2,7	23,5	19,2	2,8	22,0	-6%
Vliegveldweg	8,6	1,0	9,5	9,2	1,0	10,2	7%
Oude Bovendijk	0,9	0,0	0,9	0,7	0,0	0,8	-19%
Westelijke ontsluitingsweg Schieveen	5,4	2,0	7,4	5,4	2,0	7,4	0%
Oostelijke ontsluitingsweg Schieveen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

[ref. 01] [ref. 02]

Etmaalintensiteit in motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag in 2020 in autonome ontwikkeling en na projectrealisatie (oplegnotitie)

Uit berekeningen met het aangepaste verkeersmodel blijkt dat de knoop A13-N209 en de N209 Doenkade als gevolg van de scopewijziging van businesspark Schieveen in de autonome ontwikkeling enigszins minder verkeer te verwerken krijgt dan zoals aangegeven in het M.E.R.. Ten opzichte van 2004 neemt de verkeersbelasting in de autonome ontwikkeling in 2020 op het Doenkadeviaduct toe met circa 25% (30% in M.E.R.) en op de N209 Doenkade tussen A13 en N471 met circa 45% tot 50% (50% tot 60% in M.E.R.).

Uit het bovenstaande blijkt dat de verkeersbelasting in de autonome ontwikkeling in 2020 in de knoop en op de N209 Doenkade als gevolg van de scopewijziging van businesspark Schieveen enigszins lager ligt dan zoals in het M.E.R. aangegeven. Dit laat echter onverlet dat, ook na scopewijziging van businesspark Schieveen, sprake blijft van een sterke toename van de verkeersbelasting ten opzichte van de huidige situatie, waardoor de bestaande bereikbaarheidsproblematiek (dagelijkse filevorming in en rondom de knoop A13-N209) de komende jaren in ernst zal toenemen.

4.2.4. Fietsverkeer

In de omgeving van het plangebied is realisatie van diverse fietsverbindingen voorzien (utilitair en recreatief). Deze zijn onderdeel van het fietspad F269. Voor 2007 is de aanleg van de ontbrekende utilitaire schakel tussen de fietstunnel onder de G.K. van Hogendorpweg en het fietspad bovenop het HSL-viaduct voorzien. Daardoor ontstaat een rechtstreekse fietsverbinding voor fietsers tussen Schiedam en Bergschenhoek, parallel aan de Doenkade (voorwaarde is dat ook de 'onder voorbehoud' aangegeven schakel, direct oostelijk van het HSL-viaduct, wordt gerealiseerd). Daarnaast is voor 2007 aanleg van diverse recreatieve fietspaden, als onderdeel van fietspad F269, voorzien. Het recreatieve fietspad F269 verbindt Midden-Delfland, via de Vlinderstrik met het Rottemeregebied. Onderdeel van de verbinding zijn een fietstunnel onder de N470-Zuid en onder de Hofpleinlijn bij station Rodenrijs. In het kader van de ontwikkeling van natuur- en businesspark Schieveen worden eveneens diverse fietsverbindingen aangelegd. Ze worden aangesloten op de fietsinfrastructuur in de omgeving. Als gevolg van de aanleg van de fietsverbindingen, zal het fietsverkeer langs de Doenkade toenemen.



4.2.5. Hulpdiensten

Met de toenemende verkeersdruk en afnemende doorstroming op de N209 wordt het voor hulpverleners moeilijker om binnen de wettelijk gestelde tijd bij een melding aanwezig te zijn.

4.2.6. Verkeersveiligheid

De N209 in haar huidige vorm is niet geschikt om het verkeer in de toekomst veilig af te kunnen wikkelen. De geprognosticeerde verkeersgroei heeft tot gevolg dat het aantal ongevallen op de kruispunten en wegvakken van de Doenkade de komende jaren zal stijgen. De toenemende congestievorming vergroot de kans op kop-staart botsingen. De geprognosticeerde verkeersgroei zal naar verwachting leiden tot een verdere afname van het gevoel van veiligheid.

4.2.7. Rijksweg 13/16

Rijkswaterstaat voert momenteel een planstudie uit naar Rijksweg 13/16, een wegverbinding tussen het Terbregseplein en de A13 nabij Rotterdam Airport. Deze weg zal voor een belangrijk deel langs de N209 komen te liggen, globaal van de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot aan de Vliegveldweg.

Rijksweg 13/16 is met name gericht op het verwerken van verkeer dat nu voor een belangrijk deel over de A13 en A20 rijdt, en vervult daarmee een andere rol dan de N209. De N209 zal daarom een belangrijke functie blijven houden voor het verkeer tussen Lansingerland en Rotterdam. De verbreding zoals die nu voor dit deel van de N209 wordt voorbereid, zal daarom ook na de eventuele komst van Rijksweg 13/16 noodzakelijk zijn.

4.3. Inpassing

4.3.1. Algemeen

Om in de toekomst op de N209 - Doenkade en het aansluitende wegennet de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te kunnen waarborgen en te zorgen dat de leefbaarheid in Overschie niet verder onder druk komt te staan is de provincie Zuid-Holland voornemens twee ingrepen te realiseren:

- een reconstructie van de knoop A13 - N209, inclusief aansluitenden wegen, toe- en afritten naar en van de A13, maar exclusief aanpassingen op de A13 zelf;
- de N209 te verbreden tussen de Vliegveldweg en de G.K. van Hogendorpweg.

4.3.2. Knoop A13 - N209

De reconstructie van de knoop bevat de volgende elementen:

- realisatie van een nieuw viaduct (7 autobanen en 1 fietspad) ter vervanging van het bestaande viaduct. Het nieuwe auto- en fietsviaduct over de A13 wordt zonder middensteunpunten gemaakt;
- aanpassing op- en afritten;
- verbreding Doenkade tussen Vliegveldweg en knoop, met name in noordelijke richting;
- er komt een gecombineerde onderdoorgang onder de Doenkade voor auto's, fietsers, voetgangers en ecologie iets ten oosten van de huidige onderdoorgang;
- de Schieveensedijk zal vanwege benodigde obstakelvrije ruimte plaatselijk in noordelijke richting worden verlegd;
- verplaatsing carpoolplaats Schieveensedijk.

Fietsverkeer

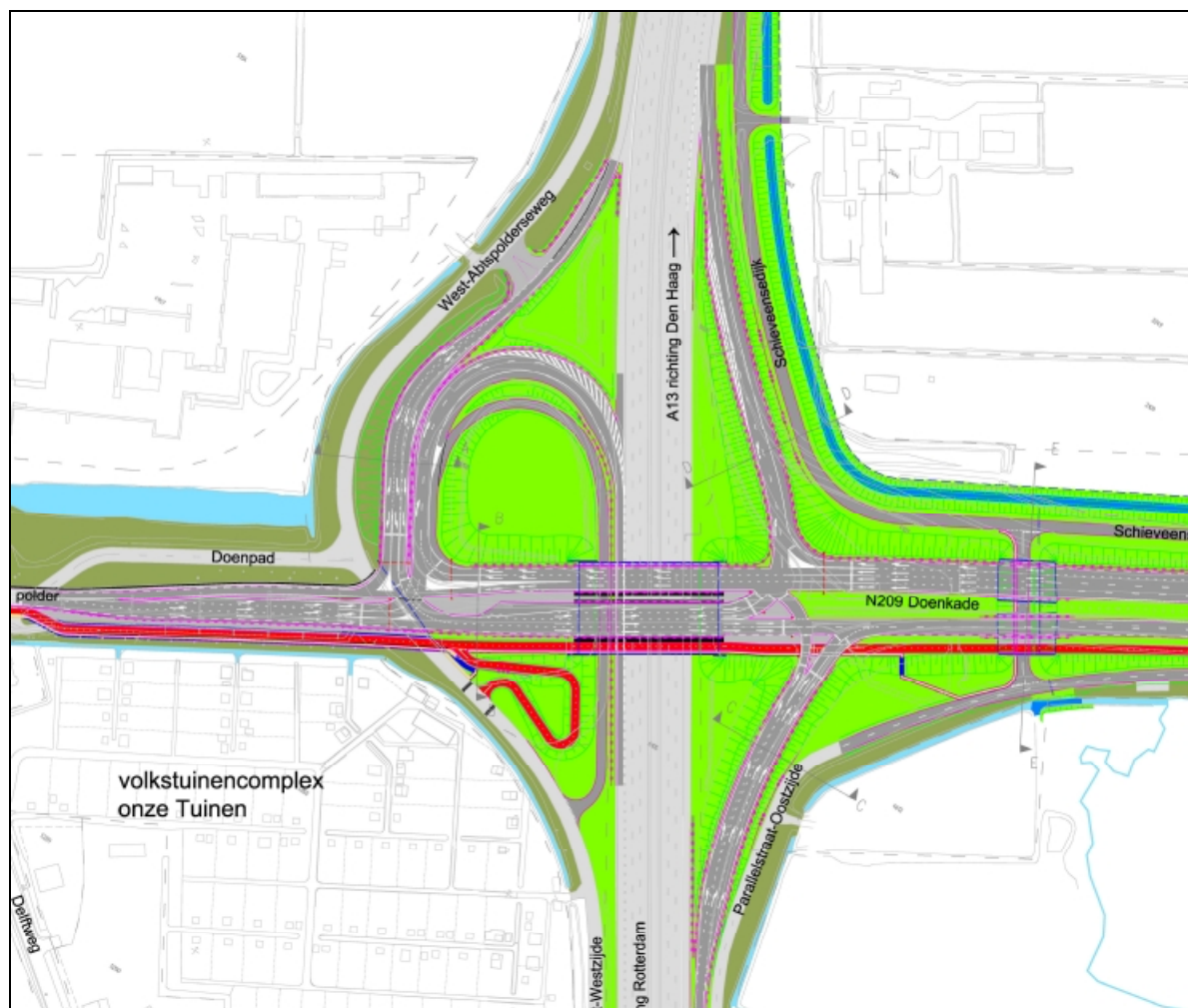
Over het nieuw aan te leggen viaduct in de knoop is zoals hierboven aangegeven sprake van een nieuw fietspad. De aansluitende fietsinfrastructuur aan weerszijde van het viaduct verschuift enkele meters zuidwaarts op. . Alle bestaande relaties blijven mogelijk, fietsers behouden hun vrijliggende fietsstructuur, de aanwezige fietshelling verschuift in zuidelijke richting en fietsers blijven de afrit van de A13 (uit richting Rotterdam) gelijkvloers (VRI) kruisen. De huidige onderdoorgang onder de N209 wordt vervangen door een gecombineerde onderdoorgang (auto's, fietsers, voetgangers en ecologie) die iets oostelijker richting vliegveldweg is gelegen. Voorheen konden fietsers vanaf de vliegveldweg gelijkvloers oversteken, echter na reconstructie van de kruising is sprake van te veel rijstroken die in één keer gelijkvloers overgestoken moeten worden gelet op het provinciale fietsbeleid.

Het zuidelijk van de Doenkade gelegen fietspad blijft vrijwel onveranderd en kruist de Vliegveldweg nog steeds gelijkvloers. Om doorgaande fietsers langs de noordzijde van de Doenkade tegemoet te komen zou ook hier een gelijkvloerse oversteek gerealiseerd kunnen worden.

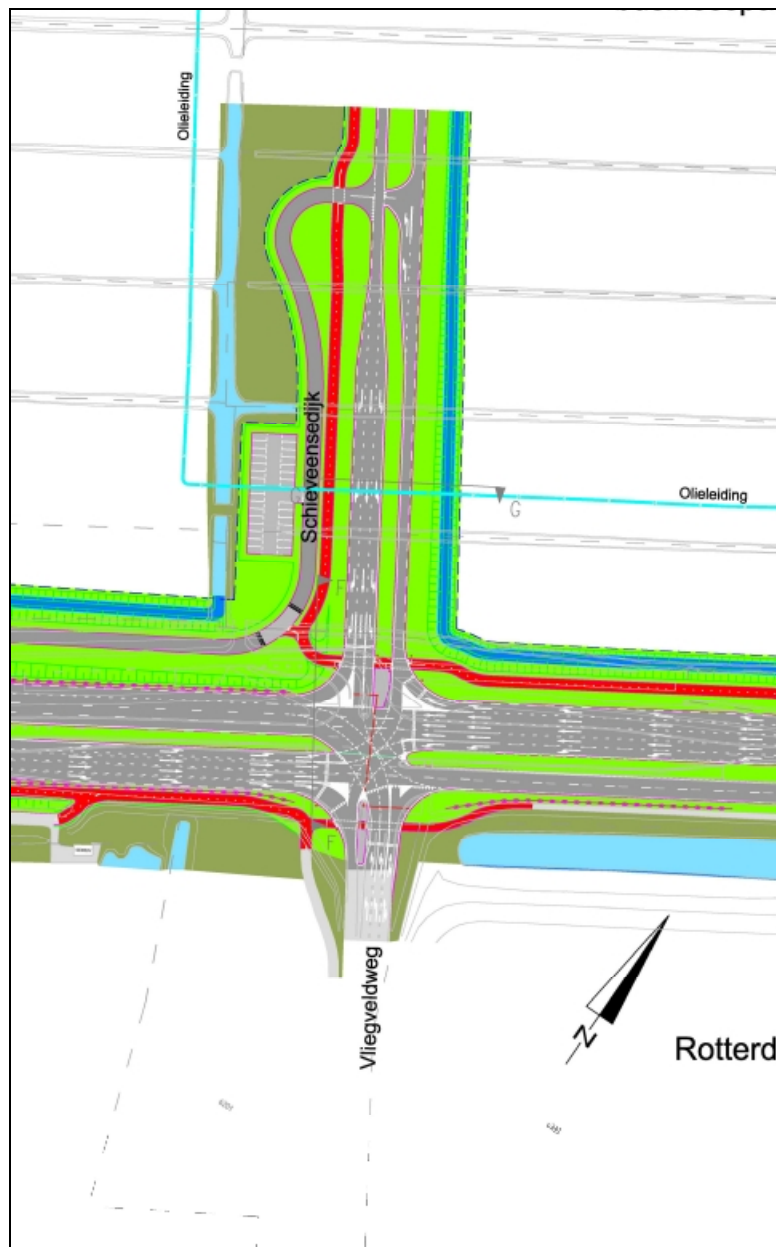
Ecologische verbinding

Om de geschiktheid van de Groene Loper (de ecologische verbinding tussen de Overschiese Plassen en Midden-Delfland en aangewezen als verbindingzone voor de doelsoorten Grootoorvleermuis, Watervleermuis, Hermelijn, Bunzing, Wezel, Gehakelde aurelia, Landkaartje, Houtpantserjuffer en Waterspitsmuis) te verbeteren wordt onder de Doenkade een gecombineerde tunnel (fiets, voetganger, auto en ecologie) aangelegd waar ruimte is opgenomen voor een ecologische verbinding.

De volgende afbeeldingen tonen uitsneden uit het VO-ontwerp voor de reconstructie van de knoop.



Reconstructievariant knoop A13 – N209



Reconstructievariant Vliegenveldweg – N209

4.3.3. Verbreding Doenkade

De Doenkade wordt verbreed aan de noordzijde met één rijbaan, zodanig dat een 2x2-dwarsprofiel met groene middenberm ontstaat. De huidige rijbaan van de Doenkade wordt daartoe heringericht en gaat in de nieuwe situatie functioneren als zuidbaan. Door de verbreding komt het noordelijke fietspad te vervallen. Dit wordt vervangen door een nieuw fietspad (tussen het kruispunt met de Vliegenveldweg en de fietstunnel onder de westtak van het Doenkadeplein). Ten zuiden van de Doenkade (tussen Vliegenveldweg en Doenkadeplein) vinden geen ingrepen plaats. Vanwege de verbreding moet de noordelijke watergang naar het noorden worden verlegd. Ter compensatie van het verharde oppervlak van de noordbaan zal de watergang daarbij extra breed worden uitgevoerd.

De toegestane maximumsnelheid op de verbrede Doenkade is 80 km/uur. Voor het gedeelte vanaf circa 100 meter ten oosten van de aansluiting Vliegenveldweg tot aan de Delftse Schie geldt een maximum snelheid van 50 km/uur.

Aansluiting Schieveen

De komst van businesspark Schieveen heeft gevolgen voor de ontsluitingstructuur van bestemmingen aan de noordzijde van de Doenkade. Het businesspark zelf wordt in fasen gerealiseerd en zal in de

toekomst via twee aansluitingen op de Doenkade (ter plaatse van de Vliegveldweg en vrijwel midden tussen de Vliegveldweg en Oude Bovendijk) worden aangesloten. In de eerste fase van het businesspark Schieveen zal de aansluiting gerealiseerd worden ter hoogte van de Vliegveldweg.

Aansluiting Oude Bovendijk

In dit bestemmingsplan is sprake van een halve aansluiting Oude Bovendijk – Doenkade N209. Dit betekent dat er vanaf de Oude Bovendijk richting A13 gereden kan worden. De Oude Bovendijk is vanaf de A13 bereikbaar via de rotonde Doenkade N209 – N470/N471. De Doenkade N209 kan ter hoogte van de Oude Bovendijk niet overgestoken worden, zoals in de huidige situatie het geval is.

Afsluiting Landscheiding

De Landscheiding wordt geheel van de Doenkade afgesloten, dit met het oog op de verkeersveiligheid. Bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers van het wielercircuit en vliegtuigspotters) kunnen de Landscheiding bereiken via de rotonde zuidelijk van het Doenkadeplein.

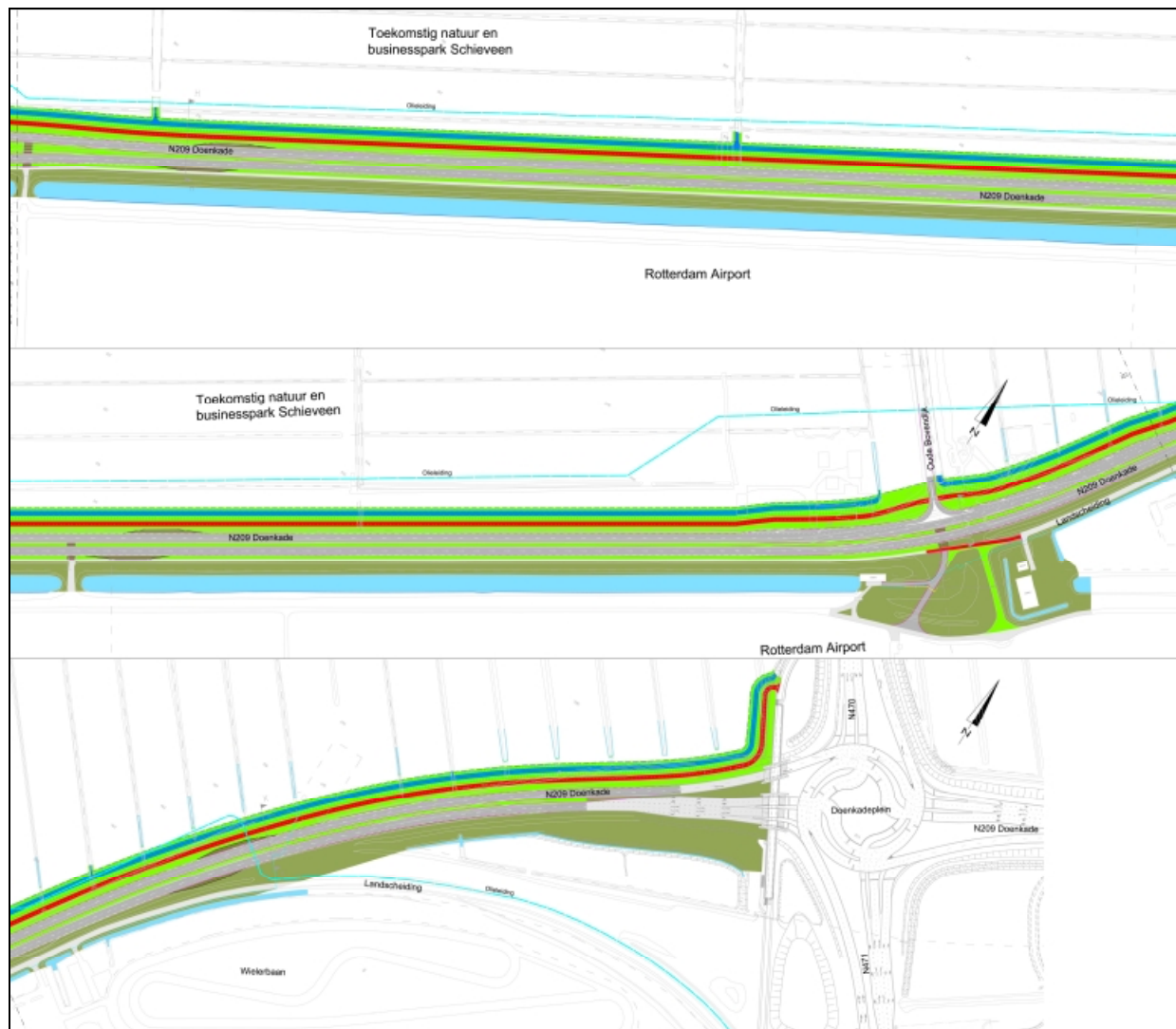
Fietsverkeer

Het huidige fietspad aan de noordzijde van de Doenkade, tussen Vliegveldweg en Oude Bovendijk, komt te vervallen en wordt vervangen door een nieuw fietspad ten noorden van de verbrede Doenkade. Bij de verbreding op afstand betekent dit dat het fietspad nagenoeg tegen businesspark Schieveen komt te liggen. Het nieuwe pad krijgt een breedte van 3,5m, aanzienlijk breder dan het huidige fietspad, en kan in twee richtingen worden bereden.

Het fietspad wordt aan de oostzijde doorgetrokken tot aan de fietstunnel onder de westelijke tak van het Doenkadeplein, waardoor het voor fietsers niet langer noodzakelijk is om de N209 ter hoogte van de Oude Bovendijk gelijkvloers te kruisen (deze oversteekmogelijkheid komt als gevolg van de verbreding dan ook te vervallen).

Wonen en werken

De verbreding van de Doenkade heeft tot gevolg dat de woning op de hoek van de Doenkade en Oude Bovendijk zal moeten worden geamoveerd. Er gaan geen bedrijfsgebouwen verloren. Verder leidt de verbreding tot doorsnijding van kadastrale percelen langs de gehele noordzijde van de Doenkade en langs de Schieveensedijk nabij de Doenkade.



Verbreiding Doenkade en aansluiting Oude Bovendijk op Doenkade

5. Water

5.1. Beleidskader Water

Rijksbeleid

Het rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de 4^e Nota Waterhuishouding (december 1998). Deze Nota staat in het teken van het integraal duurzaam (stedelijk) waterbeheer, met het oog op zowel kwaliteit als kwantiteit (droge voeten). In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2 juli 2003 zijn de taken en verantwoordelijkheden van gemeenten en waterschappen, zowel qua inhoud als qua financiering, beschreven. Hierin is eveneens een werknorm voor de kans op inundatie vanuit oppervlaktewater (o.a. in bebouwd gebied) vastgelegd. Verder is met de wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening (per 1 november 2003) de Watertoets wettelijk verplicht gesteld.

Provinciaal beleid

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het beleidsplan Milieu en Water 2000-2004. In het beleidsplan is veel aandacht voor stedelijk waterbeheer met voldoende waterberging in stedelijk gebied. Voorts stelt de Provincie Zuid-Holland in haar nota 'Regels voor Ruimte' het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10% oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd, mits er geen overeenstemming met de waterbeheerder wordt bereikt. Is er wel overeenstemming tussen de gemeente en de waterbeheerder over het percentage te realiseren oppervlaktewater, dan gaat de provincie hiermee akkoord. Dit betekent dat zowel percentages beneden als boven de 10% kunnen worden afgesproken. In de deelstroomgebiedsvisies is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

Regionaal beleid

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan2 Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan 2 is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan 2 staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen:

- Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen. Versterking van waterkeringen is onvermijdelijk.
- Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan er in korte tijd veel neerslag vallen. Om dat water te verwerken is opvang en berging nodig.
- Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon helder en planrijk water. De stad moet bovendien voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Er worden voor alle wateren in de stad kwaliteitsbeelden opgesteld volgens die eisen.

Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten in de komende 5 jaar worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030.

5.2. Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. De waterbeheerder in het plangebied is het hoogheemraadschap van Delfland en het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. De waterkering in het plangebied vormt de landscheiding tussen de beheersgebieden van beide hoogheemraadschappen. De rioolbeheerder in het gebied is de afdeling Waterhuishouding onderdeel van Gemeentewerken Rotterdam. *Het ontwerp is doorgesproken met de betrokken hoogheemraadschappen. Deze hebben hun randvoorwaarden kenbaar gemaakt en deze zijn voorzover nodig verwerkt in het ontwerp. In de door beide hoogheemraadschappen af te geven Keurvergunning is de kwaliteit en instandhouding van de waterkering geborgd.*

5.3. Kenmerken watersysteem

De Doenkade ligt temidden van een drietal polders, waarvoor het een waterscheiding vormt. Aan de noordkant bevindt zich polder Schieveen. Ten oosten hiervan, aan de oostkant van de Oude Bovendijk, ligt Polder Berkel. Beide polders vallen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. Ten zuiden van de Doenkade bevindt zich polder Zestienhoven, die in beheer is bij het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard. De Oude Bovendijk is door het Hoogheemraadschap Delfland als zogeheten 'veendijk' aangeduid, wat betekent dat aanvullende geen verbodsbepalingen gelden voor waterkeringvreemde elementen in de kernzone van de veendijk. Polder Schieveen is een polder met strokenverkaveling en een fijnmazig netwerk van kavelsloten. Midden in Schieveen ligt een bergboezem waarop wordt afgewaterd. De bergboezem komt uit op de Schie. De Doenkade maakt deel uit van de waterkering van de polder. De polder is in principe een kwelgebied, de mate waarin kwelwater in de huidige situatie in de polder komt is echter onduidelijk. Het grondwater is voedselrijk en zoet tot licht brak. Het gebied wordt gekarakteriseerd door een groot aantal kleine peilgebieden en heeft een wateroppervlak van circa 7%. De huidige waterkwaliteit is matig tot slecht vanwege het vast peilbeheer (bij regen wordt het schone regenwater uitgelaten terwijl in droge perioden relatief vervuild boezemwater wordt ingelaten), de nutriëntrijke kwel en het agrarisch gebruik. Binnen de polder ligt een bergboezem voor tijdelijke opslag van wateroverschot als er geen water op de Schie kan worden uitgeslagen. Polder Zestienhoven is ook een kwelgebied. Het maaiveld ligt 4,5 tot 6m beneden NAP. De diepste delen van de polder komen in het zuidwesten voor en de hogere delen meer in het noordoosten. Evenals polder Schieveen kenmerkt de polder zich door een geringe drooglegging en een groot aantal peilvakken. Aan de westrand van de polder, begrensd door de A13, bevinden zich enkele plassen (Overschie'se plasjes), die deel uitmaken van de Groene Loper. Parallel aan de Doenkade loopt een singel, die de Doenkade van het gebied van Rotterdam Airport scheidt.

5.4. Wateropgave

Waterkwaliteit

Een van de uitgangspunten bij het ontwerp van de weg is dat geen significante veranderingen in het grond- en oppervlaktewaterregime mogen optreden. De richtlijnen waaraan het ontwerp moet voldoen zijn hierop gebaseerd. Theoretisch zal, door een toename van het oppervlak open water, meer verdamping optreden, met als gevolg een lagere grondwaterstand. Deze effecten zijn echter niet significant voor het totale watersysteem. Op het vlak van grondwaterkwaliteit zal in lichte mate een verslechtering optreden. Het hoogheemraadschap van Delfland en het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard staan niet toe dat afstromend wegwater direct op het oppervlaktewater wordt geloosd, om verslechtering van de waterkwaliteit tegen te gaan. Door middel van een bodempassage, bijvoorbeeld door water in de berm af te laten stromen, worden genoemde schadelijke stoffen afgevangen en komen zij niet in het oppervlaktewater terecht. Door voorgeschreven maatregelen als bijvoorbeeld een bermassage zullen PAK's, zware metalen en olie worden afgevangen.

Waterkwantiteit

Om wateroverlast te voorkomen is het noodzakelijk dat binnen elk peilgebied voldoende waterberging aanwezig is. De benodigde hoeveelheid waterberging is afhankelijk van het gebruik van de grond. Voor stedelijk gebied hanteert het hoogheemraadschap van Delfland de norm dat 325 m³ berging moet worden gerealiseerd per hectare stedelijk gebied. Extra berging is nodig als gevolg van de toename van het wegooppervlak. Het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hanteert voor de polder Zestienhoven dat de waterberging moet worden aangevuld met een oppervlak minimaal gelijk aan 15% van de netto verhardingstoename.

De nodige watercompensatie wordt in overleg met de betrokken hoogheemraadschappen gerealiseerd. Het plan voorziet in compensatie zowel aan de noord- als zuidzijde van de Doenkade. Ten noorden van de Doenkade wordt een bermsloot gegraven terwijl aan de zuidzijde de aanwezige sloot van Rotterdam Airport wordt verbreed. De aanleg c.q. aanpassing van deze voorzieningen zijn ruimschoots voldoende voor de noodzakelijke compensatie.

Zuidelijk van de N209 gaat het om de getallen zoals aangegeven in onderstaande tabel:

	Verharding			Water benodigd
	Bestaand	Nieuw	Verschil	
	[m2]			
Westelijk v. Vliegveldweg	12178	16093	3915	587
Oostelijk v. Vliegveldweg	13423	19869	6446	967

Het beheersgebied aan de zuidzijde is op te delen in twee gebieden:

1. Westelijk van de Vliegveldweg met een waterpeil van 2.75m – NAP.
2. Oostelijk van de Vliegveldweg met een waterpeil van 6.30m – NAP.

6. Milieu

6.1. Beleid

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen; dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefbaarheid bepalen naast bijvoorbeeld bereikbaarheid en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is er op gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen.

De hoofdlijnen van het Rotterdamse milieubeleid zijn vastgelegd in het Rotterdams Milieuperspectief 2002 - 2007. Dit derde Rotterdamse Milieubeleidsplan (RMP3) ligt in het verlengde van het in 1995 vastgestelde RMP2. De nadruk ligt nu echter meer op de methodes en instrumenten om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken.

Om die redenen is de RMP3 gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam. De collegeprioriteiten zijn daarbij vertaald naar een zevental Speerpunten Milieu, te weten:

1. Beperking van eventueel ongemak dat bedrijven ondervinden van milieuregelgeving.
2. Richten van overheidsinspanningen op het gebied van leefbaarheid op wijkniveau.
3. Veilig stellen van ruimte voor stedelijke ontwikkeling in combinatie met verantwoorde leefkwaliteit.
4. Waarborgen van het veiligheidsniveau in de stad en de haven door met een consequente vergunningvergeving en handhaving het bedrijvenbestand bij te houden.
5. Het aantrekken en inzetten van rijksmiddelen voor bodemsanering, gericht op maximale voortgang van stedelijke bouwplannen.
6. Veilig stellen van de commerciële waarden van de grond (uitgeefbaarheid) van het verzelfstandigd Havenbedrijf op lange termijn.
7. De eerstvolgende rapportage luchtkwaliteit wordt van een strategie voorzien, waarbij realistische normen worden gecombineerd met realistische maatregelen.

In maart 2001 is het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (het structuurplan voor de gemeente Rotterdam) vastgesteld. In het RPR 2010 worden met betrekking tot milieu en gezondheid aandachtsgebieden en kwaliteitsgebieden aangegeven. In de aandachtsgebieden is de milieubelasting zo hoog dat de kans op gezondheidsklachten van de bevolking niet acceptabel is. Kwaliteitsgebieden zijn gebieden waar de milieukwaliteit met betrekking tot geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid juist uitzonderlijk goed is. Deze gebieden zijn in Rotterdam zelf nauwelijks aanwezig. De in het RPR 2010 gestelde ambitie is om de kwaliteitsgebieden te handhaven en uit te breiden en om de aandachtsgebieden in aantal en omvang te verminderen.

6.2. Milieueffectrapportage

Algemeen

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.¹. 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 1994*. In de bijlagen behorende bij het Besluit M.E.R. zijn de M.E.R.-plichtige activiteiten en de M.E.R.-beoordelingsplichtige activiteiten beschreven.

¹ Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1985 (85/337/EEG) (PbEG 1985, L175/42) laatst gewijzigd door de Richtlijn van de Raad van 3 maart 1997 (97/11/EG) (PbEG 1997, L73/7)

Plan/besluit

De verbreding van een weg zoals de N209 is M.E.R.-plichtig volgens het Besluit M.E.R. 1994, gewijzigd 1999, categorie 1.5 van de C-lijst. Ook de reconstructie van de Knoop A13 - N209 is een M.E.R. plichtige activiteit, omdat de reconstructie een wegvak tussen twee knooppunten en/of aansluitingen betreft (het wegvak tussen de Knoop A13 - N209 en de aansluiting Vliegveldweg) en dit wegvak conform het Besluit M.E.R. een autoweg is.

Ten behoeve van de verbreding van de Doenkade en de reconstructie van de knoop A13-N209 wordt daarom een M.E.R.-procedure doorlopen. De provincie Zuid-Holland is in deze procedure de initiatiefnemer en de gemeenten Lansingerland en Rotterdam zijn het bevoegd gezag.

Als formele start van de M.E.R.-procedure is in november 2006 de Startnotitie gepubliceerd. Op basis van de Startnotitie, de inspraak daarop en het advies van de Commissie voor de milieueffect-rapportage zijn de richtlijnen voor het M.E.R. opgesteld en vastgesteld door het bevoegd gezag. Deze richtlijnen geven aan welke alternatieven en effecten, op welke wijze moeten worden onderzocht. De richtlijnen vormen de basis voor de M.E.R.-studie waarvan het M.E.R. "Capaciteitsvergroting N209 Doenkade en reconstructie knoop A13-N209" van mei 2008 het eindresultaat is. Op basis van dit M.E.R. neemt bevoegd gezag een afgewogen besluit over nut en noodzaak van het voornemen en de wijze waarop het voornemen gerealiseerd gaat worden (het voorkeursalternatief).

Het bovengenoemde M.E.R. dient als basis voor het onderhavige bestemmingsplan Doenkade-N209 II. In dit bestemmingsplan is het voorkeursalternatief uit het M.E.R. ruimtelijk-juridisch vastgelegd. Het M.E.R. levert de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling die middels het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Vanwege nieuwe inzichten in de fasering van de aanleg van natuur- en businesspark Schieveen en het aansluiten van de Oude Bovendijk met een 'halve' aansluiting is besloten de effecten hiervan opnieuw te beschouwen. Dit is vastgelegd in een oplegnotitie d.d. juli 2009, die onlosmakelijk deel uit maakt van de M.E.R.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 26 september 2009 het toetsingsadvies opgesteld en is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is.

6.3. Geluid

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

Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

6.3.1. Wegverkeer

In de omgeving van de Doenkade liggen een aantal vrijstaande woningen. Er moet worden getoetst of er sprake is van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Er is sprake van reconstructie wanneer de geluidbelasting 10 jaar na reconstructie met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van het jaar voor reconstructie. In het akoestisch onderzoek Verbreding N209 Doenkade d.d. 2 juli 2009 van Royal Haskoning, is het reconstructie-effect van de verbreding van de N209 onderzocht. Hierbij is de toename van de geluidsbelasting tussen 2010 en 2021 berekend. In de onderstaande tabel zijn de geluidsbelastingen voor en na reconstructie, afgerond, in beeld gebracht. De ligging van de waarneempunten is terug te vinden in het genoemde akoestisch onderzoek.

Waarneempunt	Geluidsbelasting 2010	Geluidsbelasting 2021	
	(dB)	(dB)	Reconstructie -effect (dB)
25	52	55	2
26	54	56	2
27	54	56	2

Uit de tabel blijkt dat er sprake is van reconstructie. De maximale toename is (afgerond) 2 dB. Voor de overige wegen in het invloedsgebied is geen sprake van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder noch van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden.

Indien maatregelen niet doelmatig blijken dienen voor vier woningen hogere grenswaarden te worden aangevraagd. De maximaal aan te vragen hogere grenswaarde is 56 dB.

Het toepassen van het akoestisch stille "dunne deklagen 1" geeft een gemiddelde geluidsreductie van 2 dB en is voldoende om het reconstructie-effect weg te nemen. De provincie heeft er voor gekozen de gehele weg in stil asfalt uit te voeren, waardoor het aanvragen van hogere waarden niet nodig is.

6.3.2. Luchtvaart

Het plangebied ligt in de nabijheid van vliegveld Zestienhoven-Rotterdam Airport. De geluidbelasting door 'grote luchtvaart' wordt uitgedrukt in Kosten eenheden (Ke), een norm die is afgeleid van een gemiddelde relatieve hinderscore. De wettelijke grenswaarde voor luchtvaartterreinen is 35 Ke. De grootte van de zone is onder meer afhankelijk van de vliegtuigcategorie en het aantal vluchten. De (voorkeurs)grenswaarde voor nieuw te bouwen woningen is 35 Ke.

Op 17 oktober 2001 heeft het ministerie van VROM een aanwijzing gegeven om de berekende 35, 40, 45, 50, en 55 Ke geluidscontouren (grote luchtvaart) en de 47-bkl geluidscontour (kleine luchtvaart) vast te leggen in bestemmingsplannen. Op 30 september 2004 heeft de gemeente Rotterdam de Verzamelherziening Geluidscontouren Rotterdam Airport vastgesteld, waarmee deze contouren zijn opgenomen in alle onderliggende bestemmingsplannen. In alle bestemmingsplannen die na 30-09-2004 worden vastgesteld moeten de geluidscontouren (indien aanwezig) eveneens worden opgenomen.

Over het plangebied van het bestemmingsplan Doenkade-N209 II liggen twee contouren van het luchtvaartlawaaï, de 45- en de 50 Ke-contour (zie plankaart). Omdat er geen geluidsgevoelige bestemmingen in het plangebied zijn gelegen heeft het bovengenoemde geluidsbeleid geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

6.4. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna de Wet luchtkwaliteit genoemd, in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De Wet luchtkwaliteit geeft invulling aan een dubbele opgave. Er is sprake van negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Tegelijkertijd heeft het feit dat er sprake is van overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit tot gevolg dat de realisatie van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onder druk staat. Hierom is er haast geboden met het zo snel mogelijk verbeteren van de luchtkwaliteit en het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen van gewenste ontwikkelingen.

In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in Nederland in bepaalde gevallen overschreden, met name langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan. De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In de gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald gaan de betrokken overheden met gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL bevat zowel ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren als maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren.

Het NSL moet er voor zorgen dat overall de grenswaarden worden gehaald. Een groot deel van de maatregelen uit het NSL worden nu al uitgevoerd. Waarschijnlijk kan het NSL in het voorjaar van 2009 in werking treden.

Tegelijk met de Wet luchtkwaliteit is het Besluit "niet in betekenende mate bijdragen" in werking getreden. De wet maakt onderscheid tussen ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling en projecten die daaraan niet in betekenende mate bijdragen, het besluit regelt de grens daartussen. Als het NSL in werking is getreden ligt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. Tot die tijd geldt dat ruimtelijke ontwikkelingen die niet meer dan 1% van de grenswaarde bijdragen aan de luchtvervuiling niet in betekenende mate bijdragen. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij de

vaststelling van een ruimtelijk plan. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden.

De gemeenteraad kan een bestemmingsplan vaststellen als:

1. er door (de ontwikkelingen in) het plan geen grenswaarden worden overschreden;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof door het plan verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. er sprake is van een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof en deze toename wordt gecompenseerd door een met het plan samenhangende maatregel of effect;
4. het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling;
5. de in het plan opgenomen ontwikkelingen passen binnen het NSL of een programma voor het verbeteren van de luchtkwaliteit dat door een ander bestuursorgaan dan het Rijk is opgesteld.

Plangebied

Het effect van de verbreding op de Doenkade is door middel van het Luchtkwaliteitsonderzoek t.b.v. reconstructie knoop A13-N209 en verbreding N209 Doenkade d.d. 29 april 2009 van Royal Haskoning in beeld gebracht.

Om een toetsing aan de Wet luchtkwaliteit uit te kunnen voeren, is de invloed op de luchtkwaliteit voor en na de reconstructie berekend. Uit deze toetsing aan de Wet luchtkwaliteit komt naar voren dat langs een aantal wegen overschrijdingen van de grenswaarde voor het jaargemiddelde NO₂ concentratie worden berekend in 2012. Deze overschrijdingen doen zich echter ook voor in de autonome situatie, dus voor reconstructie van de Doenkade en de knoop A13-N209. De berekeningen tonen aan dat langs een gedeelte van de Rijksweg A13 (tussen afrit 10 en 12) een toename van de concentratie wordt berekend. Die toename bedraagt 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en is daarmee Niet in Betekenende Mate (NIBM). Hierdoor wordt voor de beschouwde toetsingspunten langs deze weg voldaan aan de eisen uit de Wet luchtkwaliteit.

Op basis van dit beperkte aantal toetsingspunten is niet met zekerheid vast te stellen of de maximale toename op een bepaalde locatie in het studiegebied daadwerkelijk maximaal 0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt, en het project dus NIBM is. Om met zekerheid te kunnen vaststellen of de voorgenomen reconstructie aan de Wet luchtkwaliteit voldoet, is saldering toegepast conform de Regeling projectsaldering 2007. Uit de saldering komt naar voren dat de totale oppervlakte van het overschrijdinggebied (exclusief wegooppervlak) met betrekking tot de jaargemiddelde NO₂ concentratie na reconstructie enigszins afneemt in vergelijking tot de autonome situatie. Dit betekent dat, ondanks overschrijdingen van de grenswaarde voor de jaargemiddelde NO₂ concentratie langs diverse wegen, wordt voldaan aan de eisen uit de Wet luchtkwaliteit. Middels de berekeningen op receptorpunten en de saldering is aangetoond dat reconstructie van de N209 Doenkade en de knoop A13-N209 voldoet aan de eisen uit de Wet luchtkwaliteit.

6.5. Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, 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 ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen urgente en niet-urgente gevallen.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht. Indien nodig zal de bodem voorafgaand of tijdens de bouw geschikt gemaakt worden op basis van de nota "Naar een gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid in provincie en stad".

Plangebied

Locaties waar zich verontreinigingen bevinden kunnen worden doorsneden door de verbreding van de Doenkade. In dat geval zal, als bijkomend effect van de wegverbreding, een deel van de vervuilde grond worden afgevoerd. Op dit moment zijn geen exacte locaties van verontreinigingen bekend die doorsneden zullen worden als gevolg van de wegverbreding. Er is wel een aantal percelen bekend waar zich mogelijk verontreinigingen bevinden. De bronnen zijn waarschijnlijk slootdempingen.

Vanwege de aanwezigheid van mogelijk verdachte locaties in de omgeving is de verwachting dat ook in het plangebied een potentieel risico aanwezig is. De inschatting is echter dat de mogelijk verontreinigde locaties zich op enige afstand van de Doenkade bevinden.

Een eigenschap van een kleiige/venige bodem, zoals die ter plaatse van de Doenkade, is dat PAK's, zware metalen en olie worden geadsorbeerd. Hiermee worden deze verontreinigingen, die met het afstromend wegwater meekomen, vastgelegd. Omdat het oppervlak van de Doenkade groter wordt en het verkeer toeneemt zal de hoeveelheid aan verontreinigende stoffen die bij neerslag van de weg af stroomt eveneens toenemen.

Als gevolg van de aanleg van de weg zal zetting van de aanwezige klei- en veenlagen optreden. De mate van zetting hangt af van de belasting (grootte ophoging) en de dikte van de samendrukbare lagen.

6.6. Externe veiligheid

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. Bij beperkt kwetsbare objecten is de 10^{-6} /jaar-norm een richtwaarde die alleen mag worden overschreden als daar gewichtige redenen voor zijn.

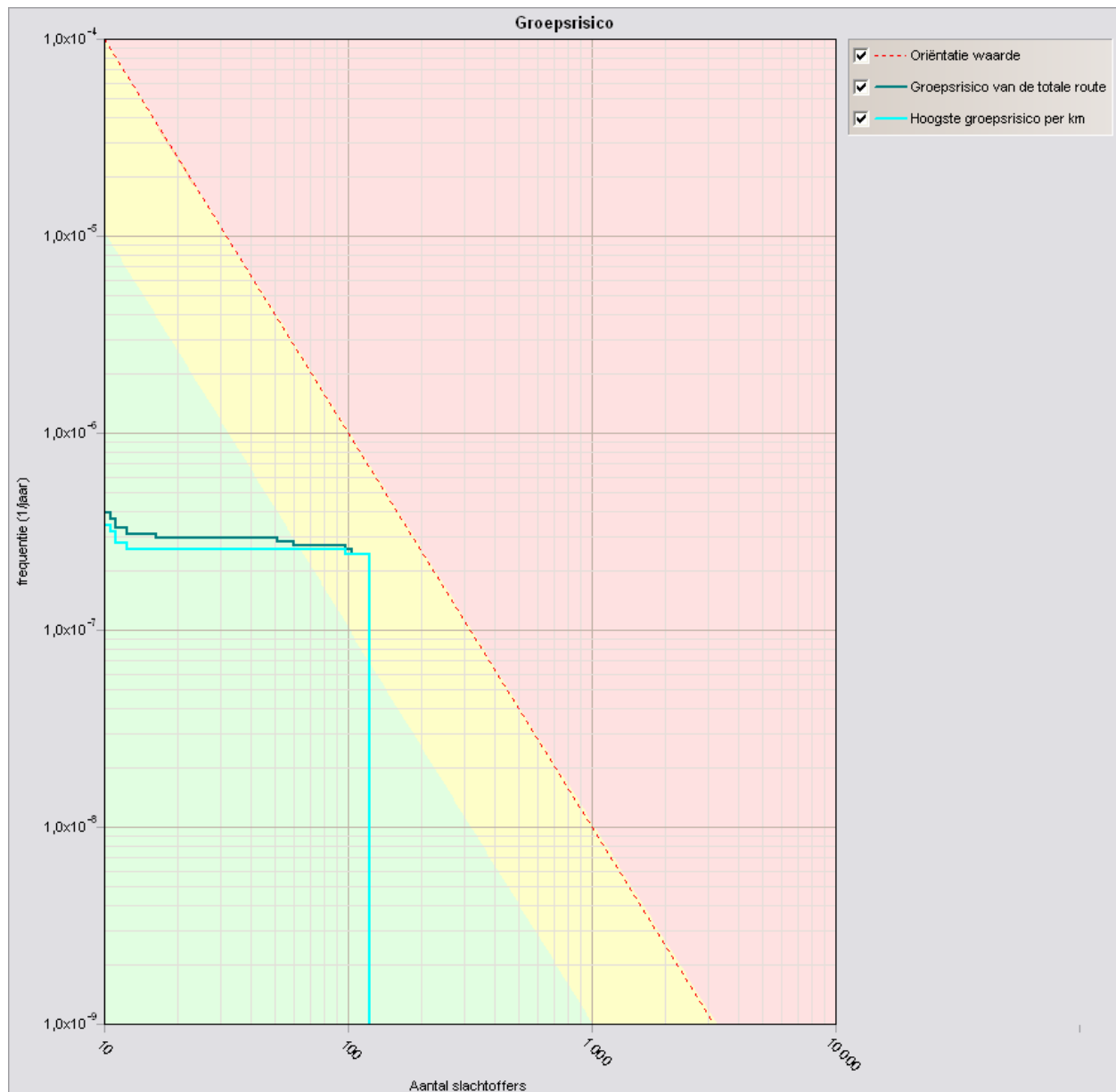
In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijk slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Bij stationaire bronnen ligt de lijn op 10^{-5} /jaar voor tien slachtoffers en 10^{-7} /jaar voor 100 slachtoffers. Voor de transportmodaliteiten weg, rail, water en buisleiding ligt de lijn op 10^{-4} /jaar voor 10 slachtoffers en 10^{-6} /jaar voor 100 slachtoffers. Het aandachtsgebied van het groepsrisico komt overeen met de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontour. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriëntatiewaarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

6.6.1. Transport gevaarlijke stoffen over weg

Over de Doenkade vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Op basis van de te verwachten vervoersstroom van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke inrichting in de nabijheid van de Doenkade, zijn het plaatsgebonden en groepsrisico voor de huidige en de toekomstige situatie bepaald met behulp van het rekenprogramma RBM-II. Uit de risicoberekeningen blijkt dat er in de huidige situatie geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour aanwezig is. Dit betekent dat er in ieder geval geen kwetsbare bestemmingen, zoals woningen, binnen de contour vallen. Uit het onderzoek blijkt dat er in 2020 eveneens geen sprake is van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour (dit geldt uiteraard ook voor alle tussenliggende jaren). Daarmee wordt voldaan aan wet- en regelgeving.

De risicoberekeningen voor het groepsrisico zijn uitgevoerd voor de verbredingsvariant 'verbreding op afstand'. Voor deze variant wordt het grootste effect ten aanzien van het groepsrisico verwacht, omdat in deze variant de noordbaan van de verbrede Doenkade het meest nabij het toekomstige businesspark Schieveen wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de personen die in de toekomst aanwezig zijn op dit businesspark evenals personen in overige (beperkt) kwetsbare objecten ten noorden van de noordbaan zich in principe dichter op deze weghelft bevinden dan in de andere twee varianten. Ook hier geldt, net als voor het plaatsgebonden risico dat zowel een realistische scenario, met gelijke transportintensiteiten op beide weghelften, als een worst-case scenario, waarbij al het vervoer van gevaarlijke stoffen over de noordelijke weghelft gaat, is berekend. De onderstaande grafiek laat het resultaat zien van het berekende groepsrisico in het worst-case scenario.

Hieruit blijkt dat het berekende groepsrisico onder de oriëntatiewaarde zit. Aangezien het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde zit, het een worst-case berekening betreft en het groepsrisico door de in het bestemmingsplan opgenomen verbredingsvariant nauwelijks toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling vindt de gemeente Rotterdam dit groepsrisico acceptabel.



Het GR voor de verbredingsvariant 'verbreding op afstand' in 2020 (worst case scenario)

6.6.2. Luchtvaart

Onder externe veiligheid van luchthavens wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzings van het aangewezen luchtvaartterrein en eventuele ontheffingsgebieden in het gebied rond de luchthaven bevinden. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Tot nu toe bestaat er geen externe veiligheidsregelgeving voor regionale luchthavens. Momenteel wordt wetgeving voorbereid voor de regionale en kleine luchthavens. In een nieuw hoofdstuk van de Wet luchtvaart zal de decentralisatie van luchtvaarttaken naar de provincies worden geregeld en zal ook een normstelling voor geluid en externe veiligheid worden opgenomen. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen belemmerend werken op de introductie van de nieuwe wetgeving bestaat het voornemen om met de regionale overheden afspraken te maken over een te voeren ruimtelijk interim-beleid. Net als bij Schiphol zullen in overleg met de betreffende regio's de mogelijke aanvullende ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico worden bezien en zal een stand-still voor externe veiligheid worden uitgewerkt.

In het M.E.R. van Rotterdam Airport zijn externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd op basis van het in 1997 door de ministeries van V&W en VROM vastgestelde rekenmodel voor regionale velden. De nieuwe inzichten over de bepaling van de externe veiligheid rondom Schiphol zijn momenteel echter aanleiding om ook het model voor regionale vliegvelden aan te passen.

Bij brief van 29 december 2000 kondigen GS van de provincie Zuid-Holland aan dat zij voornemens zijn tot het van kracht worden van een nieuw beleidskader een tijdelijk toetsingskader te hanteren voor nieuwe bouw- en bestemmingsplannen. Het voorgenomen toetsingskader houdt in:

- tussen 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour: alleen niet-arbeidsintensieve bedrijvigheid, verkeersfuncties etc. toestaan;
- binnen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour: geen nieuwe kwetsbare bestemmingen (woningen, scholen, zorginstellingen) toestaan;
- voorts een motivatieplicht voor nieuwbouwplannen die het groepsrisico verder doen stijgen.

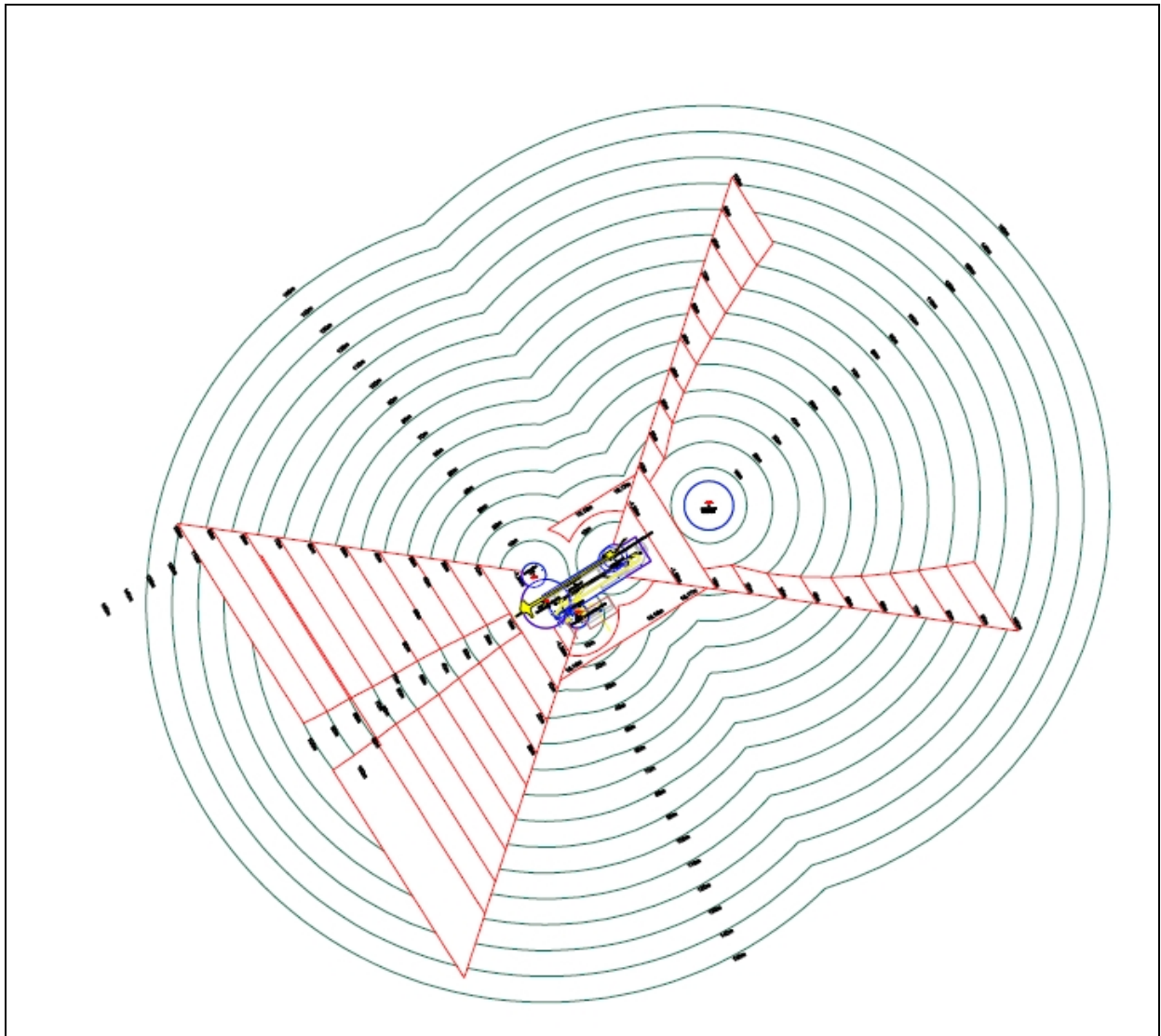
Plangebied

Er liggen twee 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren van Rotterdam Airport over het plangebied van het bestemmingsplan Doenkade-N209 II, zoals is aangegeven op de plankaart. Het plaatsgebonden risico is in het middendeel van het plangebied lager dan 10^{-6} en in het oostelijk en westelijk deel van het plangebied hoger dan 10^{-6} . Omdat er binnen het plangebied geen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn of zijn toegestaan hebben de risicocontouren geen relevantie voor het bestemmingsplan.

Door de verbreding van de Doenkade neemt het aantal (beperkt) kwetsbare bestemmingen binnen het invloedsgebied van Rotterdam Airport niet toe. Dit betekent dat het groepsrisico eveneens niet toeneemt.

Het plangebied ligt binnen de aanvliegroute van Rotterdam Airport. In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken. Over het plangebied zijn eveneens toetsingsvlakken gelegen t.b.v. communicatie- en navigatieapparatuur van de Luchtverkeersleiding Nederland gelegen.

De maximum bouwhoogte mag binnen de aanvliegroute en de toetsingsvlakken niet meer bedragen dan bij de op de plankaart aangegeven hoogtelijnen is aangegeven. Tussen die hoogtelijnen mag gebouwd worden tot een hoogte die wordt bepaald door de fictieve rechte lijn tussen de aangegeven hoogtelijnen. In het bestemmingsplan is een vrijstelling opgenomen om hoger te kunnen bouwen. Voordat burgemeester en wethouders kunnen beslissen over het verlenen van een vrijstelling dient de aanvrager van de vrijstelling een schriftelijk advies van de Luchtverkeersleiding Nederland te overleggen op de vraag of de voorgenomen bouwactiviteiten gevaar of hinder opleveren voor het luchtverkeer. Indien dit advies negatief is wordt de vrijstelling slechts verleend nadat een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland is verkregen.



Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland en Doenkade II

6.6.3. Leidingen

In en om het plangebied is één leiding voor het transport van gevaarlijke stoffen gelegen:

- een leiding van de NAM voor het transport van ruwe olie, evenwijdig aan de A13 en Doenkade (noordelijke ligging).

De olieleiding van de NAM die ten noorden van het plangebied is gelegen heeft een diameter van 8 inch en een ontwerpdruk van 95 bar. In de "Circulaire Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3 categorie" zijn afstandsnormen voor olieleidingen vastgelegd. Voor de olieleiding geldt een bebouwingsafstand van 5 meter en een toetsingsafstand van 27 meter. Ten behoeve van de verbreding van de Doenkade zal de woning worden gesloopt op de hoek van de Oude Bovendijk en de Doenkade. Hierdoor is geen enkel (beperkt) kwetsbaar object meer aanwezig binnen de toetsingsafstand. De veiligheidssituatie wordt hierdoor verbeterd. Door de aanpassingen aan de Doenkade ontstaat geen nieuwe situatie voor de bestaande buisleidingen. Dit betekent dat in het kader van de komende regeling voor buisleidingen geen nader onderzoek naar externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door de buisleidingen hoeft te worden gedaan.

Vooruitlopend op het Besluit externe veiligheid buisleidingen heeft het RIVM een nieuwe afstandentabel opgesteld voor leidingen met een K1-vloeistof (wat ook deze olieleiding betreft). Uit de afstandentabel blijkt dat de olieleiding, uitgaande van een diameter van 8 inch en een (door de NAM aangegeven) ontwerpdruk van 95 bar, een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van 12 meter heeft. Binnen de bestemming Erf is geen (beperkt) kwetsbaar object toegestaan. De bestemming verkeersweg is geen (beperkt) kwetsbare bestemming. Er is daarom geen externe veiligheidsprobleem m.b.t. deze leiding.

In het plangebied bevindt zich een ondergrondse hoogspanningsverbinding van Tennet. Indien er werkzaamheden worden uitgevoerd die voortvloeien uit het bestemmingsplan dient dit tijdig met Tennet te worden afgestemd. Deze verbinding is op de plankaart opgenomen.

6.7. Flora en Fauna

De Flora- en faunawet (Ffwet) is sinds 1 april 2002 van kracht. De wet regelt de bescherming van in het wild levende planten en dieren in Nederland met het oog op de instandhouding van soorten. Dit betreft soorten die zijn aangemerkt als beschermd op basis van de Flora- en faunawet. 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. Overtreding van een verbodsbepaling is alleen toegestaan met een ontheffing op basis van de Flora- en faunawet (art. 75). Op 10 september 2004 is het 'Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen' in werking getreden. In dit besluit zijn de volgende drie categorieën opgenomen:

- 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 Ffwet. 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 Ffwet, *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.

Plangebied

Het overgrote deel van de Polder Schieveen wordt ingenomen door agrarisch grasland. De natuurwaarde van de sloten is naar verwachting matig, vanwege het agrarisch landgebruik. Er zijn (behoudens Brede waterpest) geen aandachtsoorten voor bijzondere slootmilieus aangetroffen. Op kleine schaal bevinden zich beplantingen en bomen in en om het plangebied. In Polder Schieveen komen, behalve algemene soorten die in grote aantallen voorkomen, een aantal zogenaamde aandachtsoorten voor. Wat betreft planten gaat het om Brede waterpest en Kamgras. Kamgras komt vrijwel uitsluitend langs de kaden voor. Daarnaast zijn Dotterbloem en Zwanenbloem in Polder Schieveen aangetroffen. Deze soorten zijn beschermd onder de Flora- en faunawet en komen vrij algemeen voor in en in de omgeving van het plangebied. Daarnaast komen in polder Schieveen onder andere Groot moerasscherm, Pijlkruid, Kleine waterpeppe en Moeraswalstro voor. Deze soorten zijn kenmerkend voor matig voedselrijke tot voedselrijke slootkanten met een niet te intensief beheer. Aan de zuidzijde van het plangebied zijn, voor zover bekend, geen beschermde plantensoorten aangetroffen.

In de omgeving van het plangebied komen voornamelijk (vrij) algemene zoogdiersoorten voor, zoals de Veldspitsmuis, de Bosmuis en de Haas, en de zeldzame Meervleermuis. In het 5x5 km blok waarbinnen het grootste deel van het plangebied zich bevindt is een winterverblijf van de Ruige dwergvleermuis aangetroffen. Het is niet bekend waar deze zich precies bevindt, maar het is waarschijnlijk dat dit in bomen of gebouwen is.

Ruige dwergvleermuizen hebben een voorkeur voor gebouwen (spouwmuur, onder dakpannen, betimmering), houtstapels, maar ook boomholten en nest- en vleermuiskasten als winterverblijf. Bij een inventarisatie in 2007 zijn in het plangebied geen vleermuizen aangetroffen.

Aangetroffen broedvogels betreffen onder andere Grutto, Scholekster en Tureluur. De gevonden aantallen zijn redelijk tot vrij hoog ten opzichte van andere weidevogelgebieden in Nederland.

In 2007 werden respectievelijk 15, 7 en 20 broedparen geteld in polder Schieveen in een strook van 500 meter vanaf de Doenkade. In het plangebied bevinden zich geen broedlocaties van uilen, wel is de Steenuil bekend van de Oude Bovendijk. Aangetroffen trekvogels en wintergasten zijn onder meer Kleine zwaan, Kemphaan en Lepelaar. In totaal werden in de hele polder gemiddeld over de periode 1996-2002 169 individuen van aandachtsoorten per wintermaand aangetroffen en daarnaast enkele honderden foeragerende Smienten en Kokmeeuwen, enkele duizenden Kieviten en 100-150 Wilde eenden. Nabij de Overschiese plasjes is de IJsvogel aangetroffen.

In het plangebied komen alleen (vrij) algemene amfibieën voor, waaronder de Bruine kikker, de Grote groene kikker (of Meerkikker), de Middelste groene kikker, de Gewone pad en de Kleine watersalamander. Van beschermde vissoorten is alleen de Kleine modderkruiper, beschermd onder de Habitatrichtlijn, in polder Schieveen aangetroffen. Daarnaast is het aannemelijk dat andere aandachtsoorten, zoals Paling en Kroeskarper voorkomen. De Kroeskarper komt met zekerheid voor net buiten het plangebied in een sloot ten zuiden van Rotterdam Airport en in het zuid-westelijk deel van polder Zestienhoven.

De enige soort libelle in het plangebied is de Houtpantserjuffer. Deze geldt als doelsoort voor de Intermediaire zone. De soort is alleen met zekerheid bekend uit de Akerdijkse Plassen. Aangenomen mag worden dat de Veenmol als aandachtsoort van de sprinkhanen in Polder Schieveen voorkomt. Deze soort is echter tijdens een inventarisatie in 2007 niet aangetroffen.

Doordat de bovenste lagen van Polder Schieveen sterk door menselijk handelen zijn beïnvloed, is de natuurlijkheid van de polder laag. Het oorspronkelijk aanwezige veen is afgegraven, de hydrologie van het gebied is volledig kunstmatig en gecontroleerd en het agrarisch gebruik beslaat nagenoeg 100% van de polder. Momenteel vormt de Doenkade een belangrijk obstakel voor dieren die via de Groene Loper migreren. De Groene Loper verbindt Rotterdam via Polder Zestienhoven en Polder Schieveen met de Groenblauwe Slinger. Door de verbreding van de N209 verdwijnt (potentieel) leefgebied voor alle aandachtsoorten. De nieuwe noordbaan van de N209 betreft een strook aan de noordzijde van de huidige N209 die nu een agrarische functie heeft. Hierdoor verdwijnt ongeveer 1.5 hectare agrarisch gebied, met de daar voorkomende soorten. Er verdwijnt géén beschermd natuurgebied. Daarnaast verdwijnt de oorspronkelijke watergang aan de noordzijde van de N209, waarmee potentieel leefgebied voor vissen (waaronder vermoedelijk Kleine modderkruiper en wellicht de Kroeskarper) en amfibieën en potentieel foerageergebied voor vleermuizen (met name Water- en Meervleermuis) verloren gaat. Ten opzichte van de totale slootlengte in de polder is dit echter een

relatief klein deel dat verloren gaat. Bovendien kan de nieuw aan te leggen watergang de functie van de oude watergang vermoedelijk overnemen. Bij de aanleg van de nieuwe watergang en demping van de oude watergang dient rekening gehouden te worden met mogelijk aanwezige (beschermde) aandachtssoorten, waarbij vooral gedacht moet worden aan vissen en amfibieën.

Door de herinrichting van polder Schieveen als business- en natuurpark gaat hoe dan ook leefgebied verloren, omdat een deel van het gebied als bedrijvenpark wordt ingericht. Daarnaast gaat extra leefgebied verloren voor soorten die gebonden zijn aan wat drogere omstandigheden, zoals weidevogels en de Veenmol, doordat het nieuwe natuurgebied veel natter wordt dan in de huidige situatie het geval is. Na herinrichting wordt een groot deel van polder Schieveen daardoor minder geschikt voor weidevogels en zullen soorten van moerasgebieden toenemen. Hierdoor heeft de verbreding van de N209 vermoedelijk een relatief klein effect op verlies aan leefgebied van weidevogels en de Veenmol ten opzichte van de geplande herinrichting van polder Schieveen. Door de verbreding van de Doenkade verdwijnt leefgebied voor beschermde soorten in polder Schieveen. Ten opzichte van het totale oppervlak van de polder is dit effect echter marginaal (0.3% van totaal oppervlak).

Ontheffingen Flora- en faunawet

Zoals uit het ecologisch onderzoek van augustus 2007 blijkt is de verbreding van de N209 een activiteit die een negatief effect heeft op de instandhouding van beschermde soorten. Er zullen voor de werkzaamheden die nodig zijn voor het verbreden van de N209 ontheffingen zoals bedoeld in de Flora- en faunawet moeten worden verkregen.

Het bovenstaande onderzoek geeft een beeld om welke soorten het kan gaan. Voor de aanlegvergunning wordt aanvullend onderzoek in het kader van de Flora en Faunawet gedaan. Aan de hand hiervan zal bekeken worden of het hanteren van de door de minister goedgekeurde IPO gedragscode afdoende is of dat er ontheffing in het kader van de Flora en Faunawet aangevraagd moet worden. Beide waarborgen zorgvuldig handelen ten aanzien van weidevogels tijdens het werk. Het aanvullend natuurwaardenonderzoek geeft aan dat ontheffingen niet nodig zijn mits men zich aan de IPO gedragscode houdt. De Provincie schrijft voor dat de IPO gedragscode in acht moet worden genomen.

Onderzoeken:

- Natuurwaardenonderzoek, augustus 2007, kenmerk 88
- Aanvullend natuurwaardenonderzoek, juli 2009, kenmerk 134

7. Sociale veiligheid en leefbaarheid

Bij realisering van het bestemmingsplan dient uit het oogpunt van sociale veiligheid rekening te worden gehouden met:

1. Wegverkeer op secundaire wegen
 - verlichting, nabij bochten, kruispunten en de bebouwde kom
 - zichtbaarheid
 - kruisingen hoofdwegen
 - onderhoud
2. Fietsverkeer
 - goede zichtbaarheid vanuit de omgeving
 - kruisingen hoofdwegen (tunnels)
 - verlichting
 - onderhoud

Algemeen:

- vermijden van doorgaande onderbeplanting in groenstroken i.v.m. zichtbaarheid op maaiveldniveau;
- zorgvuldige vormgeving en duurzaam materiaalgebruik, ook op maaiveldniveau.

8. Handhaving

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de “kadernota handhaving dS+V” vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het werkterrein van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijkse besturen van de Rotterdamse deelgemeenten formeel onderschreven. In de nota wordt de wijze waarop het handhavingsbeleid wordt georganiseerd vastgelegd. Zo is onder andere een Handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt. Voorts heeft het college een beleid ingezet dat is gericht op programmatisch handhaven (bijvoorbeeld horeca, kinderdagverblijven, verblijfsinrichtingen). Hierbij ligt de prioriteit bij veiligheid.

Uiteraard zal altijd worden gereageerd op klachten van omwonenden. Doordat illegale situaties, die reeds in strijd waren met het bestemmingsplan, worden uitgezonderd van het overgangsrecht, bestaat, op grond van jurisprudentie, ook na langere tijd nog de mogelijkheid om handhavend op te treden indien een situatie aan het licht komt die redelijkerwijs niet eerder bekend kon zijn. Per geval zal door het bevoegd bestuursorgaan een zorgvuldige belangenafweging worden gemaakt.

Doordat praktisch het gehele plangebied wordt herontwikkeld worden eventueel in het verleden ontstane illegale situaties door de ontwikkeling opgeheven.

9. Financiële uitvoerbaarheid

De reconstructie van de knoop A13-N209 en de verbreding van de N209 tussen de Vliegveldweg en de G.K. van Hogendorpweg heeft tot doel om de verkeersafwikkeling te verbeteren, mede i.v.m. de ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid in de noordrand van het Rijnmondgebied. De werkzaamheden die voor dit project moeten worden verricht zijn:

- grondverwerving, aankoop enkele opstallen ten behoeve van de verbreding;
- verbreding Doenkade;
- reconstructie knoop A13;
- vervanging viaduct;
- reconstructie van bestaande aansluitingen.

Het Rijk (vanuit het MIT), de provincie Zuid Holland (vanuit Meerjarenprogramma Investeringsprogramma Provinciale Infrastructuur 2006-2010) en de Stadsregio Rotterdam (vanuit Regionaal Investeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2006-2010) zullen gezamenlijk de uitvoering van dit project verzorgen en alle kosten voortvloeiend uit dit project dragen. Voor de gemeente Rotterdam heeft dit bestemmingsplan dan ook geen financiële consequenties.

De gemeente Rotterdam draagt wel zorg voor de financiering van de kosten die samenhangen met de toekomstige ontsluiting van het Businesspark Schieveen. Deze kosten hebben betrekking op het aansluiten van de twee ontsluitingswegen van het Businesspark Schieveen op de Doenkade. Voor de 1^e fase van het Businesspark Schieveen wordt één aansluiting aangelegd ter hoogte van de Vliegveldweg. De tweede aansluiting wordt pas bij de 2^e of 3^e fase van het Businesspark aangelegd (het tijdstip waarop dit gebeurt is afhankelijk van de marktontwikkelingen en het uitgiftetempo op het businesspark). Voor deze maatregelen is een gemaximeerd bedrag opgenomen in de grondexploitatie Schieveen.

Het (gedeeltelijk) afsluiten van de aansluiting van de Oude Bovendijk op de Doenkade en het aanleggen van de nieuwe, halve ontsluiting komt voor rekening van het Rijk, provincie Zuid-Holland en de Stadsregio.

10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1. Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (oud) is het voorontwerp bestemmingsplan “Doenkade - N209 II” toegezonden aan:

1. **Gedeputeerde Staten**
2. **VROM-Inspectie**
3. **Tennet**
4. **BOOR**
5. **Hoogheemraadschap van Delfland**
6. **N.V. Nederlandse Gasunie**
7. **Stedin voorheen ENECO**
8. **Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond Brandweer**
9. DCMR
10. Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard
11. Rotterdam Milieucentrum
12. Rijkswaterstaat
13. Rijksdienst voor Archeologie Cultuurlandschap en Monument
14. Ministerie van Defensie
15. Ministerie van Economische Zaken
16. KPN Telecom
17. Kamer van Koophandel Rotterdam
18. Stadsregio Rotterdam
19. Rijksluchtvaartdienst
20. Vrouwenbelangen
21. Milieufederatie Zuid-Holland
22. Deelgemeente Overschie

Door de partijen vermeld onder 1 tot en met 8 (vetgedrukt) is schriftelijk gereageerd. Daarvan had partij 8 geen inhoudelijke opmerkingen gemaakt.

Hieronder volgt een samenvatting van de ontvangen reacties en het commentaar hierop.

1. **Gedeputeerde Staten**

a. *Luchtkwaliteit*

Het luchtonderzoek is geactualiseerd. Uit dit onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de eisen van de Wet luchtkwaliteit en dat geen maatregelen nodig zijn. De plantoelichting dient nog geactualiseerd te worden.

Reactie

De plantoelichting is geactualiseerd.

b. *Geluidskwaliteit*

Uit het M.E.R. blijkt dat er bij toepassing van stil asfalt naar verwachting geen sprake zal zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In het kader van hoofdstuk 6 van de Wet geluidhinder moet dit door de wegaanlegger (in casu de Provincie Zuid-Holland) nader worden onderzocht en vastgesteld. De resultaten zijn echter nog niet bekend en zullen na afronding van het onderzoek aan de gemeente worden overlegd. Uitgangspunt, bij de wegverbreding en het onderzoek, is de toepassing van stil asfalt. Deze toepassing moet in het bestemmingsplan of anderszins worden geborgd. Indien zou blijken dat toch sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, dan zal tevens aandacht moeten worden besteed aan de eventueel te nemen aanvullende maatregelen om overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Ook zal aandacht moeten worden besteed aan cumulatieve effecten.

Aanpassing van de toelichting in het bestemmingsplan ingeval een besluit hogere grenswaarde nodig zal zijn (ook kaartmateriaal, dwarsprofiel e.d.).

Reactie

De provincie heeft ervoor gekozen de gehele weg in zeer stil asfalt uit te voeren. Alleen op kruisingsvlakken zal, vanwege de technische eigenschappen van zeer stil asfalt, een afwijkende soort moeten worden toegepast.

c. *Water*

De gemeente dient in de toelichting van het bestemmingsplan aan te geven hoe het wateradvies van de waterbeheerders in de toelichting, voorschriften en op de plankaart is vertaald.

Reactie

De toelichting is aangepast.

d. *Watercompensatie*

De hoeveelheid water dat in het plangebied wordt gerealiseerd dient te worden vastgelegd op de plankaart of in de voorschriften.

Reactie

In paragraaf 5.4 'wateropgave' van de toelichting is opgenomen hoeveel water er gecompenseerd wordt aan de noord- en zuidzijde van de Doenkade. De watercompensatie aan de zuidzijde is mogelijk binnen het bestemmingsplan Polder zestienhoven, zestienhovense polder en wordt mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan Doenkade II. De watercompensatie aan de noordzijde wordt mogelijk gemaakt binnen het bestemmingsplan Doenkade II en bestemmingsplan 1^e fase natuur- en businesspark Schieveen.

De waterparagraaf gaat onvoldoende in op de effecten van de ontwikkelingen op de waterkeringszorg en de maatregelen die de gemeente hiervoor neemt. In elk geval moet ingegaan worden op de stabiliteit van de waterkering en op eventuele toekomstige ophogingen of verzwaringen van de waterkering.

Reactie

Het ontwerp is doorgesproken met de betrokken hoogheemraadschappen. Deze hebben hun randvoorwaarden kenbaar gemaakt en deze zijn voor zover nodig verwerkt in het ontwerp. In de door beide hoogheemraadschappen af te geven Keurvergunning is de kwaliteit en instandhouding van de waterkering geborgd.

Het lijkt dat alleen de keurzone van de waterkering op de plankaart is aangegeven. Ook de beschermingszone maakt deel uit van de Keurzone van de waterkering. Deze dient als zodanig aangegeven te worden.

Reactie

De waterkering is overeenkomstig de legger van het Hoogheemraadschap van Delfland ingetekend op de plankaart. Er is derhalve geen aanleiding de plankaart aan te passen.

e. *Verkeer*

Onderdeel van de aanpassing van het tracé van de N209 is ook de toevoeging van een aansluiting naar Schieveen aan de huidige T-aansluiting met de Vliegveldweg. Verzocht wordt dit op de plankaart op te nemen.

Reactie

Dit is op de plankaart opgenomen.

Op dit moment wordt een studie uitgevoerd naar de mogelijkheid om de beoogde fietstunnel te combineren met de landbouwtunnel. Provincie verzoekt de gemeente, zodra hier duidelijkheid over is, de plankaart en voorschriften hierop aan te passen.

Reactie

Dit is op de plankaart opgenomen.

2. **VROM-Inspectie**

Externe veiligheid

Op bladzijde 39 'Plangebied' wordt aangegeven dat de plaatsgebonden risicocontouren van Rotterdam Airport geen relevantie hebben voor het bestemmingsplan omdat er binnen het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of zijn toegestaan. De woning op de hoek van de Doenkade en de Oude Bovendijk wordt geamoveerd. Dit kwetsbare object verdwijnt, maar op de bestemming 'Erf', artikel 6 van de voorschriften wordt toekomstige bebouwing op het perceel niet uitgesloten. Ingevolge artikel 6, lid 2 van de voorschriften blijft het mogelijk om een gebouw met een grondoppervlakte van maximaal 10% van de totale grondoppervlakte en een nokhoogte van 5 meter te realiseren. Over het gebruik van dit gebouw is in dit artikel niets vastgelegd. Geadviseerd wordt om artikel 6 'Erf' zo aan te passen dat de bouw van (beperkt) kwetsbare objecten wordt uitgesloten.

Reactie

Het betreffende artikel is aangepast zodat (beperkt) kwetsbare objecten zijn uitgesloten.

3. **Tennet**

- a. In het plangebied bevindt zich de kabelgedeelten gelegen langs de westzijde van rijksweg A13. In het plan is met de ondergrondse hoogspanningsverbinding nog geen rekening gehouden. Verzocht wordt het betrokken gedeelte met een strook grond met een breedte van 7 meter (3 meter aan weerszijden van het 1 meter brede kabelbed) op de plankaart aan te geven en te bestemmen voor "Ondergrondse hoogspanningsverbinding".

Reactie

De plankaart is hierop aangepast.

- b. In verband met de betrokkenheid van de hoogspanningsverbinding wordt verzocht Artikel 3 - "Leiding" van de voorschriften aan te vullen met de gegevens van deze verbinding, te weten: ondergrondse 150.000 Volt kabelverbinding binnen een afstand van 3 meter van de bestemming "Leiding - ondergrondse hoogspanningsverbinding".

Reactie

Het betreffende artikel is aangepast.

- c. Verzocht wordt in paragraaf 6.6.3 bladzijde 39 melding te maken van de aanwezigheid van Tennet's eigendommen en Tennet tijdig bij het overleg te betreffen indien voortvloeiend uit het bestemmingsplan werkzaamheden zich zullen uitstrekken in de richting van de verbindingen.

Reactie

De betreffende paragraaf is aangepast.

4. **BOOR**

BOOR heeft het hoofdstuk beleidskader en de voorschriften aangepast.

Reactie

Dit is aangepast in het hoofdstuk Beleidskader alsmede de regels.

5. **Hoogheemraadschap van Delfland**

a. *Waterkwantiteit*

In de waterparagraaf wordt geen duidelijk beeld gegeven hoe de wateropgave van 325 m³/ha wordt ingevuld. Verzocht wordt aan te geven om hoeveel waterberging het gaat en waar deze wordt ingevuld.

Reactie

De waterparagraaf is hierop aangepast.

b. *Watersysteemkwaliteit & Ecologie*

Ten noorden van de Doenkade wordt in de toekomst een natuurgebied aangelegd. Verzocht wordt aan te geven wat het effect van de aanleg van de Doenkade is op dit natuurgebied.

Reactie

Naar verwachting zal het effect van de verbreding van de Doenkade op dit natuurgebied minimaal zijn. In het hoofdstuk Flora en Fauna van de toelichting wordt hier verder op ingegaan.

c. *Afvalwater & Riolering*

Onder het kopje waterkwaliteit wordt aangegeven wat mogelijk is om de verontreiniging van het afstromend wegwater op het oppervlaktewater te beperken. Verzocht wordt aan te geven hoe dit te bewerkstelligen.

Reactie

De Keur staat afvoeren van hemelwater via de berm toe. Daar waar deze niet of onvoldoende aanwezig is wordt gewerkt met kolken en slibfilters. Wij gaan er vanuit dat verontreiniging via afstromend wegwater niet of nauwelijks aan de orde zal zijn. Dit zal ook op basis van de Keurvergunning door de Hoogheemraadschappen worden getoetst.

d. *Toekomstige werkzaamheden*

Erop gewezen wordt dat voor werkzaamheden in de nabijheid van waterkeringen, voor het dempen en graven van water en voor het wijzigen van het waterpeil een keurvergunning noodzakelijk is. Geadviseerd wordt tijdig in overleg te laten treden met het Team keurbeheer van de sector Vergunningen en Handhaving van Delfland.

Reactie

Alvorens de werkzaamheden aanvangen zal hiermee rekening gehouden worden.

6. **N.V. Nederlandse Gasunie**

Zoals ook op de plankaart is aangegeven, ligt binnen het plangebied een regionale aardgastransportleiding van de Gasunie. De arcering die bij de bestemming "Leidingen" hoort is evenwel niet (zichtbaar) over de aanduiding 2 (gastransportleiding) geprojecteerd. Wellicht is het mogelijk dit alsnog zichtbaar te maken.

Reactie

Uit telefonisch overleg met de Gasunie is gebleken dat de betreffende leiding buiten werking is gesteld. De betreffende leiding is om deze reden van de plankaart gehaald.

7. **Stedin**

Mogelijk zou er voor de energiebehoefte binnen dit bestemmingsplan rekening gehouden moeten worden met het stichten van een transformatorstation c.q. gasstation t.b.v. distributie van elektriciteit en/of gas.

Reactie

Dit is reeds mogelijk via het tweede lid van artikel "Leiding".

8. **Deelgemeente Overschie**

a. *De aansluiting van de Oude Bovendijk op de nieuwe Doenkade*

De Oude Bovendijk zal worden afgesloten zodra de ontsluiting via het bedrijventerrein Schieveen wordt geopend. De alternatieve aansluiting zal echter door de fasering van Schieveen pas over 15 jaar aan de orde zijn. Gevraagd wordt een alternatief hiervoor te bieden en duidelijkheid te verschaffen over het wel of niet afsluiten van de Oude Bovendijk op de Doenkade.

Reactie

In het kader van dit bestemmingsplan is besloten dat sprake zal zijn van een halve aansluiting Oude bovendijk – Doenkade N209. Dit betekent dat er vanaf de Oude Bovendijk richting A13 gereden kan worden. De Oude Bovendijk is vanaf de A13 bereikbaar via de rotonde Doenkade N209 – N470/N471. De Doenkade N209 kan ter hoogte van de Oude Bovendijk niet overgestoken worden, zoals in de huidige situatie het geval is.

b. *De Speelman-doorsteek*

Bij de reconstructie van de knoop Doenkade-A13 is in de planvorming altijd uitgegaan van handhaving en verbetering van de zogenoemde Speelman-doorsteek. In het voorontwerpbestemmingsplan komt dit nergens meer aan de orde, terwijl realisatie wel door alle partijen wordt onderschreven. Wij verzoeken om opname in het bestemmingsplan van een verbeterde Speelman-doorsteek. Verwezen wordt naar een afspraak in het koninklijk besluit van 16 januari 2004 inzake afsluiting afrit 12 Overschie van RW 13.

Reactie

Het aanpassen van de Speelmandoorsteek zit niet in de scope van het project. Het betreft hier een verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.

c. *Aanpassing Doenkade-A13-Vliegveldweg*

De deelgemeente is er voor om het ontwerp voor de nieuwe Doenkade tussen de A13 en de Vliegveldweg een zo transparant mogelijk karakter te geven; het liefst via de aanleg van een zo ruim mogelijk viaduct zodat de relatie stad en land zo optimaal mogelijk wordt gemaakt. Voorkomen moet worden dat de Doenkade een barrière gaat vormen voor langzaam verkeer en dieren (ecologische verbinding).

Reactie

Door de aanleg van een tunnel zal de barrièrewerking zoveel mogelijk worden voorkomen.

d. *Verbetering ontsluiting bedrijven Delftweg*

De RTD (grote werkgever binnen de gemeente Rotterdam) aan de Delftweg 144 wenst dat de provinciale of stedelijke wegenstructuur rond het knooppunt A13/Doenkade wordt onderzocht of die kan worden aangepast om verkeer vanaf de Delftweg te laten aantakken op de oprit naar de A13 richting Rotterdam.

Reactie

De aantakking op de A13 zit niet in de scope van dit bestemmingsplan. De onderhavige wegenstructuur is niet in eigendom, beheer en onderhoud van de Provincie. Met Rijkswaterstaat wordt hierover wel een overleg gepland. De daaruit voortkomende afspraken kunnen echter niet meer meegenomen worden in het thans voorliggende bestemmingsplan.

10.2. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan "Doenkade II" heeft ten behoeve van de inspraak gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen met ingang van 17 oktober 2008, na voorafgaande publicatie in de Maasstad weekbladen op 16 oktober 2008.

Op dinsdag 21 oktober 2008 is een gezamenlijk informatiebijeenkomst georganiseerd over:

- het voorontwerpbestemmingsplan "Doenkade – N209 II";
- het voorontwerpbestemmingsplan "Verbreding N209 – Doenkade Lansingerland" (gemeente Lansingerland); en
- de milieueffectrapportage.

De bijeenkomst heeft plaatsgevonden in het Airport Hotel, gelegen aan de Vliegveldweg 59-61 te Rotterdam. Hier was het voor een ieder mogelijk vragen te stellen aan de verschillende aanwezige deskundigen.

Er zijn een tweetal inspraakreacties binnengekomen, te weten:

1. Jac. Van Etten & Zn., Oude bovendijk 209-210, 3046 NL Rotterdam.
2. VTM, Postbus 21690, 3001 AR Rotterdam. Tevens namens st. Gezond Overschie, VNMN, SNMW B&R.

1. Jac. Van Etten & Zn., Oude bovendijk 209-210, 3046 NL Rotterdam.

- 1.1 Door het opheffen van de aansluiting Oude Bovendijk met de Doenkade wordt het transport naar het bedrijf gehinderd en met groot transport zelfs onmogelijk gemaakt.

Reactie:

In het kader van dit bestemmingsplan is besloten dat sprake zal zijn van een halve aansluiting Oude bovendijk – Doenkade N209. Dit betekent dat er vanaf de Oude Bovendijk richting A13 gereden kan worden. De Oude Bovendijk is vanaf de A13 bereikbaar via de rotonde Doenkade N209 – N470/N471. De Doenkade N209 kan ter hoogte van de Oude Bovendijk niet overgestoken worden, zoals in de huidige situatie het geval is.

- 1.2 De verbetering van de luchtkwaliteit na verbreding van de Doenkade wordt niet onderschreven, in tegendeel zelfs, de luchtkwaliteit zal verslechteren en de daaraan verbonden fijnstof zal door aanzuiging van meer verkeer slechts toenemen.

Reactie:

De capaciteitsvergroting van de Doenkade zorgt voor toename van de hoeveelheid verkeer, maar ook voor een betere doorstroming van het verkeer. Per saldo zal de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechteren. Het plan voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

- 1.3 Gesteld wordt dat de gemeente Rotterdam zonder de benodigde toestemming $\pm$ 2 jaar geleden zand heeft gestort in de polder Schieveen. Tevens is door reclamant destijds gewezen op het feit dat de combinatie luchtvervuiling en vrijkomende stoffen bij het storten van zand op veen desastreus zou zijn voor de teelt in volle grond. Sinds het (illegaal) zandstorten heeft reclamant de teelt moeten staken.

Reactie:

Dit bestemmingsplan is niet het geëigende instrument voor bovenstaande klacht.

2. VTM, Postbus 21690, 3001 AR Rotterdam. Tevens namens st. Gezond Overschie, VNMN, SNMW B&R.

2.1 Publicatie

De bekendmaking is geplaatst in de Maasstad, waarvan volgens reclamant algemeen bekend is dat het weekblad niet of wisselend bezorgd wordt. Vermoed wordt dat de gemeente op deze wijze burgers met opzet buiten de inspraak probeert te houden. Voorgesteld wordt bekendmakingen in 'De Overschiese Krant' te publiceren.

Reactie:

Betreurd wordt dat "De Maasstad" bij reclamant incidenteel niet bezorgd wordt. Gewaardeerd wordt dat reclamant zelf inspanningen heeft verricht om zich te informeren over de voor hem belangrijke ontwikkelingen op het terrein van de ruimtelijke ordening. Inmiddels vinden publicaties niet langer in "De Maasstad" maar in "De Echo" plaats. Bij dit blad is ons geen bezorgproblematiek bekend. Een extra publicatie in de "Overschiese Krant" achten wij niet noodzakelijk.

2.2 Plangrens

a. De congestie op de Doenkade kan volgens reclamant verminderen maar de bottleneck bij de knoop A13-N209 blijft bestaan, indien niet ook de Matlingeweg wordt verbreed. De verkeersgevolgen van de plannen voor Schieveen zijn niet meegenomen. Opmerkelijk genoeg houdt het recent vastgestelde verkeerscirculatieplan van Overschie geen rekening met het geconstateerde in par.1.1. Terecht wordt gewezen op de toename van het sluipverkeer door de wijk vanwege de congestie op de hoofdwegen. Afsluiting van de oprit naar de A13 wordt niet bepleit. Om het sluipverkeer te verminderen is deze ingreep voldoende en is geen reden voor verbreding van de Doenkade.

b. Bestemmingsplannen kunnen gemeentegrenzen overstijgen. Er is geen verklaring gegeven waarom er geen samenvoeging heeft plaats gevonden met het deel in de gemeente Lansingerland teneinde het gehele spectrum van gevolgen in kaart te brengen ten behoeve van een weloverwogen besluitvorming.

c. Ten aanzien van het bestemmingsplan Polder Zestienhoven constateren de organisaties een erratum. Het kroonbesluit van 25 april 2007 betreft vernietiging van het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten. De uitspraak van de Raad van State bevestigde de beroepsgronden van appellanten inzake overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. De gemeente Rotterdam verdoezelt opzettelijk deze smet op het bestemmingsplan, dat weliswaar

onherroepelijk, maar toch gemankeerd is. Met de slechte luchtkwaliteit, vastgelegd in de jurisprudentie, moet rekening worden gehouden.

Reactie:

a: In dit stadium is nog niet duidelijk is op welke wijze de plannen voor Schieveen doorgang zullen vinden, daarom zijn deze niet meegenomen in dit bestemmingsplan. De afsluiting van de oprit naar de A13, vanuit de Doenkade, is niet aan de orde.

b: Er is niet gekozen voor een gemeentegrens overschrijdend bestemmingsplan vanuit praktische overwegingen. De bestemmingsplannen voor Rotterdam en Lansingerland zijn in nauwe samenwerking tussen de twee gemeenten en de provincie Zuid-Holland tot stand gekomen. Met de uitgevoerde onderzoeken is het gehele spectrum van gevolgen van de ontwikkelingen voldoende in kaart gebracht.

c: De verkeersaantrekkende werking van de bebouwing in Polder Zestienhoven is meegenomen in de verkeersprognoses van het onderhavige plan. Deze zijn gebruikt bij de toetsing van het plan aan de Wet luchtkwaliteit. Het plan voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

2.3 “2.2.1 Natura 2000”

Midden en Oost Delfland is opgenomen in de lijst van onterecht niet aangewezen Natura 2000 gebieden vanwege de waarde als weidevogelgebied. De minister heeft nog geen besluit genomen. Dit betekent dat de gebieden, waarbinnen dit voorontwerp bestemmingsplan valt, wel een speciale conserverende beschermingsregiem genieten.

Reactie:

In 2007 is er onderzoek verricht naar de natuurwaarden in verband met de verbreding N209 Capaciteitsvergroting Doenkade en Reconstructie Knoop A13-N209. Dit resulteerde in het rapport 88 van BSR. Volgens dit rapport bevindt zich binnen een straal van 500 meter van het werktracé geen bij wet beschermd natuurgebied (p.13). Wel wordt in het rapport verwezen naar 123 territoria van elf soorten weidevogels. De planning is dat op 1 april 2009 aanvullend onderzoek in het kader van de Flora en Faunawet wordt gedaan. Aan de hand hiervan zal bekeken worden of het hanteren van de door de minister goedgekeurde IPO gedragscode afdoende is of dat er ontheffing in het kader van de Flora en Faunawet aangevraagd moet worden. Beide waarborgen zorgvuldig handelen ten aanzien van weidevogels tijdens het werk.

2.4 “2.2.3. Beleid”

Bij de inspraak van het RR2020 hebben organisaties reeds aangevoerd dat capaciteitsvergroting van het openbaar vervoer evenredig moet zijn aan capaciteitsvergroting van verkeerswegen. Tegen het RR2020 was geen beroep mogelijk. Dit punt wordt opgenomen in de bezwarenprocedure tegen de dit Vobp. Gezien het gestelde in de aanleiding: het bedienen van het verkeer vanuit Zoetermeer en opvang sluipverkeer vanaf de A16/A20, is de maximale afstand tot 30 km te gering en niet conform het PVVP. Het begrip 'hoofdweg' is niet gedefinieerd. Het aantal rijbanen staat niet vast. De vraag rijst of een weg met 2x4 rijbanen een hoofdweg dan wel een regionale stroomweg, dus een rijksweg is, met bijbehorende voorschriften.

Reactie:

De weg is ontworpen als een provinciale weg met 2x4 stroken. Het ontwerp sluit aan op het deel van de Doenkade, tussen G.K. van Hogendorpweg en de Ankie Verbeek-Ohrweg dat al op deze wijze is uitgevoerd.

2.5 “3.2.2. Cultuurhistorie”

De organisaties onderschrijven het gestelde dat de verkavelingen sloten/kaden van Polder Schieveen als waardevol worden aangemerkt, evenals de beplanting bij de boerderijen, gemaal en vroegere molens. Aansluitend hierop dient ook de panoramische waarde van het polderlandschap genoemd te worden. De automobilist geniet gedurende enkel minuten van een caleidoscopisch voorbijglijdend panorama van een oud-Hollands cultuurlandschap.

Reactie:

Er is kennis genomen van het bovenstaande.

2.6 “3.3.5.Ontsluiting omliggend gebied”

Naast de bewoners van de Oude Bovendijk, maken ook bewoners van de Hofweg, de Rodenrijseweg, het landbouwverkeer, het recreatie verkeer en (sport)fietsers gebruik van deze aansluiting. Het is cruciaal dat dit kruispunt niet wordt afgesloten, maar dat de Doenkade op dit punt wordt ondertunneld. Behalve een onderbreking in het fietsnetwerk betekent de afsluiting ook extra kilometers, dus extra emissie en energieverbruik voor het dagelijkse gemotoriseerde verkeer.

Reactie:

In het kader van dit bestemmingsplan is besloten dat sprake zal zijn van een halve aansluiting Oude bovendijk – Doenkade N209. Dit betekent dat er vanaf de Oude Bovendijk richting A13 gereden kan worden. De Oude Bovendijk is vanaf de A13 bereikbaar via de rotonde Doenkade N209 – N470/N471. De Doenkade N209 kan ter hoogte van de Oude Bovendijk niet overgestoken worden, zoals in de huidige situatie het geval is. Het bestemmingsplan is naar aanleiding de halve aansluiting geactualiseerd. Ook zijn er aanvullende onderzoeken gedaan ten aanzien van deze halve aansluiting. Uit deze onderzoeken blijkt dat wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit.

2.7 “4.2 Nut en noodzaak”

- a. De planomschrijving voor Polder Schieveen is onjuist. Het gaat niet om 23,5 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein, maar om 120 ha bruto.. De term 'hoogwaardig vestigingsklimaat' is reeds door de Raad van State bij uitspraak van 9 mei 2007 onderuit gehaald. Deze kwaliteit is niet in ruimtelijke termen uit te drukken en kan onmogelijk in planschriften worden vastgelegd.
- b. Opmerkelijk is dat in 1.2 het plangebied beperkt wordt tot de verbrede Doenkade zelf, terwijl in 4.2. de ontsluitingswegen in de Schieveenplannen worden meegewogen. Dit betekent dat de benodigde capaciteitsvergroting mede bepaald wordt door de Schieveenplannen. Ergo: de milieueffecten van beide plannen dienen cumulatief in beeld gebracht te worden.
- c. Realisering van de plannen voor Hoog Zestienhoven hangt af van de Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Het is volkomen onzeker of het gevraagde uitstel voor het halen van de normen, inderdaad wordt toegestaan. Bovendien is het mogelijk dat er scherpere normen worden gesteld (PM 2,5). Hoog Zestienhoven is geen reden voor verbreding van de Doenkade.
- d. De verwijzing naar extra verkeersbewegingen als gevolg van de transformatie van de Vlinderstrik berust op onjuiste aannames. Een natuurgebied trekt geen verkeer aan (anders is het geen natuur, lees: rust) gebied. De bedoelde recreatie is extensief en langzaam. Het is niet de bedoeling dat recreanten/struiners met de auto naar het gebied komen. Bovendien is de realisatie van een doorgaande ecologisch/recreatieve verbinding in beginsel gesmoord vanwege de vele bouwplannen en barrières, waarvan de verbrede Doenkade een zal zijn.

Reactie:

- a. Naar aanleiding van de inspraakreactie is de toelichting van het bestemmingsplan geactualiseerd m.b.t. de plannen voor het natuur- en businesspark Schieveen. De term 'hoogwaardig vestigingsklimaat' geeft aan dat de ambitie van de gemeente is een kwalitatief bedrijventerrein te realiseren. Het is toegestaan een dergelijke term in de toelichting van een bestemmingsplan te gebruiken. De totstandkoming van het natuur- en businesspark Schieveen wordt niet in het onderhavige bestemmingsplan geregeld.
- b. In het m.e.r. is de toename van verkeer op de Doenkade, als gevolg van de aanleg van het natuur- en businesspark Schieveen, meegenomen.
- c. Hoog Zestienhoven is inderdaad een plan dat speelt op de lange termijn. De ontwikkeling van Hoog Zestienhoven kan in de toekomst een bijdrage leveren aan verkeer op de Doenkade.
- d. Een natuur- en recreatiegebied als de Vlinderstrik zorgt voor extra verkeersstromen. Hoewel recreanten veelal zullen wandelen en fietsen in een dergelijk gebied, moeten zij nog wel naar dit gebied komen. Dit zal deels per auto plaats vinden over de Doenkade. Daarnaast lopen in het plangebied Vlinderstrik doorgaande wegen met een hogere gemiddelde snelheid zoals de Landscheiding en de N471. Wij delen de mening niet dat de realisatie van een doorgaande ecologisch/recreatieve verbinding niet mogelijk is door een verbrede Doenkade.

2.8 “4.2.7. Rijksweg 16/13”

De relatie met de A13/16 is niet inzichtelijk gemaakt. Het is niet bewezen dat naast de N209 op dit traject ook een parallelle rijksweg nodig is. Het is eerder aannemelijk dat de verbreding een verkeer aanzuigende werking heeft.

Reactie:

Het moment van aanleg van de A13/16 is nog niet zeker en zal mogelijk niet plaatsvinden binnen de geldigheidsduur van dit bestemmingsplan.

2.9 “4.3.2. Knoop”

Zoals eerder is aangeduid is de aanpassing van de knoop onvoldoende. De verbreding en de doorstroming op de Mathlingeweg moet ook ter hand worden genomen.

De verlegging van de Schieveensedijk in noordelijke richting vanwege de obstakelvrije ruimte is niet onderbouwd. Deze is immers afhankelijk van de aanvliegroute en de huidige situatie voldoet. De aanleg van het fietstunneltje bij de kruising met de Vliegveldweg is wel een aanmerkelijke verbetering. De onderbouwing dat deze tunnel nodig is vanwege de ontsluiting van het beoogde bedrijfsterrein in Schieveen is onzin. De combinatie van 'hoogwaardige bedrijvigheid' en fietsende werknemers is onlogisch, niet aannemelijk en niet te bewijzen.

De Groene Loper is een panacé om feilen te verdoezelen. De gehakkelde Aurelia, Hermelijn en Bunzing spoeden zich niet door een duiker. Bovendien zijn deze dieren uit Polder Zestienhoven verjaagd toen de daar bestaande 'Groene Loper' werd gekapt. Het is bovendien een geografische misser de verbinding tussen de Overschiese Plasjes en Midden Delfland onder de Doenkade te leggen. De A13 is daar een barrière, niet de Doenkade. Vanachter het bureau hebben opstellers blijkbaar ook niet gemerkt dat de watergangen in Polder Schieveen een geheel ander waterpeil kennen en het niet logisch is een duiker aan te leggen tussen twee gebieden die aan weerszijde van de landscheiding (de Doenkade) en bovendien tot twee verschillende waterschappen behoren.

De beschrijving van de duiker, gebaseerd op de aanname dat vleermuizen door tunnels vliegen of geleid worden door speciale verlichting is ronduit belachelijk. Het is niet aan organisaties om de diensten te onderwijzen. Volstaan kan worden dat de schade aan de natuur vanwege de barrièrewerking aanzienlijk zal zijn en niet via een ontheffing te regelen/mitigeren. Een schets van de duiker ontbreekt.

Reactie:

De Mathlingeweg vormt geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

De verlegging van de Schieveensedijk is noodzakelijk omdat voor de aanpassingen aan de Knoop een obstakelvrije ruimte nodig is.

Wij delen uw mening niet dat fietsverkeer niet bij een hoogwaardig bedrijventerrein past.

In dit plan wordt de ecologische verbinding tussen het plassengebied ten zuiden van de Doenkade en het toekomstige natuurgebied ten noorden van de Doenkade verbeterd. De A13 vormt geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Hoe om te gaan met de verschillende waterpeilen is onderdeel van de afstemming met de betrokken Hoogheemraadschappen.

Op basis van expertise is vastgesteld dat diverse vleermuissoorten gebruik maken van dergelijke doorgangen. De diameter van de hiervoor te gebruiken duiker is minimaal 2 meter maar zal indien nodig worden aangepast aan een zo optimaal mogelijk gebruik door de genoemde soorten.

2.10 “4.3.3. verbreding”

a. Het is onduidelijk waarom geen gebruik wordt gemaakt van de ruimte tussen de huidige weg en de landingsbaan. Deze variant is in de reactie op de startnotitie ingebracht, maar niet met redenen weerlegd.

b. De verbreding tot 2x2 rijbanen is het profiel van een rijksweg. Dit betekent dat een hogere snelheid is toegestaan en de milieuhinder toeneemt.

c. Opmerkelijk is dat telkens de benodigde ontsluiting van een mogelijk bedrijfsterrein in Schieveen wordt aangehaald. Indien er een causaal verband is tussen deze plannen en de verbreding dan behoren een deel van de constructiekosten ten last te komen van dit geplande bedrijfsterrein.

d. Inconsequent is de tekst waar sprake is van een 'mogelijke' afsluiting van de Oude Bovendijk en een 'mogelijke' ontsluiting van deze dijk op de infrastructuur van het bedrijfsterrein. Gezien de keuze voor gefaseerde ontwikkeling is het niet mogelijk in dit plan de toekomstige consequenties te overzien als de realisatie van fase 3 in beeld komt.

Reactie:

a. Een dergelijke variant is niet voor verdere uitwerking in aanmerking gekomen vanwege beperkingen vanuit Rotterdam Airport (wet- en regelgeving en beperkt beschikbare ruimte).

- b. Het aantal rijbanen bepaalt niet de snelheid die op de betreffende weg gereden mag worden. Het betreft hier een provinciale weg waar 80 km per uur mag worden gereden. De capaciteitsvergroting leidt tevens tot een betere doorstroming van het verkeer waardoor de luchtkwaliteit niet in betekenende mate zal toenemen. Het plan voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.
- c. De gemeente Rotterdam draagt zorg voor de financiering van de kosten die samenhangen met de toekomstige ontsluiting van het Businesspark Schieveen (aansluiting nog niet opgenomen in dit bestemmingsplan). Deze kosten hebben betrekking op het aansluiten van de twee ontsluitingswegen van het Businesspark Schieveen op de Doenkade. Voor beide maatregelen is een gemaximeerd bedrag opgenomen in de grondexploitatie Schieveen. De kosten van de verbreding van de Doenkade worden door het Rijk, de provincie Zuid Holland en de stadsregio Rotterdam gedragen. Er bestaat geen noodzaak om kosten die met de uitvoering van dit bestemmingsplan te maken hebben af te wentelen op de exploitatie van het businesspark Schieveen.
- d. Na onderzoek is gekozen voor een halve aansluiting Oude Bovendijk-Doenkade. Deze aansluiting wordt met het onderhavige bestemmingsplan mogelijk gemaakt en bij de verbreding van de Doenkade gerealiseerd. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangepast.

2.11 "5. water"

De voorwaarden uit de Kaderrichtlijn water zijn niet ingevuld. De watertoets heeft geen juridische status en is bovendien verouderd. Het is onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de kwaliteit van het afstromingswater. Eventuele lozing op het rioolstelsel dan wel op het oppervlaktewater, dat vanwege toekomstige bebouwing een onbekende kwaliteit en capaciteit heeft. Dit plan is prematuur en kan niet beoordeeld worden zonder dat de waterparagraaf is toegevoegd.

Reactie:

Met de verantwoordelijke hoogheemraadschappen is overeengekomen op welke wijze met deze problematiek moet worden omgegaan. In de planvorming is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Of en in hoeverre de hoogheemraadschappen met toekomstige ontwikkelingen (bebouwing) rekening hebben gehouden is ons niet bekend (en ook niet onze verantwoordelijkheid). Beide hoogheemraadschappen stemmen in met de door ons gekozen oplossingen.

2.12 "6. Milieu"

Deze paragraaf is onvolledig daar het slechts verwijst naar beleidsmaatregelen. Hiervan is bekend dat de effecten berekend worden, dus op aannames berusten. Er is geen zekerheid. In de reactie op de M.E.R. zal hierop nader worden ingegaan.

De verwijzing naar de NSL heeft geen waarde. Samenwerkingsovereenkomsten hebben geen juridische status. Het is niet zeker dat Europa met het uitstel instemt. De saneringstoolkit is onoverzichtelijk voor lagere overheden om te controleren op onjuistheden. Bovendien bevat de toolkit teveel berekeningen van complexe factoren waarvan de onderlinge reactie en cumulatie onbekend is. Een grote foutmarge is aannemelijk. Bovendien is de uitvoering afhankelijk van de economische situatie en deze is onvoorspelbaar.

Reactie:

Het bestemmingsplan is getoetst conform de Wet luchtkwaliteit en voldoet hieraan. Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument voor bedenkingen tegen de (hogere)wet- en regelgeving.

2.13 "9. Financiële uitvoerbaarheid"

De additionele wens voor de ontsluiting van bedrijfsterrein in Schieveen doorkruist de uitvoering en vereist splitsing in financiële lastendragers. In het Vobp Schieveen is geen gemaximeerd bedrag opgenomen in de grondexploitatie, daar dit plan nadrukkelijk buiten beschouwing is gelaten.

Reactie:

Een mogelijke ontsluiting van het bedrijventerrein op de Doenkade wordt niet in dit bestemmingsplan geregeld maar in het bestemmingsplan 1^e fase Natuur- en businesspark Schieveen dat reeds in procedure is. Voor de maatregelen is een gemaximeerd bedrag opgenomen in de grondexploitatie Schieveen.

2.14 *"10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid "*

Reclamant toont, zijns inziens, aan dat de maatschappelijke uitvoerbaarheid, middels de punten 2.1 tot en met 2.13, ter discussie staat.

Reactie:

Gezien de beantwoording van 2.1 tot en met 2.13 staat de maatschappelijke uitvoerbaarheid niet ter discussie.

II REGELS

INHOUD

Regels bestemmingsplan “Doenkade – N209 II”

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

- Artikel 1 - Begrippen
- Artikel 2 - Wijze van meten

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

- Artikel 3 - Verkeersweg
- Artikel 4 - Leiding
- Artikel 5 - Waterkering
- Artikel 6 - Archeologisch waardevol gebied
- Artikel 7 - Erf

Hoofdstuk 3 Algemene, overgangs- en slotregels

- Artikel 8 - Antidubbeltelbepaling
- Artikel 9 - Algemene ontheffing
- Artikel 10 - Overgangsbepaling
- Artikel 11 - Naamgeving

Hoofdstuk 3 Algemene regels

- Artikel 8 - Antidubbeltelbepaling
- Artikel 9 - Algemene bouwregels
- Artikel 10 - Algemene ontheffingsregels
- Artikel 11 - Algemene procedureregels
- Artikel 12 - Overige regels

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

- Artikel 13 – Overgangsrecht
- Artikel 14 - Slotregel

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 - Begrippen

Archeologisch deskundige

Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

Bebouwing

Een of meer gebouwen en/of andere bouwwerken.

Beperkt kwetsbare objecten

- a. woningen, kantoorgebouwen, hotels, restaurants, winkels en bedrijfsgebouwen, voor zover deze objecten niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- b. sporthallen, zwembaden, speeltuinen;
- c. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- d. andere objecten die met de onder a en b genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- e. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

Bestemmingsgrens

Een als zodanig verklaarde lijn op de plankaart die de grens vormt van een bepaalde bestemming.

Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Kwetsbare objecten

- a. woningen, met uitzondering van:
 1. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
 2. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
 1. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 2. scholen;
 3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
 1. kantoorgebouwen en hotels met een b.v.o. van meer dan 1500 m² per object;
 2. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk b.v.o. meer dan 1000 m² bedraagt en winkels met een totaal b.v.o. van meer dan 2000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

Milieudeskundige

De Milieudienst Rijnmond (DCMR) of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

Parkeerplaatsen

Ongebouwde parkeervoorzieningen.

Parkeervoorzieningen

Parkeergelegenheid ter voorziening in de behoefte aan ruimte voor het parkeren en stallen van motorvoertuigen en (brom)fietsen, alsmede de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen.

Peil (straat)

- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg;
- b. voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang, na voltooiing van de aanleg van dat terrein.

Indien een bouwwerk aan meer dan één weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.

Artikel 2 – Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil (straat) tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk. Dakoverstekken, luifels, balkons en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter.

2.6 de breedte van een gebouw

van en tot de buitenkant van een zijgevel dan wel het hart van een gemeenschappelijke scheidsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels verspringen of niet evenwijdig lopen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte.

2.7 de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens

vanaf het punt van de gevel van een gebouw welke het dichtst bij de perceelsgrens is gelegen, haaks op de perceelsgrens.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 - Verkeersweg

Bestemmingsomschrijving

- 3.1 De gronden, aangewezen voor "verkeersweg", zijn bestemd voor:
- voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen met bovenleidingen, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken als viaducten, bruggen, duikers;
 - voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;
 - groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
 - openbare nutsvoorzieningen;
 - geluidswerende voorzieningen;
 - de bestemmingen "leiding", "waterkering" en "archeologisch waardevol gebied", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.

Bouwregels

- 3.2 Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:
- de in het eerste lid bedoelde kunstwerken.
 - bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals portalen ten behoeve van de bewegwijzering, straatmeubilair, verfraaiingselementen, reclame-inrichtingen, al dan niet ondergrondse afvalcontainers, openbare nutsvoorzieningen, geluidsschermen en andere voorzieningen ter beperking van geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer;
 - bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard zoals een brug, een duiker.

Medebestemming

- 3.3 Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor de onder het eerste lid sub f genoemde bestemmingen, is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

Uitvoeringsregels

- 3.4 Voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, beschreven in lid 3.1, moeten zo uitgevoerd worden dat geen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder voor bestaande woningen (bijvoorbeeld door toepassen van zeer stil asfalt).

Artikel 4 - Leiding

Bestemmingsomschrijving

- 4.1 De gronden, aangewezen voor "leiding", zijn bestemd voor:
- een olieleiding van de NAM met een diameter van 8 inch en een druk van 95 bar, ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding '1' en '3' met de daarbij behorende voorzieningen;
 - 1 x 150 KV ondergrondse hoogspanningsverbindingen, ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding '4' met de daarbij behorende voorzieningen.
- b. de bestemmingen "archeologisch waardevol gebied", "verkeersweg" en "waterkering", voor zover deze gronden mede als zodanig op de plankaart zijn aangewezen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Verbod

Op de voor Leiding bestemde gronden, mag in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan "Leiding", binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

4.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 4.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming "Leiding" en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

4.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie "Leiding" mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m³.

4.3 Ontheffing van de bouwregels

4.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 4.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere bestemmingen dan "Leiding", mits het belang van de leidingen hierdoor niet wordt geschaad. Geen ontheffing kan worden verleend voor bebouwing binnen 4 meter gemeten aan weerszijden uit de hartlijn leiding.

4.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen zij het schriftelijk advies in van de beheerder(s) van de leiding(en) aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit, ter bescherming van het leidingbelang.

4.4 Aanlegvergunning

4.4.1 Verbod

Het is het verboden zonder schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- b. Het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);
- c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;
- d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- e. het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- g. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

4.4.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Zulks geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren.

4.4.3 Vergunning

Aanlegvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid 4.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leiding of het goed functioneren ervan.

4.4.4 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

Artikel 5 - Waterkering

Bestemmingsomschrijving

5.1 De gronden, aangewezen voor "waterkering", zijn bestemd voor:

- a. waterkering met de daarbij behorende waterstaatswerken als taluds, glooiingen en onderhoudswegen, zomede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard zoals duikers, keerwanden en beschoeiingen;
- b. de bestemmingen "archeologisch waardevol gebied", "leiding" en "verkeersweg", voor zover deze gronden mede als zodanig op de plankaart zijn aangewezen.

Bouwregels

5.2 Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend de in het eerste lid onder a bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Vrijstelling

- 5.3 Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het tweede lid voor het bouwen van krachtens het eerste lid onder b toegestane bebouwing, mits de belangen van de waterkering niet worden geschaad. Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de vrijstelling aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de dijkbeheerder te overleggen. Burgemeester en wethouders kunnen aan de vrijstelling voorschriften verbinden ter bescherming van de belangen van de waterstaat.

Artikel 6 - Archeologisch waardevol gebied

Bestemmingsomschrijving

- 6.1 De voor "archeologisch waardevol gebied" aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

Bouwregels

- 6.2 In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager om een reguliere bouwvergunning als bedoeld in de Woningwet een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige (Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam) waarin de archeologische waarden van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om bouwvergunning voor het uitvoeren van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en/of dieptematen welke genoemd zijn in lid 3.
- 6.3 Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een reguliere bouwvergunning als bedoeld in de Woningwet de volgende voorschriften verbinden:
- de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 - de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
 - de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

Aanlegvergunning

- 6.4 In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de hierna onder a t/m f genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die:
- dieper reiken dan 6,5 meter beneden NAP en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.
- Het betreft:
- a.grondbewerkingen (van welke aard dan ook);
 - b.het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
 - c.Het indrijven van voorwerpen in de bodem;
 - d.het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven;
 - e.het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
 - f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

Het aanlegvergunningvereiste geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

- 6.5 Aanlegvergunning wordt verleend, indien daardoor de aanwezige archeologische waarden van de gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast. Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een rapport van een archeologisch deskundige te overleggen.

- 6.6 Aan een aanlegvergunning kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
- de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
 - de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
 - de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

Artikel 7 - Erf

Bestemmingsomschrijving

- 7.1 De gronden, aangewezen voor "erf", zijn bestemd voor:
- a. erf en tuin, met de daarbij behorende ontsluitingswegen en -paden, parkeerplaatsen en waterlopen.
 - b. de bestemmingen "archeologisch waardevol gebied" en "leiding", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.

Bouwregels

- 7.2 In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid, is een gebouw, niet zijnde een (beperkt) kwetsbaar object, met een oppervlakte van maximaal 10 procent van de totale grondoppervlakte en een bouwhoogte van maximaal 5 meter toegestaan.

Medebestemming

- 7.3 Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor de onder het eerste lid sub b genoemde bestemmingen, is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 8 – Antidubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 – Algemene bouwregels

Maximum bebouwingspercentage

- 9.1 Ingeval voor gronden welke voor bebouwing in aanmerking komen noch in de regels, noch op de plankaart een maximum bebouwingspercentage is vermeld, mogen deze gronden volledig worden bebouwd.

Maximum bouwhoogte

- 9.2 voor zover in de regels geen bepalingen zijn opgenomen terzake van de maximum toegestane bouwhoogte, gelden de maatvoeringsaanduidingen terzake op de plankaart; voor woningen mag de maximum bouwhoogte (nokhoogte) niet meer bedragen dan 7 meter boven de maximum goothoogte.

Maximum goothoogte

- 9.3 Ingeval de toegestane bouwhoogte in bouwlagen is vermeld, dient voor het berekenen van de maximum toegestane goothoogte een hoogte van 3,5 meter voor een bouwlaag van een woonfunctie resp. een hoogte van 4,5 meter voor een niet-woonfunctie te worden aangehouden.

Souterrain

- 9.4 Een souterrain mag niet hoger reiken dan 2 meter boven peil.

Afdekking van gebouwen

- 9.5 Ingeval noch de regels, noch de plankaart duidelijkheid verschaffen over de wijze van afdekking van gebouwen, mogen gebouwen zowel met een kap als plat worden afgedekt.

Dakkapellen

- 9.6 Dakkapellen op schuine dakvlakken zijn toegestaan, onder de volgende voorwaarden:
- ingeval zij geplaatst worden op het voordakvlak of een naar de weg of het openbaar groen gekeerd dakvlak, mogen zij niet breder zijn dan 2/3 deel van bedoeld dakvlak, waarbij tenminste 0,5 meter afstand tot de zijkant van het dakvlak aangehouden dient te worden. Niet meer dan één dakkapel mag in het voordakvlak worden gerealiseerd;
 - ingeval zij geplaatst worden op een ander dakvlak dan de genoemde, geldt dat zij tenminste 0,5 meter afstand tot de zijkant van het dakvlak dienen aan te houden;
 - op een aanbouw aan een niet-gestapelde woning is een dakkapel alleen toegestaan op het achterdakvlak;
 - in alle gevallen geldt dat de bovenzijde tenminste 0,5 meter onder de nok van het pand dient te blijven en de voorzijde tenminste 1 meter dient terug te liggen ten opzichte van de gevel.

Artikel 10 – Algemene ontheffingsregels

Ontheffing van de maximaal toegestane bouwhoogte

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van de regels ten aanzien van de maximum toegestane bouwhoogte van een gebouw, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 meter, uitsluitend toe te passen ingeval extra bouwhoogte nodig is voor een architectonisch verantwoorde afronding van de bovenste bouwlaag c.q. kap/schuin dakvlak;

Artikel 11 – Algemene procedureregels

Procedure ontheffing van bouw- en/of gebruiksregels

Alvorens ontheffing te verlenen van de bouw- en/of gebruiksregels van dit bestemmingsplan, stellen burgemeester en wethouders belanghebbenden in de gelegenheid hun zienswijzen schriftelijk kenbaar te maken. De stukken welke betrekking hebben op het voornemen om ontheffing te verlenen, worden gedurende 2 weken ter inzage gelegd, na voorafgaande bekendmaking.

Artikel 12 – Overige regels

Bouwhoogte LVNL toetsingsvlakken

12.1.1 Wanneer een bouwwerk een LVNL-toetsingsvlak doorsnijdt, waarvan de bijbehorende bouwhoogten op de plankaart zijn opgenomen, kan geen bouwvergunning worden afgegeven. Deze bijzondere bouwhoogte regel gaat voor de algemene bouwhoogte regels, elders in dit bestemmingsplan.

Ontheffing bouwhoogte LVNL toetsingsvlakken

12.1.2 Door B&W kan ontheffing worden verleend van de regeling genoemd in 12.1.1 na een positief advies van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) of diens rechtsopvolger.

10⁻⁶-Plaatsgebonden Risicocontouren

12.2 Binnen de op de plankaart aangegeven 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontouren mogen geen 'kwetsbare objecten' gerealiseerd worden.

10⁻⁵-Plaatsgebonden Risicocontouren

12.3 Binnen de op de plankaart aangegeven 10⁻⁵ plaatsgebonden risicocontouren mogen geen 'kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten' gerealiseerd worden.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 13 – Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

13.1.1 Aanwezige bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

13.1.2 Ontheffing

Eenmalig kan ontheffing worden verleend van lid 1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 1.1 met maximaal 10 %.

13.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

13.2.1 Bestaand gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

13.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

13.2.3 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in het lid 2.1, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

13.2.4 Uitzonderingen op het overgangsrecht gebruik

Lid 2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

13.2.5 Hardheidsclausule

Voor zover van toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer personen kunnen burgemeester en wethouders ten behoeve van die persoon of personen dat overgangsrecht buiten toepassing laten.

Artikel 14 - Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan "Doenkade – N209 II", gemeente Rotterdam.

III BIJLAGEN

INHOUD

Geen bijlagen

IV KAARTEN

Inhoudsopgave Kaarten

- Bestemmingsplankaart d.d. 18-02-2010.



KENNISGEVING BESTEMMINGSPLAN "Doenkade-N209 II"

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken bekend dat tegen het besluit van de Gemeenteraad van Rotterdam tot vaststelling van het bestemmingsplan "Doenkade-N209 II" geen beroep c.q. een verzoek om voorlopige voorziening is ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, zodat dit bestemmingsplan met ingang van 13 mei 2010 onherroepelijk is geworden.

Rotterdam, 9 juni 2010,
Burgemeester en wethouders voornoemd,
namens dezen:

H.Goedhart,
algemeen directeur dS+V

Rotterdam, 15 december 2009.

126

09923879

Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan "Doenkade N209 II"

GEMEENTERAAD
Vergadering van

18 FEB. 2010

Conform Besloten

Aan de Gemeenteraad.

Inleiding

De provincie Zuid-Holland is voornemens de N209 te verbreden tussen de Vliegveldweg en de G.K. van Hogendorpweg en een reconstructie van de knoop A13 - N209 te realiseren. Het bestemmingsplan Doenkade N209 II maakt deze verbreding mogelijk binnen de gemeentegrenzen van Rotterdam. De totale verbreding vindt voor een groot deel plaats in de gemeente Rotterdam en voor een kleiner deel in de gemeente Lansingerland. De begrenzing van het totale project loopt van de oprit en afrit A13/N209 in het westen tot aan de G.K. van Hogendorpweg in het oosten. De kruising bij de G.K. van Hogendorpweg valt niet binnen dit project. Het bestemmingsplangebied Doenkade N209 II behelst uitsluitend het gedeelte binnen de gemeente Rotterdam. Dat is de oprit en afrit A13/N209 richting het oosten tot aan de gemeentegrens met Lansingerland. Aan de noordkant is het perceel op de hoek van de Doenkade en de Oude Bovendijk bij het plangebied betrokken.

Exploitatieplan

Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen bebouwing mogelijk in de zin van artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, zodat er geen noodzaak is een exploitatieplan ex artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Zienswijzenrapportage

Het ontwerpbestemmingsplan "Doenkade-N209 II" heeft gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen, te weten van vrijdag 7 augustus 2009 tot en met 17 september 2009.

Bijbehorende stukken

Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan hebben de volgende stukken ter inzage gelegen:

1. MER hoofdrapport – Royal Haskoning mei 2008
2. MER bijlagenrapport – Royal Haskoning mei 2008
3. Oplegnotitie MER Royal Haskoning 2 juli 2009
4. Luchtkwaliteitsonderzoek – Royal Haskoning 29 april 2009
5. Akoestisch onderzoek – Royal Haskoning 2 juli 2009
6. Natuurwaardenonderzoek – bSR rapport 88
7. Aanvullend natuurwaardenonderzoek – bSR rapport 134
8. Archeologisch vooronderzoek – Raap rapport 3128
9. Archeologisch vooronderzoek – bijlage 1 boorbeschrijvingen
10. Archeologisch begeleidingsprotocol proefsleuven – Raap rapport PvE 645
11. Ontwerpbestemmingsplan Verbreding N209-Doenkade Lansingerland
12. Plankaart ontwerpbestemmingsplan Verbreding N209-Doenkade Lansingerland

KOPIE



Reclamanten

De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan leidde tot de indiening van schriftelijke zienswijzen door de volgende reclamanten, te weten:

1. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, postbus 9154, 3007 AD Rotterdam
2. Luchtverkeersleiding Nederland, postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol
3. Recreatieschap Midden-Delfland, postbus 341, 3100 AH Schiedam
4. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, postbus 4059, 3006 AB Rotterdam
5. Vereniging tegen Milieubederf, postbus 21690, 3001 AR Rotterdam

Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend.

Ontvankelijkheid

De zienswijzen nummers 1, 2 en 3 zijn abusievelijk aan een andere instantie dan aan uw raad gericht. Daarom stellen wij voor deze als aan u gericht te beschouwen.

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen, zodat reclamanten in hun zienswijzen kunnen worden ontvangen.

Samenvatting en beantwoording schriftelijke zienswijzen

1. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, postbus 9154, 3007 AD Rotterdam

1.1 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat in paragraaf 6.6.3 (leidingen) van het ontwerpbestemmingsplan wordt beschreven dat er drie leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Te weten een aardgasleiding van de Nederlandse Gasunie, een aardgasleiding van Eneco en een ruwe olieleiding van de NAM. Er wordt echter in de planregels gesproken over een gasleiding van de NAM, aangeduid met '3', met een diameter van 8,6 inch.

Reactie

De opmerking van reclamant is correct. De tekst van het ontwerpplan is op dit punt niet consistent. Bovendien is het niet noodzakelijk om de genoemde leidingen op te nemen in de planregels, vanwege de lage werkdruk van 8 bar.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en het plan als volgt aan te passen:

1. In artikel 4.1 onder a1 toevoegen van aanduiding '3'.
2. Het schrappen van lid a2 en a3 van artikel 4.1 van de regels en het henummeren van het artikel.
3. Het schrappen van de zinsneden uit paragraaf 6.6.3 leidingen van de toelichting:
 - Een aardgasleiding van de Nederlandse GasUnie (NGU), evenwijdig aan de A13 (kruist de Doenkade ter hoogte van de Vliegveldweg)
 - Een aardgasleiding van Eneco, evenwijdig aan de Vliegveldweg en Doenkade (zuidelijke ligging)



De aardgasleiding van de NGU die ten westen van de Vliegveldweg het plangebied kruist heeft een diameter van 4 inch en een werkdruk van 40 bar. In de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransport-leidingen" d.d. 26 november 1984 is bepaald dat een aardgasleiding met deze druk en diameter een bebouwingsafstand van 4 meter en een toetsingsafstand van 20 meter heeft. De aardgasleiding van Eneco heeft een diameter van 6 inch en een bedrijfsdruk van 8 bar. Vanwege de lage bedrijfsdruk valt deze leiding niet onder de circulaire voor aardgastransportleidingen. Met het oog op een goede ruimtelijke ordening wordt voor deze leiding de zelfde bebouwingsafstand en toetsingsafstand gehanteerd als voor de aardgasleiding van de NGU.

1.2 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat uit de professionele risicokaart Zuid-Holland voor de K1 oliepijpleiding van de NAM, aangeduid met '1' op de verbeelding blijkt, dat deze leiding een maximale werkdruk van 95 bar heeft in plaats van de in de planregels vermelde werkdruk kleiner dan 10 bar. Voor deze K1 oliepijpleiding geldt hierdoor dan ook een 10(-6) plaatsgebonden risicocontour van 12 meter. Reclamant wijst er op dat het RIVM in 2008 in opdracht van het Ministerie van VROM een publicatie met nieuwe risicoafstanden voor K1, K2, K3 buisleidingen met brandbare vloeistoffen heeft uitgebracht. Door het ministerie is in haar brief aangegeven dat het gewenst is te anticiperen op deze nieuwe afstanden, hoewel deze afstanden nog niet in wet- en regelgeving zijn vastgelegd. Reclamant adviseert voor de goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan te verifiëren welke leidingen en daar bijbehorende eigenschappen (diameter, druk en ligging) in het plangebied gelegen zijn. Dit dient hierna correct op de verbeelding en in de planregels opgenomen te worden.

Reactie

Reclamant wijst terecht op de publicatie van het RIVM. De toelichting en regels zullen n.a.v. het bovenstaande worden aangepast.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en de volgende tekst in paragraaf 6.6.3 van de toelichting toe te voegen:

Vooruitlopend op het Besluit externe veiligheid buisleidingen heeft het RIVM een nieuwe afstandentabel opgesteld voor leidingen met een K1-vloeistof (wat ook deze olieleiding betreft). Uit de afstandentabel blijkt dat de olieleiding, uitgaande van een diameter van 8 inch en een (door de NAM aangegeven) ontwerpdruk van 95 bar, een 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour van 12 meter heeft. Binnen de bestemming Erf is geen (beperkt) kwetsbaar object toegestaan. De bestemming verkeersweg is geen (beperkt) kwetsbare bestemming. Er is daarom geen externe veiligheidsprobleem m.b.t. deze leiding.

Daarnaast stellen wij u voor het aantal bar van <10 te wijzigingen in 95 bar in artikel 4.1 onder a1 van de regels.

1.3 Samenvatting van de zienswijze

Ten behoeve van een daadkrachtig en sneller optreden bij een incident op de Doenkade en Rotterdam Airport adviseert de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond District Noord om onderstaande voorzieningen te realiseren:

- a. De geplande gecombineerd onderdoorgang onder de Doenkade voor auto's, fietsers, voetgangers en ecologie zodanig uitvoeren dat ook hulpverleningsvoertuigen gebruik kunnen maken van de onderdoorgang



- b. Vanaf de noordelijke rijbaan van de N209 de mogelijkheid hebben om via de middenberm de toegangshekken van Rotterdam Airport te bereiken.
- c. Met betrekking tot bluswatervoorzieningen dient aan beide zijde van de toekomstige N209/Doenkade om de 100 m een voorziening voor de onttrekking van bluswater, met een minimale capaciteit van 120m³/uur voor de minimale duur van vier uur gerealiseerd te worden
- d. Het fietspad langs de N209/Doenkade geschikt maken voor gebruik door hulpverleningsvoertuigen
- e. Het realiseren van opstelplaatsen voor brandweervoertuigen ten behoeve van het kunnen onttrekken van open water

Deze punten dienen hierbij te voldoen aan de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening zoals gesteld conform de richtlijnen in het boekwerk Handleiding Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR).

Reactie

- a. De onderdoorgang wordt 3,5 meter hoog. Dit is gecommuniceerd met de Brandweer Rotterdam Rijnmond, die hiermee akkoord gaat omdat er voldoende alternatieve routes in de directe nabijheid aanwezig zijn.
- b. Tussen de noordelijke en de zuidelijke rijbaan komt een grasberm en geen geleiderail. Ter plaatse van de calamiteitendoorgangen voor Rotterdam Airport worden de middenbermen overrijdbaar gemaakt.
- c. De aanwezige capaciteit aan bluswater aan de zuidzijde van de N209 is voldoende. Er is geen sprake van een geleiderail in de middenberm, waardoor aanvoer van bluswater vanaf de zuidzijde mogelijk is.
- d. Door de afwezigheid van een middengeleiderail is tijdens overleg gebleken dat deze maatregel niet langer noodzakelijk is.
- e. Door de afwezigheid van een middengeleiderail is tijdens overleg gebleken dat deze maatregel niet langer noodzakelijk is.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

- 1.4 Reclamant adviseert zowel voorafgaand aan het definitieve ontwerp van de N209/Doenkade alsmede bij aanvang van de werkzaamheden contact op te nemen met de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond district Noord voor nadere advisering en afstemming.

Reactie

Er vindt inmiddels overleg plaats met de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond over de feitelijke inrichting.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen.

2. Luchtverkeersleiding Nederland, postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat op de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan een toetsingsvlak van de navigatie apparatuur ontbreekt. Het betreft het toetsingsvlak van het ILS 06. Het plangebied zoals aangegeven op de plankaart valt aan de westkant net binnen het toetsingsvlak van het ILS 06. Reclamant heeft ter completering van de plankaart een kaart toegevoegd met alle geldende toetsingsvlakken van LVNL m.b.t. Rotterdam Airport. Reclamant verzoekt het toetsingsvlak van het ILS 06 alsnog op te nemen op de plankaart.



Reactie

De zienswijze van reclamant is correct. Het toetsingsvlak ILS 06 is niet op de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan op het volgende punt te wijzigen: op de plankaart het toetsingsvlak ILS 06 opnemen.

3. Recreatieschap Midden- Delfland, postbus 341, 3100 AH Schiedam

Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat de Doenkade verschillende bestaande en toekomstige recreatie- en groengebieden onderling verbindt, waaronder Midden-Delfland, de Vlinderstrik en de Rottemeren. Het huidige recreatieve netwerk ligt langs de Doenkade of sluit er op aan. Met de verbreding van de Doenkade en de reconstructie van de knoop A13-Doenkade worden deze aansluitingen aangepast.

Reclamant wil om het recreatieve netwerk te behouden en waar mogelijk te versterken en uit te breiden nogmaals benadrukken dat de nieuwe tracés naadloos dienen aan te sluiten op het huidige en toekomstige padenstelsel. Reclamant verzoekt om tijdens de aanlegfase alternatieve recreatieve routes aan te bieden zodat beperkingen en overlast ten aanzien van het recreatieve netwerk voor de gebruikers minimaal zijn. Reclamant geeft aan dat het Recreatieschap Midden-Delfland graag op de hoogte blijft van de nadere ontwikkelingen rond de Doenkade.

Reactie

Deze zienswijze gaat in op de uitvoering van de verbreding en is niet relevant in het kader van het bestemmingsplanproces (zie uitspraak AbRvS van 21 oktober 2009, zaaknummer 200806242/1/R1). De bestaande fietsroutes blijven gehandhaafd, zowel in de tijdelijke als in de definitieve situaties. Reclamant zal in de toekomst op de hoogte worden gehouden via de provinciale nieuwsbrief.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen.

4. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, postbus 4059, 3006 AB Rotterdam

4.1 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat het op het voorontwerpbestemmingsplan Doenkade N209II afgegeven advies in september 2008 niet is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant verzoekt alsnog onderstaande opmerkingen op de plankaart en in de waterparagraaf van de toelichting te verwerken. De (dubbel) bestemming waterkering heeft niet de juiste afmetingen. Reclamant geeft aan dat in de legger van het hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard de ligging van de waterkering (de landscheiding tussen het Hoogheemraadschap van Delfland en beheergebied van reclamant) is vastgelegd. Reclamant geeft aan dat de juiste grenzen toegezonden kunnen worden. Reclamant verzoekt de begrenzing van de bestemming waterkering aan te passen conform de legger.

Reactie

Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij contact opgenomen met reclamant en heeft reclamant ons de legger met de grenzen van de waterkering toegestuurd. Naar aanleiding hiervan hebben wij geconstateerd dat de grenzen van de waterkering op de plankaart niet geheel juist zijn weergegeven.



Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan op het volgende punt te wijzigen: op de plankkaart de grenzen van de waterkering overeenbrengen met de toegestuurde legger van reclamant.

4.2 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat in paragraaf 5.2 het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard niet genoemd is als waterbeheerder van de polder Zestienhoven. Ook in paragraaf 5.4 is het HHSK niet genoemd. Met betrekking tot afstromend wegwater stelt HHSK dezelfde eisen als het Hoogheemraadschap van Delfland. Voor polder Zestienhoven geldt bij ontwikkelingen dat de waterberging moet worden aangevuld met een oppervlak minimaal gelijk aan 15% van de netto verhardingstoename.

Reactie

Reclamant geeft terecht aan dat het hoogheemraadschap niet genoemd is in paragraaf 5.2 en 5.4 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan op het volgende punt te wijzigen: In paragraaf 5.2 en 5.4 het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard opnemen, naast het hoogheemraadschap van Delfland, als waterbeheerder van het plangebied.

4.3 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant vraagt tot slot op de hoogte gehouden en betrokken te worden bij de uitwerking van het plan.

Reactie

De provincie heeft overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en zal tijdens deze overleggen het Hoogheemraadschap op de hoogte houden. Te zijner tijd zal de keurvergunning worden aangevraagd.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen.

5. Vereniging tegen Milieubederf, postbus 21690, 3001 AR Rotterdam

5.1 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant constateert met genoegen dat op twee punten aan haar reacties op het voorontwerp gevolg is gegeven: met name de ontsluiting aan de Bovendijk en de relatie met de geplande ontwikkelingen in Polder Schieveen. Reclamant geeft aan dat aan de overige punten in onvoldoende mate aandacht besteed is of onvoldoende is beantwoord. Reclamant handhaaft de volgende zienswijzen uit de inspraakprocedure:

a. Samenvatting "Publicatie"

De bekendmaking is geplaatst in de Maasstad, waarvan volgens reclamant algemeen bekend is dat het weekblad niet of wisselend bezorgd wordt. Vermoed wordt dat de gemeente op deze wijze burgers met opzet buiten de inspraak probeert te houden. Voorgesteld wordt bekendmakingen in 'De Overschiese Krant' te publiceren.



Reactie

Betreurd wordt dat "De Maasstad" bij reclamant incidenteel niet bezorgd wordt. Gewaardeerd wordt dat reclamant zelf inspanningen heeft verricht om zich te informeren over de voor hem belangrijke ontwikkelingen op het terrein van de ruimtelijke ordening. Inmiddels vinden publicaties niet langer in "De Maasstad" maar in "De Echo" plaats. Bij dit blad is ons geen bezorgproblematiek bekend. Een extra publicatie in de "Overschiese Krant" achten wij niet noodzakelijk.

Wij zijn van mening dat bovenstaande inspraakreactie, nu opnieuw ingediend als zienswijze, voldoende is beantwoord.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Samenvatting "Plangrens"

De congestie op de Doenkade kan volgens reclamant verminderen maar de bottleneck bij de knoop A13-N209 blijft bestaan, indien niet ook de Matlingeweg wordt verbreed. De verkeersgevolgen van de plannen voor Schieveen zijn niet meegenomen. Opmerkelijk genoeg houdt het recent vastgestelde verkeerscirculatieplan van Overschie geen rekening met het geconstateerde in par.1.1. Terecht wordt gewezen op de toename van het sluipverkeer door de wijk vanwege de congestie op de hoofdwegen. Afsluiting van de oprit naar de A13 wordt niet bepleit. Om het sluipverkeer te verminderen is deze ingreep voldoende en is geen reden voor verbreding van de Doenkade.

Bestemmingsplannen kunnen gemeentegrenzen overstijgen. Er is geen verklaring gegeven waarom er geen samenvoeging heeft plaats gevonden met het deel in de gemeente Lansingerland teneinde het gehele spectrum van gevolgen in kaart te brengen ten behoeve van een weloverwogen besluitvorming.

Ten aanzien van het bestemmingsplan Polder Zestienhoven constateren de organisaties een erratum. Het kroonbesluit van 25 april 2007 betreft vernietiging van het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten. De uitspraak van de Raad van State bevestigde de beroepsgronden van appellanten inzake overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. De gemeente Rotterdam verdoezelt opzettelijk deze smet op het bestemmingsplan, dat weliswaar onherroepelijk, maar toch gemankeerd is. Met de slechte luchtkwaliteit, vastgelegd in de jurisprudentie, moet rekening worden gehouden.

Reactie

De bottleneck bij de knoop A13-N209 wordt met de reconstructie van de knoop en de verbreding van de Doenkade opgeheven. Door de verbreding van de Doenkade en de reconstructie kan de knoop A13-N209 meer verkeer verwerken. Een verbreding van de Matlingeweg zal pas op termijn noodzakelijk zijn. Tevens draagt de verbreding en reconstructie bij aan het oplossen van het sluipverkeerprobleem door de wijk. Een toename van het sluipverkeer door de wijk is met een reconstructie van de knoop niet meer aan de orde.

In de MER van de Doenkade is in eerste instantie rekening gehouden met het volledige programma van Schieveen. Daarna is bij de uitwerking van het voorontwerp en het definitief ontwerp van de weg i.v.m. het besluit van de Raad van State, ook het programma van Schieveen aangepast. Dus er is wel degelijk rekening gehouden met de plannen van Schieveen.

De afsluiting van de oprit naar de A13, vanuit de Doenkade, is niet aan de orde.



Er is niet gekozen voor een gemeentegrens overschrijdend bestemmingsplan vanuit praktische overwegingen. De bestemmingsplannen voor Rotterdam en Lansingerland zijn in nauwe samenwerking tussen de twee gemeenten en de provincie Zuid-Holland tot stand gekomen. Met de uitgevoerde onderzoeken is het gehele spectrum van gevolgen van de ontwikkelingen voldoende in kaart gebracht.

De verkeersaantrekkende werking van de bebouwing in Polder Zestienhoven is meegenomen in de verkeersprognoses van het onderhavige plan. Deze zijn gebruikt bij de toetsing van het plan aan de Wet luchtkwaliteit. Het plan voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Samenvatting "Natura 2000"

Midden en Oost Delfland is opgenomen in de lijst van onterecht niet aangewezen Natura 2000 gebieden vanwege de waarde als weidevogelgebied. De minister heeft nog geen besluit genomen. Dit betekent dat de gebieden, waarbinnen dit voorontwerp bestemmingsplan valt, wel een speciale conserverende beschermingsregiem genieten.

Reactie

In 2007 is onderzoek verricht naar de natuurwaarden in verband met de verbreding N209 en reconstructie van de knoop A13-N209. Dit resulteerde in het rapport 88 van het bureau BSR ecologisch advies. Volgens dit rapport bevindt zich binnen een straal van 500 meter van het werktracé geen bij wet beschermd natuurgebied (p.13). Wel wordt in het rapport verwezen naar 123 territoria van elf soorten weidevogels. In 2009 is aanvullend onderzoek in het kader van de Flora en Faunawet gedaan. Aan de hand hiervan zal de provincie zich bij de uitvoering van het werk houden aan de door de minister goedgekeurde IPO gedragscode. Dit waarborgt zorgvuldig handelen ten aanzien van weidevogels tijdens het werk. De aanwezige natuurwaarden in het gebied worden hiermee onderkend.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Samenvatting "Beleid"

Bij de inspraak van het RR2020 hebben organisaties reeds aangevoerd dat capaciteitsvergroting van het openbaar vervoer evenredig moet zijn aan capaciteitsvergroting van verkeerswegen. Tegen het RR2020 was geen beroep mogelijk. Dit punt wordt opgenomen in de bezwarenprocedure tegen dit Vobp. Gezien het gestelde in de aanleiding: het bedienen van het verkeer vanuit Zoetermeer en opvang sluipverkeer vanaf de A16/A20, is de maximale afstand tot 30 km te gering en niet conform het PVVP. Het begrip 'hoofdweg' is niet gedefinieerd. Het aantal rijbanen staat niet vast. De vraag rijst of een weg met 2x4 rijbanen een hoofdweg dan wel een regionale stroomweg, dus een rijksweg is, met bijbehorende voorschriften.

Reactie

De weg is ontworpen als een provinciale weg met 2x2 stroken, niet zoals eerder vermeld 2x4 stroken. Het ontwerp sluit aan op het deel van de Doenkade, tussen G.K. van Hogendorpweg en de Ankie Verbeek-Ohrweg, dat al op deze wijze is uitgevoerd.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.



e. Samenvatting "Cultuurhistorie"

De organisaties onderschrijven het gestelde dat de verkavelingen sloten/kaden van Polder Schieveen als waardevol worden aangemerkt, evenals de beplanting bij de boerderijen, gemaal en vroegere molens. Aansluitend hierop dient ook de panoramische waarde van het polderlandschap genoemd te worden. De automobilist geniet gedurende enkel minuten van een caleidoscopisch voorbijglijdend panorama van een Oudhollands cultuurlandschap.

Reactie

De cultuurhistorische hoofdstructuur Zuid-Holland geeft geen aanknopingspunten m.b.t. de panoramische waarde van het polderlandschap Schieveen.

In de ontwerpstructuurvisie "Visie op Zuid-Holland" van de provincie Zuid-Holland die vanaf november ter inzage ligt wordt in paragraaf 4.7.3 gesproken over panorama's: *"In Zuid-Holland wordt in het landelijk gebied rekening gehouden met landschappelijk beleid tot behoud van doorzichten zoals dat door het rijk geformuleerd is voor snelwegpanorama's langs de A4: Land van Wijk en Wouden, de A12: Venster Bodegraven-Woerden en A29: Hoeksche Waard. Dit beleid heeft de provincie omarmd en ook toegepast op een aantal bijzondere doorzichten langs het spoor, de openbaar vervoerpanorama's. Deze zijn te vinden langs het spoor door Midden-Delfland, door Duin, Horst en Weide, bij Dordrecht Zuid-Moerdijk, tussen Arkel en Leerdam, door de Bollenstreek, langs de lijn Gouda-Woerden, door de Tweemanspolder, Sassenheim-Kaag en Wijk en Wouden. Ontwikkelingen in deze zones (zie de kwaliteitskaart) zijn alleen mogelijk als zij geen afbreuk doen aan de kwaliteit van openheid en de zichtlijnen vanuit de infrastructuur, naast de kernkwaliteiten en cultuurhistorie in die zones. Panorama's komen in aanmerking als prioriteitsgebied voor het opruimen van verrommeling, zoals verspreid glas".*

Ook in deze ontwerpstructuurvisie wordt de panoramische waarde van het polderlandschap Schieveen niet genoemd. Gezien het voorstaande zien wij geen aanleiding om de panoramische waarde van het polderlandschap Schieveen te benoemen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

f. Samenvatting "Nut en noodzaak"

De planomschrijving voor Polder Schieveen is onjuist. Het gaat niet om 23,5 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein, maar om 120 ha bruto. De term 'hoogwaardig vestigingsklimaat' is reeds door de Raad van State bij uitspraak van 9 mei 2007 onderuit gehaald. Deze kwaliteit is niet in ruimtelijke termen uit te drukken en kan onmogelijk in planschriften worden vastgelegd.

Opmerkelijk is dat in 1.2 het plangebied beperkt wordt tot de verbrede Doenkade zelf, terwijl in 4.2. de ontsluitingswegen in de Schieveenplannen worden meegewogen. Dit betekent dat de benodigde capaciteitsvergroting mede bepaald wordt door de Schieveenplannen. Ergo: de milieueffecten van beide plannen dienen cumulatief in beeld gebracht te worden.

Realisering van de plannen voor Hoog Zestienhoven hangt af van de Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Het is volkomen onzeker of het gevraagde uitstel voor het halen van de normen, inderdaad wordt toegestaan. Bovendien is het mogelijk dat er scherpere normen worden gesteld (PM 2,5). Hoog Zestienhoven is geen reden voor verbreding van de Doenkade.



De verwijzing naar extra verkeersbewegingen als gevolg van de transformatie van de Vlinderstrik berust op onjuiste aannames. Een natuurgebied trekt geen verkeer aan (anders is het geen natuur, lees: rust) gebied. De bedoelde recreatie is extensief en langzaam. Het is niet de bedoeling dat recreanten/struiners met de auto naar het gebied komen. Bovendien is de realisatie van een doorgaande ecologisch/recreatieve verbinding in beginsel gesmoord vanwege de vele bouwplannen en barrières, waarvan de verbrede Doenkade een zal zijn.

Reactie

Naar aanleiding van de inspraakreactie is de toelichting van het bestemmingsplan geactualiseerd m.b.t. de plannen voor het natuur- en businesspark Schieveen. De term 'hoogwaardig vestigingsklimaat' geeft aan dat de ambitie van de gemeente is een kwalitatief bedrijventerrein te realiseren. Het is toegestaan een dergelijke term in de toelichting van een bestemmingsplan te gebruiken. De totstandkoming van het natuur- en businesspark Schieveen wordt niet in het onderhavige bestemmingsplan geregeld.

In het m.e.r. is de toename van verkeer op de Doenkade, als gevolg van de aanleg van het natuur- en businesspark Schieveen, meegenomen.

Hoog Zestienhoven is inderdaad een plan dat speelt op de lange termijn. De ontwikkeling van Hoog Zestienhoven kan in de toekomst een bijdrage leveren aan verkeer op de Doenkade.

Een natuur- en recreatiegebied als de Vlinderstrik zorgt voor extra verkeersstromen. Hoewel recreanten veelal zullen wandelen en fietsen in een dergelijk gebied, moeten zij nog wel naar dit gebied komen. Dit zal deels per auto plaats vinden over de Doenkade. Daarnaast lopen in het plangebied Vlinderstrik doorgaande wegen met een hogere gemiddelde snelheid zoals de Landscheiding en de N471. Wij delen de mening niet dat de realisatie van een doorgaande ecologisch/recreatieve verbinding niet mogelijk is door een verbrede Doenkade.

Wij zijn van mening dat bovenstaande inspraakreactie, nu opnieuw ingediend als zienswijze, voldoende is beantwoord.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

g. Samenvatting "Rijksweg 16/13"

De relatie met de A13/16 is niet inzichtelijk gemaakt. Het is niet bewezen dat naast de N209 op dit traject ook een parallelle rijksweg nodig is. Het is eerder aannemelijk dat de verbreding een verkeer aanzuigende werking heeft.

Reactie

Het moment van aanleg van de A13/16 is nog niet zeker en zal mogelijk niet plaatsvinden binnen de geldigheidsduur van dit bestemmingsplan.

Door diverse ontwikkelingen (o.a. openstelling N470, bedrijventerrein Schieveen, nieuwbouwwijken in Lansingerland) is de hoeveelheid verkeer op de N 209 sterk aan het toenemen. Dit vraagt op dit moment om actie. De N 209 heeft een regionaal karakter met veel op- en afritten. De N 209 heeft daarmee een heel ander karakter dan de A13/16.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.



h. Samenvatting "Knoop"

Zoals eerder is aangeduid is de aanpassing van de knoop onvoldoende. De verbreding en de doorstroming op de Mathlingeweg moet ook ter hand worden genomen. De verlegging van de Schieveensedijk in noordelijke richting vanwege de obstakelvrije ruimte is niet onderbouwd. Deze is immers afhankelijk van de aanvliegroute en de huidige situatie voldoet. De aanleg van het fietstunneltje bij de kruising met de Vliegvelddweg is wel een aanmerkelijke verbetering. De onderbouwing dat deze tunnel nodig is vanwege de ontsluiting van het beoogde bedrijfsterrein in Schieveen is onzin. De combinatie van 'hoogwaardige bedrijvigheid' en fietsende werknemers is onlogisch, niet aannemelijk en niet te bewijzen. De Groene Loper is een panacé om feiten te verdoezelen. De gehakkelde Aurelia, Hermelijn en Bunzing spoeden zich niet door een duiker. Bovendien zijn deze dieren uit Polder Zestienhoven verjaagd toen de daar bestaande 'Groene Loper' werd gekapt. Het is bovendien een geografische misser de verbinding tussen de Overschiese Plasjes en Midden Delfland onder de Doenkade te leggen. De A13 is daar een barrière, niet de Doenkade. Vanachter het bureau hebben opstellers blijkbaar ook niet gemerkt dat de watergangen in Polder Schieveen een geheel ander waterpeil kennen en het niet logisch is een duiker aan te leggen tussen twee gebieden die aan weerszijde van de landscheiding (de Doenkade) en bovendien tot twee verschillende waterschappen behoren. De beschrijving van de duiker, gebaseerd op de aanname dat vleermuizen door tunnels vliegen of geleid worden door speciale verlichting is ronduit belachelijk. Het is niet aan organisaties om de diensten te onderwijzen. Volstaan kan worden dat de schade aan de natuur vanwege de barrièrewerking aanzienlijk zal zijn en niet via een ontheffing te regelen/mitigeren. Een schets van de duiker ontbreekt.

Reactie

De Mathlingeweg vormt geen onderdeel van dit bestemmingsplan. De verlegging van de Schieveensedijk is noodzakelijk omdat voor de aanpassingen aan de Knoop een obstakelvrije ruimte nodig is. Wij delen uw mening niet dat fietsverkeer niet bij een hoogwaardig bedrijventerrein past. In dit plan wordt de ecologische verbinding tussen het plassegebied ten zuiden van de Doenkade en het toekomstige natuurgebied ten noorden van de Doenkade verbeterd. De A13 vormt geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Hoe om te gaan met de verschillende waterpeilen is onderdeel van de afstemming met de betrokken Hoogheemraadschappen. Op basis van expertise is vastgesteld dat diverse vleermuissoorten gebruik maken van dergelijke doorgangen. De ecopassage wordt 3,5 meter hoog.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

i. Samenvatting "Verbreding"

Het is onduidelijk waarom geen gebruik wordt gemaakt van de ruimte tussen de huidige weg en de landingsbaan. Deze variant is in de reactie op de startnotitie ingebracht, maar niet met redenen weerlegd.

De verbreding tot 2x2 rijbanen is het profiel van een rijksweg. Dit betekent dat een hogere snelheid is toegestaan en de milieuhinder toeneemt.

Opmerkelijk is dat telkens de benodigde ontsluiting van een mogelijk bedrijfsterrein in Schieveen wordt aangehaald. Indien er een causaal verband is tussen deze plannen en de verbreding dan behoren een deel van de constructiekosten ten laste te komen van dit geplande bedrijfsterrein.



Inconsequent is de tekst waar sprake is van een 'mogelijke' afsluiting van de Oude Bovendijk en een 'mogelijke' ontsluiting van deze dijk op de infrastructuur van het bedrijfsterrein. Gezien de keuze voor gefaseerde ontwikkeling is het niet mogelijk in dit plan de toekomstige consequenties te overzien als de realisatie van fase 3 in beeld komt.

Reactie

Een dergelijke variant is niet voor verdere uitwerking in aanmerking gekomen vanwege beperkingen vanuit Rotterdam Airport (wet- en regelgeving en beperkt beschikbare ruimte).

Het aantal rijbanen bepaalt niet de snelheid die op de betreffende weg gereden mag worden. Het betreft hier een provinciale weg waar 80 km per uur mag worden gereden. De capaciteitsvergroting leidt tevens tot een betere doorstroming van het verkeer waardoor de luchtkwaliteit niet in betekenende mate zal toenemen. Het plan voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

De gemeente Rotterdam draagt zorg voor de financiering van de kosten die samenhangen met de toekomstige ontsluiting van het Businesspark Schieveen (aansluiting nog niet opgenomen in dit bestemmingsplan). Deze kosten hebben betrekking op het aansluiten van de twee ontsluitingswegen van het Businesspark Schieveen op de Doenkade. Voor de 1^e fase van het Businesspark Schieveen wordt één aansluiting aangelegd ter hoogte van de Vliegveldweg. De tweede aansluiting wordt pas bij de 2^e of 3^e fase van het businesspark aangelegd (het tijdstip waarop dit gebeurd is afhankelijk van de marktontwikkelingen en het uitgiftetempo op het businesspark). Voor beide maatregelen is een gemaximeerd bedrag opgenomen in de grondexploitatie Schieveen. De kosten van de verbreding van de Doenkade worden door het Rijk, de provincie Zuid Holland en de stadsregio Rotterdam gedragen. Er bestaat geen noodzaak om kosten die met de uitvoering van dit bestemmingsplan te maken hebben af te wentelen op de exploitatie van het businesspark Schieveen.

Na onderzoek is gekozen voor een halve aansluiting Oude Bovendijk-Doenkade. Deze aansluiting wordt met het onderhavige bestemmingsplan mogelijk gemaakt en bij de verbreding van de Doenkade gerealiseerd. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangepast.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

j. Samenvatting "Water"

De voorwaarden uit de Kaderrichtlijn water zijn niet ingevuld. De watertoets heeft geen juridische status en is bovendien verouderd. Het is onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de kwaliteit van het afstromingswater. Eventuele lozing op het rioolstelsel dan wel op het oppervlaktewater, dat vanwege toekomstige bebouwing een onbekende kwaliteit en capaciteit heeft. Dit plan is prematuur en kan niet beoordeeld worden zonder dat de waterparagraaf is toegevoegd.

Reactie

Met de verantwoordelijke hoogheemraadschappen is overeengekomen op welke wijze met deze problematiek moet worden omgegaan. In de planvorming is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. De verplichte watertoets is uitgevoerd en de waterschappen hebben geen aanleiding gezien om op deze punten een zienswijze in te dienen tegen het plan. Beide hoogheemraadschappen stemmen in met de door ons gekozen oplossingen.



Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

k. Samenvatting "Milieu"

Deze paragraaf is onvolledig daar het slechts verwijst naar beleidsmaatregelen. Hiervan is bekend dat de effecten berekend worden, dus op aannames berusten. Er is geen zekerheid. In de reactie op de M.E.R. zal hierop nader worden ingegaan. De verwijzing naar de NSL heeft geen waarde. Samenwerkingsovereenkomsten hebben geen juridische status. Het is niet zeker dat Europa met het uitstel instemt. De saneringstoolkit is onoverzichtelijk voor lagere overheden om te controleren op onjuistheden. Bovendien bevat de toolkit teveel berekeningen van complexe factoren waarvan de onderlinge reactie en cumulatie onbekend is. Een grote foutmarge is aannemelijk. Bovendien is de uitvoering afhankelijk van de economische situatie en deze is onvoorspelbaar.

Reactie

Het bestemmingsplan is getoetst conform de Wet luchtkwaliteit en voldoet hieraan. Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument voor bedenkingen tegen de (hogere)wet- en regelgeving.

Wij zijn van mening dat bovenstaande inspraakreactie, nu opnieuw ingediend als zienswijze, voldoende is beantwoord.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

l. Samenvatting "Financiële uitvoerbaarheid"

De additionele wens voor de ontsluiting van bedrijfsterrein in Schieveen doorkruist de uitvoering en vereist splitsing in financiële lastendragers. In het Vobp Schieveen is geen gemaximeerd bedrag opgenomen in de grondexploitatie, daar dit plan nadrukkelijk buiten beschouwing is gelaten.

Reactie

Een mogelijke ontsluiting van het bedrijventerrein op de Doenkade wordt niet in dit bestemmingsplan geregeld maar in het bestemmingsplan 1^e fase Natuur- en businesspark Schieveen dat reeds in procedure is. Voor de maatregelen is een gemaximeerd bedrag opgenomen in de grondexploitatie Schieveen.

Wij zijn van mening dat bovenstaande inspraakreactie, nu opnieuw ingediend als zienswijze, voldoende is beantwoord.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

m. Samenvatting "Maatschappelijke uitvoerbaarheid"

Reclamant toont, zijns inziens, aan dat de maatschappelijke uitvoerbaarheid, middels de bovenstaande punten (onder 5.1) ter discussie staat.

Reactie

Gezien de beantwoording van de bovenstaande punten (onder 5.1) staat de maatschappelijke uitvoerbaarheid niet ter discussie.

Wij zijn van mening dat bovenstaande inspraakreactie, nu opnieuw ingediend als zienswijze, voldoende is beantwoord.



Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.2 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat het actuele verkeerscirculatieplan voorziet in het weren van sluipverkeer, zodat daarmee nut en noodzaak van het plan niet kan worden onderbouwd.

Reactie

De nut en noodzaak van het de plannen voor aanpassing van de Doenkade en de knoop met de A13 is met name gelegen in het zorgen voor een goede doorstroming. Een bijkomend voordeel van doorstroming zal zijn dat het sluipverkeer in Overschie verminderd. Het verkeerscirculatieplan waar in 2004/2005 aan gewerkt is en dat met name gericht was op de woonkern van Overschie is in 2006 niet door de deelraad vastgesteld. Vervolgonderzoeken naar verkeerswerende maatregelen aan de entrees van de woonkern leveren niet voldoende op zonder negatieve bijeffecten. Het dagelijks bestuur van de deelgemeente heeft daarom afgezien van dergelijke maatregelen.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.3 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat het onjuist is dat er geen natuurbeschermingszones in het gebied aanwezig zijn. Het poldergebied van Midden-Delfland is onterecht niet aangewezen als Natura2000 gebied. Reclamant geeft aan dat deze procedure nog loopt. Bovendien is tegen de wijze van handhaving bij het verstoren van het broedgebied van weidevogels, i.h.b. de beschermde soorten Grutto en Lepelaar, een klacht ingediend bij de Europese Commissie, zodat een extra beschermingsregime voor het plangebied geldt. Zowel werkzaamheden als toegenomen geluid- en lichthinder zullen van invloed zijn op de soortenrijkdom. Een deskundige inventarisatie in het voorjaar 2009 heeft de bijzondere waarde van de polder aangetoond. Het is het beste weidevogelgebied in Zuid-Holland.

Reactie

In 2007 is er onderzoek verricht naar de natuurwaarden in verband met de verbreding N209 Capaciteitsvergroting Doenkade en Reconstructie Knoop A13-N209. Dit resulteerde in het rapport 88 van BSR. Volgens dit rapport bevindt zich binnen een straal van 500 meter van het werktracé geen bij wet beschermd natuurgebied (p.13). Wel wordt in het rapport verwezen naar 123 territoria van elf soorten weidevogels. In 2009 is aanvullend onderzoek in het kader van de Flora en Faunawet wordt gedaan. Aan de hand hiervan zal de provincie zich bij de uitvoering van het werk houden aan de door de minister goedgekeurde IPO gedragscode. Dit waarborgt zorgvuldig handelen ten aanzien van weidevogels tijdens het werk.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.4 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat ondanks de uitgebreide aandacht voor archeologische potentie, de locaties niet aangegeven zijn op de plankaart. Evenmin zijn de resultaten van het Booronderzoek, kenmerk 3128 en het plan van eisen, kenmerk 645 niet opgenomen in de toelichting. Een goed inzicht in de gevolgen van het plan i.h.k. van een goede belangenafweging, is niet mogelijk.



Reactie

Op de plankaart van het bestemmingsplan is het archeologisch waardevol gebied (artikel 6) gearceerd weergegeven. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen welke voorwaarden binnen het archeologisch waardevol gebied gelden.

Onafhankelijk van de regels die de gemeente Rotterdam stelt aan het archeologisch waardevol gebied binnen de bestemmingsplan grenzen voert de provincie Zuid-Holland altijd een archeologisch onderzoek uit in de ontwerpfase van een wegenproject. Omdat de Doenkade een project is dat uitgevoerd wordt door de provincie, hebben zij ook in dit geval een archeologisch onderzoek gedaan. Zo is er in februari 2009 door Raap Archeologisch Adviesbureau een archeologische quickscan uitgevoerd (Bekius, 2009; RAAP-notitie 3051). Daaruit blijkt dat voor het deel van de N209 van de Oude Bovendijk tot het Doenkadeplein geadviseerd is een archeologisch vooronderzoek uit te voeren. Dit advies is overgenomen door het bevoegd gezag, de provinciaal archeoloog van de provincie Zuid-Holland, dhr. drs. R. Proos.

Op grond daarvan is in maart en april 2009 in dit deel van het gebied een bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek uitgevoerd, het zogenaamde archeologisch vooronderzoek. De resultaten daarvan zijn gerapporteerd in RAAP-notitie 3128 van 17-04-09. Uit dit onderzoek blijkt dat tussen de Oude Bovendijk en het Doenkadeplein aan of direct onder het maaiveld geen aanwijzingen zijn aangetroffen voor de aanwezigheid van bewoonbare of archeologisch kansrijke niveaus.

Voor het deel van de N209 van de A13 tot Oude Bovendijk is geen archeologisch vooronderzoek geadviseerd. Voor dit deel van het plangebied is een archeologische begeleiding geadviseerd. De reden hiervoor is dat het bij de Doenkade om een dijklichaam gaat, hetgeen *zelf* het archeologische spoor betreft. Gezien de aard en opbouw van dijken is een booronderzoek niet zinvol. Daarom is geadviseerd om de dijk te onderzoeken door middel van een archeologische begeleiding, waarbij tijdens een deel van de werkzaamheden in overleg met de opdrachtgever en de uitvoerder één of twee archeologen aanwezig zullen zijn. Daarbij dient te worden gedacht aan die tijdstippen waarop (diepere) ontgravingen van het dijklichaam plaatsvinden. Op die momenten is er gelegenheid tot het aanleggen van profielen. Het bestuderen, documenteren en eventueel bemonsteren van relevante lagen in een profiel is een geschikt middel om de opbouw, ouderdom en fasering van het dijklichaam in kaart te brengen. Dit advies is overgenomen door het bevoegd gezag. Ten behoeve hiervan is door RAAP een Programma van Eisen (RAAP-PvE 645) opgesteld waarin de randvoorwaarden voor dit onderzoek zijn vastgelegd. Het PvE is goedgekeurd door het bevoegd gezag.

De resultaten uit deze onderzoeken hoeven niet opgenomen te worden in het bestemmingsplan omdat de archeologische waarden goed zijn verankerd op de plankaart en in de regels. De onderzoeken kunnen relevant zijn bij de vergunningverlening, dan zal besloten worden of het onderzoek voldoende is om een bouwvergunning te kunnen verlenen gelet op archeologische waarden.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.5 Samenvatting van de zienswijze

De verkenningsstudie m.b.t. de Rijksweg 16/13 is achterhaald. Thans ligt de trajectnota/mer ter inzage, met de voorkeursvariant. Bovendien is volgens reclamant in de juiste juridische periode een volwaardig alternatief ingediend, dat in het kader van de besluitvorming dient te worden onderzocht. Reclamant constateert een leemte in kennis en onderschatting over de gevolgen van de



combinatie met de Rijksweg 16/13 (slecht vermeld onder de paragraaf aanleg N470). Zowel op het gebied van milieu effecten als verkeersafwikkeling, barrièrewerking, gevolgen van constructie- en aanlegwerkzaamheden. Het is volgens reclamant dan ook onjuist te stellen (paar 4.2.7.) dat verbreding noodzakelijk blijft ook met de rijksweg 16/13, daar een rijbaan verloren gaat en een deel van de verbreding ongedaan wordt gemaakt.

Reactie

Door diverse ontwikkelingen (o.a. openstelling N470, bedrijventerrein Schieveen, nieuwbouwwijken in Lansingerland) is de hoeveelheid verkeer op de N209 sterk aan het toenemen. Dit vraagt op dit moment om actie. De N209 heeft een regionaal karakter met veel op- en afritten. De N209 heeft daarmee een heel ander karakter dan de A13/16.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.6 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat aanpassing van de knoop A13/N209 de doorstroming van de Doenkade naar de A13 verbetert. Echter richting A20, via de Mathlingeweg blijft de stremmende werking van de via smalle Mathlingeweg gecontinueerd. De terugslag van deze bottleneck op het verkeer is niet meegenomen in de cijfers van de verkeersafwikkeling. Er is gekozen voor een halve maatregel, waardoor de route over de A13 door Overschie preferent zal blijven. Reclamant geeft aan dat dit strijdig is met het beleid uit de PVV om aan de wens van de mobilist tegemoet te komen.

Reactie

De Mathlingeweg zit, in zijn huidige vormgeving, in het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het ontwerp van de verbreding van de Doenkade en reconstructie van de Knoop A13. In het nieuwe ontwerp zijn de rijbanen voor verkeer richting Mathlingeweg en voor de richting Rijksweg gescheiden. Dat vermindert het terugslageffect.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.7 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat de Doenkade deel is van een heftige infrastructurele situatie ten noorden van Overschie. Reclamant noemt het samenkomen van HSL, vliegveld, verbrede Doenkade, kruising met de N407/471, extra bedrijfsterreinen en recreatief verkeer, toename vliegverkeer en passagiers aanvoer, de rijksweg 16/13, spoorlijn en vervoer van gevaarlijke stoffen vergroot het externe veiligheidsrisico. De onderlinge samenhang en onder elkaar onderling versterkende effecten zouden nader in kaart gebracht moeten worden in een externe veiligheid screening en calamiteiten – risicokaart voor dit deel van de Noordrand en niet alleen voor het onderhavige plangebied. Het nemen van een goed gemotiveerd besluit is ook op dit punt niet mogelijk. Dit klemmt temeer daar, wat betreft de luchtvaart, er sprake is van interim-provinciaal E.V. beleid. Het model voor regionale vliegvelden wordt aangepast. Motivatieplicht voor nieuwbouwplannen en de mogelijkheid voor vrijstelling (goedgekeurd door GS) om hoger te kunnen bouwen (ook lichtmasten) is geen garantie dat zorgvuldig met de groeps- en plaatsgebonden risico's wordt omgegaan. Reclamant geeft aan dat terecht gewezen wordt op subjectieve veiligheid. In deze intensieve infra bundel zal een fietser/recreant niet gezond ademen of zich prettig voelen vanwege de stank, herrie en lichthinder in het donker. Naast eisen op het gebied van sociale veiligheid, dient een fietspad te voldoen aan gezondheidseisen, vooral als een toename van het fietsverkeer wordt voorzien (paragraaf 4.2.4.) De ligging tegen



het industrieterrein aan doet af aan de recreatieve waarde en beleving. Reclamant concludeert dat in de smalle strook van het plangebied te veel tegenstrijdige ambities liggen.

Reactie

In het kader van het project is een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. In de MER zijn de milieueffecten (waaronder lucht en geluid) tegen elkaar afgewogen. De genoemde ontwikkelingen zijn hierin meegenomen. Het plan maakt geen nieuwe verkeersbewegingen mogelijk. De verbetering van de doorstroming draagt bij aan de veiligheid en de luchtkwaliteit. Uit de onderzoeken blijkt dat wordt voldaan aan de wettelijk gestelde eisen ten aanzien van lucht en geluid en dat geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Het ontwerp voldoet aan de door de betrokken instanties opgelegde voorschriften waarvoor te zijner tijd vergunning/ontheffing moet worden aangevraagd.

De risicokaart van de provincie Zuid-Holland geeft voldoende inzicht in de aanwezigheid van de diverse externe veiligheidsbronnen die in en rond het plangebied liggen. Naast het bepalen van het plaatsgebonden risico ook het groepsrisico onderzocht. Hiervoor worden alle veiligheidsbronnen in en rond het plangebied gezamenlijk beschouwd. De uitkomsten zeggen dus iets over het totale veiligheidsrisico en vormt voldoende basis voor het bevoegd gezag om tot een weloverwogen besluitvorming te komen.

Binnen het plangebied is geen recreatie voorzien. Er zijn alleen doorgaande fietspaden. Er is niet gemotiveerd waarom het voor de fietser ongezond is om hier te fietsen: de luchtkwaliteit is conform de Wet luchtkwaliteit berekend en voldoet aan de normen.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.8 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant vindt het opmerkelijk dat de ontsluiting van Polder Schieveen onderin de paragraaf nut en noodzaak staat beschreven. In tegenstelling tot de Nota van Beantwoording, wordt hier wel de relatie gelegd: de verbreding is mede noodzakelijk voor de ontsluiting van het geplande industrieterrein. Het ontwerpbestemmingsplan spreekt immers over een verffabriek en logistieke bedrijven, alsmede verwerking van producten. Ook de verkeersgevolgen van de vastgoedontwikkeling op het luchthaventerrein zijn onderschat. De MER Schieveen doorloopt de periode tot 2033, die van de Verbreding N209-II tot 2019. Het is onmogelijk de effecten en het onderzoek ernaar, op elkaar af te stemmen.

Reclamant geeft aan dat de tabellen op pagina 25 2020 betreffen. Beter zou zijn ook fase 3 mee te berekenen in een doorkijk vanwege de totale milieu effecten op de lange duur. Nu wordt er met twee tijdmaten gemeten. Er is nu bovendien sprake van een nieuw kruispunt op de Doenkade, midden tussen de Vliegveldweg en de Oude Bovendijk. Deze kosten zijn niet in de grondexploitatie van het industrieterrein opgenomen.

Onduidelijk is het effect daarvan op de verkeersafwikkeling (congestie) op de Doenkade zelf (stoplichten), het passeren van het 16/13 tracé en het verkeersaanbod op de Knoop. De MER dient aangevuld en herschreven te worden, met mee berekenen van het toekomstige extra verkeersaanbod vanuit Polder Zestienhoven en het gestelde recreatieve verkeer voor het concentratiepunt in de Vlinderstrik. Na 2015 zou ook de stedelijke knoop Hoog Zestienhoven een rol kunnen gaan spelen. De conclusie is gerechtvaardigd dat de verbreding een lapmiddel is, de doorstroming slechts tijdelijk verbetert, bij aanleg al achterhaald is en dat een hoogwaardig openbaarvervoerssysteem als alternatief beter scoort op



het punt van duurzaamheid.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de toekomstige ontwikkelingen van woningbouw en bedrijvigheid het uitgangspunt zijn om de weg op te waarderen naar een volledig op het toekomstige verkeersaanbod afgestemde gebiedsontsluitingsweg. In de oplegnotitie van 2 juli 2009, die onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van de MER, zijn de laatste cijfers van de nu in procedure zijnde MER Schieveen overgenomen.

De in de MER gekozen termijnen voldoen aan de wettelijke termijnen waarover de gevolgen moeten worden beschouwd. De MER die met het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen kijkt vooruit in hetzelfde tijdspad als het bestemmingsplan, namelijk 10 jaar. De ontwikkelingen in en rond het plangebied zijn binnen dit tijdspad meegenomen. De ontwikkelingen van onder andere Polder Schieveen, Polder Zestienhoven en de luchthaven binnen deze periode, voor zover op dit moment bekend, zijn verwerkt in de verkeersprognoses. Deze vormen de basis van de uitgevoerde milieuberekeningen van de MER. Hiermee is geborgd dat de resultaten van de MER breder zijn dan alleen hetgeen in het voorliggende plan mogelijk wordt gemaakt.

Het is niet duidelijk waarop is gebaseerd dat de verbreding een lapmiddel is. Naast de verbreding van de N209 is in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven dat ook aan hoogwaardige openbaar vervoerssystemen wordt gewerkt: de Hoge SnelheidsLijn, RandstadRail en ZORO-bus (hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Berkel en Rodenrijs) zullen in 2010 in bedrijf zijn.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.9 Samenvatting van de zienswijze

Te weinig aandacht is volgens reclamant besteed aan de eisen die de Europese Kaderrichtlijn Water stelt. Het gaat niet alleen om planrijk water: dit zou (onbeheersbare) rietgroei betekenen. Het gaat om biodiversiteit waarbij vissen, amfibieën en insecten de kwaliteit bepalen. Het afstromingswater, zeker indien dat van de 16/13 erbij komt, is giftig. In de smalle strook van het plangebied is niet voorzien in zacht hellende bermen ter absorptie van schadelijke stoffen. Uit de waterparagraaf blijkt onvoldoende de vereiste zorgvuldigheid die werken aan een waterkering vereist. Althans dat is niet op te maken uit tekst en kaart. Een keurvergunning voorziet daar niet in. Aangrenzend aan het plangebied ligt het laagste deel van Polder Schieveen. Daar wonen mensen. Opperste zorgvuldigheid is geboden. Een zorgvuldige genomen besluit is op dit punt niet mogelijk.

Dat de huidige waterkwaliteit in Polder Schieveen slecht is, is een aanname die voortkomt uit een vooroordeel, onkunde en onvoldoende en onvolledig onderzoek. Tijdens een polderslootexcursie voor scholieren zijn de volgende waterdieren gedetermineerd en gefotografeerd: Waterschorpioen, tiendoornige stekelbaarsjes, salamander, schaatsenrijders, ruggenzwimmers, duikerswanen, schrijvertjes, bloedzuigers, larven van waterjuffers, larve van geelgerande waterroofkever, watertorren, muggen larven, springstaarten, zoetwaterpissebedden, kikkers en watervlooien en waterluizen. Deze gegevens zijn gecommuniceerd met het Hoogheemraadschap Delfland.

De zandstort voor het voorbelasten van het geplande industrieterrein in 2006 veroorzaakte milieuoverlast. Het gebruik van licht ontzilt zand, vervuilde het water en veroorzaakte – door verstuiving – schade aan plantenteelt. Het kwelwater werd niet opgenomen door de vegetatie, verdampte niet en liep in de sloten. Evenals de stoffen die vrij kwamen uit de samengeperste veenlagen. In de voorschriften dient een bepaling te worden opgenomen aangaande de samenstelling en controle op de



aan te voeren grond

Reactie

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in de bestemmingsplanprocedure procedure niet aan de orde komen (zie uitspraak AbRvS van 21 oktober 2009, zaaknummer 200806242/1/R1).

Uit verkennend bodemonderzoek blijkt vooralsnog dat er geen bijzonderheden zijn aangetroffen in de bodem. Voor het project vindt overleg plaats met het hoogheemraadschap en zal een keurvergunning aangevraagd worden bij de Hoogheemraadschappen van Delfland en van Schieland en Krimpenerwaard.

De provincie is voor de uitvoering van het werk niet alleen gehouden aan de keurvergunning maar ook aan de IPO-gedragscode.

Voor de voorbelasting zal zoet zand worden toegepast.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.10 Samenvatting van de zienswijze

Aanvullend op het geen dat reclamant onder punt h (nut en noodzaak) heeft aangevoerd, meent reclamant dat de oplegnotitie van juli 2009, als onlosmakelijk deel van de MER eveneens gepubliceerd en ter inzage had moeten worden gelegd. Dit is niet gebeurd. Er is in deze niet voldaan aan artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Reactie

De oplegnotitie MER Royal Haskoning 2 juli 2009 heeft als bijlage 3 bij de stukken ter inzage gelegen op de gemeentelijke website "www.wonen.rotterdam.nl", bij het Cityinformatiecentrum en bij het kantoor van de deelgemeente Overschie.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.11 Samenvatting van de zienswijze

Zonder in te gaan op de berekening van luchtvervuiling meent reclamant dat zelfs overschrijdingen toegestaan in het kader van NIBM, slecht is voor de volksgezondheid wegens de chronisch slechte luchtkwaliteit. De wijze van salderen is bovendien niet toegelicht. De plantoelichting is onvoldoende geactualiseerd. Salderen is geen vorm van compensatie. De mens reageert niet op jaargemiddelden, maar op piekbelasting en langdurige blootstelling. Luchtvervuiling heeft een negatief effect op de ontwikkeling van kinderen. De VTM meent dat de verbreding van de Doenkade wel voor de aanwonenden, maar minder voor de woonwijken verwijtbare milieuhinder genereert. Het argument van de cumulatieve effecten wordt ook meegenomen in de inspraak van de 16/13 en overige plannen.

Reactie

De overschrijding van de normen langs de rijksweg in 2012 wordt weggewerkt met het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL. Dit programma bevat een groot aantal maatregelen op nationaal, regionaal en lokaal niveau met het doel, dat in 2015 alle overschrijdingen zijn verdwenen. Met het model de Saneringstool is aangetoond dat dit doel wordt bereikt, als alle maatregelen worden uitgevoerd, ook als alle grote projecten, die in betekenende mate bijdragen, worden gerealiseerd. Met dit programma worden ook de gezondheids-



effecten gereduceerd. Dit geldt zowel voor de piekbelasting (getoetst aan uur- en daggemiddelde normen) als ook voor de langdurige blootstelling (getoetst aan jaargemiddelde normen).

Er is in deze situatie geen gebruik gemaakt van saldering.

Overigens: Sinds de definitieve vaststelling van het NSL in de zomer van 2009 is de hoogte van de bijdrage die als IBM wordt beschouwd verhoogd tot 3% ofwel 1,2 ug/m³ voor NO₂ en fijn stof.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.12 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant geeft aan dat bij de vergunning vervuiling oppervlakte water voor het – stilgelegde – voorbelasten van het destijds geplande industrieterrein in polder Schieveen, heeft onderzoek een ernstige vervuiling van het oppervlakte water aan het licht gebracht. Het is mogelijk dat om deze reden geen WVO vergunning wordt afgegeven.

Reactie

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in de bestemmingsplanprocedure procedure niet aan de orde komen (zie uitspraak AbRvS van 21 oktober 2009, zaaknummer 200806242/1/R1).

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.13 Samenvatting van de zienswijze

De vluchtigheid waarmee de aanwezigheid van leidingen wordt beschreven, geeft geen vertrouwen in de vereiste zorgvuldigheid. Immers, leidingen dienen periodiek gecontroleerd te worden en de leidingstraten moeten toegankelijk zijn. Immers de bodem verzakt met 1cm/jaar. De verbreding van de Doenkade en mogelijke combinatie met de 16/13 levert wel degelijk risico op. Uit niets blijkt dat de plannen en later de werkzaamheden rekening houden met de voorwaarden voor het leidingenbeheer. De ligging van de leidingen is een vast gegeven, waaraan de plannen en werkzaamheden worden aangepast.

Reactie

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in de bestemmingsplanprocedure procedure niet aan de orde komen (zie uitspraak AbRvS van 21 oktober 2009, zaaknummer 200806242/1/R1).

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.14 Samenvatting van de zienswijze

De paragraaf flora en fauna gaat voorbij aan recente jurisprudentie wat betreft een in de wet genoemd belang. Opmerkelijk is, dat bij de beschrijving van het plangebied (enkele perceeldelen) ver over de grenzen van het plangebied is gekeken. Wederom de leugen dat de waterkwaliteit matig zou zijn. Inventarisaties uit 2007 zijn achterhaald. De vergelijking met de impact van de plannen voor de herinrichting van Polder Schieveen is immoreel. De strekking van het betoog is dat de vernietiging van broed- en foerageergebied van 1,5 ha in geen verhouding is tot de vernietiging van het totale weidevogelgebied zoals Natuurmonumenten en het OBR dit voorstaan en daarmee gerechtvaardigd is. Werkzaamheden in het voorjaar zijn per definitie verstorend voor de vele broedgevallen. Een ontheffing of



gedragscode verbiedt niet dat de werkzaamheden aanvangen en voortgezet worden in het voorjaar. Het aanvullend natuurwaardenonderzoek van juli 2009 ligt niet ter inzage.

Reactie

In 2007 is er onderzoek verricht naar de natuurwaarden in verband met de verbreding N209 capaciteitsvergroting Doenkade en reconstructie Knoop A13-N209. Dit resulteerde in het rapport 88 van BSR. Volgens dit rapport bevindt zich binnen een straal van 500 meter van het werktracé geen bij wet beschermd natuurgebied (p.13). Wel wordt in het rapport verwezen naar 123 territoria van elf soorten weidevogels.

De kwalificering van de waterkwaliteit is tot stand gekomen op basis van gemotiveerd deskundig advies: De huidige waterkwaliteit is matig tot slecht vanwege het vast peilbeheer (bij regen wordt het schone regenwater uitgelaten terwijl in droge perioden relatief vervuild boezemwater wordt ingelaten), de nutriëntrijke kwel en het agrarisch gebruik. Omdat deze omstandigheden niet zijn gewijzigd is het niet aannemelijk dat de kwaliteit op korte termijn is veranderd. Het uitgevoerde wateronderzoek is daarom nog steeds maatgevend.

In 2009 is aanvullend onderzoek in het kader van de Flora en Faunawet wordt gedaan. Aan de hand hiervan zal de provincie zich bij de uitvoering van het werk houden aan de door de minister goedgekeurde IPO gedragscode. Dit waarborgt zorgvuldig handelen ten aanzien van weidevogels tijdens het werk. Het aanvullend natuurwaardenonderzoek heeft als "Bijlage 7: Aanvullend natuurwaardenonderzoek – bSR rapport 134" bij de stukken ter inzage gelegen op de gemeentelijke website "www.wonen.rotterdam.nl", bij het Cityinformatiecentrum en bij het kantoor van de deelgemeente Overschie.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.15 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant heeft meerdere malen kritiek geuit op het feit dat de preferente partijen i.h.k. van het vooroverleg willekeurig is. dS+V volhardt in de publiekconviendelijke houding. Nummer 20 vrouwenbelangen bestaat zelfs niet. Opmerkelijk genoeg reageren slechts 8 van de 22 aangeschreven partijen. Echter betrokkenen of belanghebbenden die eerder zienswijzen indienden bij het voorontwerp, zijn niet hoofdelijk geïnformeerd over de ter inzage legging en inspraakmogelijkheid.

Reactie

Het artikel 3.1.1. Bro geeft het volgende ten aanzien van het vooroverleg aan: *"het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan pleegt daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Artikel 3.6 van de Algemene wet bestuursrecht is van overeenkomstige toepassing"*.

De partijen die in artikel 3.1.1 Bro genoemd zijn, en die wij verplicht moeten raadplegen, zijn betrokken bij het vooroverleg.

Reclamant is in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan. Reclamant heeft middels de publicatie in de Echo kunnen vernemen dat het bestemmingsplan ter inzage is gelegd. Gezien de reactie van reclamant zijn wij van mening dat reclamant niet in haar belangen is geschaad.



Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

5.16 Samenvatting van de zienswijze

Reclamant verzoekt de zienswijzen te betrekken bij de besluitvorming, de plannen daaraan aan te passen en verzoekt nadrukkelijk als belanghebbende over de vervolgprocedures geïnformeerd te worden.

Reactie

De zienswijzen van reclamant zijn gelet op de punten 5.1 tot en met 5.15 verwerkt in het raadsvoorstel en worden meegenomen bij de besluitvorming. Reclamant krijgt het raadsbesluit toegestuurd inclusief informatie over de vervolgprocedure.

Conclusie

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen.

Ambtshalve voorgestelde aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan:

A1 De tekst in artikel 12.1 van de regels:

LVNL-toetsingsvlakken

12.1 Alvorens een bouwvergunning wordt afgegeven voor een bouwwerk waarvan de bouwhoogte de LVNL-toetsingsvlakken doorsnijdt vraagt het college van B&W de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) of diens rechtsopvolger schriftelijk om advies. Deze bijzonder bouwhoogte regel gaat voor de algemene bouwhoogte regels, elders in dit bestemmingsplan

Vervangen door artikel 12.1.1 en 12.1.2

Bouwhoogte LVNL toetsingsvlakken

12.1.1 Wanneer een bouwwerk een LVNL-toetsingsvlak doorsnijdt, waarvan de bijbehorende bouwhoogten op de plankaart zijn opgenomen, kan geen bouwvergunning worden afgegeven. Deze bijzondere bouwhoogte regel gaat voor de algemene bouwhoogte regels, elders in dit bestemmingsplan.

Ontheffing bouwhoogte LVNL toetsingsvlakken

12.1.2 Door B&W kan ontheffing worden verleend van de regeling genoemd in 12.1.1 na een positief advies van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) of diens rechtsopvolger.

A2 Het benoemen van het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. in paragraaf 6.2 van de toelichting van het bestemmingsplan

A3 De toetsingsvlakken van de luchtverkeersleiding op de plankaart beter leesbaar maken met de correcte hoogten erbij.

A4 De tekst in paragraaf 3.1.4 aanbevelingen:

Voor het hele plangebied geldt dat uitsluitend voor zeer diepe ingrepen in de bodem (dieper dan 6,5 meter beneden NAP) met een oppervlak groter dan 200 vierkante meter een aanlegvergunning en vrijstelling vereist zijn.

Archeologische onderzoeken / programma van eisen proefsleuven:

Booronderzoek: hoofdrapport met bijlage, 17 april 2009, kenmerk 3128

Booronderzoek: programma van eisen proefsleuven, 5 juni 2009, kenmerk 645

Vervangen door:

Voor het hele plangebied geldt een bouwregeling en een aanlegvergunning voor zeer diepe ingrepen in de bodem (dieper dan 6,5 meter beneden NAP) met een oppervlak groter dan 200 vierkante meter.



- A5 De tekst in artikel 3.4 van de regels:
Voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, beschreven in lid 3.1, moeten zo uitgevoerd worden dat geen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder voor bestaande woningen.

Vervangen door:

Voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, beschreven in lid 3.1, moeten zo uitgevoerd worden dat geen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder voor bestaande woningen (bijvoorbeeld door toepassen van zeer stil asfalt).

- A6 De bestaande teksten van artikel 4 van de regels onder 4.2 t/m 4.5 vervangen door de volgende teksten.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Verbod

Op de voor Leiding bestemde gronden, mag in afwijking van de bouwregels voor de andere voorkomende bestemming(en) dan "Leiding", binnen bedoelde zone niet worden gebouwd.

4.2.2 Uitzondering op verbod

Het bouwverbod bedoeld in 4.2.1 geldt niet voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming "Leiding" en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

60.2.3 Toegestane bouwwerken

Ten behoeve van de functie "Leiding" mogen worden gebouwd in de bestemming passende bouwwerken zoals pomp-, regel-, meetstations e.d., elk niet groter dan 80 m³.

4.3 Ontheffing van de bouwregels

4.3.1 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 4.2.1 ten behoeve van bouwwerken welke toegelaten zijn krachtens de andere bestemmingen dan "Leiding", mits het belang van de leidingen hierdoor niet wordt geschaad. Geen ontheffing kan worden verleend voor bebouwing binnen 4 meter gemeten aan weerszijden uit de hartlijn leiding.

4.3.2 Advies

Alvorens ontheffing te verlenen winnen zij het schriftelijk advies in van de beheerder(s) van de leiding(en) aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan het ontheffingsbesluit, ter bescherming van het leidingbelang.

4.4 Aanlegvergunning

4.4.1 Verbod

Het is het verboden zonder schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders de onderstaande werken (geen bouwwerken zijnde) en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;*
- b. Het indrijven van voorwerpen in de bodem (incl. heiwerkzaamheden);*
- c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven alsmede door ophogen;*
- d. het aanbrengen van gesloten verhardingen;*



- e. *het verrichten van grondroer werkzaamheden, anders dan ten behoeve van leidingen;*
- f. *het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;*
- g. *het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.*

4.4.2 Uitgezonderde werkzaamheden

Zulks geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en evenmin voor werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren.

4.4.3 Vergunning

Aanlegvergunning wordt verleend, indien de uitvoering van de werken c.q. werkzaamheden zoals vermeld in lid 4.4.1 geen gevaar oplevert voor de ondergrondse leiding of het goed functioneren ervan.

4.4.4 Advies

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders het schriftelijk advies in van de beheerder van de leiding, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van het belang van de leiding.

13 Voorstel:

Samenvattend stellen wij u voor:

- I. De zienswijzen van reclamanten nummers 1 t/m 3 als aan u gericht te beschouwen en deze in behandeling te nemen, evenals alle overige zienswijzen,
- II. Ter kennisgeving aan te nemen de zienswijzen van de reclamanten onder: 1.4, 3, 4.3 5.16.
- III. Gegrond te verklaren de zienswijzen van de reclamanten onder: 1.1, 1.2, 2, 4.1, 4.2.
- IV. Alle overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
- V. Het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de wijze zoals in het voorstel is aangegeven, om de daarbij genoemde redenen;
- VI. Geen exploitatieplan vast te stellen;
- VII. Het bestemmingsplan "Doenkade-N209 II" vast te stellen, met inachtneming van de onder punt III en V bedoelde aanpassingen.

Op grond van artikel 3 van de Referendumverordening melden wij dat dit te nemen raadsbesluit onderwerp van een referendum kan zijn.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

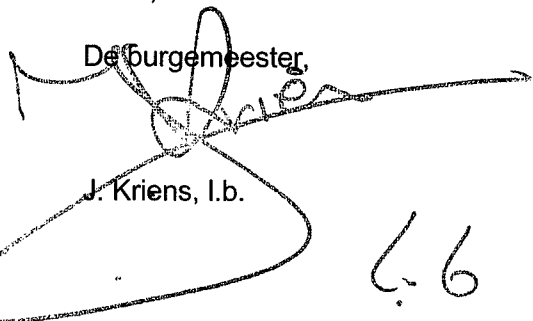
Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



W. Hoogendoorn, i.s.

De burgemeester,



J. Kriens, i.b.

66



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van 15 december 2009;
(raadsvoorstel nr. 00809);

overwegende,

dat het ontwerpbestemmingsplan "Doenkade-N209 II" met ingang van vrijdag 7 augustus 2009 tot en met 17 september 2009 voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat naar aanleiding hiervan de reclamanten genoemd in het bij dit besluit behorende raadsvoorstel hun zienswijzen kenbaar hebben gemaakt;

dat de reclamanten nummers 1 t/m 3 hun zienswijzen abusievelijk aan een andere instantie dan aan hem hebben gericht;

dat hij instemt met het voorstel van het college om deze zienswijzen als aan hem gericht te beschouwen en deze in behandeling te nemen, evenals alle overige ingediende zienswijzen;

dat de schriftelijke zienswijzen van reclamanten nummers 1 t/m 5 samengevat zijn weergegeven in het voorstel van Burgemeester en Wethouders;

dat hij de motivering van het college, vermeld in hun voorstel, welke dient te leiden tot het ter kennisgeving aannemen van de in hun voorstel genoemde zienswijzen, het gegrond verklaren van de in hun voorstel genoemde zienswijzen en het ongegrond verklaren van de overige zienswijzen tot de zijne maakt;

dat hij de door het college voorgestelde aanpassingen, zowel die naar aanleiding van het gegrond verklaren van zienswijzen van reclamanten, als die welke voortvloeien uit de ambtshalve voorstellen, inclusief de motivering daarvan, tot de zijne maakt;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

Besluit:

- I. De zienswijzen van reclamanten nummers 1 t/m 3 als aan ons gericht te beschouwen en deze in behandeling te nemen, evenals alle overige zienswijzen.
- II. Ter kennisgeving aan te nemen de zienswijzen van de reclamanten onder: 1.4, 3, 4.3 5.16.
- III. Gegrond te verklaren de zienswijzen van de reclamanten onder: 1.1, 1.2, 2, 4.1, 4.2.
- IV. Alle overige zienswijzen ongegrond te verklaren.
- V. Het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de wijze zoals in het voorstel is aangegeven, om de daarbij genoemde redenen.
- VI. Geen exploitatieplan vast te stellen.
- VII. Het bestemmingsplan "Doenkade-N209 II" vast te stellen, met inachtneming van de onder punt III en V bedoelde aanpassingen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van dd-mm-jjjj

De griffier,

De voorzitter,

J.G.A. Paans

A. Aboutaleb



De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van 15 december 2009;
(raadsvoorstel nr. 00809);

overwegende,

dat het ontwerpbestemmingsplan "Doenkade-N209 II" met ingang van vrijdag 7 augustus 2009 tot en met 17 september 2009 voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat naar aanleiding hiervan de reclamanten genoemd in het bij dit besluit behorende raadsvoorstel hun zienswijzen kenbaar hebben gemaakt;

dat de reclamanten nummers 1 t/m 3 hun zienswijzen abusievelijk aan een andere instantie dan aan hem hebben gericht;

dat hij instemt met het voorstel van het college om deze zienswijzen als aan hem gericht te beschouwen en deze in behandeling te nemen, evenals alle overige ingediende zienswijzen;

dat de schriftelijke zienswijzen van reclamanten nummers 1 t/m 5 samengevat zijn weergegeven in het voorstel van Burgemeester en Wethouders;

dat hij de motivering van het college, vermeld in hun voorstel, welke dient te leiden tot het ter kennisgeving aannemen van de in hun voorstel genoemde zienswijzen, het gegrond verklaren van de in hun voorstel genoemde zienswijzen en het ongegrond verklaren van de overige zienswijzen tot de zijne maakt;

dat hij de door het college voorgestelde aanpassingen, zowel die naar aanleiding van het gegrond verklaren van zienswijzen van reclamanten, als die welke voortvloeien uit de ambtshalve voorstellen, inclusief de motivering daarvan, tot de zijne maakt;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

Besluit:

- I. De zienswijzen van reclamanten nummers 1 t/m 3 als aan ons gericht te beschouwen en deze in behandeling te nemen, evenals alle overige zienswijzen.
- II. Ter kennisgeving aan te nemen de zienswijzen van de reclamanten onder: 1.4, 3, 4.3 5.16.
- III. Gegrond te verklaren de zienswijzen van de reclamanten onder: 1.1, 1.2, 2, 4.1, 4.2.
- IV. Alle overige zienswijzen ongegrond te verklaren.
- V. Het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de wijze zoals in het voorstel is aangegeven, om de daarbij genoemde redenen.
- VI. Geen exploitatieplan vast te stellen.
- VII. Het bestemmingsplan "Doenkade-N209 II" vast te stellen, met inachtneming van de onder punt III en V bedoelde aanpassingen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 18 februari 2010.

De griffier,

De voorzitter

