



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

POLDER ZESTIENHOVEN

april 2005



Gemeente Rotterdam
dS+V

BESTEMMINGSPLAN

POLDER ZESTIENHOVEN

Opgesteld door:

dS+V
Juridisch Zaken, team Bestemmingsplannen
Galvanistraat 15
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM

april 2005

Vastgesteld d.d. 28 april 2005

Goedgekeurd d.d. 13 december 2005 (vernietigd)

Onherroepelijk d.d. 25 april 2007

INHOUD

- I Toelichting
- II Voorschriften
- III Bijlagen
- IV Kaarten (apart bijgevoegd)

I TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. Inleiding	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Begrenzing	11
1.3 Ligging in omgeving	11
1.4 Planning	13
1.5 Vigerende bestemmingsplannen	14
1.6 Relaties met de omgeving	15
1.6.1 HSL bestemmingsplan	15
1.6.2 Contramal	15
1.6.3 Rotterdam Airport	15
1.7 Naamgeving	15
1.8 Eigendomssituatie	16
2. Gebiedstypering	17
2.1 Archeologie	17
2.1.1 Beleidskader	17
2.1.2 Bewoningsgeschiedenis	18
2.1.3 Archeologische potentie	18
2.1.4 Conclusie	18
2.2 Historie	19
2.3 Huidige situatie	21
2.3.1 Water	21
2.3.2 Landschap en groen	21
2.3.3 Verkeer en vervoer	21
2.3.4 Gebruik	23
3. Beleid en context	25
3.1 Probleemstelling	25
3.2 Doelstelling	25
3.3 Sectoraal beleid	26
3.3.1 Woningbouw	26
3.3.2 Water	27
3.3.3 Groen en recreatie	27
3.3.4 Werkgelegenheid	28
3.3.5 Verkeer en vervoer	28
3.4 Integraal beleid	30
3.4.1 VINEX	30
3.4.2 Streekplan Rijnmond, Interim Beleidsnota 1996	30
3.4.3 Het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010	30
3.4.4 Nota van uitgangspunten voor Polder Zestienhoven	31
3.4.5 Masterplan Polder Zestienhoven	32
3.4.6 MER	34
3.4.7 Strategische milieubeoordeling	
3.5 Context	34
3.5.1 Ontwikkelingsvisie Contramal	34
3.5.2 Randstadrail	35
4. Het Plan	37
4.1 Inleiding	37
4.2 Het Raamwerk	37
4.2.1 Water	37
4.2.2 Groen	37
4.2.3 Infrastructuur	39
4.3 Het Programma	39
4.3.1 Laag Zestienhoven	39
4.3.2 Midden Zestienhoven	40
4.3.3 Hoog Zestienhoven	40

4.4 Woonmilieus	40
4.4.1 Het watermilieu	41
4.4.2 Buitenplaats Zestienhove	41
4.4.3 Het villamilieu	43
4.4.4 Het laanmilieu	44
4.4.5 Het stedelijk milieu	44
4.4.6 Het hoogstedelijk milieu	44
5. Planbeschrijving	45
5.1 Inleiding	45
5.2 Juridische opzet	45
5.2.1 Matrix	45
5.2.2 Bestemmingsplan H.S.L.-Overschie	46
5.3 Gemengde doeleinden	46
5.4 Wonen	46
5.4.1 Regeling wonen in het bestemmingsplan	46
5.4.2 Tuinen	48
5.4.3 vergunningsvrij bouwen	48
5.4.4 Op- en aanbouwen	49
5.4.5 werken aan huis	49
5.5 Werken en voorzieningen	49
5.5.1 Inleiding	49
5.5.2 Bereikbaarheid	49
5.5.3 Clustering van voorzieningen	49
5.5.4 Fasering en draagvlak tijdens de bouw van de wijk	50
5.5.5 Winkelvoorzieningen	50
5.5.6 Bestaande voorzieningen in de omgeving, buiten de plangrenzen	50
5.5.7 Onderwijs	51
5.5.8 Werken	52
5.5.9 Regeling voorzieningen en werken in het bestemmingsplan	52
5.6 Verkeer en vervoer	53
5.6.1 Auto	53
5.6.2 Openbaar vervoer	54
5.6.3 Langzaam verkeer	54
5.6.4 Regeling verkeer en vervoer in het bestemmingsplan	56
5.7 Groen en recreatie	56
5.7.1 Regeling groen en recreatie in het bestemmingsplan	56
5.7.2 Volkstuinen	56
5.7.3 Sport en Spel	57
5.7.4 Regeling Sport en Spel in het bestemmingsplan	57
5.8 Algemene bepalingen	57
5.8.1 Hoogtebeperking i.v.m. aanvliegroute	57
5.8.2 Molenbiotoop	58
6. Water	59
6.1 Beleidskader water	59
6.2 Samenwerking met de waterbeheerder	60
6.3 Huidige watersysteem	60
6.4 Riolering	60
6.5 Wateropgave	61
6.6 Nieuw watersysteem	61
6.6.1 Bemalinggebieden	61
6.6.2 Flexibel peil hoofdwatersysteem	62
6.6.3 Vast peil volkstuinen	62
6.6.4 Ligging hoofdwatersysteem	62
6.6.5 Zuivering hoofdwatersysteem	62
6.6.6 Percentage oppervlaktewater	63

7. Milieu	65
7.1 Beleid	65
7.2 Geluid	65
7.2.1 Wegverkeer	65
7.2.2 Railverkeer	69
7.2.3 Vliegverkeer	70
7.2.4 Bedrijven	71
7.3 Luchtkwaliteit	71
7.4 Bodem	73
7.5 Externe veiligheid	74
7.5.1 CHAMP-plichten	74
7.5.2 Wegtransport van gevaarlijke stoffen	74
7.5.3 LPG-vulpunten	75
7.5.4 Leidingen	75
7.5.5 Externe veiligheid van luchthavens	75
7.6 Ecologie	76
7.7 Duurzaam bouwen	78
8. Sociale veiligheid en leefbaarheid	81
9. Handhaven	83
10. Financiële uitvoerbaarheid	85
11. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	87
11.1 Vooroverleg	87
11.2 Overleg en inspraak	102
11.3 Aanpassingen	118

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Rotterdam heeft het voornemen om in Polder Zestienhoven in de periode tot 2015 in Laag Zestienhoven (het westelijk gedeelte van de polder) en Midden Zestienhoven (het centrale deel van de polder) woningen, bedrijven, groen, water en recreatieve en wijkgerichte voorzieningen (o.a. winkels) te realiseren. Het plangebied voor dit stadsproject omvat circa 200 hectare.

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra uit 1990 is de Noordrand van Rotterdam, waar Polder Zestienhoven onderdeel van uitmaakt, aangewezen als toekomstige woningbouwlocatie, een zogenaamde VINEX-locatie. Dit is nader uitgewerkt in het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010, vastgesteld 22 maart 2001). In dit plan zijn Schieveen, de 'Groene Loper' en de 'Stedelijke Ontwikkelingszone' als extra impulsen benoemd. Deze impulsen zijn cruciaal om de ambities die uiteengezet zijn in het RPR 2010 waar te maken. Schieveen is een natuur- en recreatiegebied en bedrijvenpark. De Groene Loper is een aaneenschakeling van groene gebieden binnen en buiten de stad. Door recreatieve en ecologische verbindingen wordt het buitengebied verbonden met groene gebieden in de stad. De Stedelijke Ontwikkelingszone moet plaats bieden aan woningbouw, bedrijvigheid en stedelijke voorzieningen. De nabijheid van de luchthaven en de goede verbindingen met het centrum van Rotterdam en verder de belangrijkste centra (in de zuidvleugel van) de Randstad, zorgen voor een uitstekend vestigingsklimaat.

De Groene Loper en de Stedelijke Ontwikkelingszone vallen (deels) binnen het plangebied. De Groene Loper verbindt de stad via de polder Schieveen met Midden Delfland en uiteindelijk met het Groene Hart van de Randstad. In het plangebied loopt deze langs de Overschiese Kleiweg en de Achterdijk. Onderdeel van de Groene Loper is een parkrijke en waterrijke woonbuurt, genaamd Laag Zestienhoven met ongeveer 600 woningen. In de Loper worden ook 300 tot 330 volkstuinen en andere sport- en recreatiemogelijkheden opgenomen en vindt berging van schoon oppervlaktewater plaats. Dit gebied gaat geleidelijk over in de Stedelijke Ontwikkelingszone aan de oostkant. De ontwikkeling van het gebied staat in nauwe relatie met de toekomstige RandstadRail. De Stedelijke Ontwikkelingszone bestaat uit twee deelgebieden. Midden Zestienhoven omvat bedrijven, voorzieningen en circa 1200 woningen. Op termijn (na 2015) is het mogelijk dat in Hoog Zestienhoven kantoren, regionale recreatieve voorzieningen, een transferium en circa 500 woningen geplaatst worden. Aangezien dit buiten de bestemmingsplantermijn valt, is deze ontwikkeling niet meegenomen in dit bestemmingsplan en is de bestaande situatie gehandhaafd. In totaal mogen in Laag en Midden Zestienhoven maximaal 1800 nieuwe woningen gebouwd worden.

1.2. Begrenzing

De grens van het bestemmingsplangebied wordt aan de noordzijde eerst gevormd door de Doenkade om vervolgens de rand van het vliegveld Rotterdam Airport te volgen. Langs de verschuivende rand van het vliegveld komt de grens uiteindelijk uit bij de G.K. van Hogendorpweg. Aan de oostzijde ligt de grens halverwege de G.K. van Hogendorpweg, precies op de deelgemeentegrens van Overschie met Hillegersberg/ Schiebroek. De andere van groot belang zijnde infrastructuurlijn, de huidige Hofpleinlijn (spoorlijn), ligt hier dus net buiten het plangebied.

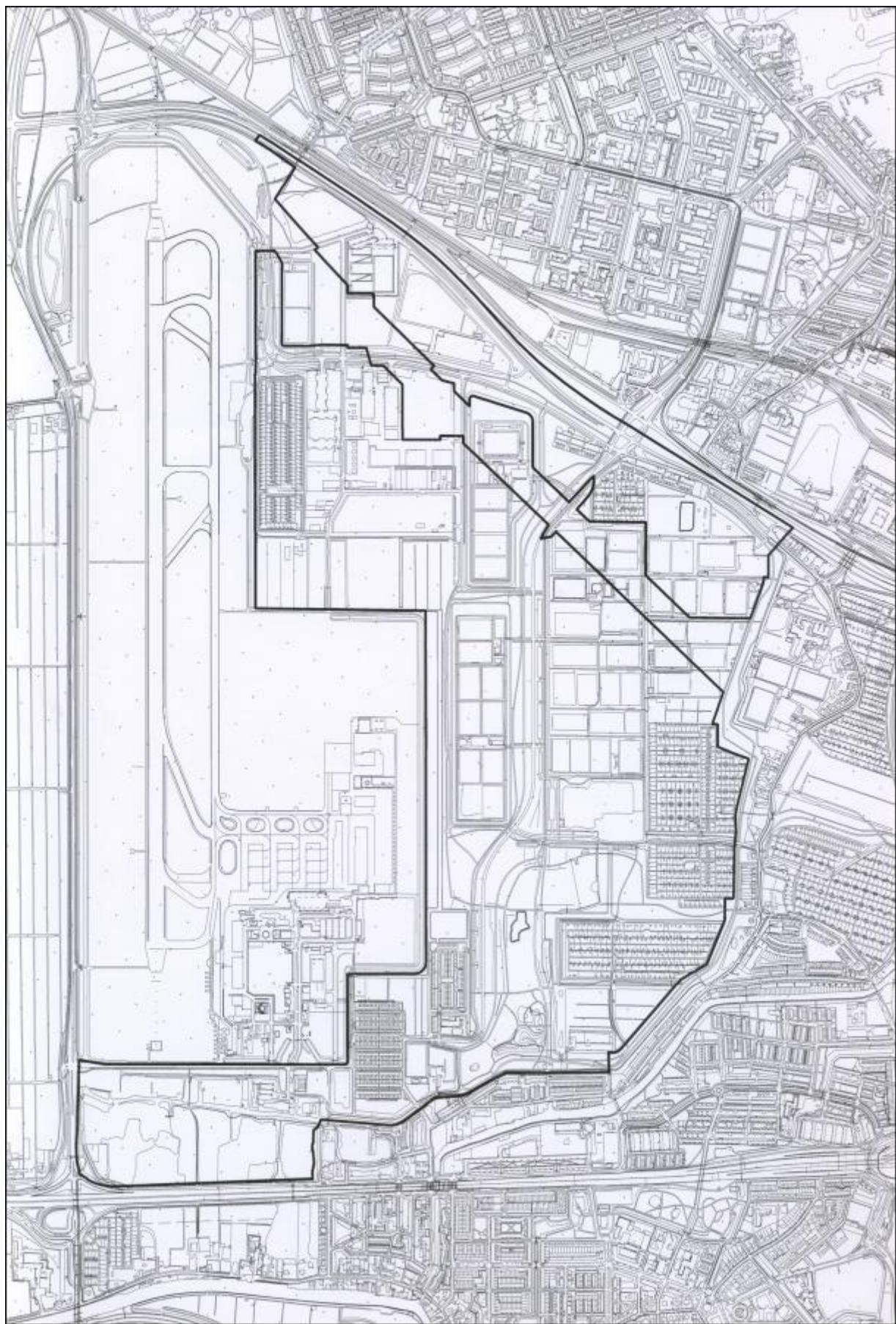
Aan de zuidzijde wordt de grens gevormd door het water aan de noordzijde van de Achterdijk. Deze grens kruist de Overschiese Kleiweg en loopt langs de sportvelden en de volkstuinen. Vervolgens draait de grens naar de westzijde en de Achterdijk ligt nu binnen het bestemmingsplangebied.

Bij de Overschiese Plasjes wijkt de grens iets naar het westen en volgt de aansluiting van de plasjes op de rijksweg A13. Op de kruising met de Doenkade sluit de grens hier aan bij de grens aan de noordzijde.

Het plangebied wordt doorsneden door het spoor van de hogesnelheidslijn (HSL). De lijn loopt diagonaal door het plangebied en doorkruist grotendeels ondergronds voormalige sportterreinen, wegen en bedrijfsterreinen. Voor de HSL is een apart bestemmingsplan vastgesteld. Dit plangebied is buiten Polder Zestienhoven gehouden. (zie figuur 1, begrenzing).

1.3 Ligging in omgeving

De Polder Zestienhoven ligt binnen de deelgemeente Overschie ten oosten van het bestaand stedelijk gebied van Overschie. Aan de westzijde van de polder ligt Schiebroek, aan de noordzijde Rotterdam Airport en aan de zuidzijde het gebied 'Overschiese Kleiweg en omgeving'.

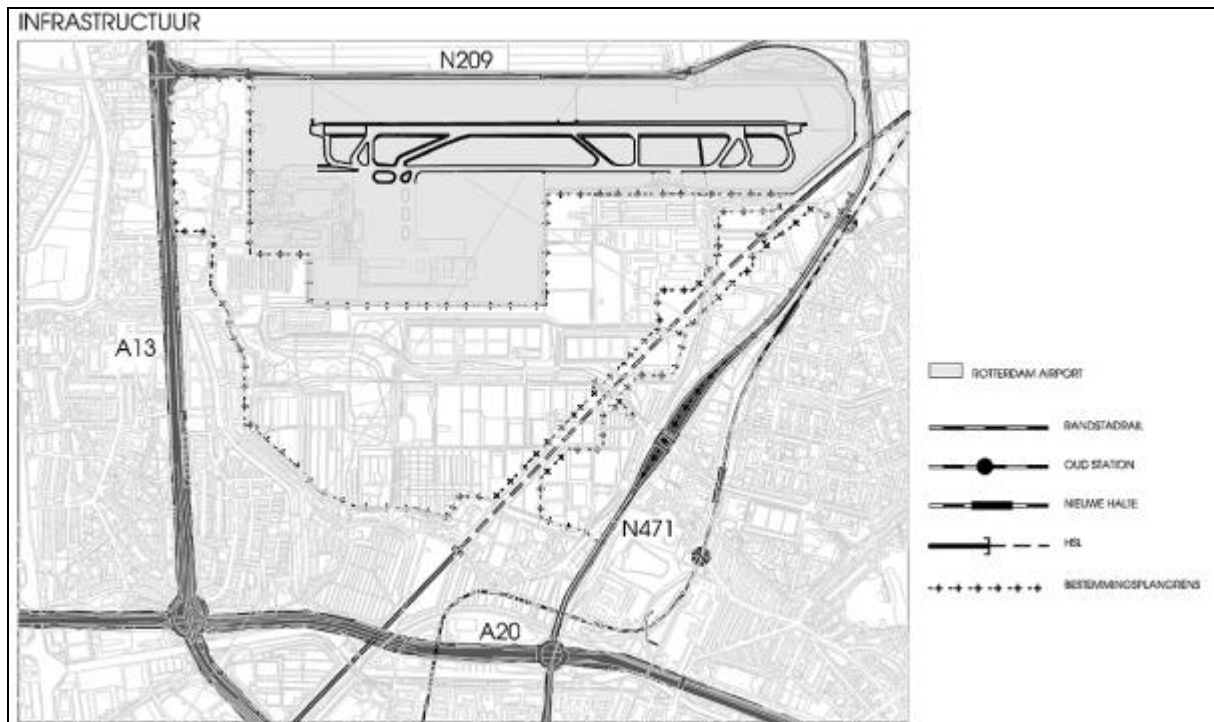


Figuur 1: Begrenzing

Aan de westkant en de zuidkant van het plangebied liggen de rijkswegen A13 en A20. Aan de noordzijde van Polder Zestienhoven is de provinciale weg N209 (Doenkade) gesitueerd. Tussen de N209 en het plangebied ligt het vliegveld Rotterdam Airport. De luchthaven richt zich op zakelijk vliegverkeer.

Aan de oostzijde van het gebied bevinden zich de N471 (GK van Hogendorpweg en Landscheiding naar Berkel & Rodenrijs) en het spoor van de Hofpleinlijn. De spoorlijn geeft via de stations Wilgenplas en Kleiweg aansluiting op onder andere Rotterdam Hofplein, Pijnacker en Den Haag. De Hofpleinlijn wordt omgebouwd tot de zogenaamde Randstadrail en de twee stations worden vervangen door de haltes Melanchtonweg en Meijersplein.

Binnen het plangebied wordt momenteel de belangrijke railverbinding HSL Zuid gerealiseerd. Deze hogesnelheidslijn doorsnijdt Polder Zestienhoven in een tunnelbak, maar heeft (vooralsnog) geen station in het plangebied (zie figuur 2, omliggende infrastructuur).



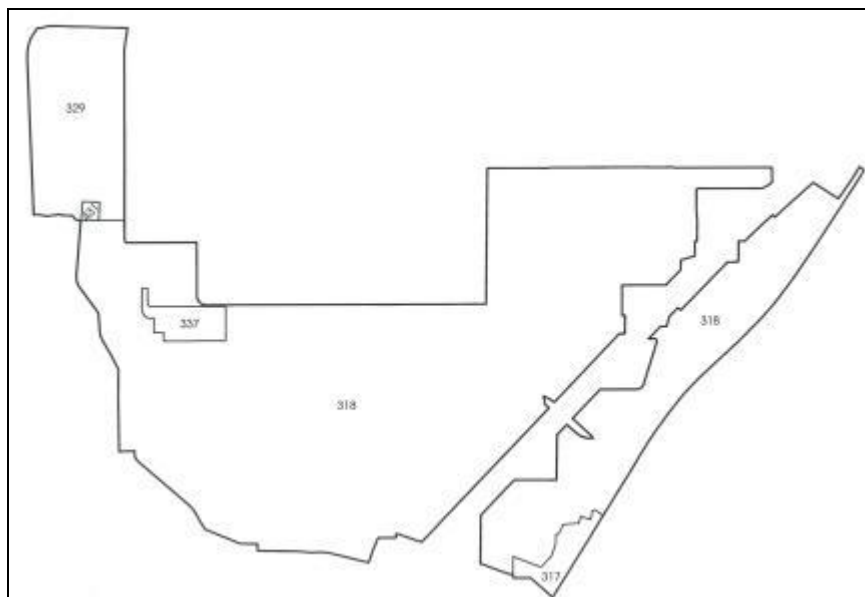
Figuur 2: Omliggende infrastructuur

Polder Zestienhoven is goed gesitueerd ten opzichte van internationale, nationale en regionale verbindingen. Ondanks al deze verbindingen is het gebied echter behoorlijk in zichzelf gekeerd. Dit heeft te maken met de barrièrewerking van de grote infrastructuurlijnen. Hierdoor zijn slechts enkele verbindingen met de directe omgeving aanwezig.

Binnen het plangebied onderscheiden we drie delen: Laag Zestienhoven (1), Midden Zestienhoven (2) en Hoog Zestienhoven (3)(zie figuur 4, gebiedsindeling) .

1.4 Planning

De ontwikkeling van Polder Zestienhoven vindt gefaseerd plaats. Er is een duidelijke grens tussen het gedeelte dat binnen de bestemmingsplanperiode valt en het gedeelte dat daarbuiten valt. Als grens wordt het jaar 2015 aangehouden. Laag en Midden Zestienhoven worden binnen de bestemmingsplanperiode ontwikkeld. Hoog Zestienhoven, aan de noordoostzijde, wordt gereserveerd voor ontwikkelingen na 2015. Uitzondering hierop vormt de aanleg van de verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de G.K. van Hogendorpweg. Deze weg wordt binnen de planperiode van dit bestemmingsplan aangelegd.



figuur 3: Vigerende bestemmingsplannen

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen van kracht:

- Kleiweg en omgeving, ubp in onderdelen (317)
vastgesteld: 27-07-1961
goedgekeurd: 21-03-1962
- Zestienhovense polder, ubp in hoofdzaak (318)
vastgesteld: 15-06-1961
goedgekeurd: 07-03-1962
- Recreatiegebieden nabij de Delftse Schie en Rijksweg 13, ubp in onderdelen (329)
vastgesteld: 21-01-1960
goedgekeurd: 23-01-1961
kroonbesluit: 26-11-1962
- Zestienhovenpolder, woningcomplex, ubp in onderdelen (337)
vastgesteld: 04-02-1965
goedgekeurd: 16-06-1965
- Villaterrein Achterdijk (431)
vastgesteld: 01-09-1983
goedgekeurd: 29-05-1984



Figuur 4: Gebiedsindeling

1.6 Relaties met de omgeving

In de directe omgeving van het plangebied liggen de gebieden Rotterdam Airport (A), het bestaand stedelijk gebied van Overschie (B), Overschiese Kleiweg e.o.(C), de Contramal (D), Schiebroek (E) en een uitsnede die binnen het bestemmingsplan HSL-Overschie valt (F). De gebieden A, E en F worden hieronder kort toegelicht omdat de planvorming in deze naburige gebieden nauwe relaties heeft met de planvorming in de polder Zestienhoven (zie figuur 4, gebiedsindeling).

1.6.1 HSL bestemmingsplan

Voor de aanleg van de hogesnelheidslijn (HSL), die dwars door de polder Zestienhoven loopt, is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan Polder Zestienhoven kent dan ook een uitsnede, waar het bestemmingsplan H.S.L.-Overschie (527) vigeert. In laatst genoemd bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven.

1.6.2 Contramal

De Contramal is de benaming voor het gebied dat direct ten oosten van Polder Zestienhoven ligt, met als oostelijke en zuidelijke grenzen de westrand van Schiebroek-Zuid en het Kleiwegkwartier. De Contramal is buiten het bestemmingsplan gelaten, ondanks de nauwe relatie met Polder Zestienhoven. Voor dit gebied, gelegen in de deelgemeente Hillegersberg/Schiebroek, loopt een zelfstandig plan- en besluitvormingstraject, waarbij inhoudelijke afstemming plaatsvindt met de ontwikkelingen in Polder Zestienhoven. De visie op de ontwikkeling van dit gebied is 3 februari 2004 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de deelgemeente Hillegersberg/Schiebroek.

1.6.3 Rotterdam Airport

Voor het terrein van Rotterdam Airport wordt op basis van een masterplan een nieuw bestemmingsplan gemaakt. De plannen voor de luchthaven en de plannen voor de polder Zestienhoven sluiten nauw op elkaar aan, onder andere ten aanzien van bereikbaarheid, programma en milieuaspecten.

1.7 Naamgeving

De naam Polder Zestienhoven is de werktitel voor het plan. Mogelijk wordt in het kader van de gebiedsontwikkeling in de loop van 2004 of 2005 een definitieve naam voor het gebied gekozen.

1.8 Eigendomssituatie

De grond, waarop nieuwe ontwikkelingen gepland zijn, is momenteel nagenoeg volledig in het bezit van de gemeente Rotterdam. Het streven is dat ten tijde van de uitvoering van de plannen deze grond geheel in handen is van de gemeente.

Voor gronden waar geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, geldt dat de eigendomssituatie niet hoeft te veranderen.

2. GEBIEDSTYPERING

2.1 Archeologie

2.1.1 Beleidskader

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

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 werkt momenteel aan een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een 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 die naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" zijn 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 (concept) Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

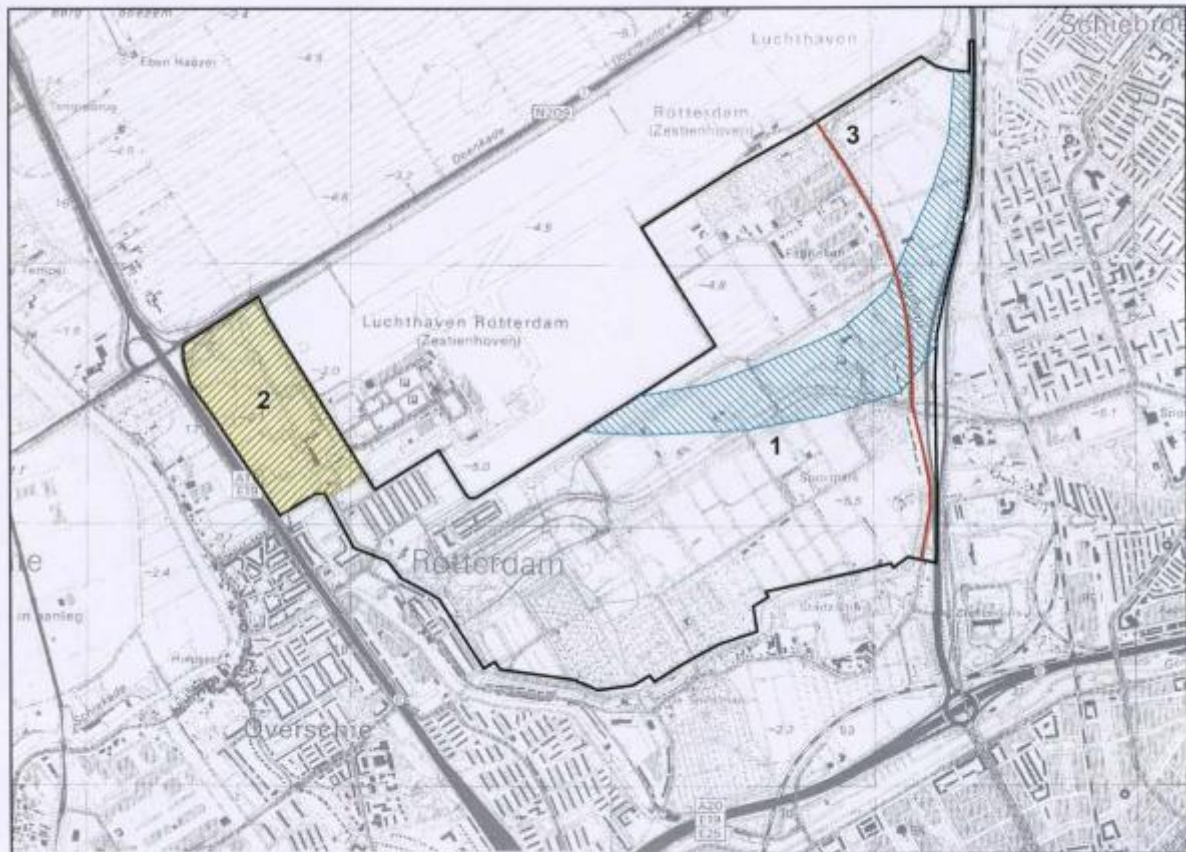
Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek (AAI) kan een archeologische inventarisatie in het veld plaatsvinden. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek (AAO). 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.



Afb. 1. Het plangebied Polder Zestienhoven geprojecteerd op de oudste topografische kaart van circa 1850.

2.1.2 Bewoningsgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van een gebied waar in de 18^{de} en 19^{de} eeuw op grote schaal veen is gewonnen (zie Afb. 1). In de 19^{de} eeuw werden de veenplassen drooggemaakt. Ten gevolge van deze activiteiten bevinden de oudere afzettingen zich in een groot deel van het bestemmingsplangebied nu direct aan de oppervlakte. In het gebied bevinden zich geulafzettingen van Calais-ouderdom (zie o.a. afbeelding 1), waarop en -langs resten uit de Steentijd (ca. 6500-2000 v. Chr.) en vroege Bronstijd (2000-1700 voor Christus) te verwachten zijn. In het westelijk deel van het plangebied bevindt zich nog een klein deel van het oorspronkelijke veen (in de voormalige Hoog Schieveense Polder, Afbeelding 2). Ook onder de Bovendijk bevindt zich nog het oorspronkelijke veen (afb. 2.3). Op het veen zijn bewoningssporen vanaf de IJzertijd (700 voor Christus-begin jaartelling) te verwachten. Uit historische bronnen zijn enkele laat-middeleeuwse huisplaatsen bekend die lagen in de voormalige Hoog Schieveense Polder.



Afb. 2. Het plangebied Polder Zestienhoven, met daarin aangegeven een Calaisgeul in de diepere ondergrond (1), het gebied waar nog veen bewaard is gebleven ten westen van het vliegveld (2) en onder de Bovendijk (3).

2.1.3 Archeologische potentie

In het bestemmingsplangebied zijn prehistorische bewoningssporen te verwachten ter hoogte van de geul-afzettingen van Calais-ouderdom. Op plaatsen waar het veen nog aanwezig is (in het bijzonder in een deel van de voormalige Hoog Schieveense Polder) zijn sporen uit de IJzertijd, Romeinse tijd en Middeleeuwen te verwachten.

2.1.4 Conclusie

Voor het gehele bestemmingsplangebied geldt dat bij grootschalige grondwerkzaamheden (t.b.v. bodemsanering, bouwwerkzaamheden, de aanleg van waterwerken, etc.) een archeologisch vooronderzoek (AAI) vereist is.

Voor het gebied waar zich de geulafzettingen van Calais-ouderdom (Afbeelding 3, gebied A) bevinden alsmede het resterend veengebied in de voormalige Hoog Schieveense Polder (Afbeelding 3, gebied B) geldt het vereiste van een aanlegvergunning.



Afbeelding 3

2.2 Historie

Tot aan de 12^e eeuw maakte het plangebied deel uit van het omvangrijke veenmoeras van Midden Holland. In de randzone hiervan, dicht bij de Schie, werd veenmos-, zegge- en bosveen gevormd. Rond 1170 ontstond de eerste dijkkring. Deze volgde de route Oude Kleiweg – Overschie – Kleiweg. Vanaf de dijk werd de polder Zestienhoven ontgonnen volgens het cope-systeem, wat langwerpige en rechthoekige kavels opleverde.

Vanaf de 12^e eeuw begon meteen de verveening op gang te komen, zij het aanvankelijk zeer oppervlakkig en kleinschalig. In latere tijd, tot in de 19^e eeuw werd er grootschalig en nat verveend. Een gevolg hiervan was dat onder andere de Zestienhovense Plas ontstond. Deze plassen zijn later weer drooggelegd. De Overschiese Plasjes zijn de enige overgebleven plassen als gevolg van het steken van de turf.

Rond 1786 werd de droogmakerij Zestienhoven aangelegd. De noordgrens van deze droogmakerij werd gevormd door de Doenkade, die voordien al aanwezig was als kade tussen de Schieveense plassen en de plas Zestienhoven. Het gebied werd intensief van sloten voorzien volgens een strokenverkaveling, grotendeels met een oriëntatie NO-ZW. In het zuidelijke deel bij de Overschiese Kleiweg (ten zuiden van de Van der Duijn van Maasdamweg) was de oriëntatie ZO-NW. Dwars op de slotenverkaveling werd een aantal tochten aangelegd als hoofdwatgangen. De natte venige kleipolder werd benut voor veeteelt, met boerderijen langs de Overschiese Kleiweg en de Bovendijk. Tot in de jaren '20 van de vorige eeuw was er langs de Bovendijk en de Overschiese Kleiweg sprake van een lint bestaande uit voornamelijk boerderijen en kleinschalige tuinderijen.

Vanaf de jaren '20 zijn er ook woningen gebouwd en vestigden zich bedrijven in het lint. Doordat de kleinschalige tuinderijen vervolgens nauwelijks overgegaan zijn op grootschalige glastuinbouw, is er buiten het lint nauwelijks sprake van ontwikkelingen, die geïnitieerd werden vanuit het lint. Slechts enkele volkstuinten en wat veeteelt vonden in de polder hun plaats.

In de jaren '30 van de vorige eeuw zijn in de polder de eerste sportvelden aangelegd. Hiervoor werden sloten gedempt en lagen zand en teelaarde aangebracht, zodat een zandige, beter te ontwateren bovengrond ontstond. Ook zijn toen de eerste bedrijven naar de Volkelstraat gekomen, waaronder een kadaverdestructiebedrijf.

Aan de westzijde is in ongeveer dezelfde periode, tussen 1928 en 1936, de Rijksweg (de latere rijksweg A13) aangelegd dwars door de veenplassen in de Hoog-Zestienhovense polder. Als gevolg van vergaande zettingen van de zandaanleg duurde de aanleg van deze weg lang.

Na de komst van de eerste bedrijven, recreatievoorzieningen en de snelweg is de polder het toonbeeld geweest van een langzame, verdere verandering. In de periode 1940-1942 werd er een woonbuurt van 200 noodwoningen tussen de Zuider- en Noorderlaan gebouwd voor Rotterdammers die als gevolg van de bombardementen op het Rotterdamse stadscentrum moesten worden geherhuisvest. Het stratenpatroon van dit buurtje ligt dwars op de oude slootverkaveling. Waarschijnlijk is een dunne laag zand over (oorlogs)puin opgebracht waarna op betonnen platen (op staal) werd gebouwd.

In de jaren '60 werd een tweede woonbuurt, Zestienhovense Polder, iets ten zuiden van het complex aan de Zuiderlaan gebouwd. Hier werd in tegenstelling tot de eerdere woonbuurt wel de oude slotenverkaveling gevolgd. Als voorziening werd op de kop van de buurt een buurthuis gebouwd. Het wijkje bestaat uit 120 kleine arbeiderswoningen met bergruimten.

In Hoog Zestienhoven werd achter de Bovendijk en aan de Volkelstraat vanaf 1942 een stortplaats geëxploiteerd door de gemeente. De stortplaats heeft tot in de jaren '60 gefunctioneerd en is daarna afgedekt met koolas en puin. Er vestigden zich hier in de loop van de tijd steeds meer milieubelastende bedrijven. De olieterminal van de NAM was een van de eerste bedrijven. Vanaf medio jaren '60 zijn ook autosloperijen, garagebedrijven en metaalverwerkende bedrijven in het gebied gekomen. In 1981 heeft ook een puinbreker zich hier gevestigd. Na het vertrek van het kadaverdestructiebedrijf in 1989, is het terrein van de puinbreker uitgebreid op het vrijgekomen gebied.

Na de oorlog werd, ter vervanging van het vooroorlogse vliegveld Waalhaven, besloten een nieuw vliegveld aan te leggen op een plaats waar meer ruimte beschikbaar was. Tussen 1954 en 1956 is het vliegveld Zestienhoven aangelegd. Tegelijkertijd werd de Doenkade opgewaardeerd tot provinciale weg en werd deze aangesloten op de rijksweg A13. Deze was inmiddels ingrijpend verbreed en de aansluiting op de Doenkade bestond uit een verkeersplein ter hoogte van het landgoed Leeuwenhof.

Aanvankelijk bleef de opzet van het vliegveld bescheiden en werd ten zuiden van de baan een kleine terminal aangelegd met opslagtanks voor kerosine. Daarnaast waren er faciliteiten voor reclamevliegtuigjes, recreatieve vliegerij en de bedrijfsbrandweer (oefenplaats). Ten zuiden van het vliegveld was een gemeentekwekerij ingericht. Rond 1968 werd er een hotel direct ten oosten van de Overschiese Plasjes gebouwd op een met zand opgehoogde strook.

In 1971 werd de start- en landingsbaan verlegd in noordoostelijke richting, waarbij de Bovendijk werd omgelegd. Een gevolg hiervan was dat de molen "De Hoop" verplaatst moest worden. Deze korenmolen stamde uit 1712 toen een houten standaard molen werd vervangen door een stenen molen. In 1970 is de molen gesloopt en een jaar later herbouwd op de huidige plek in het lint van de Overschiese Kleiweg; ook de naam is toen veranderd in molen "De Speelman". De molen is nu geclassificeerd als rijksmonument.

In de periode 1985-1990 werden aanvullende faciliteiten gerealiseerd voor vrachtluchten (loodsen, enkele overslagterminals), vliegtuigonderhoud en vooral voor zakenpassagiers (hotel- en congresfaciliteiten). Tevens werd de luchthaventerminal verbouwd en uitgebreid.

De meeste volkstuincomplexen werden aangelegd in de eerste helft van de vijftiger jaren, veelal direct ten noorden en zuiden van (het bebouwingslint) Overschiese Kleiweg. Daarnaast werden in circa 1965 ook direct ten zuiden van het vliegveld enkele volkstuincomplexen met huisjes op de tuinen gerealiseerd. Hierbij bleef de slotenverkaveling van de droogmakerij grotendeels intact.

In de zestiger jaren werd begonnen met de uitbreiding van de sportvelden, waarbij sloten werden gedempt en de grond werd opgehoogd. Tussen 1970 en 1975 werden een aantal buiten gebruik zijnde sportvelden en ook bermen langs de Mokweg benut voor het bergen van sloot/singelbagger uit het zuidelijke deel van de polder Zestienhoven. De slib was verontreinigd door lozingen van bedrijven langs de Overschiese Kleiweg. In 1976 werd het slib uitgespreid en vond heraanleg van sportvelden plaats.

Rond 1970 is de Laag Zestienhovense Polder als parkgebied heringericht. Hiertoe moest het beter ontsloten worden met als gevolg dat de Beekweg, Terletweg, Mokweg en Van der Duijn van Maasdamweg werden aangelegd. De oude verkaveling werd begraven onder ophogingen en dempingen met grond en teelaarde.

Deze ophogingen vonden tot ver in de jaren '80 plaats en werden gevolgd door de aanplant van bos. Tot aan 1983 werd aan de Van der Duijn van Maasdamweg door de gemeente een stortplaats geëxploiteerd. Deze werd medio jaren '80 afgedekt met grond en eveneens ingeplant met bomen en struiken

De laatste ontwikkelingen in het plangebied zijn in volle gang. Diagonaal door het plangebied wordt de HSL-Zuid gerealiseerd. Deze spoorlijn komt in een tunnelbak onder de grond te liggen. Als gevolg van deze ontwikkeling zijn recreatiegebieden ontruimd en liggen veel terreinen te wachten op een nieuwe invulling.

2.3 Huidige situatie

2.3.1 Water

De waterstructuur is een belangrijk structurerend element in de polder. Niet alleen loopt het water langs de randen en kent de polder een slotenverkaveling, maar ook zijn in Laag en Midden Zestienhoven een grote en enkele kleinere waterplassen aanwezig.

Polder Zestienhoven is een kwelgebied. Het maaiveld ligt 4,5 tot 6 meter beneden NAP. De diepste delen van de polder komen in het zuidwesten voor en de hogere delen meer in het noordoosten. Kenmerkend voor de polder is de geringe drooglegging en het grote aantal peilgebieden met elk een eigen vast waterpeil. De huidige waterpeilen zijn ontstaan door regelmatige aanpassing van het waterpeil aan de hoogte van het maaiveld, dat daardoor weer daalde. Dit cyclische proces is in het begin van de jaren tachtig gestopt.

De oppervlaktewaterkwaliteit is zeer nutriëntenrijk en de kwaliteit is onvoldoende. Dit komt door een veenachtige bodem, de inlaat van water uit de tussenboezem en de overstorten van het gemengde riool. In perioden van hevige regenval is er in de gebieden met het laagste waterpeil een groot risico op grondwateroverlast. Dit geldt vooral voor perioden van langdurige regenval. Dit wordt mede veroorzaakt door de lage ontwateringdiepte. Locaties die als risicogebied aangemerkt kunnen worden zijn bijvoorbeeld de IJskelder, Volkstuincomplexen Zestienhoven en Blijdorp en het Park Zestienhoven.

2.3.2 Landschap en groen

Het plangebied wordt gekenmerkt door de polderstructuur. Kenmerkend voor dit gebied zijn de Achterdijk en de Bovendijk. Beide dijken lopen overigens door in de andere deelgebieden, maar zijn daar minder nadrukkelijk aanwezig. Vooral de Achterdijk komt duidelijk in beeld omdat deze de grens tussen het "hoge land" en het "lage land" vormt. De Bovendijk wordt gekenmerkt door een bebouwingslint dat naar het zuiden gecontinueerd wordt langs de Overschiese Kleiweg.

De verkavelingsrichting, voornamelijk gestructureerd door de slootjes en de bomenrijen, is in dit deel van Polder Zestienhoven zeer karakteristiek en duidelijk te herkennen aan de loodrecht op elkaar staande richtingen.

Een aantal landschappelijke elementen moet hier specifiek worden genoemd. Deze elementen zijn: de IJskelder, het park Zestienhoven, de Van Der Duijn Van Maasdamweg en de Beekweg. De IJskelder, een weiland aan de westzijde van het plangebied, is karakteristiek voor het Hollandse polderlandschap. Het Park Zestienhoven verkeert weliswaar niet in een goede staat maar biedt mogelijkheden voor de toekomst. De brede en groene Van Der Duijn Van Maasdamweg is gezichtsbepalend voor de polder en de Beekweg is tot slot een karakteristiek element van de polderstructuur omdat hier vroeger voor het gebied een belangrijke waterloop lag.

2.3.3 Verkeer en vervoer

Voor de beschrijving van de huidige situatie van het verkeer en vervoer maken we een onderscheid in: autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Autoverkeer

De Van der Duijn van Maasdamweg is in de huidige situatie de meest belangrijke autoverbinding in Polder Zestienhoven. Aan de westkant van Polder Zestienhoven sluit de Van der Duijn van Maasdamweg aan op kleinere buurtwegen, waardoor er geen duidelijke route richting luchthaven, Vliegveldweg en A13 aanwezig is. De Zestienhovensekade/ Zuiderlaan/ Van der Duijn van Maasdamweg is de autoverbinding tussen Polder Zestienhoven en de oude kern van Overschie. Aan de oostzijde komt de Van der Duijn van Maasdamweg uit op het Van Limburg Stirumplein waar deze aansluit op de N471/ GK van Hogendorpweg en de Melanchtonweg.

Een nadeel van de Polder is dat de verbindingen met de omliggende wijken, de stad en het buitengebied van de Polder matig zijn. De barrièrewerking van de omliggende infrastructuur is steeds duidelijk aanwezig: A13, A20, Doenkade, GK van Hogendorpweg, Rotterdam Airport, het Noorderkanaal en de Hofpleinspoorlijn vormen een hindernis voor veilige en rechtstreekse fietsroutes.

2.3.4 Gebruik

Voor de beschrijving van het huidige gebruik is Laag Zestienhoven opgedeeld in twee delen. Het eerste deel, Overschie'se Plasjes en omgeving (1a), bestaat uit een afwisseling van groene en gebouwde elementen. Het tweede deel (1b) kent net als Midden Zestienhoven (2) voornamelijk een groene en recreatieve invulling. Hoog Zestienhoven (3) bestaat uit het gelijknamige bedrijventerrein en overige groene functies (zie figuur 5).



Figuur 5: Gebiedsindeling

Laag Zestienhoven (1a): Overschie'se Plasjes en omgeving

Dit deelgebied aan de noordwestzijde heeft een vrij groen karakter. In deze groene omgeving zijn enkele losse woonclaves en wat losse bebouwing gesitueerd.

De Overschie'se Plasjes vormen een groot groengebied, ingeklemd tussen de snelweg en de Doenkade. Er is vanwege het steken van turf veel oppervlaktewater aanwezig en door het gebied liggen enkele voetpaden en een doorgaande fietsverbinding van Rotterdam naar Delft.

Aan de rand van de Overschie'se plasjes liggen in een ruime en groene omgeving het Airport Hotel, het Medical Center en enkele woningen. Aan de overkant van de weg, tegenover deze bebouwing, ligt de entree naar Rotterdam Airport.

Ten zuiden hiervan ligt een gebied dat gekenmerkt wordt door twee woonbuurten in een groene omgeving. De buurten kennen een grote verweving met het omliggende groen. Dat groen wordt namelijk veelal gebruikt als nutstuinen, weiljes of recreatiegebied. Maar er liggen ook een sportterrein van een voetbalvereniging en een boerderij met bergingen en een weiland.

De buurten zelf bestaan uit vrij kleine, geschakelde woningen. De buurt tussen de Zuider- en Noorderlaan bestaat uit ongeveer tweehonderd woningen van één bouwlaag met een lage kap. De woningen hebben een voor- en een achtertuin. In het complex zit aan de zuidkant een restaurantje. Het buurtje Zestienhovense Polder, gelegen ten zuiden van de Zuiderweg en ongeveer 120 woningen omvattend, is net gerenoveerd. De bergingen in het midden van het terrein zijn bij deze renovatie gesloopt. Het complex bestaat uit woningen van 2 lagen met een achtertuin. Op de kop van het buurtje staat een voorziening voor onder andere kinderopvang. Het parkeren vindt in beide buurten plaats in openbaar gebied. De ontsluiting van de locaties vindt voornamelijk plaats via de Zestienhovensekade, die voor de verbinding met Overschie zorgt.

Laag Zestienhoven (1b) en Midden Zestienhoven (2)

Dit deel bestaat voornamelijk uit sportvelden en park. De meeste sportvelden zijn in onbruik geraakt. Momenteel wordt in de uitsnede die dwars door het oostelijk deel van dit gebied ligt, de HSL gerealiseerd. Veel sportvelden hebben moeten wijken voor de aanleg van de tunnelbak. Daarnaast zijn verschillende sportvelden binnen het bestemmingsplangebied niet meer in gebruik. Nog steeds is de recreatieve functie nadrukkelijk aanwezig in dit deelgebied. Naast de overgebleven sportvelden zijn er veel volkstuinen aanwezig. Binnen dit deel vallen de volkstuincomplexen Bovendijk, Blijdorp en Zestienhoven. Het gebied heeft verder vrijwel geheel een parkfunctie. In dit park liggen enkele weilanden, een hertenkamp alsmede twee woningen aan de westzijde. Midden in het park aan de Zestienhovense Plas ligt nog een kleine uitspanning. Door het park lopen enkele voetpaden en een aantal wegen. Een puinbreker die deel uitmaakt van het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven valt ook binnen dit deelgebied.

Hoog Zestienhoven en omgeving (3)

Dit deelgebied is nu grotendeels in gebruik als bedrijventerrein. De nadruk van de bedrijvigheid ligt op een wat zwaardere categorie. In het gebied zijn autosloopbedrijven en garagebedrijven actief. Daarnaast is een groot deel van het terrein in gebruik bij een aardoliemaatschappij. Aan de rand van het bedrijventerrein is nog een woning aanwezig, als onderdeel van het vroegere lint van de Bovendijk. Rondom de bedrijven ligt een groene ruimte. Deze is aan de noordwestzijde in gebruik als manege met enkele weilanden. Geheel aan de noordkant, dus net als de manege tegen de terreinen van Rotterdam Airport aan, ligt het volkstuincomplex De Wilgentuin. Aan de andere kant van de HSL (oostzijde) liggen onder andere een kantoor en een bedrijvencomplex met een bedrijfswoning. Rondom het kantoor ligt water en de hoogte van het kantoor is nu maximaal 5 bouwlagen. Ten noorden van het kantoorcomplex ligt de Wilgenplas.

3. Beleid en context

3.1. Probleemstelling

De probleemstelling voor Polder Zestienhoven kan als volgt worden samengevat:

Woningbouw

Rotterdam heeft een forse woningbehoefte, die niet alleen binnenstedelijk opgelost kan worden. Daarbij is de huidige woningvoorraad van Rotterdam te eenzijdig en er is te weinig differentiatie in woonmilieus. Rotterdam kent relatief veel gestapelde, kleine en goedkope woningen en heeft, gezien de vraag, een tekort aan middeldure en dure woningen. Er is ook een gebrek aan hoogwaardige woonmilieus, met name suburbane en stedelijke woonmilieus.

Water

Rotterdam heeft behoefte aan extra bergingscapaciteit voor water. Die extra bergingscapaciteit kan worden gevonden in een uitbreiding van het oppervlaktewater en door bestaand water te bestemmen voor spaarwater. Ook is ruimte nodig voor de uitbreiding van voorzieningen voor natuurlijke waterzuivering.

Groen en recreatie

Rotterdam heeft geen tekort aan groen- en recreatiemogelijkheden, maar het groen in Rotterdam heeft vooral te kampen met kwaliteitsproblemen. De bruikbaarheid, herkenbaarheid en bereikbaarheid van de parken laat te wensen over. Er ontbreken nog schakels in het routenetwerk tussen groene gebieden onderling en met het buitengebied. Ook zijn verbeteringen van de gebruikswaarden en natuurwaarden noodzakelijk.

Werkgelegenheid en economie

Rotterdam heeft op korte termijn behoefte aan ruimte voor bedrijventerreinen. Daarnaast bestaat op langere termijn ook behoefte aan kantorenlocaties, die goed ontsloten zijn door hoogwaardig openbaar vervoer.

In Polder Zestienhoven liggen kansen om deze problemen gedeeltelijk op te lossen.

3.2 Doelstelling

De volgende doelstellingen kunnen voor Polder Zestienhoven afgeleid worden van de probleemstelling:

Woningbouw

Polder Zestienhoven levert een substantiële bijdrage aan de oplossing van de Rotterdamse woningbehoefte. Daarbij ligt de nadruk op de realisatie van woningtypes en woonmilieus waaraan in Rotterdam een tekort bestaat: middeldure en dure woningen in hoogwaardige suburbane en stedelijke woonmilieus.

Water

Het wateroppervlak binnen de polder Zestienhoven zal worden uitgebreid. Daarnaast zal de waterkwaliteit van het oppervlaktewater verbeterd worden.

Groen en recreatie

Polder Zestienhoven maakt onderdeel uit van de zogenaamde Groene Loper, waarin de recreatieve en ecologische verbinding vanuit de stad naar Midden-Delfland gecombineerd wordt met een spaarwatersysteem, de ontwikkeling van een bijzonder woonmilieu en sport- en recreatiemogelijkheden.

Werkgelegenheid

In Polder Zestienhoven wordt in bescheiden mate - in overeenstemming met de overige gewenste functies - een bijdrage geleverd aan de behoefte aan ruimte voor bedrijventerreinen. Daarnaast wordt in Polder Zestienhoven ruimte gereserveerd om op langere termijn tegemoet te komen aan de behoefte aan goed ontsloten kantorenlocaties.

3.3 Sectoraal beleid

3.3.1 Woningbouw

Woonvisie Stadsregio Rotterdam en Wonen in Rotterdam

De centrale opgave van de Woonvisie Stadsregio Rotterdam, vastgesteld in 2003, is het werken aan een passende en gevarieerde woningvoorraad. De regio hanteert een brede visie op de opgave van het wonen. Het woonbeleid wordt ingezet om de economische vitaliteit, het imago, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de regio te versterken. Die impuls draagt bij aan de toekomstige woonkwaliteit van de regio.

De woonvisie constateert een toenemende vraag naar suburbane, groene en landelijke woonmilieus en naar centrumstedelijke woonmilieus. Daartegenover staat een afnemende vraag naar gestapelde woningen in stadswijken en tuinsteden.

Woonvisie Rotterdam

De woonvisie "Wonen in Rotterdam", vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 19 juni 2003, geeft ten aanzien van het wonen in Rotterdam de meest actuele probleemstelling weer. De kernboodschap is, dat Rotterdam een tekort heeft aan diversiteit en kwaliteit in het aanbod van woningen, dat er een gebrek aan variatie in woonmilieus bestaat en dat Rotterdam als gevolg daarvan geen goed imago heeft als woonstad.

Meer concreet wordt een tekort geconstateerd aan middeldure en dure woningen. Voor Polder Zestienhoven is van belang, dat met name een fors tekort aan middelgrote en grote en eengezinswoningen in suburbane woonmilieus wordt geconstateerd, alsmede een tekort aan stedelijke woonmilieus.

De vraag naar eengezinswoningen betreft ruim 7.000 woningen tot 2010 en ruim 14.000 woningen tot 2017. Deze woningen kunnen met name gesitueerd worden in de suburbane woonmilieus. Hiervoor zijn maar twee locaties van formaat beschikbaar: Nesseland (4.700 – 4.800 woningen) en Polder Zestienhoven.

Toelichting

De behoefte op het gebied van wonen is in Rotterdam veranderd. Door maatschappelijke ontwikkelingen, met name de welvaartsstijging en individualisering, is er een grote diversiteit ontstaan aan leefstijlen. De trend is gericht op meer eigen woningbezit, meer luxe en meer ruimte. Ook is er behoefte aan sterk onderscheidende woonmilieus. Mensen hechten in toenemende mate aan ruimte, groen en goede voorzieningen. Voortvloeiend uit deze ontwikkelingen willen steeds meer mensen zelf bepalen hoe hun woning eruit komt te zien.

De eenzijdige opbouw van de woningvoorraad van Rotterdam, zowel wat betreft woningtype als woonmilieus, past in grote lijnen niet meer bij de veranderende woonwensen. Door het ruime aanbod aan goedkope woningen stromen juist de groepen die op zoek zijn naar een goedkope woning de stad in, terwijl door het tekort aan middeldure en dure woningen de mensen met een ruimere beurs zich genoodzaakt zien hun heil buiten Rotterdam te zoeken. De stad verliest hierdoor aan koopkracht en de samenstelling van de bevolking blijft eenzijdig. Een tweede gevolg van de eenzijdige woningvoorraad is dat scheefwonen, mensen die ondanks een hoger inkomen blijven wonen in goedkope woningen, de doorstroming verstoort. Naast de onderverdeling in goedkope, middeldure en dure woningen is een verdeling in woninggrootte te maken. Het blijkt dat Rotterdam over veel kleine woningen en weinig middelgrote en grote woningen beschikt. Met name het aandeel middelgrote en grote woningen (grondgebonden woningen) is zeer klein.

Om aan de wensen van de bevolking te voldoen is het vooral van belang om het aanbod van woningen voor de midden- en hoge inkomensgroepen te vergroten. Wat woonmilieus betreft gaat in grote lijnen de vraag uit naar wonen in het centrum of juist naar subuurbaan, ruim wonen in het groen. Het beleid voor nieuwbouw in Rotterdam is gericht op middeldure en dure woningen, zowel in de huur- als in de koopsector. Daarnaast moet er aandacht zijn voor keuzevrijheid van bewoners: particulier opdrachtgeverschap en andere vormen van betrokkenheid van woonconsumenten.

Bovendien speelt het bouwtempo een essentiële rol, niet alleen om de ontbrekende middeldure en dure woningen toe te voegen, maar ook om de doorstroming op de woningmarkt in gang te houden.

3.3.2 Water

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, en is een werknorm voor het percentage oppervlaktewater (oa in bebouwd gebied) vastgelegd.

In de wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) per 1 november 2003 is de Watertoets wettelijk verplicht gesteld.

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland over 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 Planbeoordeling 2002 het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10 % oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd.

In de Deelstroomgebiedsvisies is het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer als centrale opgave voor Rotterdam gesteld.

Waterbeleid in Rotterdam

Het waterbeleid in Rotterdam en het Waterplan Rotterdam 2000-2005 in het bijzonder, worden uitgebreid behandeld in hoofdstuk 6 Water.

3.3.3 Groen en recreatie

Rotterdam wil gevarieerder en aantrekkelijker worden om te wonen, te leven en te werken. Een belangrijk aspect hierbij is het groen in en om de stad. Om tot een hoogwaardige groenstructuur te komen wordt ingezet op:

- het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande groen door middel van beheer- en -inrichtingsmaatregelen;
- en versterken van de samenhang en de bereikbaarheid van het groen.

Ook voor Polder Zestienhoven zijn dit de belangrijkste thema's voor de opgave voor de groenstructuur.

Kwaliteitsverbetering van grote delen van het bestaande groen is bij uitstek van toepassing op Polder Zestienhoven. De polder oogt heel groen, maar het beheer laat momenteel te wensen over. Ook de beplanting is van wisselende kwaliteit. De betrokkenheid van de gebruikers bij het bestaande groen is echter groot; het park wordt ondanks de slechte staat van onderhoud redelijk gebruikt door wandelaars en fietsers. De planvorming voor Polder Zestienhoven biedt een uitgelezen kans om het groen in het gebied te verbeteren.

Polder Zestienhoven biedt de kans goede verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied te maken middels de Groene Loper. De opgave is dan ook goede (nieuwe) recreatieve verbindingen te realiseren die vanuit de stad het buitengebied ontsluiten (zie hiervoor paragraaf 5.6).

De bouwopgave in Polder Zestienhoven is onlosmakelijk verbonden met de ontwikkeling van de Groene Loper en een ecologisch gezond watersysteem. Uitgangspunten daarbij zijn onder meer het behoud van de kwaliteiten van het bestaande groen, de verbetering van de waterkwaliteit en het instellen van natuurlijk peilbeheer.

De specifieke water- en moerasnatuur die moet ontstaan, stelt fysieke en ruimtelijke voorwaarden aan de stadsontwikkeling. Er is gekozen voor een ecologische en recreatieve verbinding van Midden-Delfland naar de Bergse Plassen, tussen de polder en de hoger gelegen boezem. Daarin worden de verschillende ecologische overgangen in bodem, water en groenstructuur gebundeld.

De ecologische verbindingszone van de Groene Loper bevat de volgende elementen: opgaande boombeplanting met aansluitend een mantel van struiken, een ruige zoom, bloemrijk grasland en een waterloop met natuurvriendelijke oevers.

De groene en blauwe elementen lopen zo veel mogelijk als aaneengesloten strengen naast elkaar door de gehele Groene Loper. Onderbrekingen worden tot een minimum beperkt.



Figuur 6: De Groene Loper

3.3.4 Werkgelegenheid

Rotterdam heeft op korte termijn behoefte aan ruimte voor bedrijventerreinen. In diverse studies en beleidsstukken, zoals de 'Ontwikkelingsvisie Droge bedrijventerreinen Rotterdam 1999-2010' (1999), 'De ruimteclaim voor bedrijventerreinen in de regio Rotterdam/valideringsrapport' (NEI 1999) en 'Vraag- en aanbodanalyse droge bedrijventerreinen in Groot Rijnmond' (Ecorys/NEI 2002) wordt een beeld geschetst van het tekort aan stedelijke en regionale bedrijventerreinen. Het gaat op de rechter Maasoever om een tekort van 180 hectare uitgeefbaar terrein tot 2010. Polder Zestienhoven zal, gezien haar grotere geschiktheid voor andere functies, slechts in beperkte mate bijdragen aan de oplossing van dit tekort.

Op korte en middellange termijn heeft Rotterdam voldoende ruimte voor kantoorontwikkeling beschikbaar. Op de langere termijn, naar verwachting na 2015, zal Rotterdam weer behoefte hebben aan nieuwe kantorenlocaties, die goed ontsloten zijn door hoogwaardig openbaar vervoer. Met de toekomstige ontwikkeling van een randstedelijk knooppunt rond RandstadRail-halte Meijersplein zal Polder Zestienhoven een belangrijke rol kunnen spelen in het voldoen aan die vraag.

3.3.5 Verkeer en vervoer

Het verkeer- en vervoersbeleid voor de stad Rotterdam is vastgelegd in het Verkeer- en Vervoersplan Rotterdam 2003- 2020 (VVPR). Voor de Stadsregio Rotterdam is het verkeer- en vervoersbeleid beschreven in het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan 2002- 2020 (RVVP). Het VVPR en het RVVP zijn in 2003 bestuurlijk vastgesteld en sluiten inhoudelijk op elkaar aan.

De komende jaren doet zich een aantal ontwikkelingen voor, die grote invloed hebben op het functioneren van de wegenstructuur aan de Noordkant van Rotterdam. Door de toevoeging van programma nemen de verkeersintensiteiten op de wegen aan de noordkant van Rotterdam de komende jaren sterk toe. Dit heeft een negatieve invloed op de reeds bestaande knelpunten met betrekking tot congestie en milieu.

Om Rotterdam in de toekomst bereikbaar te houden (door een goede doorstromingskwaliteit te bieden) en om de leefbaarheid langs onder andere de A13 en de A20 te kunnen garanderen, wordt in het Rotterdamse en Regionale Verkeer- en Vervoerbeleid (VVPR en RVVP) uitgegaan van een aantal infrastructurele aanpassingen aan de Noordkant van Rotterdam. Door de gemeente Rotterdam wordt ingezet op de realisatie van de rijkswegen A4 Midden Delfland (circa 2010) en de A13/16 (circa 2015-2020). De A4 vormt een nieuwe verbinding tussen Den Haag/ Delft en het Kethelplein (Beneluxtunnel). De A13/16 verbindt de A13 met de A16 (Terbregseplein). Momenteel wordt reeds gewerkt aan de uitvoering van de aanleg van de N470. De N470 wordt aangelegd in het verlengde van de G.K. van Hogendorpweg en verbindt Rotterdam vanaf dit punt rechtstreeks met Pijnacker, Delft en Zoetermeer.

De N471/ G.K. van Hogendorpweg (met name het noordelijke deel) wordt in de toekomst aanzienlijk drukker dan in de huidige situatie. Dit wordt veroorzaakt door het totaal van programmatische ontwikkelingen in de omgeving: de woningbouw-ontwikkelingen in de B-driehoek, de ontwikkeling van Schieveen, de ontwikkeling van Zestienhoven, de Stedelijke Ontwikkelingszone en de Contramal en de verdichting in de binnenstad.

Ook na realisatie van de A13/16 blijft de G.K. van Hogendorpweg een verkeersader. De functie van de weg verandert echter wel als gevolg van de realisatie van de nieuwe rijkswegen. De G.K. van Hogendorpweg zal met name een functie hebben als invalsweg naar de binnenstad vanuit de B-driehoek en als ontsluitingsweg voor Schiebroek en Polder Zestienhoven.

Openbaar vervoer

Uitgangspunt in het verkeer- en vervoersbeleid van de verschillende overheden is de opvatting dat mobiliteit mag en de burger zelf kiest hoe hij zich verplaatst (wel tegen betaling van een prijs). Het beleid is er vooral op gericht een netwerk van infrastructuur (wegen, openbaar vervoer en fietsvoorzieningen) tot stand te brengen waarop de mobiliteit met voldoende kwaliteit kan worden afgewikkeld. Naast het toevoegen van enkele ontbrekende schakels gaat het hierbij vooral om het optimaliseren van het gebruik van het netwerk.

In het RVVP zijn in dit kader ten aanzien van de kwaliteit van het openbaar vervoer de volgende uitgangspunten weergegeven:

- de randstedelijke en regionale richtlijnen voor de reistijd moeten worden gehaald;
 - het netwerk sluit aan bij de verplaatsingsbehoefte van de reiziger en trekt daardoor voldoende reizigers om een gezonde exploitatie mogelijk te maken;
 - het netwerk garandeert op zijn minst een basiskwaliteit in het landelijk gebied.
- Op het schaalniveau van de noordrand van Rotterdam worden de doelstellingen met betrekking tot het openbaar vervoer en bereikbaarheid van de regio bereikt door:
- het ombouwen van de huidige Hofpleinspoorlijn tot de light-railverbinding RandstadRail.
 - het verknopen van infrastructuur rond de haltes van RandstadRail en het realiseren van een directe en eenvoudige toegang tot deze knooppunten. Op deze manier wordt de samenhang tussen de verschillende infrastructuurnetwerken versterkt en wordt de reiziger in staat gesteld van vervoermiddel te wisselen;
 - optimaal gebruik te maken van RandstadRail door het bundelen van bewoners en werkgelegenheid rond de knooppunten. Dit vertaalt zich in hogere bebouwingsdichtheden rondom de stations en aflopende dichtheden verder van stations af;
 - het openbaar vervoer dat het gebied ontsluit, zo veel mogelijk te enten op bestaande verbindingen, zodat de lijnen meerdere groepen bedienen en daarmee een hogere kostendekking kunnen bereiken;
 - naar de openbaarvervoerhaltes goede en rechtstreekse langzaamverkeersverbindingen en aantrekkelijke openbare ruimte te realiseren.

Langzaam verkeer

De voordelen van fietsgebruik op het gebied van milieu en bereikbaarheid zijn evident. Er wordt dan ook door zowel de Stadsregio als de gemeente Rotterdam gestreefd naar het aanbieden van goede voorzieningen voor de fiets en het verbeteren van bestaande voorzieningen om het gebruik van de fiets te bevorderen. Daarnaast zijn voor de beleving van de stad en de verkeersveiligheid goede faciliteiten voor voetgangers cruciaal. Ter bevordering van het openbaar vervoer zijn goede voetgangersroutes nodig, die direct en sociaal veilig zijn vormgegeven.

Vanwege de centrale ligging van het plangebied zijn er kansen voor een maximaal gebruik van de fiets. Het gebied ligt bijvoorbeeld slechts 4 kilometer van de binnenstad. In en rondom het plangebied wordt het fietsnetwerk uitgebreid en onderverdeeld in doorgaande/verdelende en ontsluitende routes. De doorgaande/verdelende routes verbinden de verschillende wijken van de stad en zijn onderdeel van het regionale fietsnetwerk zoals dat is vastgelegd in het RVVP. De ontsluitende routes vullen het netwerk aan zodat fietsers (bijna) alle bestemmingen kunnen bereiken.

De doorgaande/verdelende routes worden zo veel mogelijk als vrijliggende fietspaden aangelegd. Tevens worden de verbindingen tussen de verschillende wijken verbeterd, waarbij gestreefd wordt naar een verbinding iedere 400 meter. Bij de openbaarvervoersknooppunten, voorzieningen, winkels en kantoren moeten goede fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Omdat de fiets een grote rol speelt in de recreatieve functie van het gebied, verdient de fiets ook op dat vlak extra aandacht.

3.4 Integraal beleid

3.4.1 VINEX

Het ontwerp- en besluitvormingsproces voor Polder Zestienhoven is gestart naar aanleiding van de taakstelling voor woningbouw voor de Stadsregio Rotterdam in het kader van de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening-Extra (Vinex). De Vinex heeft geleid tot een taakstelling van 53.000 woningen in de periode tot 2005 voor de Stadsregio Rotterdam. Daarbij ging de Vinex uit van het in samenhang ontwikkelen van wonen, werken en openbaar vervoer.

Het zoekproces naar Vinexlocaties heeft, naast een aantal binnenstedelijke locaties, geleid tot vier uitleglocaties voor de realisatie van woningbouw in samenhang met bedrijven- en kantorenlocaties (waaronder Noordrand 1, dat een groter gebied rond Polder Zestienhoven en Polder Schieveen beslaat).

3.4.2 Streekplan Rijnmond, interim Beleidsnota 1996

Het streekplan Rijnmond, interim Beleidsnota 1996, bevat de beleidsvoornemens van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland met betrekking tot de ruimtelijke ordening van het Rijnmondgebied. Het streekplan laat een beeld zien van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen en heeft tot doel om voor de komende jaren te functioneren als adequaat regionaal-planologisch kader. De interim Beleidsnota 1996 is een aanvulling op het streekplan Rijnmond 1985, dat in 1985 door de Raad van Rijnmond is vastgesteld en nog geldig blijft voor die onderdelen die niet in het streekplan Rijnmond, interim Beleidsnota 1996 aan de orde komen.

Polder Zestienhoven is in het streekplan als volgt bestemd. De Overschiese Plasjes en Polder Zestienhoven zijn op de plankaart aangeduid als “recreatie- en bosgebied, bestaand of in uitvoering”. De twee bestaande woonbuurten zijn omschreven als “stads- en dorpsgebied, bestaand of in uitvoering” en Hoog Zestienhoven als “bedrijfsterrein, bestaand of in ontwikkeling”.

Voor Polder Zestienhoven is in het streekplan aangegeven dat hier een grote VINEX-locatie, genaamd Noordrand I, gepland is. Van belang daarbij is de volgende passage (pagina 44), waarin aangegeven wordt: “Als de bestaande luchthaven wordt gehandhaafd is woonbebouwing van beperkte omvang ten zuiden van de luchthaven mogelijk; hiervoor is geen streekplanherziening noodzakelijk.” De ontwikkeling van Laag Zestienhoven zoals voorzien in het bestemmingsplan is dus overwegend in overeenstemming met het vigerende streekplan. De overige ontwikkelingen vergen een herziening van het Streekplan. De provincie werkt momenteel samen met de Stadsregio aan een integrale streekplanherziening voor het grondgebied van de stadsregio Rotterdam (het RR2020). Deze streekplanherziening wordt naar verwachting in 2005 vastgesteld. De ontwikkelingen in Polder Zestienhoven zullen in overeenstemming zijn met deze streekplanherziening.

3.4.3 Het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010

Het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010) is op 22 maart 2001 vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam. Het is een structuurplan in de zin van de Wet op de ruimtelijke ordening.

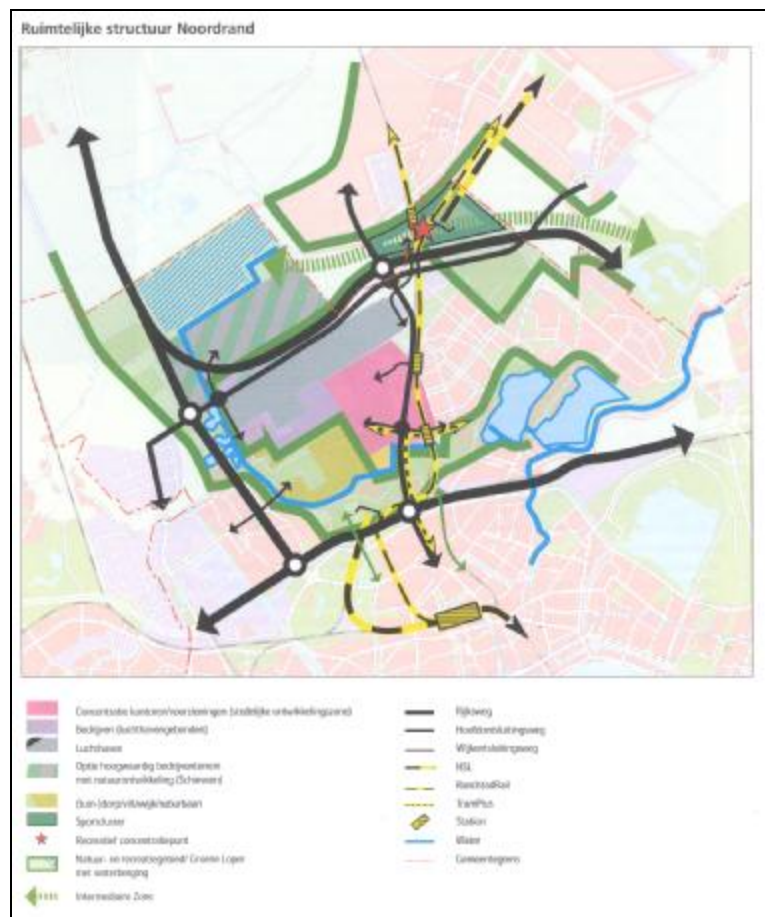
In het RPR 2010 zijn drie centrale ambities geformuleerd: (1) ‘Rotterdam als gevarieerde en aantrekkelijke stad’, (2) ‘Rotterdam als centrum in de Zuidvleugel’ en (3) ‘Rotterdam als Europese stad met een wereldhaven’. Om de ambities waar te maken zijn drie ‘Strategische gebieden’ benoemd, waaronder de ‘Noordrand’, alsmede tien ‘Extra Impulsen’.

Binnen het gebied Noordrand zijn (1) 'Schieveen, bedrijven- en natuurontwikkeling', (2) de 'Groene Loper' en de (3) 'Stedelijke Ontwikkelingszone' aangewezen als gebieden waar vanuit de gemeentelijke overheid een extra impuls naar uit zou moeten gaan, de zogenoemde 'Extra Impulsen'. Voor Polder Zestienhoven zijn de extra impulsen 'Groene Loper' (GL) en 'Stedelijke Ontwikkelingszone' (SOZ) van belang.

In het RPR 2010 is na afweging van de ruimteclaims van verschillende sectoren (recreatie en groen, wonen, economie, mobiliteit en water), voor de volgende ontwikkelingsrichting gekozen.

De ambitie voor de SOZ is het versterken van de uitstraling van de zakenluchthaven Rotterdam Airport en de goede verbindingen met de Zuidvleugel en het centrum van Rotterdam door de ontwikkeling van een nieuw stedelijk milieu. De SOZ is een gebied met een geleidelijke overgang van een gemengde locatie voor kantoren, woningen en voorzieningen naar een suburbaan gebied. De meeste kantoren en voorzieningen en de intensieve woonfuncties bevinden zich in de buurt van de toekomstige RandstadRailhaltes Melanchtonweg (= het te verplaatsen station Kleiweg) en Meijersplein (= het zuidwaarts te verplaatsen station Wilgenplas). Nabij RandstadRail-halte Meijersplein wordt uitgegaan van de ontwikkeling van een concentratiepunt van vrijetijdsvoorzieningen en een transferium in verband met de ligging nabij de afslag van de toekomstige A13/16 en (de optie voor) de verplaatste Terminal van Rotterdam Airport en een NS-station (= HSL-shuttle-stop).

Ten behoeve van de ambitie voor de Groene Loper dient de recreatieve en ecologische verbinding vanuit de stad naar Midden-Delfland gecombineerd te worden met een spaarwatersysteem, de ontwikkeling van een bijzonder woonmilieu en sport- en recreatiemogelijkheden.



Figuur 7: Ruimtelijke structuur Noordrand uit Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010

3.4.4 Nota van Uitgangspunten voor Polder Zestienhoven

Op 19 november 2002 heeft het college van B&W de 'Nota van Uitgangspunten voor Stedelijke ontwikkelingszone & Laag Zestienhoven' vastgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten uit het RPR 2010 verscherpt ten behoeve van de verdere uitwerking in een masterplan. Onderwerpen van onderzoek waren onder andere de relatie tussen de indeling van het gebied en de gewenste woonmilieus en de vraag of en in hoeverre (delen van) bestaande volkstuincomplexen in te passen zijn. Inzichten uit de analyse ten aanzien van de milieuaspecten (Milieu-inzichten Noordrand, Polder Zestienhoven en Stedelijke Ontwikkelingsas) vormden input voor de Nota van Uitgangspunten.

Verschillende ontwikkelingsmodellen voor Polder Zestienhoven zijn gepresenteerd en getoetst op een aantal criteria. Het college van B&W heeft de uitgangspunten van het model Stad & Tuin II gekozen als voorkeurmodel voor de verdere uitwerking in een Masterplan. Hierin is een deel van de bestaande volkstuincomplexen (200-240 tuinen) gecombineerd met de opgave voor woningbouw, spaarwater en groen.

3.4.5 Masterplan Polder Zestienhoven

Het Masterplan Polder Zestienhoven is op 20 mei 2003 vastgesteld door het college van B&W. Het Masterplan is tot stand gekomen via een intensief communicatie- en participatietraject. Het Masterplan Polder Zestienhoven maakt onderscheid tussen Laag Zestienhoven, Midden Zestienhoven en Hoog Zestienhoven. Laag Zestienhoven maakt deel uit van de Groene Loper. Midden en Hoog Zestienhoven vormen samen de Stedelijke Ontwikkelingszone.

Het gebied ten oosten van de G.K. van Hogendorpweg en ten westen van de Hofpleinlijn, de zogenaamde Contramal, wordt inhoudelijk bij het Masterplan betrokken, maar is geen onderdeel van het plangebied. De Contramal ligt eveneens binnen de invloedssfeer van de toekomstige RandstadRailhaltes Meijersplein en Melanchtonweg.

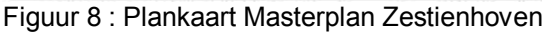
Hoog Zestienhoven heeft de potentie een van de meest aantrekkelijke locaties in Rotterdam te worden voor de ontwikkeling van kantoren, bedrijven, woningen en grootschalige voorzieningen. De mate van verstedelijking is echter afhankelijk van de realisatie van de A13/16, een NS-station (= HSL-shuttle-stop) en de verplaatsing van de terminal van Rotterdam Airport. Het wel of niet doorgaan van deze ontwikkelingen gekoppeld aan RandstadRail-halte Meijersplein heeft invloed op de mate van verdichting die in de toekomst in Hoog Zestienhoven zal plaatsvinden. Bovendien zijn er binnen de grenzen van Rotterdam voorlopig nog voldoende andere mogelijkheden voor de ontwikkeling van kantoren, bedrijven en voorzieningen. Er is daarom voor gekozen dit deel van het plan te reserveren voor na 2015.

Midden Zestienhoven profiteert van het goede van twee werelden: een goede bereikbaarheid via de RandstadRail en het groen van de Groene Loper.

Op termijn maakt het noordelijk deel van Midden Zestienhoven onderdeel uit van het randstedelijke knooppunt. De invloedssfeer van de toekomstige RandstadRail-haltes Meijersplein en Melanchtonweg maakt het gebied nu reeds geschikt voor ca. 900 woningen in middelhoge dichtheden, gecombineerd met wijkgerichte voorzieningen. In het noordelijke deel van Midden Zestienhoven, gekoppeld aan de verbindingsweg met Rotterdam Airport, wordt een bedrijventerrein van beperkte omvang, ca. 43.000 m² bedrijfsploeroppervlakte, gesitueerd.

Laag Zestienhoven ligt buiten de invloedssfeer van de toekomstige RandstadRailhaltes Meijersplein en Melanchtonweg. Hier worden ca. 600 bijzondere -voornamelijk grondgebonden- woningen in lage dichtheid gerealiseerd. Het bestaande landschap met z'n sloten en bomen vormt het basiskarakter van de woonmilieus. Op basis van aanwezige en potentiële groene kwaliteiten wordt hier een rustig, groen- en waterrijk woonmilieu gerealiseerd. Naast de ruime hoeveelheid openbaar groen en water is er ruimte voor woningbouw, volkstuinen, sportvelden en horecavoorzieningen.

Door de plandelen heen is het Masterplan opgebouwd uit het raamwerk van openbare ruimten enerzijds, bestaande uit een geïntegreerd netwerk van de waterstructuur, groenstructuur en infrastructuur, en de programmaonderdelen anderzijds, bv. woningen, volkstuinen, sportvelden, voorzieningen, kantoren en bedrijven. Aanvullend zijn verschillende woonmilieus onderscheiden, zoals het watermilieu, laanmilieu, singelmilieu, parkmilieu, villamilieu en stedelijk milieu.



3.4.6 MER

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 van de Wet milieubeheer is de uitvoering van een stadsproject dat betrekking heeft op een oppervlakte van 100 ha of meer m.e.r.-beoordelingsplichtig. Dit houdt in dat in een korte procedure vastgesteld zou moeten worden of daadwerkelijk een zogenaamde m.e.r.-procedure doorlopen moet worden en als gevolg daarvan een Milieu-effectrapport moet worden opgesteld. In verband met de zorgvuldigheid van de besluitvorming heeft de gemeente Rotterdam besloten de m.e.r.-beoordelingsprocedure achterwege te laten en direct te starten met de m.e.r.-procedure en het opstellen van een Milieu-effectrapport (MER). De vaststelling van het bestemmingsplan is het m.e.r.-plichtige besluit ofwel het besluit waarvoor het MER moet worden opgesteld.

In het milieueffectrapport Polder Zestienhoven zijn voor de voorgenomen activiteit, zoals beschreven in het Masterplan Polder Zestienhoven en de Startnotitie Milieueffectrapportage, drie varianten uitgewerkt. Deze drie varianten zijn opgebouwd uit zogenaamde vaste en variabele bouwstenen. Het doel van de varianten is om op basis van de milieu-effecten te komen tot de bouwstenen voor het 'Meest Milieuvriendelijke Alternatief' (MMA) en het 'Voorkeursalternatief' (VKA). Aangezien ontwikkelingen, die na 2015 verwacht worden, invloed kunnen hebben op het ontwerp voor Laag en Midden Zestienhoven, en omgekeerd, is ook het zogenaamde 'Doorkijkalternatief' gedefinieerd. Dit bestaat uit ontwikkelingen tussen 2015 en na 2023, zoals de ontwikkeling van Hoog Zestienhoven, de voltooiing van Schieveen, de ontwikkeling van de contramal en de realisatie van rijksweg 13/16.

Op basis van de milieu-effecten en de zogenaamde mitigerende maatregelen is in het MER het meest milieuvriendelijke alternatief samengesteld. Op basis van de milieu-effecten, de mitigerende maatregelen, financiële consequenties en nieuwe inzichten is vervolgens ook het voorkeursalternatief opgesteld. Dit voorkeursalternatief uit het MER vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

3.4.7 Strategische milieubeoordeling

Voor het bestemmingsplan Polder Zestienhoven hoeft geen strategische milieubeoordeling (SMB) te worden uitgevoerd. Op basis van het overgangsrecht van de sinds 21 juli rechtstreeks werkende Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (in Nederland kortweg richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) genoemd) geldt een dergelijke verplichting alleen voor plannen en programma's waarvan de eerste formele voorbereidende handeling plaatsvindt na 21 juli 2004 alsmede voor plannen en programma's die na 21 juli 2006 worden aangenomen. Aangezien het bestemmingsplan Polder Zestienhoven als voorontwerp reeds ter inzage heeft gelegen voor 21 juli 2004, heeft de eerste formele voorbereidende handeling plaatsgevonden voor 21 juli 2004. Verder wordt het bestemmingsplan naar verwachting voor 21 juli 2006 door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld en ook door de provincie Zuid-Holland goedgekeurd. Het bestemmingsplan is dus niet SMB-plichtig. Desalniettemin kan worden opgemerkt dat het MER een zodanige inhoud heeft dat met het MER tevens wordt voldaan aan de vereisten van de Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's.

3.5 Context

3.5.1 Ontwikkelingsvisie Contramal

De Ontwikkelingsvisie Contramal en het Masterplan Polder Zestienhoven zijn inhoudelijk in onderlinge samenhang ontwikkeld. De Contramal, gelegen in de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek, kent echter een zelfstandig besluitvormingsproces. De Ontwikkelingsvisie Contramal is op 3 februari 2004 vastgesteld door de deelgemeenteraad van Hillegersberg/Schiebroek. De Ontwikkelingsvisie geeft een kader dat op onderdelen toetsend is en sturend op structurerende elementen. De visie geeft aan hoe het gebied zich zou kunnen gaan ontwikkelen, maar het biedt ook flexibiliteit in de exacte invulling en in de fasering van de verschillende deelgebieden.

De deelgemeente Hillegersberg/Schiebroek wil met de visie bereiken dat er meer structuur komt in de diversiteit aan functies, bebouwing en infrastructuur, dat kansen benut worden en knelpunten worden opgeheven. De belangrijkste leidraad hierbij is het verbeteren van de hiërarchie in de Contramal, zowel op verkeerskundig als programmatisch vlak.

De Contramal levert een bijdrage aan een aanvulling van het wonen (en eventueel werken) in Schiebroek en het Kleiwegkwartier en een programmatische invulling, die aansluit op het programma in Polder Zestienhoven. Aan de G.K. van Hogendorpweg, die gaat functioneren op stads/regioniveau, komen voornamelijk stedelijke en regionale functies.

Het Sint Franciscus Gasthuis groeit uit tot regionaal medisch centrum. De NAM-driehoek kan op termijn ingevuld worden met een programma dat aansluit op Hoog Zestienhoven. De Melanchtonweg wordt een ontwikkelingsas, die zich presenteert als de westelijke hoofdentree van Hillegersberg-Schiebroek. De Kleiweg behoudt zijn functie als (woon)lint, maar zou kunnen vervallen als route voor doorgaand verkeer. Voorlopig blijft de (verbeterde) overweg met de Hofpleinlijn/RandstadRail bestaan. De RET-remise zou moeten worden verplaatst. Het terrein kan vervolgens worden bestemd voor wonen. Ter hoogte van de Erasmussingel kan de Groene Loper samen met de bebouwing aan de Melanchtonweg tot een landschappelijk geheel vormgegeven worden. Hoewel de ontwikkelingen in de Contramal in relatie staan met de RandstadRail en Polder Zestienhoven, zijn deze niet meegenomen in het Masterplan en het bestemmingsplan. Voor dit gebied, gelegen in de deelgemeente Hillegersberg/Schiebroek, loopt een zelfstandig plan- en besluitvormingstraject, waarbij inhoudelijke afstemming plaatsvindt met de ontwikkelingen in Polder Zestienhoven.

3.5.2 RandstadRail

De Hofpleinspoorlijn aan de oostzijde van het gebied wordt in de periode 2003-2008 omgebouwd tot de light-railverbinding 'RandstadRail'. Bij het Centraal Station sluit RandstadRail aan op het Rotterdamse metronet, aan de Haagse zijde geeft de lijn aansluiting op het Centraal Station. In de toekomst wordt een aftakking van het RandstadRailnetwerk naar Zoetermeer voorzien. Vlakbij Polder Zestienhoven liggen twee haltes van RandstadRail. Het bestaande station Kleiweg wordt verplaatst naar de Melanchtonweg, waar overgestapt kan worden op ander openbaar vervoer. Door de verplaatsing van het station valt een groter deel van het plangebied binnen het 'bedieningsgebied' van de railverbinding. Station Wilgenplas wordt verplaatst naar het Meijersplein. Deze RandstadRailhalte bedient het noordelijke deel van de te ontwikkelen Stedelijke Ontwikkelingszone, het toekomstige Hoog Zestienhoven. Hier wordt ook ruimte gereserveerd voor een P+R voorziening van in eerste instantie ongeveer 1.000 parkeerplaatsen. Naar beide RandstadRailhaltes lopen in Polder Zestienhoven rechtstreekse ontsluitingswegen. Doordat de langzaam verkeersverbindingen naar de haltes deze wegen volgen, zijn de haltes goed en rechtstreeks bereikbaar. Bij de inrichting van Polder Zestienhoven is rekening gehouden met de mogelijkheden voor openbaar vervoerontsluiting. Buiten het invloedsgebied van RandstadRail vindt woningbouw plaats in lage dichtheden. In het oostelijke deel van het plangebied, binnen het invloedsgebied van RandstadRail, wordt woningbouw in hogere dichtheden gerealiseerd.



Langetermijn impressie samenhang plannen noordrand Rotterdam (na 2015)

4. HET PLAN

4.1 Inleiding

Het plan is gelijk aan het voorkeursalternatief uit het MER (zie 3.4.6 MER). Het voorkeursalternatief is gebaseerd op de toetsing van de milieu-effecten van de verschillende varianten die op basis van het Masterplan (zie 3.4.5) zijn gemaakt en nadere stedenbouwkundige studies.

Het voorkeursalternatief wijkt als gevolg van de opgedane kennis in het kader van de milieueffectrapportage, het participatieproces en verdere stedenbouwkundige studies op enkele aspecten af van het Masterplan. Zo zijn bebouwing van het zogenoemde "IJskelderterrein" en de extra buurtverbinding met Overschie komen te vervallen. De relatie tussen Polder Zestienhoven en Overschie wordt nu vormgegeven door aan het Park Zestienhoven een meer centrale en representatieve positie toe te kennen met als thema "buitenplaats". Dit thema zal tot uiting zal komen in de situering en vormgeving van de bebouwing, de inrichting van het park en de functionele en ruimtelijke relatie met Overschie. De "buitenplaats" vormt door de inrichting en de directe verbindingen voor langzaam verkeer een schakelpunt tussen Overschie, Polder Zestienhoven, het centrum en Rotterdam Airport.

Het Plan wordt beschreven in drie onderdelen: het raamwerk, het programma en de milieus.

4.2 Het Raamwerk

Het raamwerk beslaat de belangrijkste openbare ruimtes. Het raamwerk vormt de onderlegger van het plan. Het raamwerk bestaat uit de waterstructuur, de groenstructuur en de infrastructuur.

4.2.1 Water

De omgang met water is sturend geweest voor de opgaven in Polder Zestienhoven. Het plan gaat uit van het oplossen van de wateroverlast in het gebied en het verbeteren van de waterkwaliteit. Om te voldoen aan de eisen en zo mogelijk de streefbeelden uit het Waterplan Rotterdam, de randvoorwaarden van het Hoogheemraadschap van Schieland en de wensen van de Provincie Zuid-Holland zoals die zijn omschreven in de Nota Planbeoordeling, zijn in het plan voor Polder Zestienhoven op het gebied van waterhuishouding een aantal verschillende maatregelen doorgevoerd. De belangrijkste maatregelen zijn:

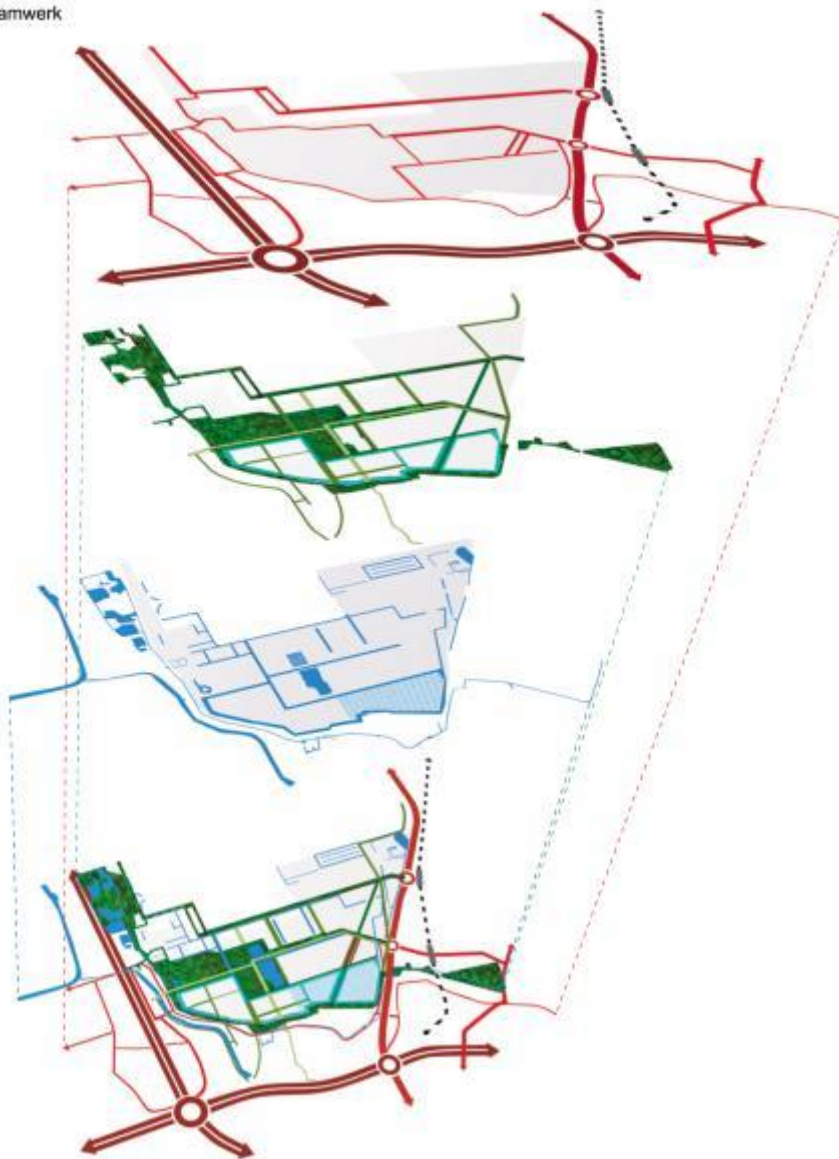
- het huidige bemalinggebied in het plangebied verdelen in drie aparte bemalinggebieden met ieder een eigen gemaal naar de boezem, dit zijn : Rotterdam Airport, hoofdsysteem van Polder Zestienhoven en volkstuincomplexen Blijdorp en Zestienhoven;
- het realiseren van minimaal 10% oppervlaktewater in het plangebied;
- het niet meer inlaten van water vanuit de binnenboezem in tijden van watertekort en het instellen van een flexibel peil voor het hoofdsysteem;
- behoud huidige vaste peilen voor bemalinggebieden Rotterdam Airport en volkstuinencomplexen;
- zuivering van het watersysteem door inrichtingsmaatregelen om het gehalte aan voedingsstoffen te beperken.

In hoofdstuk 6 Water wordt uitgebreider op het nieuwewatersysteem ingegaan.

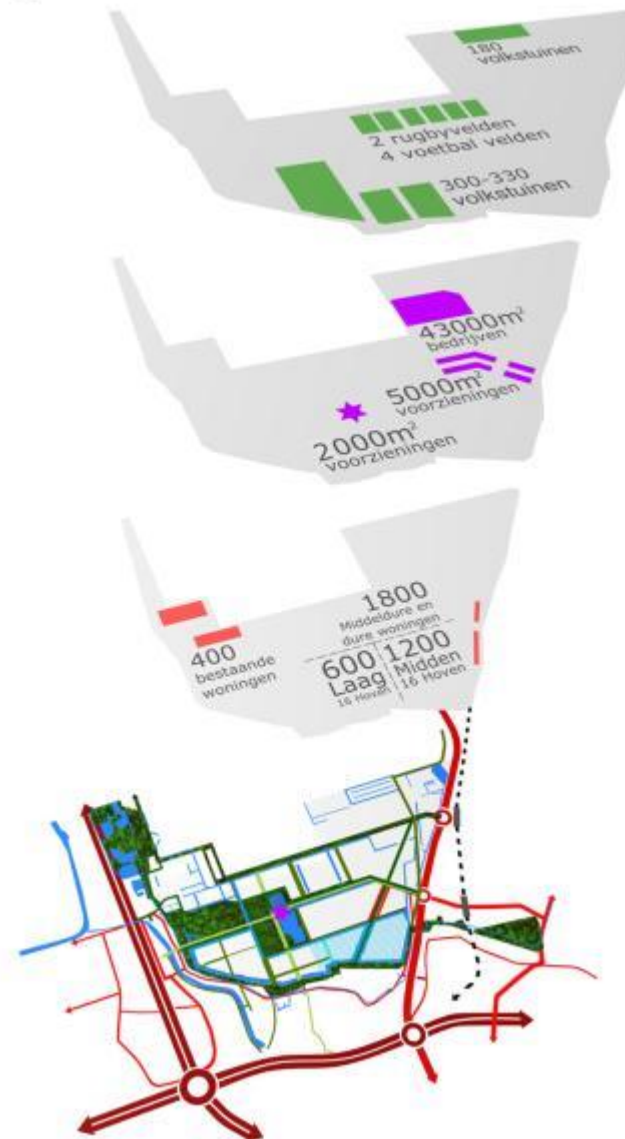
4.2.2 Groen

De bestaande groenstructuur wordt waar mogelijk behouden en verbeterd. Het verbeteren van inrichting en beheer is voor alle te behouden groenelementen zeer belangrijk. Denk hierbij aan herinrichting, verbeteren van fiets- en wandelpaden en het weer op orde brengen van het beheer. Het oostelijke deel van Park Zestienhoven en de plas en de natuurlijke waterzuivering worden samengevoegd tot het centrale park. Het park wordt onderdeel van het de Buitenplaats Zestienhove. De Achterdijk vormt de ruggengraat van de recreatieve en ecologische verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied. Het kenmerkende hoogteverschil tussen het hoge land en Lage land wordt versterkt door de aanleg van een waterrijke zone met riet onderlangs de steilrand. De Van der Duijn van Maasdamweg is en blijft de entree voor Midden en Laag Zestienhoven. De ruimte bovenop de HSL-tunnelbak wordt ingericht als een aaneenschakeling van verschillende openbare ruimten. De HSL-zone is tevens een belangrijke recreatieve route vanuit de stad naar het buitengebied.

Raamwerk



Programma



In tegenstelling tot hetgeen in het Masterplan is vermeld wordt de IJskelder niet bebouwd en wordt er geen water- en moerasrijk milieu ontwikkeld. Gezien de hoge waardering van de huidige situatie wordt in het Voorkeursalternatief het graslandmilieu behouden. Hiervoor is wel lichte ophoging met grond noodzakelijk.

4.2.3 Infrastructuur

De toekomstige hoofdontsluitingstructuur bestaat uit:

- een nieuwe hoofdontsluiting voor het kantoren- en bedrijfsgebied;
- de Van der Duijn van Maasdamweg als hoofdontsluiting voor het woongebied.

De nieuwe hoofdontsluiting ontsluit de kantoren en bedrijven in het noorden van het gebied en vormt tevens een nieuwe rechtstreekse verbinding met Rotterdam Airport. Door deze nieuwe verbinding wordt in het woongebied de overlast door verkeer van en naar de bedrijven en kantoren voorkomen. De bestaande infrastructuur van het wegennet vormt de basis voor het infrastructurele deel van het woongebied. Er wordt, in tegenstelling tot hetgeen in het Masterplan is vermeld, geen nieuwe lokale verbindingsweg voor auto's tussen de Beekweg en de Abtsweg aangelegd.

4.3 Het Programma

In het Voorkeursalternatief wordt ook het programma beschreven. Het gaat daarbij vooral om omvang en inhoud: wat voor woningen, kantoren en voorzieningen komen er, hoeveel en waar?

4.3.1 Laag Zestienhoven

ca. 600 woningen, 300-330 volkstuinen, 6 sportvelden, sport- en spelvoorzieningen, 750 m ² bvo horeca, 1250 m ² bvo voorzieningen
--

In Laag Zestienhoven zijn woningen in lage tot zeer lage dichtheden gepland, waarmee het karakter van een villamilieu ontstaat. In Laag Zestienhoven is ruimte voor in totaal ca. 600 woningen. In tegenstelling tot hetgeen in het Masterplan is vermeld, wordt de IJskelder in het voorkeursalternatief niet bebouwd.

Nieuw in Laag Zestienhoven is het introduceren van het concept “buitenplaats Zestienhove” voor de geplande woningen in het park. Het thema buitenplaats geeft het park, de bebouwing en de relaties met de omgeving een nieuwe betekenis. Een buitenplaats is volgens van Dale een landhuis met een grote tuin; een buiten. Een buitenplaats vormt een belangrijke identiteitsdrager voor heel Polder Zestienhoven.

Het thema buitenplaats refereert ook aan de bestaande buitenplaatsen in Overschie, zoals de Tempel. Het thema biedt de mogelijkheid om de “Buitenplaats Zestienhove” als het schakelpunt met Overschie uit te werken. Hiermee kan invulling gegeven worden aan de motie Daal, waarbij wordt gevraagd de ontwikkelingen in Overschie en “de Noordrand”, in dit geval Polder Zestienhoven, op elkaar te betrekken.

Door de bebouwing van de buitenplaats strategisch te plaatsen krijgt de buitenplaats eenzijdige oriëntatie. Ten noordwesten van de plas ligt het centrum van de buitenplaats en van de polder Zestienhoven. Deze plek zal een belangrijke rol spelen bij de positionering van de bebouwing. Hier komen zichtlijnen en langzaam verkeersroutes bij elkaar. Vanuit het centrum aan de zuidkant, vanuit Overschie aan de westkant, vanuit Rotterdam Airport aan de noordkant en het vormt een beëindiging van de monumentale Van der Duijn van Maasdamweg aan de oostkant.

Een deel van de huidige volkstuinen is in het nieuwe plan ingepast. Het gaat om delen van de complexen Blijdorp en Zestienhoven. Een mogelijke vervangende locatie voor de te verplaatsen volkstuinders is de Zuidpolder/Schiebroekse Polder. Hier wordt een nieuw natuur- en recreatiegebied ontwikkeld en is 40 ha gereserveerd voor te verplaatsen volkstuinen en sportvelden uit Rotterdam. De verplaatsingen zullen worden geregeld volgens de afspraken, spelregels en randvoorwaarden zoals vastgelegd in de Kadernota Tuinieren 2010 Tuinparken in Rotterdam. De gemeente Rotterdam en de Rotterdamse Bond van Volkstuinders hebben tevens afspraken gemaakt over hoe tuinders in een dergelijke situatie gecompenseerd worden.

In Laag Zestienhoven wordt ruimte geboden aan maximaal 6 sportvelden. In tegenstelling tot wat er in het Masterplan staat liggen de sportvelden meer geclusterd en liggen de voetbalvelden meer naar het westen. De locatie van de rugbyvelden is niet gewijzigd.

Binnen de bestemming “parkwoningen” is horeca toegestaan tot een maximum van 750 m² bvo.

4.3.2 Midden Zestienhoven

ca. 1200 woningen, ca. 43.000 m ² bedrijven, 2.500-5.000 m ² voorzieningen (winkels en basisschool)

Midden Zestienhoven bestaat uit een gemengd woonmilieu in middelhoge dichtheden met eengezinswoningen, appartementen en beneden-bovenwoningen. Alle woningen aan de Overschiese Kleiweg en Bovendijk zijn ingepast. Het totaal aantal toe te voegen woningen in Midden Zestienhoven bedraagt ca. 1200.

Aansluitend op de ontwikkeling van bedrijven op het luchthaventerrein is er in Midden Zestienhoven ten noorden van de nieuwe hoofdontsluitingsweg ruimte voor ca. 43.000 m² b.v.o. bedrijven.

Aan weerszijden van de hoofdontsluitingsweg voor het woongebied, de Van der Duijn van Maasdamweg, is ruimte voor ca. 2.500-5.000 m² b.v.o. voorzieningen. Deze voorzieningen zijn onderverdeeld in winkelvoorzieningen en een eventuele basisschool.

Voor het aanleggen van openbaar toegankelijke speelveldjes biedt vooral de tunnelbak van de HSL mogelijkheden. De locatie hiervan is ideaal door de centrale ligging van de HSL in het gebied.

4.3.3 Hoog Zestienhoven

<i>Programma voor periode voor 2015 (gedurende de looptijd van dit bestemmingsplan)</i>

Huidige bestemmingen handhaven: bedrijven en kantoren. Nieuw: RandstadRail-halte Meijersplein en hoofdontsluitingsweg

<i>Mogelijk Programma voor periode na 2015 onder voorwaarde van realisatie NS-station langs HSL-tracé, verplaatste Terminal en RandstadRail-halte Meijersplein:</i>

75.000 m ² recreatieve voorzieningen, transferium met 3000 parkeerplaatsen, 150.000 m ² kantoren, 450 woningen (ten zuiden van hoofdontsluitingsweg) + 460.000 m ² kantoren (ten noorden van hoofdontsluitingsweg),
--

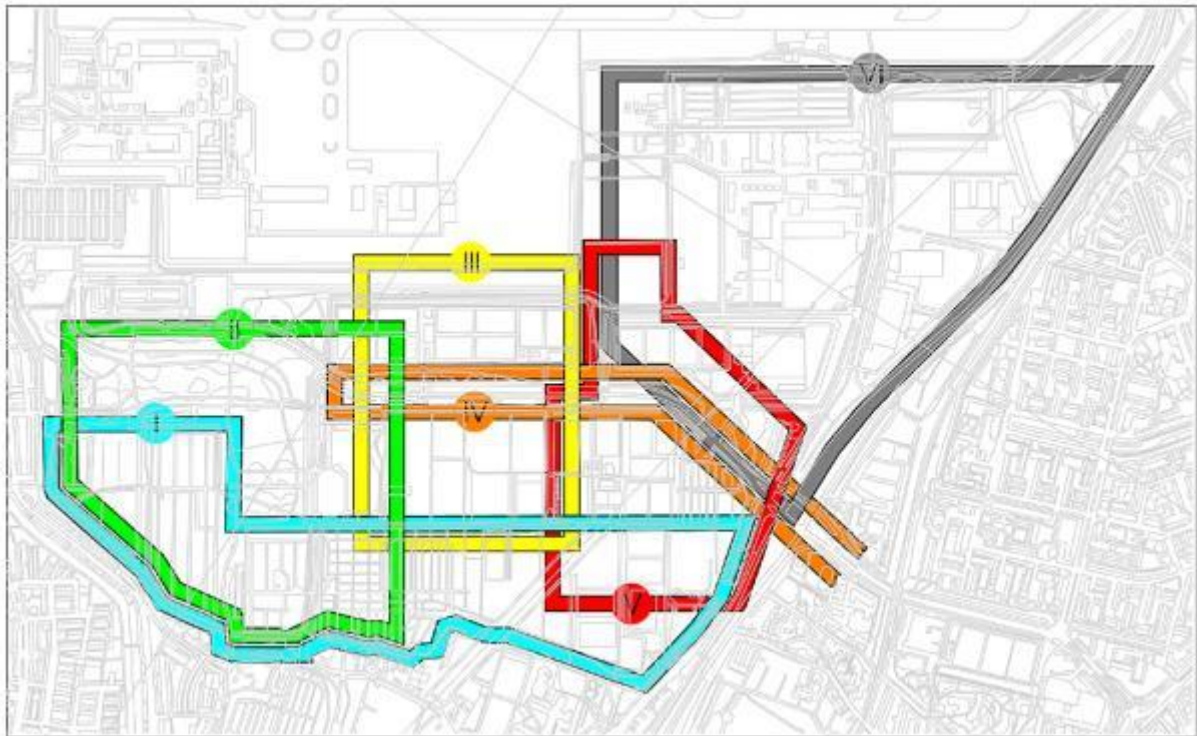
Voorwaarde voor het realiseren van de randstedelijke knoop met een intensief programma in Hoog Zestienhoven zijn de RandstadRailhalte Meijersplein, een NS-station op het HSL-trace en het verplaatsen van de terminal van Rotterdam Airport naar de oostzijde van het plangebied.

In het plan wordt ruimte gereserveerd voor een grootschalige recreatieve voorziening van ca. 75.000 m² bvo. Nabij halte Meijersplein wordt ruimte gereserveerd voor een transferium van 3.000 parkeerplaatsen (ca. 90.000 m² bvo). Bij voorkeur worden de parkeervoorzieningen aan een grootschalige recreatieve voorziening gekoppeld zodat de parkeerplaatsen optimaal benut kunnen worden.

Ten zuiden van de nieuwe hoofdontsluiting is ruimte voor ca. 150.000 m² b.v.o. kantoren. Op termijn is boven de nieuwe hoofdontsluiting ruimte voor ca. 460.000 m² bvo. Tevens is ruimte voor ca. 450 woningen in Hoog Zestienhoven.

4.4 woonmilieus

Het plan bestaat uit zes verschillende milieus: het watermilieu (I), de Buitenplaats Zestienhove (II), het villamilieu (III), het laanmilieu (IV), het stedelijk milieu (V) en het hoogstedelijk milieu VI. Deze milieus hebben geen harde grenzen, maar overlappen elkaar en lopen in elkaar over.



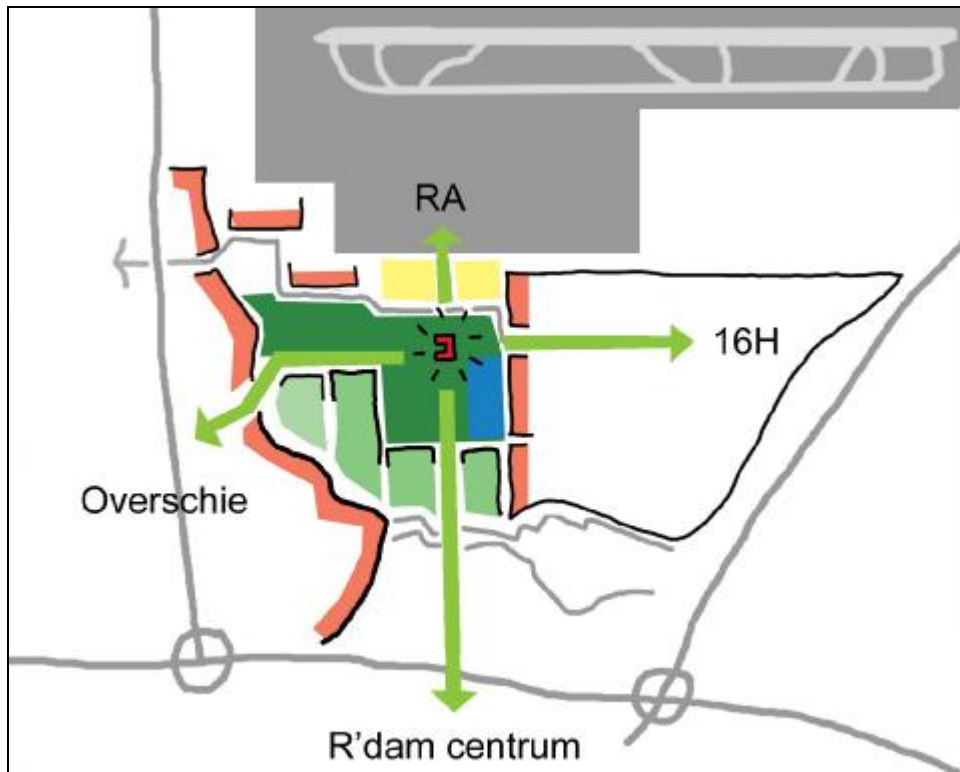
Figuur 10: Woonmilieus

4.4.1 Het Watermilieu

Het zuidelijk deel van Laag Zestienhoven bestaat uit een waterrijk woonmilieu, dat is gelegen in het lage gedeelte van de polder. Hier is meer water dan in de rest van het plangebied. De band met het water staat hier centraal. Woningen in dit deelgebied hebben op verschillende manieren een binding met het water. Sommige woningen staan op een eigen stuk “droog” land: een terp. Andere woningen drijven mogelijk op het water. Er zijn vrijstaande woningen, maar ook woningen die in kleine groepen bij elkaar staan. Het landschap is open met veel water en riet.

4.4.2 De buitenplaats

“Buitenplaats Zestienhove” is geen op zichzelf staand gebied. Het park maakt deel uit van het raamwerk, de hoofdgroenstructuur van Polder Zestienhoven. Meerdere fietsroutes lopen door en langs Zestienhove. In de directe omgeving liggen landschappelijke elementen als de Achterdijk en een nieuwe groene wal, die onderdeel uitmaakt van het masterplan Rotterdam Airport.



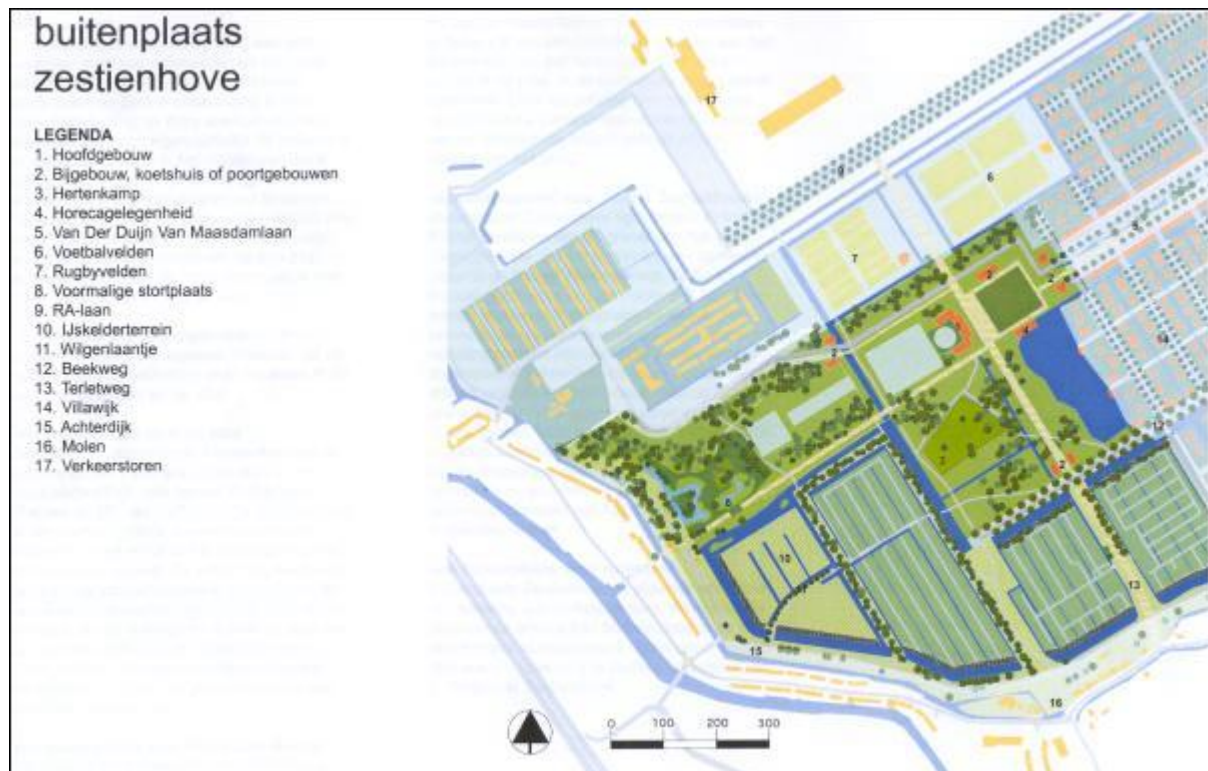
Figuur 11 : Alzijdige oriëntatie

Buitenplaats Zestienhove biedt plaats aan maximaal 85 woningen. Naast woningen is er ruimte voor beperkte horeca en voorzieningen die ondersteunend zijn aan de buitenplaats. Dit zouden bijvoorbeeld ateliers, recreatieve faciliteiten, een galerie of een informatiecentrum kunnen zijn. De buitenplaats is geen kopie van een oude buitenplaats. Gezocht wordt naar een eigentijdse vertaling binnen de huidige maatschappelijke context. Maat, omvang en positie van bebouwing zijn onderwerp van studie. Belangrijk bij de vertaling zijn: de meervoudige oriëntatie van de buitenplaats (zie figuur 11 en paragraaf 4.3.1), de herkenbaarheid van de buitenplaats als zodanig, de bijzondere relatie tussen landschap en bebouwing en de ruimtelijke en functionele verbanden tussen de buitenplaats en de Polder Zestienhoven in zijn geheel.

Door een strategische positionering van de bebouwing moet de buitenplaats gaan functioneren als een blikvanger en ankerpunt van de nieuwe wijk en daarmee de belangrijkste imago drager worden. De relatie van de buitenplaats met de volkstuinen en de sportvelden, die beiden direct aan de buitenplaats grenzen spelen een belangrijke rol. Beiden worden gezien als onderdeel van de buitenplaats in ruime zin.

De negatieve invloed die geparkeerde auto's kunnen hebben op hun omgeving moet zoveel mogelijk beperkt worden. Dit betekent voor de parkeergelegenheid voor bewoners van de buitenplaats dat deze uit het zicht moet worden gehouden van de parkbezoeker. Alleen parkeren voor bezoekers mag in de buitenruimte.

Bij de inrichting van het domein van de buitenplaats vormt het waterbeheer een belangrijk thema. Het park zou een belangrijke rol kunnen hebben in de zuivering van water.



Figuur 12 : Mogelijk ontwerp “Buitenplaats Zestienhove”

4.4.3 Het Villamilieu

Ten oosten van de plas en ten noorden van de Van der Duijn van Maasdamweg ligt een villawijk, deelgebieden W I a en b. Het villamilieu telt relatief weinig openbaar gebied. Het karakter wordt bepaald door de grote privé-tuinen.

De keuzemogelijkheden voor de toekomstige bewoners zijn groot. De villawijk zal zo veel mogelijk op de bewonerswensen inspelen. De potentiële koper kan kiezen uit verschillende kavelgroottes en typologieën. Er zal mogelijkheid geboden worden tot particulier opdrachtgeverschap.



Figuur 13: Mogelijke verkaveling deelgebied W I b

4.4.4 Het Laanmilieu

De Van der Duijn van Maasdam weg vormt de belangrijke ontsluitende route van het gebied. De laan is het gezicht van het gebied en wordt aan weerszijden bebouwd. Langs het brede gedeelte van de laan staan zogenaamde laanvilla's. Een laanvilla ziet er uit als één groot huis en bestaat uit één of meerdere woningen. De villa's benadrukken het statige karakter van de laan en zijn tegelijkertijd representatief voor de achterliggende villawijk. Meer naar het oosten is de bebouwing van de laan dichter en meer aaneengesloten. De maximale bouwhoogte is vier bouwlagen met een terugliggende vijfde laag. Ter hoogte van de tunnelbak van de HSL mag er hoger gebouwd worden. De laan geeft zicht op en eindigt bij "Buitenplaats Zestienhove".

4.4.5 Het Stedelijk milieu

In het midden en noordelijk deel van Midden Zestienhoven woont men stedelijk op loopafstand van een van de groenste gebieden van Rotterdam. Hier zal de groene stedeling tot z'n recht komen; hij of zij woont in een (middel)groot appartement, of in een grondgebonden woning, op de grens van stad en land, met het gemak van de voorzieningen dicht bij huis en (op korte afstand van) de binnenstad. Het plandeel wordt gekenmerkt door grote stedelijke bouwblokken. Deze functies kunnen ter plaatse van het voorzieningencentrum in één blok met elkaar worden gecombineerd. Dit voorzieningencentrum is verder beschreven in paragraaf 5.3.2.

4.4.6 Het Hoogstedelijke milieu

Het noordoostelijke gedeelte van het plangebied, Hoog Zestienhoven, wordt gereserveerd voor de toekomst. Het is de bedoeling dat hier op termijn een hoogstedelijk milieu zal ontstaan met veel kantoren en voorzieningen, maar ook woningen. Een gedeelte van Midden Zestienhoven, ten noorden van de Van Der Duijn Van Maasdamweg, ligt op het grensvlak van het stedelijke en hoogstedelijke milieu. De dichtheden zijn hier hoger dan in de rest van Midden Zestienhoven.

5. PLANBESCHRIJVING

5.1 Inleiding

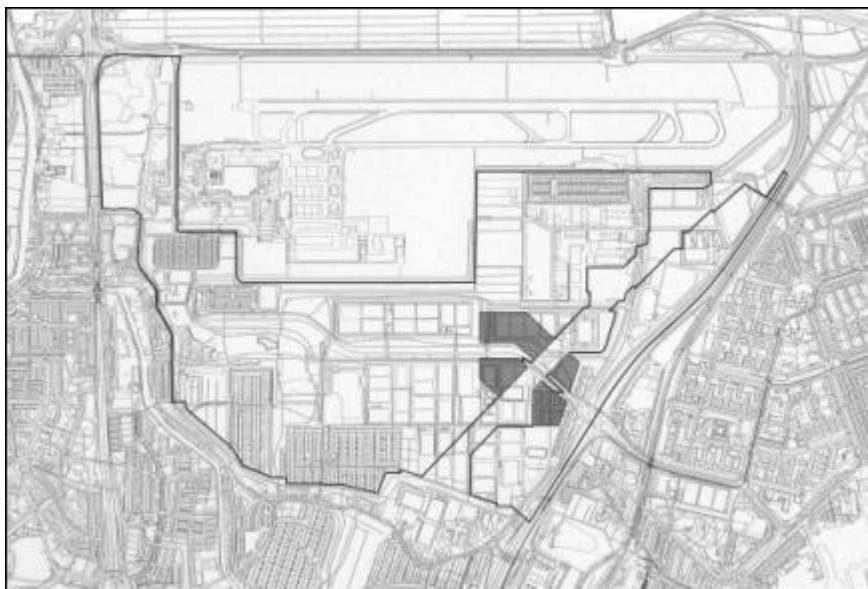
Het juridisch bindende gedeelte van een bestemmingsplan bestaat uit voorschriften en een plankaart. In de toelichting wordt beschreven waarom het plan wordt opgesteld en welke beleidsregels en uitgangspunten richtinggevend zijn voor het plan. In dit hoofdstuk Planbeschrijving wordt per onderdeel duidelijk gemaakt hoe en op grond van welk beleid de voorschriften zijn opgenomen en hoe deze geïnterpreteerd moeten worden.

5.2 Juridische opzet

Omdat het bestemmingsplan Polder Zestienhoven zowel ontwikkelingen in de nabije toekomst als in de verdere toekomst kent en ook bestaande elementen blijven bestaan, kent het bestemmingsplan geen eenduidige wijze van bestemmen. In feite kent het bestemmingsplan Polder Zestienhoven twee verschillende wijzen van bestemmen, te weten primair en een bestemming met uitwerkingsplicht. Primair bestemmen houdt in dat datgene wat in het bestemmingsplan geregeld is, direct geldt als toetsingskader voor bouwplannen.

De bestemming met uitwerkingsplicht is gebruikt voor dat gebied (de bestemming gemengde doeleinden) waar nog nader bepaald moet gaan worden wat de precieze ontwikkelingen zijn. De mogelijkheden zijn opgenomen in de uitwerkingsregels. Bij een bestemming met uitwerkingsplicht geldt na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een bouwverbod, zolang er geen door Gedeputeerde Staten goedgekeurd uitwerkingsplan is. Het bouwverbod kan wel worden doorbroken met een in de voorschriften opgenomen anticipatieprocedure.

Het gebied dat primair bestemd is kent twee vormen van bestemmen, gedetailleerd en globaal. Daartussen ligt een glijdende schaal. Waar de huidige situatie wordt geconserveerd, is gedetailleerd bestemd. De wijzigingen hier betreffen slechts enkele marges om beperkte ontwikkelingen toe te staan. Voor het overige is er globaal bestemd. Hier zijn de bestaande situaties met ruimere mogelijkheden, zoals de bedrijventerreinen in onder gebracht. Ook zijn de meeste nieuwe ontwikkelingen globaal bestemd, zodat bij realisatie over een periode van circa 10 jaar enige flexibiliteit is gegarandeerd.



Figuur 14 : Bestemming met uitwerkingsplicht

5.2.1 Matrix

Voor de bestemmingen “woningen I en II”, “parkwoningen” en “gemengde doeleinden, uit te werken” geldt dat op de plankaart een matrix is opgenomen en waarnaar in de voorschriften verwezen wordt. In deze matrix staat beschreven welke normen gelden voor die bestemmingen. In de matrix is opgenomen wat per bestemming ten hoogste gerealiseerd kan of minimaal moet worden.

De onderdelen in de matrix zijn: de hoeveelheid nieuw te bouwen woningen, de hoogte van de woningen, het percentage water en de hoeveelheid maatschappelijke voorzieningen, praktijk-/atelierreimte, winkels, kantoren, bedrijven en horeca. Elke norm kent een maximum aan wat is toegestaan. Alleen het waterpercentage kent een minimum percentage wat per deelgebied ook minimaal gerealiseerd dient te worden.

Per bestemming is een maximum gegeven dat hoger is dan de doelstellingen verwoorden, om zo flexibiliteit te bieden. Het kan dus zijn dat de opgetelde componenten een hogere dan wel lagere waarde hebben dan in de doelstellingen is aangegeven. Vandaar dat in de matrix ook het totaal voor het hele plangebied is opgenomen. Dit begrenst de mogelijkheden en zorgt ervoor dat de doelstellingen niet overschreden worden. De opgetelde aantallen mogen dus in géén geval meer zijn dan het getal dat onder het kopje totaal in de matrix genoemd is. Voor water geldt het tegengestelde: per deelgebied dient een minimum gerealiseerd te worden en ook het totaal kent een minimum percentage aan oppervlaktewater.

5.2.2 Bestemmingsplan H.S.L.-Overschie

Een complicerende factor in het bestemmingsplan is dat de ontwikkeling van de gehele Polder Zestienhoven niet helemaal valt binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Polder Zestienhoven kent een uitsnede, waar het bestemmingsplan H.S.L.-Overschie (527) vigeert. Doordat het bestemmingsplan H.S.L.-Overschie rekening houdt met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven, is hier geen nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. De plannen voor Polder Zestienhoven kunnen in de uitwerkingsplicht, die aan het bestemmingsplan H.S.L.-Overschie gekoppeld is, gerealiseerd worden.

Door in dit bestemmingsplan voorwaarden op te nemen, die rekening houden met wat er in bestemmingsplan H.S.L.-Overschie gerealiseerd wordt, sluiten de ontwikkelingen in beide bestemmingsplangebieden op elkaar aan. Hoewel de voorwaarden die in dit bestemmingsplan omschreven staan niet bindend zijn voor het bestemmingsplan H.S.L.-Overschie zal de gemeente zich houden aan een beleidsvoornemen dat in de toelichting van dit bestemmingsplan kenbaar wordt gemaakt.

In de toelichting is aangegeven voor welke gebieden de voorwaarden gelden binnen bestemmingsplan H.S.L.-Overschie. Aan de hand van de kaarten bijgevoegd in paragraaf 5.4 Wonen is duidelijk gemaakt dat de bestemmingen “woningen I”, “woningen II” en “gemengde doeleinden, uit te werken” ook doorlopen in bestemmingsplan H.S.L.-Overschie. Voor de gebieden die in bestemmingsplan H.S.L.-Overschie liggen gelden dezelfde regels als voor de gebieden die in dit bestemmingsplan liggen. Daarnaast is het maximum aantal woningen per bouwvlak dat binnen het plangebied van bestemmingsplan H.S.L.-Overschie gerealiseerd kan worden, toegevoegd.

5.3. Gemengde doeleinden

De bestemming “gemengde doeleinden, uit te werken” is gelegen in Midden Zestienhoven. Naast de woningen zijn voorzieningen toegestaan. De woningen mogen ook gestapeld zijn, al of niet boven de voorzieningen. De bouwhoogte van de woningen verschilt. In de eerste 35 meter achter de Bovendijk en de Overschiese Kleiweg (gerekend vanaf de bestemmingsgrens aan die zijde) mag de bebouwing niet hoger zijn dan 4 lagen. De overige bebouwing mag in dit deel maximaal 6 bouwlagen zijn. Alleen in de nabijheid van de HSL mag de bebouwing een hoogte hebben van 9 bouwlagen. Als afdekking mogen zowel een kap als een terugliggende bouwlaag, die binnen het kapprofiel past, gebouwd worden. Aan de Van der Duijn van Maasdamweg dient de begane grondlaag ten minste een hoogte van 3,50 meter te hebben.

Dit deelgebied loopt door in bestemmingsplan H.S.L.-Overschie (527) en daarvoor gelden dezelfde voorwaarden als binnen het bestemmingsplan gelegen deel. Het maximaal aantal woningen dat gebouwd mag worden binnen de gebieden die in bestemmingsplan H.S.L.-Overschie liggen is 112.

5.4 Wonen

5.4.1 Regeling wonen in het bestemmingsplan

De woningen in het plangebied zijn op verschillende manieren bestemd. De woonfunctie is ondergebracht in de gedetailleerde bestemming “woningen” en de globale bestemmingen “woningen I en II”, “parkwoningen” en “gemengde doeleinden, uit te werken”. Deze laatste bestemming heeft naast wonen ook voorzieningen en is behandeld in de voorgaande paragraaf (5.3). Een verantwoording van de voorwaarden voor de voorzieningen is te vinden in paragraaf 5.5.

Het maximaal aantal nieuw te bouwen woningen bij de ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven bedraagt 1800. Deze woningen mogen zowel binnen het plangebied van bestemmingsplan H.S.L.-Overschie als van bestemmingsplan Polder Zestienhoven toegevoegd worden aan de bestaande woningvoorraad. Om de flexibiliteit te behouden is de optelling van de maxima in de deelgebieden hoger, namelijk 1973. Dit houdt dus in dat de maxima voor de deelgebieden niet overal gerealiseerd kunnen worden omdat de bovengrens uiteindelijk op 1800 ligt. In de matrix op de bestemmingsplankaart staat alleen het deel dat in het plangebied van Polder Zestienhoven gerealiseerd mag worden. In totaal mogen hier 1623 nieuwe woningen toegevoegd worden.

Onder de bestemming “woningen” vallen de bestaande woningen (deze tellen dus niet mee in de matrix) in het plangebied. Deze woningen zijn gedetailleerd bestemd op basis van de huidige situatie. De woningen hebben allemaal een hoogte in bouwlagen op de plankaart gekregen. Bij de woningen tussen de Noorderlaan en de Zuiderlaan is de grens van bestemming “wonen” 0,5 meter achter de bestaande achtergevelrooilijn gelegd. Daarmee kunnen de - krappe - woningen op basis van de bebouwingsbepalingen in de bestemming “tuin” met een achterbouw in één laag worden uitgebreid tot aan de bestaande bergingen die zich op een afstand van 4 meter bevinden. De standaard bebouwingsbepalingen van Overschie gaan uit van een achterbouw van 3,50 meter. De woningen aan de Overschiese Kleiweg en de Bovendijk krijgen aan de achterzijde van de percelen de bestemming “groen”. In de strook achter de woningen komt ook een hoofdwatgang te lopen. Op deze wijze hebben de woningen enige afstand tot de nieuwbouw, die overigens binnen de eerste 35 meter van de bestemming gemeten vanaf de bestaande woningen niet zo hoog mag als in de rest van de bestemming.



Figuur 15: Bestemming wonen

De bestemming “woningen I” bestaat uit wonen in Laag Zestienhoven. De bestemming is op de plankaart onderverdeeld in drie deelgebieden, te weten WIa, WIb en WIlc. Deze deelgebieden zijn onderscheiden om per deelgebied het minimale percentage aan oppervlaktewater vast te kunnen leggen. In de matrix zijn deze getallen af te lezen.

Er is een bouwhoogte van 2 bouwlagen, afgedekt met een kap, toegestaan ofwel 3 bouwlagen plat afgedekt. Aan weerszijden van de Van der Duijn van Maasdamweg is tot een afstand van 30 meter uit de bestemmingsgrens een hoogte van 4 bouwlagen toegestaan. Als afdekking mogen zowel een kap als een terugliggende bouwlaag, die binnen het kapprofiel past, gebouwd worden.

De bestemming “woningen I” heeft een corresponderend vlak in bestemmingsplan H.S.L.-Overschie. In dit vlak moet aangesloten worden op de voorwaarden die ook gelden voor “Woningen I”. Het maximaal aantal woningen dat hier gebouwd mag worden is 11.

De bestemming “woningen II” bestaat uit woningen in Midden Zestienhoven. De bestemming is op de plankaart onderverdeeld in de drie deelgebieden WIla, WIlb, en WIlc. Per deelgebied is een minimaal waterpercentage aangegeven in de matrix. De woningen hebben een enigszins verschillende bouwhoogte. Deelgebied WIla heeft een hoogte van 4 bouwlagen, net als deelgebied WIlb.

De woningen in deelgebied WIIc kennen een maximale hoogte van 3 bouwlagen. Als afdekking mogen zowel een kap als een terugliggende bouwlaag die binnen het kapprofiel past, gebouwd worden.

De bestemming “woningen II” heeft drie corresponderende vlakken in bestemmingsplan H.S.L.-Overschie. In deze vlakken moet aangesloten worden op de voorwaarden die ook gelden voor “woningen II”. Het maximaal aantal woningen dat hier gebouwd mag worden is 90.

De bestemming “parkwoningen” geldt voor de woningen die gelegen zijn ten zuiden en ten noorden van de plas. Om het groene karakter te benadrukken heeft de bestemming “parkwoningen” een dubbelbestemming met de bestemming “groen”.

Binnen deze bestemming is naast woningen ook ruimte voor maatschappelijke en recreatieve voorzieningen zoals praktijk- en atelierruimtes, en daarnaast ondergeschikte detailhandelactiviteiten en maximaal 750 m² aan horeca. In de matrixtabel op de plankaart staat het maximaal aantal woningen vermeld dat hier gebouwd mag worden en van de overige functies het maximaal toegestane aantal vierkante meters.

5.4.2 Tuinen

De tuinen bevinden zich in de bestemming “tuin” en zijn binnen de bestemmingen “woningen I”, “woningen II” en “gemengde doeleinden, uit te werken” mogelijk.

Ten aanzien van aan- en bijgebouwen worden in de deelgemeente Overschie, naast toetsing aan de welstandseisen, de volgende regels gehanteerd:

De diepte van de uitbreiding aan de achtergevel van het hoofdgebouw, zoals deze was bij de voltooiing van de oorspronkelijke woning, mag maximaal 3,5 meter zijn en een hoogte hebben van 1 bouwlaag. De uitbreiding aan de zijgevel van het hoofdgebouw, zoals deze was bij de voltooiing van de oorspronkelijke woning, kan afhankelijk van de tuinbreedte en situering, nooit meer zijn dan 3 meter breed en een hoogte hebben van 1 bouwlaag. Deze maat is slechts mogelijk als de resterende zijtuin ten minste 1 meter breed is. Daarnaast dient de uitbreiding aan de zijgevel ten minste 1 meter achter de voorgevelrooilijn gesitueerd te zijn.

De grootte van het bijgebouw of de som van de gerealiseerde bijgebouwen in de bestemming “tuinen” is afhankelijk van de grootte van de achtertuin c.q. de zijtuin achter de voorgevelrooilijn. De hieronder gegeven regel grenst het maximum af, om de gewenste groene kwaliteit, ook van de privé terreinen, te waarborgen. Om het oppervlak aan bijgebouwen te berekenen neemt men het totaal oppervlak van de achtertuin achter de voorgevelrooilijn. Hierbij mag men de extra breedte die door een zijtuin ontstaat voor het deel achter de voorgevelrooilijn meerekenen.

Aan bijgebouwen mag gebouwd worden:

- in tuinen	tot	50 m ²	maximaal 10 m ² ;
- in tuinen	tot	100 m ²	maximaal 16 m ² ;
- in tuinen	tot	200 m ²	maximaal 24 m ² ;
- in tuinen	tot	600 m ²	maximaal 32 m ² ;
- in tuinen	tot	1.000 m ²	maximaal 50 m ² ;
- in tuinen	boven	1.000 m ²	maximaal 100 m ² .

5.4.3 Vergunningsvrij bouwen

Sinds 1 januari 2003 is het “Besluit bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken” in werking getreden. Hierin is onder andere een regeling opgenomen voor aan- en bijgebouwen bij woningen die zonder bouwvergunning mogen worden gebouwd. Een bouwvergunningsvrij bouwwerk is zonder meer toegestaan, hiervoor hoeft niet naar het bestemmingsplan te worden gekeken.

Een bouwvergunningplichtig bouwwerk moet getoetst worden aan het bestemmingsplan, er kan in beginsel geen bouwvergunning verkregen worden voor bouwwerken die het bestemmingsplan niet toestaat.

Voor een opsomming van bouwvergunningsvrije bouwwerken wordt hier volstaan met een verwijzing naar het “Besluit bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken”.

5.4.4 Opbouwen

In het bestemmingsplan wordt het maximale aantal bouwlagen geregeld. De afdekking wordt min of meer vrij gelaten. Woningen kunnen plat afgedekt worden, danwel met kap of terugliggende bouwlaag. Voor de kap geldt een maximale hellingshoek van 60 graden. Ten aanzien van de terugliggende bouwlaag geldt dat deze binnen de begrenzing van de kap wordt gerealiseerd.

5.4.5 Werken aan huis

In de voorschriften is een regeling voor **werken aan huis** opgenomen. Deze regeling gaat uit van een zo groot mogelijke flexibiliteit in toegestane bedrijfsactiviteiten, mits de omgeving geen gevaar loopt en geen onevenredige hinder ondervindt van de activiteit. De bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan in alle woningen, ongeacht het type woning of het gebied waar de woning staat. De belangrijkste voorwaarden zijn dat maximaal 30% van de woning voor beroeps-/bedrijfsactiviteiten mag worden gebruikt en dat de woning er aan de buitenkant als woning uit blijft zien. Reclame-uitingen aan de buitenzijde van de woning zijn niet toegestaan. Verder worden detailhandelsactiviteiten en bedrijfsmatige reparatie en onderhoud aan motorvoertuigen nadrukkelijk uitgesloten.

Om het woonkarakter te waarborgen worden verder slechts eisen gesteld aan het maximaal opgesteld elektrisch vermogen en de hoeveelheid samengeperste gassen en gevaarlijke stoffen die zich in de woning mogen bevinden ten behoeve van de bedrijfsuitoefening.

5.5 Voorzieningen en werken

5.5.1 Inleiding

De buurt- en wijkvoorzieningen in de woonwijk Polder Zestienhoven zijn op de eerste plaats bedoeld om de bewoners van de noodzakelijke goederen en diensten te voorzien en op die manier het woon- en leefklimaat van de wijk zo hoog mogelijk van kwaliteit te laten zijn. Het streven naar kwaliteit is een doelstelling voor Polder Zestienhoven. Concreet leidt dat ertoe, dat alle voorzieningen die op grond van het draagvlak in Polder Zestienhoven mogelijk zijn daar ook daadwerkelijk gerealiseerd zouden moeten worden en wel op de daarvoor meest geschikte plek. De gedachte hierachter is, dat dan zo veel mogelijk bewoners gebruik kunnen maken van deze voorzieningen.

5.5.2. Bereikbaarheid

In het algemeen geldt dat voorzieningen goed bereikbaar moeten zijn voor de doelgroep waar ze zich op richten. Veilige routes, vooral voor het langzaam verkeer en goede parkeermogelijkheid zijn essentieel voor alle voorzieningen.

Concentratie van voorzieningen op een centrale plek in de wijk vergroot de bereikbaarheid ervan.

5.5.3. Clustering van voorzieningen

Uit het oogpunt van kostenvermindering (schaalvoordelen), bereikbaarheid, multifunctioneel en flexibel accommodatiegebruik is het aantrekkelijk om (bij elkaar passende) voorzieningen gezamenlijk of in elkaars nabijheid te huisvesten. Een clustering van voorzieningen heeft ook een grotere uitstraling op de gebruikers. Sommige voorzieningen vragen bovendien om gelijksoortige ruimtelijke omstandigheden. Kinderopvang, onderwijs en voorzieningen voor spel en sport vragen bijvoorbeeld om eenzelfde kindvriendelijke omgeving: groen, verkeers- en sociaal veilig en goed bereikbaar door middel van langzaam verkeersroutes.

Bij basisonderwijs bestaat een relatie met het gemeentelijke beleid van de 'brede accommodatie planning' (BAP). Binnen de brede accommodatieplanning wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk buurt- en wijkvoorzieningen onder één dak samen te brengen. Deze verschillende soorten voorzieningen zijn in termen van BAP in te delen in een aantal zogenaamde "schillen". Binnen de eerste schil vallen voorzieningen die sterk verbonden zijn met een onderwijsinstelling, vaak een basisschool. Hier valt te denken aan voorschool, kinderopvang, naschoolse opvang, sportzaal+. De volgende schillen bestaan uit voorzieningen die gebaat zijn bij aanwezigheid van andere voorzieningen in de directe omgeving maar waarmee ze geen directe programmatische relatie hoeven te hebben. Hier valt te denken aan voorzieningen zoals bijvoorbeeld een wijkgebouw/buurthuis, voortgezet onderwijs, politiepost, grote sportvoorzieningen, brandweer, bibliotheek, gezondheidscentrum, etc.

Samenwerking en onderlinge doorverwijzing zijn binnen de BAP beter mogelijk, zodat uiteindelijk een hoger voorzieningenniveau bereikt kan worden.

Specifiek voor Polder Zestienhoven geldt, dat gegeven het relatief geringe aantal inwoners afzonderlijke voorzieningen moeilijk of niet te realiseren zullen zijn, terwijl dat in het kader van de BAP misschien wel kan lukken vanwege de besparingen op huisvestingskosten.

5.5.4. Fasering en draagvlak tijdens de bouw van de wijk

Op grond van het te verwachten woning-/inwoneraantal zal in Polder Zestienhoven slechts sprake kunnen zijn van een beperkt aanbod aan winkelveorzieningen. Tot 2015 zullen maximaal 1800 woningen gebouwd worden. Samen met de bestaande bebouwing levert dat 2200 woningen op. Op grond van het aantal en soort woningen, wordt het toekomstig inwoneraantal geschat op ca. 5000. Op lange termijn, buiten de planperiode van dit plan, is het mogelijk dat ongeveer 500 woningen gebouwd worden in Hoog Zestienhoven. Alle woningen in totaal zullen op lange termijn circa 6000 inwoners genereren.

De eerste 2200 woningen, binnen de planperiode, bieden niet voldoende draagvlak voor een uitgebreid voorzieningenpakket, vergelijkbaar met een compleet wijkwinkelcentrum.

Een gezamenlijke huisvesting kan zodanige schaalvoordelen opleveren, dat ondanks een gering draagvlak de vestiging van de eerste primaire voorzieningen zoals een winkel voor dagelijkse levensbehoeften, een basisschool en kinderopvang toch al in de beginfase mogelijk blijkt.

De vestiging van één full service supermarkt van ca. 1200 m² v.v.o. (1500 m² b.v.o.) is waarschijnlijk wel haalbaar, met daarnaast een zeer beperkt aantal winkelruimten (3 à 4) van elk ongeveer 300 m² b.v.o. (bv. bloemenzaak, bakker, groenteboer).

Voor een uitgebreider winkelaanbod zullen de nieuwe bewoners zich moeten richten op de bestaande winkelcentra in Schiebroek/Hillegersberg, Overschie en Noord.

5.5.5. Winkelvoorzieningen

Het begrip winkelveorzieningen dient ruimer opgevat te worden dan puur detailhandel. Er wordt mee bedoeld het totaal aan bedrijfsactiviteiten dat zich doorgaans vestigt in winkelruimte.

Behalve detailhandel gaat het om (ambachtelijke) dienstverlening zoals een kapsalon, hakkenbar of fietsenmaker en een aantal soorten horeca (bv. snackbar, buurtcafé, restaurant). De invloedssfeer van een winkelcentrum, dat wil zeggen het gebied van waaruit consumenten naar een winkelcentrum toekomen, is niet zonder meer een vast gegeven. Voor een klein buurtwinkelcentrum zoals in Polder Zestienhoven gaat ontstaan, kan op grond van ervaringsgegevens gesteld worden dat de invloedssfeer beperkt is tot 800 meter (maximale loopafstand).

Uit bovenstaande constatering kan een belangrijk aanknopingspunt voor de situering van het voorzieningencentrum in Polder Zestienhoven worden afgeleid: het te realiseren voorzieningencluster moet zodanig gesitueerd worden dat de afstand van de woningen tot de cluster zoveel mogelijk binnen de 800 meter blijft. In het plan komt daarvoor het meest in de aanmerking een locatie langs de Van der Duijn van Maasdamweg aan de kant van het Van Limburg Stirumplein in Midden Zestienhoven. Daar valt het hoogste aantal woningen binnen een straal tot 800 meter. Tenslotte is ook belangrijk dat deze locatie binnen de invloedssfeer van de Randstadrail halte valt en dat vanaf de hoofdinfrastructuur hier de entree tot Polder Zestienhoven ligt.

5.5.6. Bestaande voorzieningen in de omgeving, buiten de plangrenzen

Naast het draagvlak binnen de wijk (aantal inwoners) is ook de aanwezigheid van voorzieningen in de omringende wijken van invloed op de ontwikkeling van het voorzieningenniveau in Polder Zestienhoven. De aantrekkingskracht van een winkelcentrum is afhankelijk van de omvang en het aanbod. Naarmate het winkelcentrum groter van omvang is en dus ook een gevarieerder aanbod van winkels heeft, is de reikwijdte groter.

De aanwezige winkelcentra in de buurt van Polder Zestienhoven voldoen op dit moment aan de behoefte aan bovenwijkse voorzieningen in de omgeving. Er is dus geen aanleiding om ook in Polder Zestienhoven een winkelcentrum met uitgebreid assortiment tot stand te brengen.

De meest nabije voorzieningenconcentraties / wijkwinkelcentra buiten het plangebied bevinden zich ten westen, ten oosten en ten zuiden van Polder Zestienhoven.

Binnen de deelgemeente Overschie is de belangrijkste voorzieningenconcentratie gelegen aan de Burgemeester Baumannlaan/ Hoornweg/ Duyvesteynstraat.

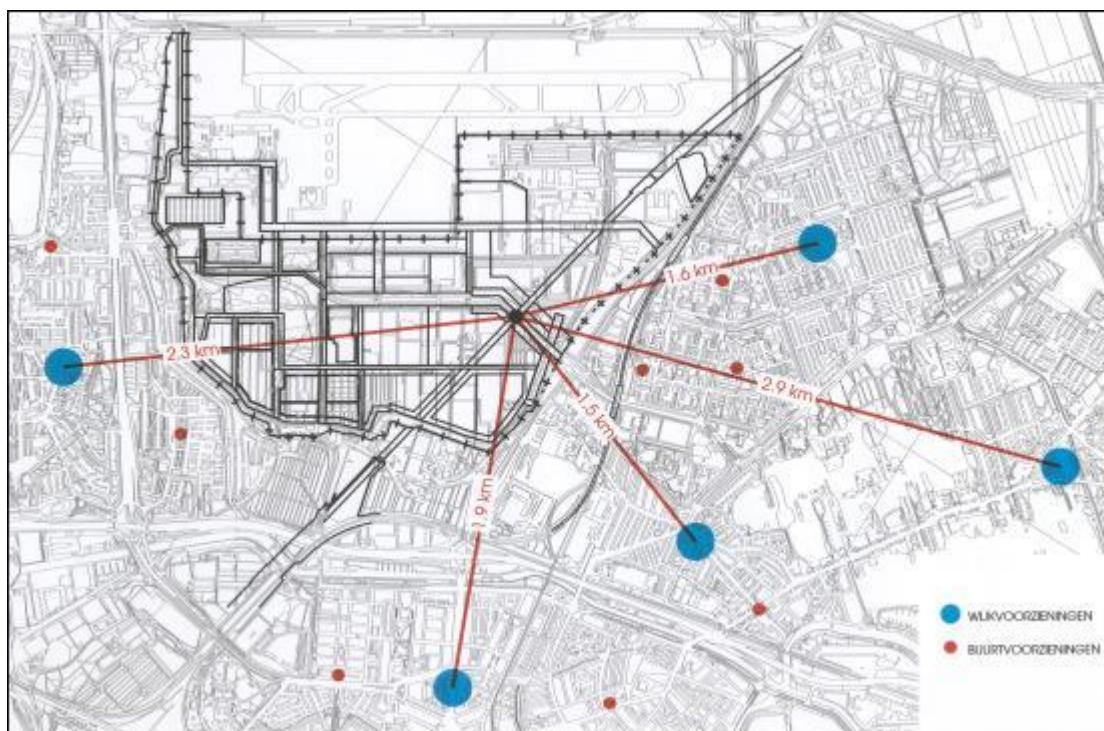
Aan de oostkant van de Polder Zestienhoven op het grondgebied van de deelgemeente Hillegersberg/ Schiebroek bevinden zich meerdere wijkwinkelcentra. De grootste daarvan zijn gesitueerd aan de Peppelweg, aan de Kleiweg en aan de Bergse Dorpsstraat/ Weissenbruchlaan/ Streksingel. De twee eerstgenoemde centra hebben een uitgebreid assortiment aan winkels voor dagelijkse artikelen en overige voorzieningen.

Het voorzieningencentrum aan de Bergse Dorpsstraat/ Weissenbruchlaan/ Streksingel heeft het meest exclusieve karakter en biedt naast dagelijkse artikelen een uitgebreid assortiment aan mode en schoeisel. Het exclusieve karakter van deze winkels trekt zelfs publiek uit andere stadsdelen aan.

Ook ten zuiden van het gebied, in de deelgemeente Noord, zijn wijkwinkelcentra aanwezig. Voordat de eigen buurtvoorzieningen gerealiseerd zijn, kunnen de nieuwe bewoners van Polder Zestienhoven gebruik maken van de bovengenoemde winkelcentra in de omgeving.

Niet alle voorzieningenconcentraties zullen dezelfde aantrekkingskracht uitoefenen op de nieuwe gebruikers. Afstand, aanwezigheid van directe verbindingen en de kwaliteit van het aanwezige voorzieningenaanbod zullen bepalen welk voorzieningencentrum de toekomstige bewoners van Polder Zestienhoven zullen kiezen. Onder de huidige omstandigheden maakt Schiebroek meer kans dan Overschie vanwege de kortere afstand en vooral de hogere kwaliteit en ruimere sortering van het aanbod.

De verwachting is dat voor de bovenwijkse voorzieningen de nieuwe gebruikers zich voornamelijk zullen richten op Hillegersberg en de binnenstad waar de kwaliteit en compleetheid van het voorzieningenaanbod het hoogste zijn.



5.5.7. Onderwijs

Om als basisschool in aanmerking te komen voor financiering door de overheid moet voldaan worden aan de wettelijke stichtingsnorm van 307 leerlingen. Omdat in Polder Zestienhoven de komende 10 à 15 jaar niet meer dan maximaal 1800 woningen (extra) gebouwd zullen worden, is het twijfelachtig of hier een zelfstandige voorziening voor primair onderwijs is te realiseren. Op langere termijn, als ook de knoop Noordrand in Hoog Zestienhoven gerealiseerd wordt, lijkt een dergelijke voorziening wél mogelijk. In de eerste periode zou met een dislocatie van een van de scholen in de omliggende wijken gewerkt kunnen worden, zodat Polder Zestienhoven niet geheel verstoken hoeft te blijven van een eigen onderwijsvoorziening.

- Capaciteit onderwijs

Op basis van de rekenregels uit de Huisvestingsverordening Onderwijs Rotterdam (HVOR) van juli 2002, is voor een dislocatie bij 10 groepen een bruto vloeroppervlakte nodig van 2500 m².

- Spreiding

Net als andere voorzieningen dient een onderwijsvoorziening zo gunstig mogelijk gesitueerd te zijn ten opzichte van de woningen. De omgeving van de toegang tot het gebied, via de Van der Duijn van Maasdamweg is het meest geschikt.

5.5.8. Werken

Aan de rand van Stedelijke Ontwikkelingszone is ruimte voor bedrijven, zij het op bescheiden schaal. Vooral het westelijke deel van het huidige bedrijventerrein Hoog Zestienhoven, inclusief de eraan gelegen terreinen tot aan het luchthaventerrein, is zeer geschikt voor de vestiging van stedelijke en regionale bedrijvigheid. Regionaal is er een groot tekort aan dit type bedrijventerreinen. Het aanbod dat aan de noordzijde van Rotterdam gerealiseerd kan worden, sluit aan bij die behoefte en bij de toekomstige ontwikkeling in het oostelijke deel van het luchthaventerrein. Zo levert het plangebied een relevante bijdrage aan het inlopen van het tekort aan bedrijventerreinen in de regio. Aan deze bedrijven zullen eisen worden gesteld, voor wat betreft kwaliteit, dichtheid en uitstraling. In het gebied ten noorden van de nieuwe hoofdontsluiting is ruimte voor ongeveer 43.000 vierkante meter (bvo) bedrijven.



5.5.9. Regeling voorzieningen en werken in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan zijn de voorzieningen voornamelijk te vinden in het bestemmingsvlak “gemengde doeleinden, uit te werken”. Aangezien dit gebied nader uit te werken is, zal eerst een uitwerkingsplan gerealiseerd moeten worden, vooraleer gebouwd kan worden. In de uitwerking zijn, gebonden aan een maximum aantal vierkante meters, verschillende functies toegestaan naast de gestapelde woningen. De juiste voorwaarden voor dit gebied staan vermeld in de matrix op de plankaart en zijn te vinden onder het kopje “gemengde doeleinden”. De in de matrix aangehaalde getallen zijn de totalen. Voor veel voorzieningen gelden daarnaast voorwaarden zoals bijvoorbeeld een maximum grootte per vestiging.

Deze voorwaarden zijn in de voorschriften terug te vinden. Voor de bedrijven in dit deelgebied is een aparte bedrijvenlijst als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Aan het totaal van de voorzieningen is een maximum gekoppeld van 5000 m² bvo.

De bestemming “gemengde doeleinden, uit te werken” heeft corresponderende vlakken in bestemmingsplan H.S.L.-Overschie. Deze delen dienen op vergelijkbare wijze ontwikkeld te worden.

Daarnaast zijn op de plankaart nog enkele bestaande voorzieningen aangegeven. De maatschappelijke voorzieningen, bestaande uit het Medical Center en de voorziening op de kop van het wijkje Zestienhovense Polder, kennen een maximum hoogte een bebouwingspercentage welke op de plankaart zijn aangegeven. Het Airporthotel heeft de bestemming hotel gekregen. Ook de congresfaciliteiten vallen binnen deze bestemming. De bestemming kent een maximale hoogte die op de plankaart is aangegeven. Binnen de bestemming "woningen" is met de aanduiding "horeca toegestaan" op de plankaart aangegeven dat aan de Verlaatstraat een horecavestiging is toegestaan. Binnen de bestemming "parkwoningen" is met een aanduiding op de plankaart aangegeven dat horeca toegestaan is. De oppervlakte van de horeca mag maximaal 750 m² bedragen. Binnen de bestemming "parkwoningen" is daarnaast een brutovloeroppervlakte van maximaal 1250 m² toegestaan voor maatschappelijke voorzieningen en atelier/ praktijkruimtes.

Een groot deel van het werken speelt zich af op de bedrijventerreinen. De bedrijven zijn bestemd als "bedrijven" met een maximale milieucategorie, aangegeven op de plankaart. Daarnaast staat de maximale hoogte alsmede het bebouwingspercentage vermeld op de plankaart. De bestaande bedrijvigheid heeft milieucategorie III meegekregen. Voor de nieuwe bedrijvigheid aan de westzijde, onder andere op de terreinen van de puinbreker, is ingespeeld op de toekomstige verwachtingen. De bedrijvigheid aan de zuid- en oostzijde kent derhalve een lagere milieucategorie dan de terreinen die daar ten noorden van liggen. De gedachte hierachter is dat de rand van de locatie hierdoor een betere uitstraling krijgt dan de daarachter liggende zwaardere bedrijvigheid. Daarnaast is de zwaardere bedrijvigheid gelegen op ruime afstand (100 meter van W II) van de woningen om zo toekomstige problemen omtrent het milieu te voorkomen. Binnen deze nieuw te ontwikkelen bedrijvigheid is de komst van autoslopers uitgesloten in de bedrijvenlijst.

Het kantorengebouw aan de kruising van de Teugeweg en de Soesterbergstraat is bestemd als kantoor. Het aantal bouwlagen is op de plankaart aangegeven. Voor de gehele locatie geldt in het huidige bestemmingsplan een maximum aantal vierkante meters aan bedrijfsvloeroppervlakte. Dit betekent voor deze locatie dat er aan de zuidzijde nog gebouwd mag worden tot een maximum van 10 bouwlagen. De groenelementen tussen de reeds bestaande kantoren zijn bestemd als tuinen. De bestemming "erf" is gekozen voor de parkeerplaats aan de Teugeweg.

5.6 Verkeer en vervoer

5.6.1 Auto

De wegenstructuur voor het autoverkeer in Polder Zestienhoven is voor een groot deel gebaseerd op de bestaande structuur. Op een aantal punten worden wijzigingen aangebracht en er wordt een aantal autoverbindingen aangepast of toegevoegd. Uitgangspunt is dat doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst/ bestemming in Polder Zestienhoven) en sluipverkeer (verkeer dat files op A13 en A20 ontwijkt) zoveel mogelijk uit het woongebied van Polder Zestienhoven worden geweerd.

Vanuit het Duurzaam Veilig-beleid zal Polder Zestienhoven één groot verblijfsgebied worden (30 km/uur-gebied). Slechts twee wegen vormen hierop een uitzondering: de Van der Duijn van Maasdamweg en de verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de G.K. van Hogendorpweg, die een functie als verkeersader zullen vervullen en dienovereenkomstig als 50 km/uur-weg worden ingericht. Het inrichten van de Polder als verblijfsgebied heeft tot gevolg dat, waar noodzakelijk, snelheidsremmende maatregelen op de wegen getroffen dienen te worden om de ontwerpsnelheid van 30 km/uur te kunnen waarborgen.

De verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de G.K. van Hogendorpweg is een nieuwe autoverbinding in Polder Zestienhoven die tezamen met de Van der Duijn van Maasdamweg de twee oost-westverbindingen in het plangebied vormen. De weg verzorgt de ontsluiting van Hoog Zestienhoven en van de kantoren en bedrijven in het gebied rondom de luchthaven.

De weg heeft zowel een doorgaande als een ontsluitende functie. Een tijdelijke P+R voorziening (1.000 parkeerplaatsen) wordt via de nieuwe verbinding met Rotterdam Airport ontsloten op de GK van Hogendorpweg. Deze verbinding wordt vormgegeven met een vrijliggend fietspad.

De Van der Duijn van Maasdamweg is de tweede oost-westverbinding in Polder Zestienhoven. De Van der Duijn van Maasdamweg heeft echter geen doorgaande functie, maar slechts een ontsluitende functie voor de woningen, volkstuinten en sportvoorzieningen in het gebied.

De Van der Duijn van Maasdamweg vormt voor deze bestemmingen dé verbinding met de G.K. van Hogendorpweg en Overschie. Deze weg behoudt op hoofdlijnen zijn huidige ligging.

Er worden in de periode tot 2015 geen autoverbindingen aangebracht tussen de verbindingsweg van Rotterdam Airport naar de G.K. van Hogendorpweg en de Van der Duijn van Maasdamweg. Hierdoor wordt voorkomen dat het “economische” verkeer en het vliegveldverkeer gebruik maken van de centraal in het woongebied gelegen Van der Duijn van Maasdamweg.

Wel wordt ter hoogte van het Airportplein een busverbinding gerealiseerd met de Van der Duijn van Maasdamweg. Tot de tijd dat de verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de G.K. van Hogendorpweg is aangelegd zal deze verbinding wel opengesteld zijn voor autoverkeer tussen Vliegveldweg en de Van der Duijn van Maasdamweg.

Op dit moment vormt de Van der Duijn van Maasdamweg/ Zestienhovensekade de autoverbinding tussen Polder Zestienhoven en Overschie. In het Masterplan was een extra autoverbinding tussen Polder Zestienhoven en Overschie opgenomen. Vanuit verkeerskundig oogpunt is een extra autoverbinding niet noodzakelijk. Als gevolg van de milieu-effectrapportage en het naar aanleiding daarvan gekozen voorkeursalternatief is deze extra autoverbinding niet opgenomen in het bestemmingsplan. Om realisatie in de verdere toekomst (na de bestemmingsplanperiode) niet onmogelijk te maken, is het mogelijke tracé niet voorzien van nieuwe bestemmingen.

5.6.2 Openbaar vervoer

Bij de inrichting van Polder Zestienhoven is rekening gehouden met de mogelijkheden voor openbaar vervoer-ontsluiting. Buiten het invloedsgebied van RandstadRail vindt woningbouw plaats in lage dichtheden. In het oostelijke deel van het plangebied, binnen het invloedsgebied van RandstadRail, wordt woningbouw in hogere dichtheden gerealiseerd.

Het oostelijk deel van de Polder Zestienhoven wordt door de RandstadRail-haltes Melanchtonweg en Meijersplein ontsloten per openbaar vervoer. De oplevering van RandstadRail vindt ongeveer gelijk plaats met de bouw van de eerste woningen in Polder Zestienhoven. Om het deel van het plangebied dat niet wordt bediend door RandstadRail te ontsluiten per openbaar vervoer, is aanvullend openbaar vervoer wenselijk. Het openbaar vervoer in Polder Zestienhoven zal worden uitgebreid met een busverbinding. Deze busverbinding zal, gezien het aantal en het type woningen in het plangebied (lage dichtheden, duurdere prijsklasse), vooral een ontsluitende verbinding zijn, met een lage frequentie.

Omdat het ontwerpen en vaststellen van het openbaar vervoernetwerk de verantwoordelijkheid is van de Stadsregio, zal in een later stadium, in overleg met de Stadsregio en de vervoersbedrijven, de openbaar vervoerontsluiting van Polder Zestienhoven moeten worden uitgewerkt, een en ander binnen de (financiële) mogelijkheden van het openbaar vervoer. Hierbij zal aandacht zijn voor de verknoping van de verschillende soorten openbaar vervoer.

In Polder Zestienhoven wordt een ruimtelijke reservering opgenomen voor een oost-west tramverbinding tussen de knooppunten Alexander, Noordrand en Schiedam (Noordtangent). De eerste jaren wordt deze tramverbinding nog niet aangelegd. Er ontstaat pas voldoende draagvlak voor de tramverbinding wanneer Hoog Zestienhoven en de vastgoedontwikkeling rond Rotterdam Airport zijn gerealiseerd (na 2015). Voor de Noordtangent zijn meerdere tracés mogelijk. In Polder Zestienhoven kan het tramtracé zowel over de verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de G.K. van Hogendorpweg als over de Van Der Duijn Van Maasdamweg lopen.

Door Midden en Hoog Zestienhoven loopt het tracé van de Hogesnelheidslijn. In het plangebied wordt geen HSL-shuttlestop gebouwd, maar realisatie wordt niet onmogelijk gemaakt. Een eventueel station kan worden gerealiseerd bijvoorbeeld ter hoogte van de huidige Woensdrechtstraat. In de ontsluiting van het plangebied speelt de HSL derhalve voorlopig geen rol.

5.6.3 Langzaam verkeer

Het aantal fietsverbindingen wordt in Polder Zestienhoven uitgebreid. De fietsroutes in het plangebied worden onderverdeeld in doorgaande/verbindende, ontsluitende en recreatieve routes. De doorgaande/ verbindende en ontsluitende routes zijn in de eerste plaats gericht op de utilitaire (woon-werk/ winkel/ school) fietser.

De doorgaande/verbindende routes verbinden Polder Zestienhoven met de omliggende wijken en zijn onderdeel van het regionale fietsnetwerk zoals dat is opgenomen in het RVVP. De ontsluitende routes vullen het netwerk aan zodat fietsers (bijna) alle bestemmingen kunnen bereiken. De recreatieve routes zijn bestemd voor recreatief fietsverkeer. Het belangrijkste bij deze routes is niet de snelheid waarmee het doel bereikt. Recreatieve routes hebben eerder betrekking op de beleving van het landschap en de stad. Binnen het plangebied vervullen de recreatieve routes een belangrijke rol binnen het concept Groene Loper, waarmee een aantrekkelijke verbinding wordt gevormd tussen de stad (het centrum) en het buitengebied. De Groene Loper verbindt de stad via de polder Schieveen met Midden Delfland en uiteindelijk met het Groene Hart van de Randstad.

Als doorgaande/ verdelende routes zijn aangemerkt (zie figuur):

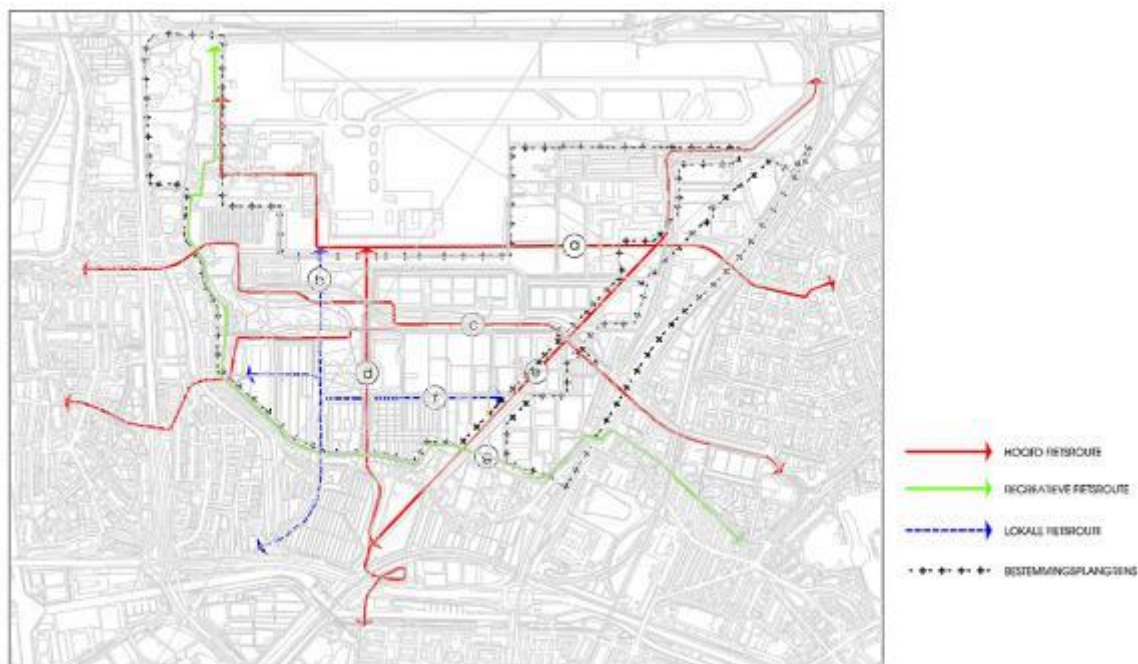
- Oost- west verbinding Schiebroek- Polder Zestienhoven- Overschie (c)
Deze route heeft twee alternatieven. Het eerste alternatief loopt vanaf Schiebroek/ RandstadRail-halte Melanchtonweg, via de Van der Duijn van Maasdamweg, Park Zestienhoven en de Verlengde Beekweg naar Overschie. Het tweede alternatief start op dezelfde locatie, maar volgt de gehele Van der Duijn van Maasdamweg/ Zuiderlaan tot aan Overschie.
- Oost-west verbinding Schiebroek- Rotterdam Airport- Vliegveldweg (a)
Deze fietsroute loopt vanaf Schiebroek, via RandstadRail-halte Meijersplein en de Vliegveldweg tot aan de Doenkade.
- Noord-zuid verbinding over het HSL-tracé (e)
Deze verbinding loopt vanaf de A20/ Paadje van Duizend Tree naar de Doenkade. De verbinding volgt het HSL tracé/ de HSL-strip.
- Noord-zuid verbinding Centrum- Polder Zestienhoven- Schieveen (d)
Deze fietsroute is een verbinding tussen de A20/ Paadje van Duizend Tree, de luchthaventerminal en Schieveen, langs de oostzijde van de plas.

De ontsluitende routes zijn:

- Noord-zuid route Overschie Zuidoost- Rotterdam Airport (b)
Deze fietsroute loopt vanuit Overschie, via de Oude Kleiweg en Park Zestienhoven naar Rotterdam Airport.
- Oost-west route Beekweg- Overschie (f)
Dit is een fietsroute die vanaf de HSL, via de Beekweg en volkstuinvereniging Blijdorp, direct naar Overschie loopt.

Recreatieve route:

- Langs de zuidzijde van het plangebied, over de Achterdijk, loopt een recreatieve fietsroute (g).



Figuur 17: Fietsroutes

De RandstadRail-haltes zijn gekoppeld aan het wegennet, waardoor de bereikbaarheid van beide locaties voor de fiets is gegarandeerd: de belangrijkste fietsverbindingen volgen deze wegen en leiden langs de stations. Daarnaast zijn de stations voor voetgangers goed bereikbaar door koppeling aan de wegenstructuur. Door deze koppeling wordt ook de sociale veiligheid van de routes voor het langzaam verkeer positief beïnvloed.

5.6.4 Regeling verkeer en vervoer in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan heeft verkeer en vervoer op twee wijzen vorm gekregen. De doorgaande belangrijke routes hebben de bestemming “verkeersweg” gekregen. Dit zijn de Van der Duijn van Maasdamweg, de verbindingsweg naar Rotterdam Airport en uiteraard de G. K. van Hogendorpweg. Alle overige wegen vallen onder het predikaat duurzaam veilig en hebben derhalve de bestemming “verblijfsgebied” gekregen. Binnen de globale bestemmingsvlakken zijn wegen (max. 30 km/u) toegestaan. Veel wandelpaden, fietsroutes en bospaden zijn opgenomen in de bestemming “groen”, aangezien het groene karakter hier van groter belang is.

Op de plankaart zijn enkele aanduidingen gezet. De aanduiding “verkeersverbinding” geeft aan dat ter plaatse van deze aanduiding een verbinding mogelijk is die ingericht is conform de bestemming verblijfsgebied.

5.7 Groen en recreatie

5.7.1 Regeling groen en recreatie in het bestemmingsplan

De bestemming “groen” is in het bestemmingsplan ruim voorhanden. Binnen het groen, dat vrij ruim gedefinieerd is en waaronder zowel de smalle groene stroken als het park onder vallen, zijn verschillende andere elementen aanwezig.

Geheel in het noordwesten bij de Overschiese Plasjes ligt binnen de bestemming “groen” een hondentrainerrein welke de aanduiding “opslag en stalling” op de plankaart heeft meegekregen. In de voorschriften staan het bebouwingsoppervlak in vierkante meters alsmede de bouwhoogte vermeld. Verder is een hertenkamp met een stal toegestaan op één locatie binnen de bestemming “groen”. De exacte voorwaarden hiervoor zijn terug te vinden in de voorschriften. Ook mag binnen de bestemming groen een natuurlijke waterzuivering, noodzakelijk voor de waterkwaliteit in het bestemmingsplangebied, aangelegd worden. Ten oosten van de Overschiese Plasjes, is met een aanduiding op de plankaart een gebied aangewezen voor de verwerking van baggerslib uit het plangebied. Hier wordt een depot aangelegd waar bagger van kwaliteitsklasse 0 en 1 wordt gestort. In Laag Zestienhoven ligt bij de plas de dubbelbestemming “parkwoningen”, waarin naast woningen ook voorzieningen en atelier/ praktijkruimten zijn toegestaan. In paragraaf 5.4.1 is hier meer over te vinden. Binnen dit gebied is ook horeca toegestaan.

In het plangebied zijn enkele agrarische gebieden aanwezig. Ten westen van het buurtje Zestienhovense Polder ligt een agrarisch bedrijf met een woning. De gronden van het agrarische bedrijf zijn bestemd als “agrarisch gebied” en hebben op de plankaart een bebouwingspercentage en een maximale hoogte gekregen. Ten westen van Rotterdam Airport langs de Vliegveldweg liggen nog enkele weilanden die eveneens de bestemming agrarisch gebied hebben meegekregen. Op de plankaart staat vermeld middels een percentage of er wel of geen bebouwing toegestaan is.

Baggerdepot

Ter onderbouwing van de beslissing om binnen het plangebied een locatie aan te wijzen voor een baggerdepot is gekeken naar de hoeveelheid en kwaliteit van de baggerspecie die in de tijd geborgen zou moeten kunnen worden. Een belangrijk deel van het slib is van goede kwaliteit en kan in het plangebied zelf worden gebruikt. Vanuit milieuoogpunt moet er nagestreefd worden om zoveel mogelijk specie in het gebied zelf te houden (beperken transport, geen vreemd materiaal hoeven in te brengen voor ophogen). Verder zorgt het kunnen bergen en hergebruiken van het schone slib in het gebied voor een aanzienlijke kostenreductie van de beheerkosten voor het gebied.

Wat betreft de locatiekeuze is gekeken naar een gebied dat niet direct grenst aan (toekomstige) bebouwing, dat redelijk bereikbaar is en waar ophogen geen of beperkt gevolgen heeft of misschien wel gewenst is. Vooral de gewenste afstand tot bestaande bebouwing leidt tot een forse inperking van het aantal mogelijke locaties. Eén en ander heeft geleid tot de keuze voor een gebied bij de Overschiese Plasjes.

De gemaakte opmerkingen over in dit gebied aanwezig beperkingen zijn relevant, maar voor het functioneren van het baggerdepot niet onoverkomelijk.

5.7.2 Volkstuinen

Een deel van de huidige volkstuinen is in het plan ingepast en is onderdeel van de Groene Loper. Het gaat om delen van de complexen Blijdorp en Zestienhoven. De positie van de volkstuinen verandert. De volkstuinen liggen nu (nagenoeg) aan de rand van de stad. In de toekomst liggen de in te passen tuinen aan de rand van een woonwijk. De in te passen volkstuinen maken deel uit van het groene milieu dat in Laag Zestienhoven wordt nagestreefd.

Als gevolg van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven zal het complex Bovendijk komen te vervallen. Complex Wilgentuin blijft volledig gehandhaafd.

Regeling volkstuinen

Voor de volkstuincomplexen gelden de standaard regelingen, zoals overeengekomen met de Rotterdamse Bond van Volkstuinders (RBvV).

5.7.3 Sport- en spel

In het plangebied zijn twee typen georganiseerde sport gehandhaafd: voetbal en rugby. Het is denkbaar dat door fysieke aanpassingen van de complexen en door organisatorische ondersteuning ook de buurt gebruik kan maken van het sportcomplex aan de Van der Duijn van Maasdamweg. Het sportcomplex kan bijvoorbeeld een functie hebben in het organiseren van grote (sport)activiteiten en evenementen.

Voor het aanleggen van openbaar toegankelijke trap- en basketbalveldjes dient zich in de Stedelijke Ontwikkelingszone vooral op de HSL-tunnelbak een grote kans aan. De HSL-buis doorsnijdt het gebied, waardoor een centrale ligging van deze voorzieningen is te realiseren.

Naast openbare trapveldjes in de woonomgeving vormen openbare grasvelden in de grotere stadsparken, zoals Park Zestienhoven, belangrijke voorzieningen voor de informele buitensport. Van deze voorzieningen kan door jong en oud gebruik worden gemaakt.

5.7.4 Regeling sport en spel in het bestemmingsplan

Tussen de Achterdijk en de Van der Duijn van Maasdamweg ligt een sportterrein. De bestemming heeft op de plankaart een bebouwingspercentage en een maximale hoogte meegekregen. Ten oosten van het wijkje Zestienhovense Polder komt een groot sportterrein te liggen. Ook dit terrein kent een bebouwingspercentage en een bouwhoogte die op de plankaart zijn aangegeven.

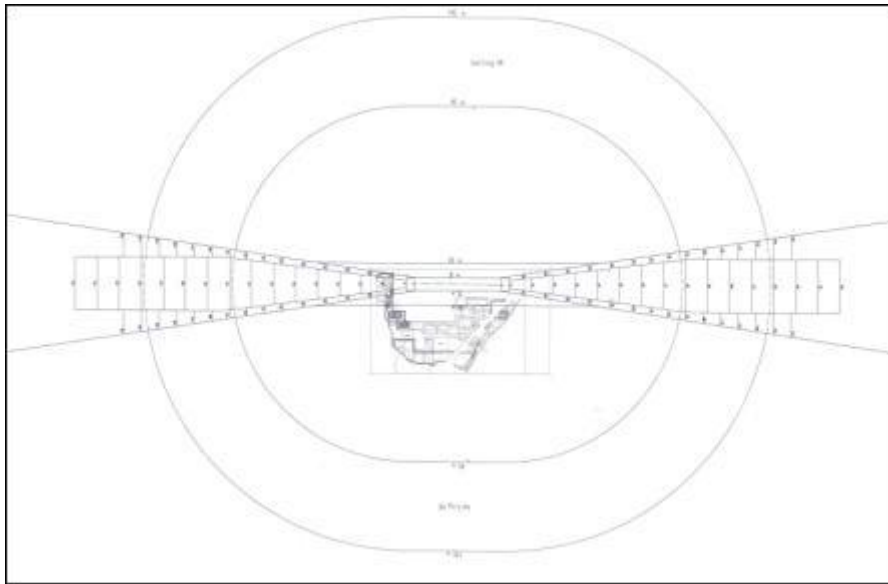
Ten oosten van dit complex staat op de plankaart de aanduiding "clubgebouw toegestaan". Deze aanduiding ligt binnen de bestemming "woningen I" opdat de bestaande kantine op de huidige plaats kan blijven liggen.

Geheel in de noordwesthoek van Hoog Zestienhoven ligt een manege. Deze manege is bestemd als recreatieve voorziening en heeft op de plankaart een maximale bouwhoogte en een bebouwingspercentage gekregen

5.8 Algemene bepalingen

5.8.1 Hoogtebeperking i.v.m. aanvliegeroute

Over het gehele plangebied is een hoogtebeperking i.v.m. de aanvliegeroute van Rotterdam Airport van kracht. De hoogtebeperking is op de plankaart aangegeven met een hoogte in meters. Er mag niet hoger gebouwd worden dan overeenkomt met een schuine verbindinglijn tussen de verschillende hoogten die op de plankaart aangegeven staat. In zuidelijke richting vanaf de 45 meterlijn ligt de maximale bouwhoogte op 45 meter.



Figuur 18: Hoogtebeperking i.v.m. aanvliegroute

5.8.2 Molenbiotoop

Aan de Overschiese Kleiweg, net buiten het bestemmingsplangebied, staat de korenmol "De Speelman". Rond deze molen is een molenbeschermingszone met een straal van 400 meter op de plankaart aangegeven teneinde voldoende windvang te garanderen. Deze straal van 400 meter valt deels in het bestemmingsplan. Binnen de straal geldt een oplopende maximum bouwhoogte, welke nader gespecificeerd is in de voorschriften.

6. Water

6.1 Beleidskader water

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.

In de wijziging op het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) per 1 november 2003 is de Watertoets wettelijk verplicht gesteld.

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland over 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 Planbeoordeling 2002 het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10 % oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd.

In de Deelstroomgebiedsvisies is het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer als centrale opgave voor Rotterdam gesteld.

In het Waterbeheersplan Schieland 2003-2007 liggen de normen en doelstellingen vast ten aanzien van de waterkwantiteit en de waterkwaliteit, evenals voorgenomen maatregelen om het watersysteem te verbeteren. Hieronder vallen ook participatie in gebiedsgerichte projecten, inbreng in ruimtelijke planvorming en het stimuleren van duurzaamheidsmaatregelen van derden.

Schieland's Algemene Keur is het document op basis waarvan het Hoogheemraadschap van Schieland vergunning verleent voor het uitvoeren van werken. Het gaat daarbij om werken die in, op of langs watergangen of waterkeringen worden gerealiseerd. De vergunningverlening neemt enkele maanden in beslag en de vergunning wordt ter inzage gelegd. De in deze keur opgenomen bepalingen zijn gericht op het:

1. in stand houden en het goed functioneren van de waterhuishouding;
2. in stand houden van de waterkeringen.

Waterbeleid in Rotterdam

De gemeenteraad van Rotterdam heeft in 2000 het Waterplan Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan zijn lange termijn streefbeelden en kwaliteitsdoelstellingen geformuleerd, die een beeld geven van de gewenste situatie voor het watersysteem in heel Rotterdam. De streefbeelden hebben een integraal karakter, niet alleen waterkwaliteit en -kwantiteit, maar ook natuurwaarden en belevingswaarden spelen een rol. Het waterplan is tevens het kader waarbinnen afstemming met het Hoogheemraadschap van Schieland plaatsvindt.

De rapportage 'Wateroverlast Rotterdam' en de 'nulmeting monitoring waterkwaliteit' vormen belangrijke input voor de karakterisering van het watersysteem.

Het plangebied is aan de zuid- en westzijde gelegen in het streefbeeld de Groene wig. Het streefbeeld Groene wig gaat uit van een watersysteem met een grote natuurlijke component; de nadruk ligt op natuurlijke ontwikkeling en natuurbeleving. De afwaterende functie is ondergeschikt aan meer natuurlijk peilbeheer en de waterkwaliteit voldoet aan de streefwaarden. Er komen geen overstorten van gemengde rioolstelsels meer voor. Het water is helder met een doorzicht van gemiddeld 100 centimeter en het is biologisch gezond en hygiënisch betrouwbaar. Het streven is minimaal 50 % van de oevers natuurvriendelijk in te richten. De waterpartijen zijn minimaal 1 meter diep. Voor de volledige beschrijving van het streefbeeld wordt verwezen naar het Waterplan.

Het plangebied is aan de noord- en oostzijde gelegen in het streefbeeld de Blauwe ring. Het streefbeeld Blauwe Ring gaat uit van een watersysteem waarbij de belevingswaarde en de ecologische ontwikkeling even belangrijk zijn. De waterkwaliteit voldoet minimaal aan de grenswaarden. Het water is helder met een doorzicht van minimaal 50 centimeter en het is biologisch gezond en hygiënisch betrouwbaar. Het streven is minimaal 25 % van de oevers natuurvriendelijk in te richten. De waterpartijen zijn minimaal 1 meter diep met diepere overwinteringsplaatsen. Voor de volledige beschrijving van het streefbeeld wordt verwezen naar het Waterplan.

6.2 Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken Waterschappen aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Schieland. Conform de Watertoets heeft de gemeente in een vroegtijdig stadium van planvorming contact opgenomen met de waterbeheerder. Het Hoogheemraadschap en de gemeente hebben vanaf het begin intensief samengewerkt bij de totstandkoming van het Masterplan en de milieu-effectrapportage. Het product van deze samenwerking is het nieuwe watersysteem dat in Polder Zestienhoven ontwikkeld zal worden.

6.3 Huidige watersysteem

De polder is een kwelgebied, het maaiveld ligt 4 tot 6 meter beneden NAP waarbij de diepste delen in het zuidwesten voorkomen en de hogere delen meer naar het noordoosten. Kenmerkend voor de polder is de geringe drooglegging en het grote aantal peilgebieden. Er bestaat geen peilbesluit en het huidige peilbeheer is ontstaan door continue aanpassing van het waterpeil aan de hoogte van het maaiveld. Het oppervlaktewater is zeer nutriëntenrijk als gevolg van kwel en een veenachtige bodem en tevens inlaat van water uit de tussenboezem in droge periodes. Vanwege de slechte doorlatendheid van de ondiepe grond (de deklaag) draineert de neerslag moeilijk naar de sloten. Als gevolg hiervan ontstaat een minimale ontwateringsdiepte (maximale opbolling) voor het gebied dat zich ongeveer halverwege tussen de twee sloten bevindt. Deze 'opbolling' is in het algemeen het grootst in natte periodes, waarbij weinig verdamping is. In het algemeen is dit in de winter of het voorjaar.

Het plangebied ligt binnen drie oppervlaktewaterbemalingsdistricten. De polder (het overgrote deel van het plangebied) ligt in het district Zestienhoven en het gebied geheel aan de noordoostzijde (o.a. de Wilgenplas) ligt in het district Schiebroek. Als laatst en als kleinste deelgebied ligt geheel aan de zuidoostzijde van het plangebied een deel van het district Bergse Plassen. Het waterpeil binnen deze districten varieert per peilgebied. Het oppervlaktewaterbemalingsdistrict Zestienhoven wordt gekenmerkt door een groot aantal peilgebieden met een peil dat uiteenloopt van -6,30 meter tot -2,75 meter. Het district Schiebroek kent een peil dat varieert tussen de -6,35 meter en de -5,85 meter. Het peil van het deel dat binnen het plangebied ligt in district Bergse Plassen kent een peil van -2,80 meter.

Het oppervlaktewaterbemalingsdistrict Zestienhoven beslaat verreweg het grootste deel van het plangebied en bestaat uit de drie eenheden: Tussenboezem, Rotterdam Airport en Polder Zestienhoven. Via een vijnzelgemaal wordt het wateroverschot van Rotterdam Airport op het iets hoger gelegen peilgebied in Polder Zestienhoven geloosd. Het wateroverschot van de Tussenboezem stroomt via een overstort onder vrij verval op de Polder Zestienhoven. Deze overstort bevindt zich bij het gemaal Achterdijk. Via dit gemaal wordt het hele wateroverschot van het district afgevoerd naar de Rotterdamse Schie. Uiteindelijk wordt dit water via het gemaal Parksluizen door het Hoogheemraadschap van Delfland afgevoerd naar de Nieuwe Maas.

6.4 Riolering

De bestaande verharde gebieden in het studiegebied zijn gerioleerd met een gemengd rioolstelsel. Dit houdt in dat zowel het huishoudelijke afvalwater als het hemelwater via één stelsel wordt afgevoerd naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI). De berging van dit stelsel is niet bekend, maar wordt geschat op gemiddeld circa 2 mm. Wanneer de hoeveelheid neerslag groter is dan het stelsel kan verwerken zal het te veel aan water via overstorten afstromen naar het oppervlaktewater. Hiervoor zijn in het gebied circa 16 rioloverstorten aanwezig. Deze gemengde rioloverstorten zullen worden gesaneerd door ze te verwijderen.

De basisinspanning voor het rioolstelsel is voor Rotterdam als volgt gedefinieerd: De emissies vanuit de riolering naar het oppervlaktewater mogen niet groter zijn dan die uit een fictief referentiestelsel. De gemiddelde jaarlijkse emissie en de piekmissie met herhalings tijden van een en twee jaar op de binnendijkse wateren (via de vrije overstorten) moeten kleiner zijn dan de emissie van het referentiestelsel. Het betreft hier een minimale norm voor de emissie vanuit rioolstelsels, gebaseerd op het gerioleerd verhard oppervlak.

Het uitgangspunt voor het rioolstelsel in Polder Zestienhoven is het realiseren van minimaal een verbeterd gescheiden stelsel en maximaal afkoppelen van verhard oppervlak.

De wijze waarop de afkoppeling zal worden gerealiseerd zal in de verdere planvorming worden uitgewerkt. In de Vierde nota Waterhuishouding wordt aanbevolen op nieuwbouwlocaties 60% van het verhard oppervlak niet aan te koppelen, dit percentage wordt door de gemeente Rotterdam als richtlijn gehanteerd. Voor het afgekoppeld verhard oppervlak geldt een verbod op uitloogbare materialen, conform de leidraad afkoppelen.

6.5 De wateropgave

Water is één van de sturende principes van het plan voor Polder Zestienhoven. De huidige waterproblematiek in Polder Zestienhoven maakt het noodzakelijk om op een zorgvuldige manier over het watersysteem na te denken. Het waterpeil in de sloten staat op veel plaatsen hoog ten opzichte van het maaiveld, waardoor plaatselijk drassige omstandigheden ontstaan. De waterkwaliteit is over het algemeen zeer matig. De peilbeheersing en de waterkwaliteit vormen de belangrijkste uitdagingen voor de toekomstige ontwikkelingen in de polder. De toekomstige ontwikkelingen bieden kansen voor een verbetering van de peilbeheersing en de waterkwaliteit. De ambities daarbij zijn schoon en aantrekkelijk oppervlaktewater en een betrouwbare peilbeheersing die de verschillende vormen van grondgebruik mogelijk maakt. Ruimte voor water en een duurzame inrichting van het watersysteem zijn hierbij essentieel.

Wateroverlast kan op twee manieren optreden. Dit kan kortdurend voorkomen, wanneer in een relatief korte tijd een zodanig grote hoeveelheid neerslag valt dat het afvoergemaal ‘gemaal Achterdijk’ het water niet voldoende snel kan afvoeren. Hierdoor kan een te grote peilstijging in de watergangen optreden en kunnen gebieden onder water lopen. Bij langdurige neerslag kan het voorkomen dat de bodem het water niet kan afvoeren naar watergangen, waardoor het grondwater te hoog stijgt.

Een ontwerpcriterium voor nieuw aan te leggen stedelijk gebied is dat de kans op wateroverlast minimaal is; in het Nationaal Bestuursakkoord Water is afgesproken dat wateroverlast (water op maaiveld) binnen bebouwd gebied maximaal eens per honderd jaar mag voorkomen.

Hiermee kan rekening gehouden worden door het optimaal kiezen van uitgiftepeil (maaiveldhoogte), waterpeil, percentage oppervlaktewater en waterhuishouding. Bij een te grote peilstijging kan er wateroverlast optreden voor gebouwen en wegen. Nieuwe objecten dienen volgens de richtlijnen ter voorkoming van wateroverlast te worden aangelegd. Een van deze richtlijnen is dat het vloerpeil minimaal 1.30 boven het waterpeil moet worden gerealiseerd.

Het watersysteem zal zodanig moeten worden gedimensioneerd dat een stabiel en robuust systeem ontstaat, watertekorten en –overschotten moeten hierdoor kunnen worden opgevangen en bij extreme neerslag moet het gebied voldoende bergingscapaciteit hebben en mag het waterpeil niet zover stijgen dat wateroverlast ontstaat. De inrichting van het gebied en ligging van watergangen heeft invloed op de toekomstige grondwaterstanden. Grondwaterstanden zullen ten opzichte van het maaiveld veranderen. Hierdoor zullen plaatselijk gebiedsdelen kunnen vernatten of verdrogen. De gevolgen hiervan voor bestaande en nieuwe objecten zijn getoetst en locaties waar grondwateroverlast kan optreden zijn in beeld gebracht.

Met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven wordt gestreefd naar een sterke verbetering van de waterkwaliteit ten opzichte van de huidige. Voor oppervlaktewater zijn wettelijke eisen gesteld aan de kwaliteit, de zogenoemde ‘maximaal toelaatbare risico-waarden’ (MTR waarden). Indicatoren voor waterkwaliteit zijn onder andere de concentraties in het water van Chloride (Cl), Stikstof (N), Zuurstof (O₂) en Fosfor (P), de helderheid en de aanwezige flora en fauna.

6.6 Nieuw watersysteem

6.6.1 Bemalingsgebieden

Om te voldoen aan de eisen die gesteld zijn (in het RPR 2010, het Waterplan Rotterdam en door het Hoogheemraadschap) en om de huidige problemen met betrekking tot de waterkwaliteit en –kwantiteit op te lossen is een nieuw watersysteem voor Polder Zestienhoven ontworpen.

De belangrijkste verandering is dat het bemalingsdistrict Polder Zestienhoven wordt opgedeeld in 3 bemalingseenheden die elk een eigen gemaal naar de boezem krijgen:

- Rotterdam Airport;
- Hoofdsysteem van Polder Zestienhoven;
- Volkstuinencomplexen Blijdorp en Zestienhoven.

De verandering in de bemaling en het waterpeilregiem zal worden uitgewerkt in een door de gemeente op te stellen waterhuishoudkundig plan en in het door het Hoogheemraadschap op te stellen peilbesluit. De ruimtelijke gevolgen van deze veranderingen zullen zeer beperkt zijn, ze zijn niet van invloed op de bestemmingen in dit bestemmingsplan.

6.6.2 Flexibel peil hoofdsysteem

Om de waterkwaliteit in het hoofdsysteem van Polder Zestienhoven te verbeteren wordt geen water meer ingelaten vanuit de binnenboezem. Uit het MER Polder Zestienhoven blijkt dat door deze ingreep de waterkwaliteit aanzienlijk verbetert. Met name concentraties Fosfor en Stikstof in het oppervlaktewateren verminderen aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie.

Het bemalingsgebied van het hoofdsysteem van Polder Zestienhoven krijgt een flexibel peil. Het niet meer inlaten van water in tijden van watertekort betekent dat het waterpeil in tijden van droogte mag zakken. Uitgegaan wordt van een maximaal peil van NAP -6,00 meter. Het minimale peil wordt niet vastgelegd. Overigens wordt het definitieve besluit over de hoogte van de waterpeilen in het Peilbesluit van het Hoogheemraadschap van Schieland genomen. Polder Zestienhoven is een zettingsgevoelig kwelgebied. Het is daarom noodzakelijk om het maximale peil zo hoog mogelijk te kiezen.

Het maximale peil voor het hoofdsysteem is zodanig gekozen dat het zo min mogelijk gevolgen heeft voor de bestaande functies. Uit het MER blijkt dat bij een dergelijke maximaal peil de gevolgen voor de bestaande gevoelige functies (zoals bestaande huizen en wegen) minimaal zijn. In de meeste gevallen zal het waterpeil op het maximale peil staan. In droge zomers zal het waterpeil met maximaal 15 cm dalen.

6.6.3 Vast peil volkstuinen

Voor de volkstuincomplexen Blijdorp en Zestienhoven wordt het bestaande vaste peil gehandhaafd. Het peil in het grootste gedeelte van volkstuincomplex Zestienhoven blijft NAP -6,05 meter, het overige gedeelte van Zestienhoven en het volkstuinencomplex Blijdorp behouden het peil NAP -6,20 meter. De zeer geringe drooglegging in de huidige situatie maakt het onmogelijk een hoger peil in te stellen. Het verlagen van het peil zou betekenen dat door zettingen van de bodem de volkstuinen steeds lager zouden komen te liggen. Uitgangspunt is dus het behoud van de bestaande peilen.

6.6.4 Ligging hoofdwatgangen

In het plangebied liggen een aantal hoofdwatgangen. In het gebied dat niet bij de ontwikkelingen wordt betrokken (Hoog Zestienhoven) blijven deze watgangen gehandhaafd en zijn ze bestemd als "Water" met een aanduiding "Hoofdwatgang I"; waarbij de aanduiding 5 meter aan weerszijden van de bestemming water doorloopt. De keurstrook van het Hoogheemraadschap van Schieland is 5 meter breed vanaf de bovenkant van het talud van de hoofdwatgang.

In Midden- en Laag Zestienhoven wordt een verbeterd stelsel van hoofdwatgangen gerealiseerd. De hoofdwatgangen versterken de landschappelijke en stedenbouwkundige opzet. De onderstaande illustratie geeft aan hoe het nieuwe watersysteem eruit komt te zien. Uit het MER komt naar voren dat deze hoofdwatgangenstructuur voldoende garantie biedt om wateroverlast te voorkomen. Als de watgang in de buurt van een waterkering ligt of komt te liggen (zoals langs de Achterdijk) dan is het uitgangspunt dat de stabiliteit van de waterkering voorop staat.

Op de plankaart zijn de nieuwe hoofdwatgangen aangegeven met een aanduiding "hoofdwatgang II". Om flexibel te zijn bij de inrichting geeft de aanduiding niet exact aan waar de hoofdwatgang moet komen te liggen, deze kan 50 meter naar weerszijde verschuiven. In de voorschriften is geregeld dat de hoofdwatgang minimaal 10 meter breed moet zijn, waarbij wordt gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste peil. Als de hoofdwatgang is gerealiseerd geldt ook daar een keurstrook van 5 meter vanaf de kant van het water. In plaats van een hoofdwatgang kan ook een duiker worden gerealiseerd. Het uitgangspunt is hierbij dat het aantal lange duikers tot een minimum wordt beperkt.

6.6.5 Zuivering hoofdsysteem

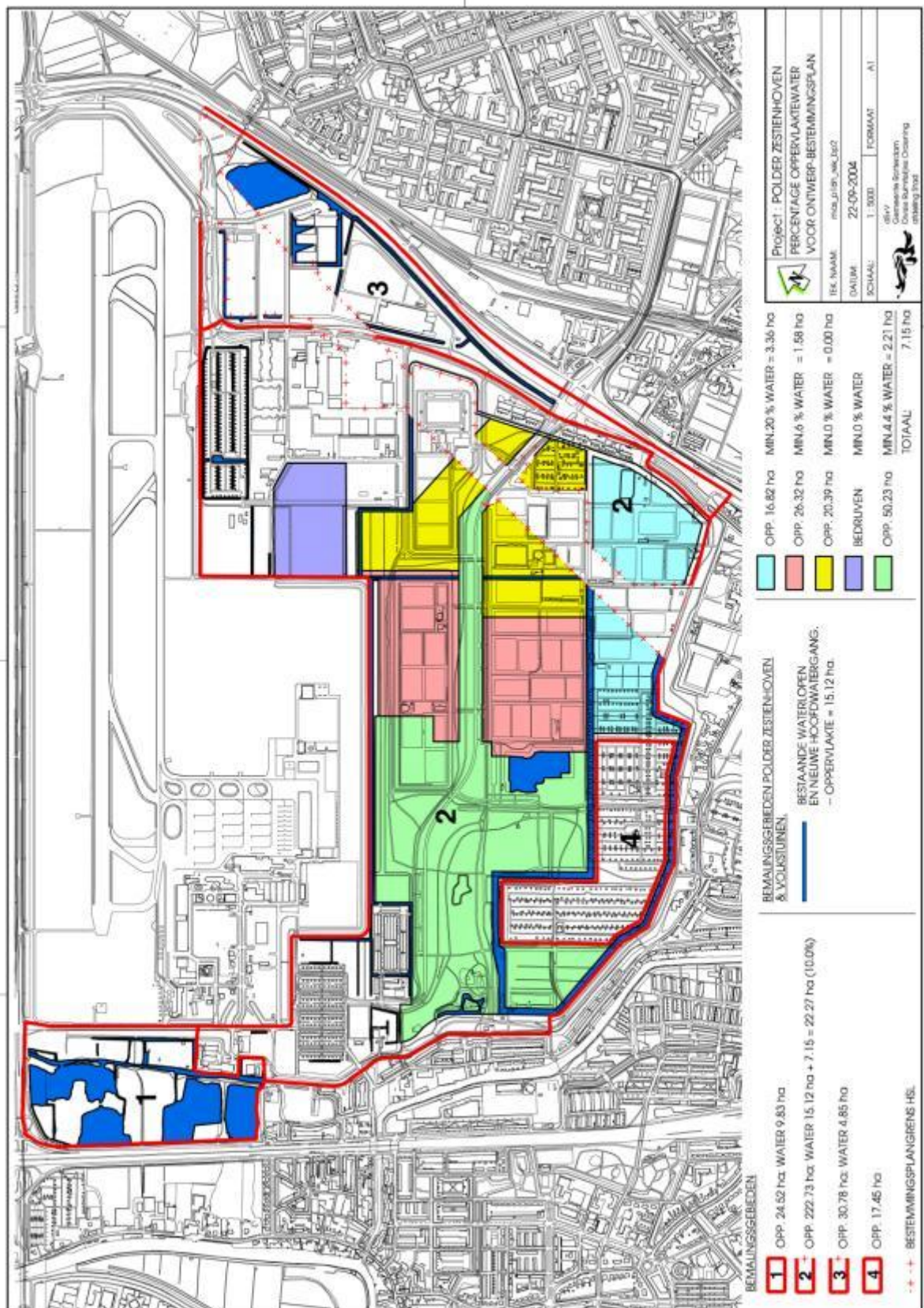
Uit het MER Polder Zestienhoven blijkt dat zonder aanvullende zuivering het gehalte aan voedingsstoffen in het hoofdsysteem van Polder Zestienhoven te hoog wordt. De groei van algen en kroos wordt hierdoor bevorderd. Om de waterkwaliteit te verbeteren zal een systeem van natuurlijke waterzuivering worden toegepast. Nader onderzoek zal moeten aantonen wat voor type natuurlijke zuivering, van welke grootte en op welke locatie precies, het meest gewenst is.

In het bestemmingsplan is natuurlijke waterzuivering zonder meer toegestaan in de bestemming "Groen" en in de andere bestemmingen waarin groenvoorzieningen zijn toegestaan. Dit geeft een grote flexibiliteit bij het realiseren van natuurlijke waterzuivering.

6.6.6 Percentage oppervlaktewater

Om aan te tonen dat aan de normen voor waterberging wordt voldaan wordt in het bestemmingsplan ook het percentage oppervlaktewater vastgelegd. Voor de delen van de Tussenboezem (inclusief de Overschiese Plasjes) en de Polder Schiebroek die binnen de plangrens van het bestemmingsplan vallen geldt dat hier niets gewijzigd wordt. De huidige percentages oppervlaktewater in deze delen blijven zoals ze zijn. Voor het gedeelte van Polder Zestienhoven dat begrensd wordt door de Achterdijk, Overschiese Kleiweg, de Bovendijk en Rotterdam Airport (het gebied waar in het bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt) wordt minimaal 10% van het te bestemmen oppervlak als oppervlaktewater gerealiseerd.

Ook binnen Polder Zestienhoven is er een onderscheid te maken. In Hoog Zestienhoven blijft het watersysteem zoals het is. In Laag en Midden Zestienhoven wordt onderscheid gemaakt tussen de te realiseren hoeveelheid oppervlaktewater in de raamwerkonderdelen en in de bouwvlekken. In de raamwerkonderdelen bestaat het te realiseren oppervlak uit de hoofdwatergangen en de plas. De plankaart geeft aan wat de minimale percentages in de bouwvlekken zijn. Deze variëren van 20% in het gebied ten zuiden van Beekweg tot 0% in het meest stedelijke deel van Midden Zestienhoven. Het watersysteem van de volkstuinen wordt ingericht op basis van de huidige watergangen. Het huidige watersysteem zal hier zodanig worden aangevuld met watergangen dat wordt voldaan aan de inundatienorm voor hoogwaardige land- en tuinbouw die is opgenomen in het Nationaal Bestuursakkoord Water.



Figuur 19: Percentage oppervlaktewater

7. Milieu

7.1 Inleiding

Het Rotterdamse milieubeleid is gericht op het verkrijgen van een goede integrale milieukwaliteit. Duurzame oplossingen voor milieuproblemen en het vergroten van de leefbaarheid van het woon- en werkklimaat in de stad zijn de centrale thema's. De uitgangspunten voor het ruimtelijke milieubeleid in Rotterdam zijn beschreven in het Milieuperspectief 2002-2007, vastgesteld door de gemeenteraad in november 2002. Ten aanzien van het openbaar vervoer netwerk en het ecologisch netwerk zijn de volgende structurerende elementen te noemen:

- OV-knooppunten intensief gebruiken met hoge bebouwingsdichtheden;
- Gebieden met een hoge ecologische kwaliteit extensief gebruiken.

De gebieden rondom de OV-knooppunten lenen zich op basis van deze grondbeginselen voor milieu, voor intensief en meervoudig gebruik van de ruimte. Er wordt gebouwd in relatief hoge dichtheden. De kwaliteit van dit deelgebied, de uitstekende bereikbaarheid, wordt extra benut door de samenhang van de inrichting voor fietsers, wandelaars en automobilisten en het openbaar vervoer. Door te verdichten rondom het OV-knooppunt wordt optimaal gebruik gemaakt van de aanwezige en nieuw aan te leggen infrastructuur, waardoor het autogebruik vermindert ten opzichte van milieuvriendelijkere vormen van transport.

De Groene Loper leent zich voor een extensief gebruik met ruimte voor ecologie en recreatie. De Groene Loper heeft een functie als ecologische en recreatieve verbinding van de stad met het omliggende buitengebied. Naast een ecologische kern vindt er in de Groene Loper een verweving plaats van de functies groen, water (kwaliteit en kwantiteit), volkstuinen, sportvelden en woningen. Het bouwprogramma past zich aan het laaggelegen groene landschap aan. Dit betekent dat het gebied kansen biedt voor nieuwe duurzame en voor Rotterdam unieke woonvormen in lage dichtheden, zoals parkwoningen en waterwoningen. De recreatieve Groene Loper is goed bereikbaar en toegankelijk voor langzaam verkeer. Er wordt geïnvesteerd in wandel- en fietspaden, door het gebied en vanuit het gebied naar de omgeving.

Het hierboven beschreven ordenend principe is nadrukkelijk terug te vinden in de plannen voor Polder Zestienhoven. Laag Zestienhoven is een onderdeel van de Groene Loper, een cluster van functies met een hoge ecologische kwaliteit dat aan de ecologische kern van de Groene Loper is gekoppeld. Midden Zestienhoven is onderdeel van de Stedelijk Ontwikkelingszone. Door de komst van twee RandstadRail haltes en de goede verbinding met het centrum van Rotterdam zal het gebied goed ontsloten zijn met het openbaar vervoer.

Het bestemmingsplan Polder Zestienhoven maakt het mogelijk om maximaal 1800 woningen te realiseren. De bestemmingsvlakken waarin deze woningen en andere gevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden zijn nieuwe situaties in het kader van de milieu-wetgeving. In dit hoofdstuk zal worden aangetoond dat de locaties waar de bouw van nieuwe woningen mogelijk wordt gemaakt voldoen aan de wettelijke normen voor geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Daarnaast zal in dit hoofdstuk aandacht worden besteed aan de huidige en te ontwikkelen ecologische waarden in het plangebied, en aan de duurzame ontwikkeling van Polder Zestienhoven.

7.2 Geluid

Geluidshinder kan worden veroorzaakt door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven aan wat als maximaal acceptabele geluidsbelasting wordt gezien bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting is een onderscheid gemaakt tussen bestaande situatie en nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidshinder veroorzakende functies.

7.2.1 Wegverkeer

Voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen een zone van 600 meter van rijkswegen (A13 en A20), en binnen 350 meter van de GK van Hogendorpweg moet op grond van artikel 77 Wet geluidshinder een akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd. Het gaat hierbij om de geluidsbelasting die de weg veroorzaakt op de gevels van de naastgelegen woningen. Het plangebied ligt op een grotere afstand van de A20 dan deze 600 meter.

Deze weg levert derhalve geen belemmeringen voor de ontwikkeling van Polder Zestienhoven. Daarnaast dient binnen een bepaalde zone langs 50-km wegen (meestal 200 meter) een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Op de milieukaart zijn de zoneplichtige wegen en nieuwe situaties weergegeven. In de volgende tabel zijn de zoneplichtige wegen in en rond het plangebied, met hun wettelijke zonebreedte, opgenomen.

Tabel : Overzicht zoneplichtige wegen.

Straatnaam	Zonebreedte	Snelheid km[u]
G.K. van Hogendorpweg	350	50/70*
Van der Duijn van Maasdamweg	200	50
Rotterdam Airportbaan	200	50
Vliegveldweg	200	50
Achterdijk 1)	200	50
Zuiderlaan 2)	200	50
Doenkade	250	80
Rijksweg A13	600	80

*Ten noorden van het Van Limburg Stirumplein blijft de snelheid 70 km/uur, ten zuiden van dit plein wordt de rijsnelheid 50 km/uur.

1) tussen Vliegveldweg en Zuiderlaan

2) tussen Achterdijk en Van der Duijn van Maasdamweg

Voor alle locaties zijn de berekeningen uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode I of II uit het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002 (artikel 102 Wgh). Onderzocht zijn die zoneplichtige wegen die een geluidsbelasting veroorzaken van meer dan 50 dB(A) (incl. correctie artikel 103 Wgh). Voor de overige wegen geldt dat, gezien de ligging van de locaties, de afstand tot deze wegen en de afschermende werking van de bestaande bebouwing de veroorzaakte geluidbelasting lager is dan 50 dB(A). Deze wegen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en kunnen buiten beschouwing worden gelaten.

De Rijksweg A13 en de G.K. van Hogendorpweg zijn vanwege de complexiteit berekend conform Standaard Rekenmethode II (SRM II). Voor de berekeningen is een rekenmodel opgesteld dat de geometrie bevat van wegen, gebouwen en dergelijke, waarbij hoogteverschillen tot hun recht komen door middel van ingevoerde maaiveld- en objecthoogten. Hiervoor is gebruik gemaakt het programma Winhavik versie 5.2.

De Van der Duijn van Maasdamweg en de Rotterdam Airportbaan zijn berekend conform Standaard Rekenmethode I (SRM I). Volgens deze rekenmethode zijn de afstanden bepaald van de 50, 55, en 60 dB(A) geluidcontour ten opzichte van de as van de weg.

Bij de berekeningen is uitgegaan van prognoses van de verkeersintensiteiten voor het jaar 2015, waarin de verkeerstoename na realisatie van bovengenoemde situaties is verwerkt. Deze intensiteiten zijn door de dienst Stedenbouw + Volkshuisvesting aangeleverd. Hierbij is voor de A13 en de G.K. van Hogendorpweg ervan uitgegaan dat de A4 door Midden Delfland nog niet is gerealiseerd. Voor de Van der Duijn van Maasdamweg en de Rotterdam Airportbaan is uitgegaan van het "worst-case" scenario. Dit betekent dat voor de verkeersintensiteiten op de Rotterdam Airportbaan als uitgangspunt is genomen dat de Van der Duijn van Maasdamweg geen verbinding meer heeft met de Zestienhovensekade. Bij de verkeersintensiteiten van de Van der Duijn van Maasdamweg is deze verbinding er wel, waardoor in beide gevallen van de hoogste verkeersintensiteit wordt uitgegaan. De voor de berekening gehanteerde verkeersgegevens zijn opgenomen in tabel II.

Tabel II: Overzicht rekengegevens.

Straatnaam	Etmaal inten- siteit [mvt/etm]	Snel- heid [km/u]	Maatge- vende periode	Intensiteit/uur			Verhar- ding wegdek
				LV	MV	ZV	
Rijksweg A13	165.200	80	nacht	2054	187	2004	ZOAB
G.K. van Hogendorpweg Ten zuiden van Stirumplein	36.100	50	nacht	328	20	13	DAB
G.K. van Hogendorpweg Ten noorden van Stirumplein	32.700	70	nacht	297	19	11	DAB
Rotterdam Airportbaan	5.800	50	nacht	59	4	1	DAB
Van der Duijn van Maasdamweg (Stirumplein - Beekweg)	11.600	50	nacht	121	8	1	DAB
Van der Duijn van Maasdamweg (Beekweg - Terletweg)	8.900	50	nacht	90	7	1	DAB

Op de milieukaart behorende bij de plankaart zijn de berekende locaties aangegeven. In tabel III zijn de conform SRM II berekende resultaten weergegeven. In deze tabel staan van alle rekenpunten de berekende geluidsbelasting, maatgevende waarnemhoogte en de afstand van de wegas tot de gevel vermeld. De conform SRM I berekende geluidscontouren staan vermeld in tabel IV.

Tabel III: Resultaten berekend met Standaardrekenmethode II.

I Reken punt	II Zoneplichtige weg	III Bestemming	IV Hoogte waarnemer [m.]	V Afstand tot wegas [m.]	VI L Aeq (etmaal) cf art. 103 [dB(A)]
1	Rijksweg A13	PW	10,5	560	52
2	Rijksweg A13	PW	10,5	560	51
3	Rijksweg A13	PW	10,5	560	52
4	G.K. van Hogendorpweg	W II c	10,5	147	52
5	G.K. van Hogendorpweg	W II c	10,5	116	56
6	G.K. van Hogendorpweg	W II c	7,5	102	56
7	G.K. van Hogendorpweg	W II c	7,5	94	56
8	G.K. van Hogendorpweg	W II c	7,5	89	56
9	G.K. van Hogendorpweg	W II c	10,5	97	56
10	G.K. van Hogendorpweg	W II c	10,5	102	55
11	G.K. van Hogendorpweg	W II c	10,5	110	54
12	G.K. van Hogendorpweg	W II c	10,5	124	54
13	G.K. van Hogendorpweg	W II c	10,5	153	46
14	G.K. van Hogendorpweg	GD (zuid)	19,5	153	52
15	G.K. van Hogendorpweg	GD (zuid)	19,5	125	56
16	G.K. van Hogendorpweg	GD (zuid)	19,5	134	56
17	G.K. van Hogendorpweg	GD (zuid)	13,5	148	56
18	G.K. van Hogendorpweg	GD (zuid)	16,5	178	54

19	G.K. van Hogendorpweg	GD (noord)	22,5	178	52
20	G.K. van Hogendorpweg	GD (noord)	16,5	171	55
21	G.K. van Hogendorpweg	GD (noord)	28,5	184	55
22	G.K. van Hogendorpweg	GD (noord)	28,5	214	52

Tabel IV : Geluidbelasting berekend met Standaardrekenmethode I.

wegvak	Etmaal- intensiteit [mvt]	Rijsnel- heid [km/h]	Refl. f.obj.	Wegdek- Type	Waarneem- hoogte [m]	50 dB(A) t.o.v. wegas [m]	55 dB(A) t.o.v. wegas [m]	60 dB(A) t.o.v. wegas [m]
A	5.800	50,0	1	DAB	1,50	41	23	11
					7,50	57	27	11
					13,50	59	25	9
					19,50	59	23	<5
					25,50	57	19	<5
B	11.600	50,0	1	DAB	1,50	5	32	17
					7,50	86	41	19
					13,50	92	41	17
					19,50	95	41	13
					25,50	95	38	9
C	6.800	50,0	1	DAB	1,50	53	29	15
					7,50	77	37	17
					13,50	81	37	15
					19,50	83	35	11
					25,50	83	31	5
D	8.900	50,0	1	DAB	1,50	53	29	15
					7,50	73	37	17
					13,50	79	37	15
					19,50	79	35	11
					25,50	79	31	5

Wegvak A = Rotterdam Airportbaan ten westen van Gilze-Rijenstraat

Wegvak B = Van der Duijn van Maasdamweg (Stirumplein – Beekweg)

Wegvak C = Van der Duijn van Maasdamweg (Beekweg – Terletweg)

Wegvak D = Van der Duijn van Maasdamweg (terletweg - Zestienhovensekade)

Conclusie

Uit tabel III blijkt dat op verschillende locaties de voorkeurswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden.

Ten gevolge van de Rijksweg A13 wordt op de bestemming Parkwoningen (PW) de voorkeurgrenswaarde overschreden met maximaal 2dB(A). Ten gevolge van de G.K. van Hogendorpweg wordt de voorkeurgrenswaarde op de bestemmingen Woningen lic (W lic) en Gemengde Doeleinden (GD) overschreden met maximaal 6 dB(A). Voor deze locaties moet een hogere waarde worden aangevraagd. Voor de bestemmingen PW en de GD is hierbij uitgegaan van respectievelijk maximaal 5 en 10 bouwlagen. Voor de bestemming W Ilc is uitgegaan van maximaal 4 bouwlagen.

Wanneer voor het gedeelte van de G.K. Hogendorpweg ten noorden van het Stirumplein het huidige autoweg regime wordt gehandhaafd, kan voor de noordelijke GD-bestemming een hogere waarde verzocht worden van maximaal 55 dB(A). Op de GD bestemming ten noorden van de Van der Duijn van Maasdamweg is een maximale geluidsbelasting berekend van 55 dB(A). De maximaal te verzoeken hogere grenswaarde wordt derhalve niet overschreden.

Voor de Van der Duijn van Maasdamweg en de Rotterdam Airportbaan is op dit moment niet bekend waar de as van de weg komt te liggen. Derhalve is niet exact te bepalen welke geluidbelastingen zullen optreden op de rand van de bestemmingen waarin nieuwe woningen komen.

Omdat de gemeente Rotterdam voor deze situatie met nieuw te bouwen woningen in lage dichtheden een geluidbelasting van 60 dB(A) acceptabel vindt, zal bij Gedeputeerde staten voor alle woningen langs de Van der Duijn van Maasdamweg en de Rotterdam Airportbaan een hogere waarde worden verzocht van 60 dB(A). Verreweg de meeste woningen zullen in werkelijkheid een lagere geluidsbelasting hebben.

Om flexibiliteit te hebben in de situering van de woningen binnen de woonbestemmingen en de situering van de wegas binnen de verkeersbestemming is het noodzakelijk om voor alle woningen langs de bovengenoemde wegen een grenswaarde van de 60 dB(A) vast te stellen.

Uit tabel IV is af te lezen op welke afstand ten opzichte van de wegas de nieuwe woningen kunnen worden gerealiseerd, uitgaande van een maximale geluidsbelasting van 60 dB(A). Voor de Rotterdam Airportbaan, ten westen van Gilze-Rijenstraat, is de benodigde afstand 11 meter. Voor het gedeelte van de Van der Duijn van Maasdamweg tussen het Van Limburg Stirumplein en de Beekweg is deze afstand 19 meter. Voor het gedeelte van de Van der Duin van Maasdamweg tussen de Beekweg en de Terletweg is deze afstand 17 meter, dit geldt eveneens voor het deel van deze weg tussen de Terletweg en de Zestienhovensekade.

Om te garanderen dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen niet hoger is dan 60 dB(A) is in de voorschriften bij de bestemmingen "Woningen I, II", "Parkwoningen" en "Gemengde Doeleinden (uit te werken)" vastgelegd dat de gevels van de woningen op ten minste de bovengenoemde afstanden vanaf de wegas moeten liggen. In de bestemming "Verkeersweg" is vastgelegd dat de wegas op ten minste de bovengenoemde afstanden vanaf de gevels van de woningen dient te worden gerealiseerd.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben aan de provincie verzocht om de bovenstaande geluidsbelastingen als hogere grenswaarden vast te stellen. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 2 september 2004 het besluit genomen om de bovengenoemde geluidsbelastingen als hogere grenswaarden vast te stellen. Dit besluit is als bijlage in het bestemmingsplan opgenomen.

7.2.2 Railverkeer

Langs een spoorlijn ligt een toetsingszone waarbinnen bij het plannen van nieuwe geluidsgevoelige functies onderzoek naar de geluidbelasting op de gevel moet worden gedaan. Voor nieuwe gevoelige bestemmingen geldt een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Hiervan kan met een goede motivatie worden afgeweken en kan een hogere grenswaarde vastgesteld worden tot ten hoogste 70 dB(A).

De ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven leidt niet tot wijzigingen aan de spoorinfrastructuur. Daarom verandert de situatie voor bestaande woningen niet en wordt alleen gekeken naar het effect van railverkeerslawaai op de nieuwbouwwoningen. Om de geluidsbelasting van de nieuwbouwwoningen te kunnen bepalen is de 57 dB(A) geluidscontour als gevolg van het railverkeerslawaai berekend. In het rekenmodel zijn de HSL-lijn en de spoorlijn Rotterdam-Utrecht opgenomen. RandstadRail hoeft, gezien de afstand van Polder Zestienhoven in relatie tot de aard van de spoorverbinding, niet in het model te worden meegenomen.

Tabel I: Overzicht zoneplichtige spoorbaan.

Traject	Zonebreedte	Snelheid km [u]
515 (HSL)	400	83
602 (Rotterdam-Utrecht)	700	80

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de standaard rekenmethode II uit artikel 102 van de Wet geluidshinder met behulp van het computerprogramma Winhavik (versie 5.30).

Bij de berekeningen is uitgegaan van de intensiteiten en railvoertuigen zoals vermeld in het akoestischspoorboekje voor het jaar 2002 (ASWIN). Voor de te onderzoeken locaties is de nachtperiode maatgevend. De gehanteerde spoorgegevens zijn opgenomen in tabel II.

Tabel II: Overzicht spoorgegevens

Traject	Maatgevende periode	aantal bakken/uur				
		Cat 2	Cat 4	Cat 8	Cat 9	Cat 10
515 (HSL)	nacht	-	-	17,6	11,2	-
602 (Rotterdam-Utrecht)	nacht	5,32	63,67	8,57	-	3,00

In tabel III is de berekende geluidsbelasting, maatgevende waarnemhoogte en de afstand van de as van de spoorbaar tot de gevel vermeld. De geluidsbelasting is bepaald voor traject 515 (HSL) en voor traject 602 (Rotterdam – Utrecht).

Tabel III: Resultaten akoestisch onderzoek.

I Locatie	II Traject	III Hoogte waarnemer [m]	IV Afstand tot de as v/d spoorbaan [m]	VI L Aeq (etmaal) [dB(A)]
W Ic	515 (HSL)	7,5	ca.250	41,9
W Ic	602 (Rotterdam-Utrecht)	7,5	ca.500	57,0
W Ilc	602 (Rotterdam-Utrecht)	10,5	ca. 525	55,4

Conclusie

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) op geen enkel bouwvlak wordt overschreden. Er hoeft voor spoorweglawaai derhalve geen hogere waarde te worden aangevraagd.

7.2.3 Vliegverkeer

Op 17 oktober 2001 (beschikking nr. DGL/L01.421852) hebben de ministers van Verkeer & Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) besloten tot aanwijzing van Rotterdam Airport ingevolge de Luchtvaartwet en de Wet Ruimtelijke Ordening. De beide aanwijzingen zijn in werking getreden op 31 oktober 2001. De aanwijzing van Rotterdam Airport bestaat uit twee delen:

1. De “luchtvaart”-aanwijzing van de minister van V&W (in overeenstemming met de minister van VROM) is gericht tot de exploitant van de luchthaven en bevat onder meer de volgende elementen:
 - het gebruik van het luchtvaartterrein als “zakenluchthaven”;
 - de vaststelling van geluidzones voor de grote en kleine luchtvaart;
 - een nachtregime, bestaande uit een nachtsluiting met uitzonderingen;
 - het weren van lawaaiige vliegtuigen;
 - de isolatie van 40 woningen.
2. De “ruimtelijke orderings”-aanwijzing van de minister van VROM (in overeenstemming met de minister van V&W) is gericht tot de gemeenten Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Rotterdam en Schiedam. Deze aanwijzing regelt de verplichte doorwerking van de Luchtvaartwet-aanwijzing in bestemmingsplannen. In deze plannen moeten de geluidbelastinglijnen van de zone worden opgenomen. Tevens moeten onder meer de nieuwe geluidsgevoelige situaties binnen de 35 Ke-contour (Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart, BGGL) en 47 Bkl-geluidszone (Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, BGKL) worden uitgesloten (tenzij daar van rechtswege hogere waarden gelden). Vaststelling van de bestemmingsplanherzieningen dient binnen een jaar plaats te vinden.

Dit betekent dat de gemeenteraden voor alle gronden, welke geheel of gedeeltelijk door de geluidszones worden bestreken, binnen een jaar na dagtekening van het besluit vigerende bestemmingsplannen moeten herzien of nieuwe bestemmingsplannen moeten vaststellen.

Voor het plangebied zijn de 20- en 35-KE contour en de 47 Bkl-contour van het vliegveld van belang. Binnen de 35 KE-contour is nieuwbouw van woningen niet toegestaan en de gemeenteraad heeft besloten om binnen de 20 KE-contour in principe geen nieuwbouw te willen realiseren. De nieuwbouwlocaties in Polder Zestienhoven liggen buiten de 20 KE-contour. De 47 Bkl-contour ligt over het bedrijventerrein en over de bestaande woningen ten zuiden van de Noorderlaan. De geplande nieuwbouw blijft ruim buiten deze contour. Er wordt derhalve in dit bestemmingsplan voldaan aan de normen voor luchtvaartlawaaï.

7.2.4 Bedrijven

Als bijlage bij de voorschriften is een bedrijvenlijst opgenomen. Hierin zijn voor de milieu-aspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar afstandsnormen gegeven. Dit zijn indicatieve afstanden die betrokken moeten worden bij nieuwe ontwikkelingen. Bijna altijd heeft het milieu-aspect geluid de grootste te hanteren afstand van bedrijven tot woningen.

Op het huidige bedrijventerrein Hoog Zestienhoven zijn, volgens de bedrijfscategorisering van de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) brochure "Bedrijven en milieuzonering" [VNG 2001], bedrijven gevestigd uit de categorie 2 en 3 en één bedrijf uit de categorie 4 (de puinbrekerij aan de zuidwestzijde van het bedrijventerrein). In de huidige situatie zijn er 65 woningen die een geluidbelasting op de gevel hebben van meer dan 50 dB(A). Het betreft de bestaande woningen langs de G.K. van Hogendorpweg.

In het bestemmingsplan zijn binnen de bedrijfsbestemming bedrijven in maximaal milieucategorie 3 toegestaan, de puinbreker is wegbestemd. De (mobiele) puinbreker is inmiddels vertrokken; met ingang van 1-1-2005 is de huur opgezegd.

Formeel was hier geen geluidszone vastgesteld. De Wet geluidhinder schrijft in artikel 59 voor dat wanneer er op 1 juli 1993 geen geluidszone is vastgesteld, zich rondom het betrokken terrein (van rechtswege) een zone bevindt waarbuiten de geluidsbelasting de 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Vertrek van de puinbreker leidt niet tot het opheffen van de zone. Opheffing van een zone (ook al is deze van rechtswege ontstaan) geschiedt, conform het bepaalde in artikel 61 van de Wet geluidhinder bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan. Derhalve wordt bij de vaststelling van dit bestemmingsplan tevens besloten dat de geluidszone rond de (vertrokken) puinbreker is opgeheven. In de deelstudie geluid van het MER is de ligging aangegeven van de berekende 50 dB(A)-contour in de nieuwe situatie ten gevolge van de geluidhinder afkomstig van het bedrijventerrein. De 50 dB(A)-contour ligt in de nieuwe situatie dicht bij het bedrijventerrein dan in de huidige situatie het geval is. Doordat de nieuwbouwwoningen in de nabijheid van het terrein zijn gelegen, neemt het totaal aantal gehinderde woningen door geluid afkomstig van het bedrijventerrein toe tot circa 85 woningen.

Op het bedrijventerrein zijn, na het verdwijnen van de puinbreker, géén inrichtingen meer toegestaan die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken (zoals bedoeld in artikel 41 Wet geluidhinder). Het geplande bedrijventerrein is daarom géén zoneplichtig bedrijventerrein waarvoor een 50 dB(A) toetsingszone vastgesteld dient te worden.

In het kader van de in de Wet milieubeheer bedoelde milieuvergunning worden regels gesteld aan geluidhinder van individuele inrichtingen (bedrijven).

Bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 zijn tussen of onder woningen toegestaan. In dit bestemmingsplan liggen de categorie 3 bedrijven overal op tenminste 100 meter van de woningen.

7.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

Het Besluit luchtkwaliteit is op 19 juli 2001 in werking getreden. In het Besluit is aangegeven, dat bestuursorganen bij de uitoefening van hun bevoegdheden de normen uit het besluit, die van toepassing zijn op de buitenlucht, in acht moeten nemen. In het Besluit luchtkwaliteit zijn voor een aantal stoffen grenswaarden aangegeven, uitgedrukt in het aantal microgram van die stof per m³ buitenlucht. De concentraties van zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood liggen in Rotterdam en omgeving ruim onder de grenswaarden. De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden momenteel op veel plaatsen in Nederland overschreden. Ruimtelijke plannen voor Rotterdams grondgebied moeten daarom worden getoetst aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide.

Voor stikstofdioxide geldt als jaargemiddelde concentratie voor het jaar 2002 een plandrempel (een tijdelijk verhoogde grenswaarde) van $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en vanaf 2010 een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en als uurgemiddelde concentratie een concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. Voor fijn stof is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden.

De grenswaarde voor fijn stof als daggemiddelde concentratie met een toegestane overschrijding van maximaal 35 keer per jaar wordt in een groot deel van Nederland overschreden. Dit probleem is niet met lokale maatregelen op te lossen. In de toelichting op het Besluit luchtkwaliteit is daarom aangegeven dat het rijk primair verantwoordelijk is om de fijn stof problematiek op te lossen. Dit ontslaat lokale overheden (niet zijnde het rijk) er echter niet van de concentraties fijn stof in kaart te brengen en zich in te spannen zo veel mogelijk te doen om de fijn stof concentraties terug te dringen. Indien de lokale overheden deze verantwoordelijk nemen en de overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof worden veroorzaakt door de op veel plaatsen in Nederland voorkomende hoge achtergrondconcentratie, dan worden de lokale overheden voor de overschrijding niet verantwoordelijk gehouden en hebben zij de grenswaarden voor fijn stof in acht genomen.

Plangebied

In het MER voor het bestemmingsplan Polder Zestienhoven is de luchtkwaliteit onderzocht. Als nadere detaillering is het Aanvullend Rapport Luchtkwaliteit Polder Zestienhoven als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

De belangrijkste bron voor luchtverontreinigende stoffen is het verkeer. In 2002 werd de plandrempel van $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie van NO_2 nergens langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven overschreden. Ook werd ruimschoots voldaan aan de grenswaarde dat de uurgemiddelde concentratie van NO_2 van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. In 2003 werd die uurgemiddelde concentratie namelijk slechts drie keer overschreden. De jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijn stof werd in 2002 in en rond Polder Zestienhoven langs het zuidelijk deel van de GK van Hogendorpweg, het oostelijk deel van de Van der Duijn van Maasdamweg en de Zestienhovensekade overschreden met maximaal $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ een factor 2 tot 5 groter was dan de grenswaarde toestaat.

Door de maatregelen, die in komende jaren getroffen worden bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland (bv. stimuleren van verschuivingen in de brandstofmix), zullen de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof in de autonome ontwikkeling tot 2015 (= zonder de voorgenomen ontwikkeling van Polder Zestienhoven) afnemen. Dan zal overal langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven voldaan worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof, behalve (net als op veel andere plaatsen in Nederland) aan de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde van de PM_{10} -concentratie langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven. Het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie van fijn stof neemt weliswaar af in de autonome ontwikkeling, maar het aantal overschrijdingen blijft een factor 2 groter dan is toegestaan.

Met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven in de periode tot 2015 veranderen de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof nagenoeg niet ten opzichte van de autonome ontwikkeling (= zonder de voorgenomen ontwikkeling van Polder Zestienhoven). De extra bijdrage van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven aan de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) is zeer gering en bedraagt maximaal $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Van een zeer geringe toename zal sprake zijn langs het noordelijke deel van de GK van Hogendorpweg. Vanwege de zeer geringe veranderingen in de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof zal ook het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie van fijn stof in zeer geringe mate veranderen. Ook hiervoor geldt dat op sommige plaatsen het aantal overschrijdingen afneemt en op sommige plaatsen toeneemt. De toename van het aantal overschrijdingen bedraagt maximaal één. De ontwikkeling van Polder Zestienhoven heeft dus nagenoeg geen invloed op de luchtkwaliteit in en rond de polder ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Zowel in de autonome ontwikkeling als met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven zal aan alle grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit (waarmee de Europese richtlijn inzake lucht in de Nederlandse is geïmplementeerd) worden voldaan, behalve (net als op veel andere plaatsen in Nederland) aan de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde van de PM_{10} -concentratie langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven, iets waarop op (inter)nationale schaal oplossingen gevonden dienen te worden.

Daarnaast zijn in de voorgenomen ontwikkeling voor Polder Zestienhoven voor zover mogelijk luchtkwaliteit verbeterende maatregelen opgenomen: het beëindigen van de werkzaamheden van de puinbrekerij op het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven en het ontwerpen van een verkeersstructuur waarbij het sluiptraffic als gevolg van de A13 maximaal geweerd wordt.

De gemeente Rotterdam neemt hiermee de normen voor het Besluit Luchtkwaliteit in acht.

7.4 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. Hiermee wordt de noodzaak van sanering in de tijd aangegeven. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een inventarisatie uitgevoerd naar de mogelijk aanwezige bodemverontreiniging op basis van de (indicatieve) Bodemkwaliteitskaart Rotterdam (GW, september 2000). Hierbij is een onderscheid gemaakt naar diffuse bodemverontreiniging (die hieronder eerst besproken worden) en naar puntbronnen die mogelijk een bodemverontreiniging hebben veroorzaakt.

In de Bodemkwaliteitskaart Rotterdam is de gemeente opgedeeld in gebieden met een gelijke bodemhistorie en dus met globaal een gelijke bodemkwaliteit. Meer dan de helft van het plangebied inclusief bijna alle te ontwikkelen locaties (behalve die ter plaatse van de volkstuinten) ligt in deelgebied park Zestienhoven. In de jaren '60 worden de sportvelden die in de jaren '30 zijn gerealiseerd uitgebreid, waarbij opnieuw is gedempt en opgehoogd. Tussen 1970 en 1975 wordt een aantal buiten gebruik zijnde sportvelden en de bermen langs de Mokweg benut voor het bergen van bagger dat verontreinigd is door bedrijfslozingen. Tussen 1974 en 1983 wordt aan de westzijde van de Van der Duijn van Maasdamweg een stortplaats geëxploiteerd. Deze wordt medio jaren '80 afgedekt met grond.

De contactzone (bovenste 1 meter) in dit gebied is sterk vervuild, behalve t.p.v. de stortplaats waar de contactzone licht vervuild is. De ondergrond is matig vervuild en ter plaatse van de stortplaats sterk vervuild.

Vanaf eind jaren '20 vestigen zich bedrijven langs de Bovendijk, waaronder autoslopers en een kadaverdestructiebedrijf. Achter de Bovendijk en aan de Volkelstraat wordt tussen 1942 en circa 1964 een stortplaats geëxploiteerd en daarna afgedekt met koolas en puin. In de jaren '50 vestigt zich een olieterminal van de NAM. Het bedrijventerrein is overal sterk vervuild en heeft een hoge kans op puntbronnen (plaatselijke concentraties met een hogere vervuiling).

In het noordwesten van het plangebied, bij de plassen, is de bodem overal schoon met een kleine kans op puntbronnen. Over het gebied van de noodwoningen en over het volkstuintencomplex is op basis van historisch- en statistisch onderzoek te weinig informatie beschikbaar om een uitspraak te kunnen doen over de bodemkwaliteit.

In en vlakbij het plangebied zijn de volgende puntbronnen aan te wijzen die mogelijk een bodemverontreiniging hebben veroorzaakt:

1. de voormalige gemeentelijke vuilstortplaats aan de Van der Duin van Maasdamweg.
2. de voormalige gemeentelijke vuilstortplaats aan de Volkelstraat.
3. de voormalige gemeentelijke stortplaats ter plaatse van het St Fransiscus Gasthuis (buiten het plangebied).
4. bedrijventerrein Bovendijk/Volkelstraat, mogelijk verontreinigd als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de autosloperijen.
5. voormalige huisvuilstort ter plaatse van de kruising van de Melanchtonweg met de GK van Hogendorpweg. Ter plaatse van het pompstation is de stort afgegraven.
6. stort mogelijk verontreinigde baggerspecie langs sportvelden.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen (geschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden.

De ernstig verontreinigde locaties in het zuidoosten van Polder Zestienhoven zullen moet worden gesaneerd (door middel van een leeflaag of een andere vorm van sanering) voordat hier kan worden gebouwd. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nader worden onderzocht, en indien nodig worden gesaneerd.

7.5 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 permanent op die locatie aanwezig is. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) als onacceptabel wordt geacht. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als woningen, scholen en ziekenhuizen worden aan deze harde norm getoetst. Indien een plan niet aan deze norm kan voldoen kan het geen doorgang vinden.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke 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.

De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag gemotiveerd worden, waarbij voldaan moet worden aan de zogenaamde CHAMP-plichten.

7.5.1 CHAMP-plichten

Op 4 februari 2003 stelden Gedeputeerde Staten van Zuid Holland de CHAMP-plichten vast, voor situaties waarin (ruimtelijke) planvorming leidt tot overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico externe veiligheid. De letters CHAMP staan voor Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. Doel van deze plichten is het vergroten van het maatschappelijk en bestuurlijk bewustzijn ten aanzien van situaties waarbij een risico bestaat op overlijden van grote groepen mensen ten gevolge van een ramp (het zogenaamde groepsrisico). De bewustwording richt zich met name op de afweging van het groepsrisico in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. Overheden die betrokken zijn bij dit soort situaties, worden door de Provincie verplicht zich te verantwoorden.

Als bijlage in het bestemmingsplan is het document "CHAMP plichten Polder Zestienhoven" bijgevoegd. In dit document wordt geconcludeerd dat de beperkte toename van de overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico acceptabel lijkt, afgewogen tegen het grote maatschappelijke belang van realisatie van de woningen in Polder Zestienhoven.

Bij de bestuurlijke besluitvorming over het vrijgeven van het voorontwerp bestemmingsplan voor inspraak en overleg ex art.10 BRO heeft het college van B&W het maatschappelijk nut van deze ontwikkeling afgewogen tegen de toename van de overschrijding van het groepsrisico.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Polder Zestienhoven door de gemeenteraad zal deze afweging ook gemaakt moeten worden.

In het document "CHAMP plichten Polder Zestienhoven" wordt tevens aangegeven welke maatregelen de gemeente genomen heeft en neemt om de gevolgen van dit veiligheidsrisico zo klein mogelijk te houden.

7.5.2 Wegtransport gevaarlijke stoffen

De risico's die het wegtransport van gevaarlijke stoffen met zich meebrengen hebben ruimtelijke consequenties. Binnen de 10^{-6} -contour van het plaatsgebonden risico zijn geen nieuwe gevoelige bestemmingen toegestaan. Uit risicoberekeningen blijkt dat op dit moment langs de A13 en de GK van Hogendorpweg geen sprake is van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar of meer. Dit verandert niet met de ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven. Het transport van gevaarlijke stoffen over de A20 en de Doenkade is niet relevant vanwege de relatief grote afstand van deze wegen tot het plangebied.

Het groepsrisico veroorzaakt door het wegtransport van gevaarlijke stoffen neemt niet toe door de ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven. De huidige overschrijding van de oriënterende waarde (met een factor 1,54 bij 320 slachtoffers) langs de A13 blijft ongewijzigd, terwijl langs de GK van Hogendorpweg het groepsrisico onder de oriënterende waarde blijft.

7.5.3 LPG-vulpunt

Aan de Melanchtonweg is een tankstation gelegen waar ook LPG wordt verkocht. Rondom het vulpunt van de LPG- tank geldt conform de "algemene maatregel van bestuur LPG-tankstations" een veiligheidszone. Het tankstation ligt net buiten het plangebied; de veiligheidszone rondom het LPG-vulpunt reikt niet tot over het plangebied.

7.5.4 Leidingen

In het plangebied bevindt zich een ondergrondse aardgastransportleiding, zoals aangegeven op de plankaart. Voor gasleidingen met een diameter van tenminste 2 inch en een bedrijfsdruk van tenminste 20 bar zijn in de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" bebouwings- en toetsingsafstanden vastgesteld. De toetsingsafstand is de afstand van de leiding tot (beperkt) kwetsbare objecten die zoveel mogelijk moet worden aangehouden. In overleg met het bevoegd gezag mag binnen deze afstand worden gebouwd. De bebouwingsafstand (minimale veiligheidsafstand) dient altijd te worden aangehouden.

De gasleiding heeft een diameter van 4 inch en een druk van 40 bar. Vanaf de leiding tot gevoelige bestemmingen geldt een toetsingsafstand van 20 meter. De bebouwingsafstand bedraagt 4 meter. Als gevolg van de gewenste ontwikkelingen zal deze leiding moeten worden verlegd.

Bij het bepalen van de nieuwe ligging van de leiding wordt gestreefd om te voldoen aan de toetsingsafstand, uiteraard zal worden voldaan aan de bebouwingsafstand.

In het plangebied zijn eveneens een aantal olieleidingen van de NAM aanwezig. Vanaf het wingebied aan de oostzijde van het vliegveld gaan 6 leidingen met een diameter van 4,5 tot 9 inch naar het zuiden toe, deze leidingen liggen dicht bij elkaar. Naar het noorden loopt één olieleiding met een diameter van 8 inch. De circulaire "Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie" geeft aan welke bebouwings- en toetsingsafstand geldt voor deze olieleidingen. Binnen een afstand van 5 meter aan weerszijden van de olieleiding mag niet worden gebouwd, de toetsingszone is 27 meter aan weerszijden.

Op de plankaart zijn de gas- en de olieleiding inclusief een zakelijke rechtsstrook van 4 meter respectievelijk 5 meter aan weerszijden bestemd als "Leiding" bestemd. Deze zakelijke rechtsstrook komt bij deze leidingen overeen met de bebouwingsafstand. De toetsingszone is op de plankaart met een stippellijn aangegeven, de aanduiding "Toetsingsafstand transportleidingen".

7.5.5 Externe veiligheid van luchthavens

Onder externe veiligheid van luchthavens wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzingen 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 decentratie 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 gezien en zal een stand-still voor externe veiligheid worden uitgewerkt.

In het MER 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

Binnen de 10^{-6} -contour van Rotterdam Airport (zoals aangegeven op de milieukaart) worden geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen mogelijk gemaakt. Het aantal personen binnen deze contour neemt dan ook niet toe als gevolg van de geplande ontwikkeling.

Het groepsrisico zal wel toenemen. Op grond van de volgende semi-kwantitatieve benadering wordt ingeschat dat deze toename beperkt zal zijn.

Er bevinden zich in totaal circa 7.000 inwoners binnen de 10^{-6} -contour. Tussen de 10^{-6} en de 10^{-7} -contour woont een veelvoud van dit aantal. De aanwezigheid van mensen binnen de 10^{-6} -contour telt zwaarder voor het groepsrisico dan de aanwezigheid van mensen tussen de 10^{-6} en de 10^{-7} -contour. Door de ontwikkelingen in het plangebied zal het aantal inwoners binnen de 10^{-7} -contour slechts zeer beperkt toenemen. Een deel van de bestemming "Parkwoningen" ligt binnen de 10^{-7} -contour. Gezien het streven naar een geringe dichtheid zullen hier waarschijnlijk niet meer dan 20 woningen worden gerealiseerd. In theorie zouden hier maximaal 40 woningen gebouwd kunnen worden, in de voorschriften is vastgelegd dat meer dan de helft van de maximaal 85 parkwoningen in het oosten van het bestemmingsvlak (buiten de 10^{-7} -contour) moet worden gerealiseerd.

Daarom dient rekening te worden gehouden met een toename van het groepsrisico met 86 personen (uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2,15).

Aangezien het aantal personen binnen de 10^{-6} -contour niet toeneemt en het gemiddelde aantal personen tussen de 10^{-6} en de 10^{-7} -contour in beperkte mate toeneemt (in verhouding tot het aantal mensen dat al binnen deze contouren woont) mag verondersteld worden dat het groepsrisico als geheel slechts beperkt toe zal nemen.

7.6 Ecologie

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en Faunawet van kracht, de implementatie van de Europese Habitat Richtlijn en Vogelrichtlijn voor wat betreft soortenbescherming. Specifieke gebieden en specifieke flora- en faunasoorten zijn middels deze wet beschermd. Voor de beschermde soorten geldt een 'niet-tenzij'-beginsel. In de praktijk betekent dit dat bepaalde handelingen die verstorend, beschadigend of vernielend uitpakken voor beschermde planten en/of dieren, verboden zijn of slechts onder strikte voorwaarden mogelijk zijn.

Het plangebied Polder Zestienhoven is niet als wettelijk beschermd gebied aangewezen. Bureau Stadsnatuur heeft een onderzoek uitgevoerd naar (mogelijk) aanwezige flora en fauna. Hierbij is de huidige situatie in kaart gebracht. Daarbij is tevens de autonome ontwikkeling bekeken, dat wil zeggen hoe het gebied zich ecologisch zou ontwikkelen als de in het bestemmingsplan beoogde ingrepen niet plaats zouden vinden. Daarnaast is in kaart gebracht wat de ecologische effecten van realisatie van Polder Zestienhoven (waarschijnlijk) zullen zijn.

Diversiteit van soorten

In 2003 heeft het bureau Stadsnatuur Rotterdam (bSR) het voorkomen van de geselecteerde aandachtsoorten in Polder Zestienhoven geïnventariseerd. In het onderstaande zijn de resultaten beschreven:

Vissen:

Kroeskarper en *Vetje* zijn beide soorten van wateren met een rijke onderwaterbegroeiing. Beide zijn aangetroffen in de IJskelder. De Kroeskarper is bovendien aangetroffen in de sloot aan de noordrand van het gebied bij Rotterdam Airport. De *Kleine modderkruiper* is een soort, die vooral voorkomt in wateren met een rijke onderwatervegetatie en een detritusrijke bodem met plaatselijk een minerale of zandige bodem.

De kleine modderkruiper is aangetroffen in de vaarten tussen de Van der Duijn van Maasdamweg en het vliegveld, evenals in de IJskelder en nabij de bebouwing in het noordwesten van Polder Zestienhoven vlakbij Rotterdam Airport.

Het baggeren en daardoor op diepte brengen van de watergangen in het kader van het onderhoud van de oppervlaktewateren in Polder Zestienhoven, resulteert naar verwachting in een lichte verbetering van de biotoop van de aandachtsoorten onder de vissen: Kroeskarper, Vetje en Kleine modderkruiper. Aangezien het Vetje van deze aandachtsoorten het minste voorkomt, wordt vermoed dat het Vetje het meest zal profiteren van de biotoopverbetering als gevolg van het baggeren.

Het voorkomen van de Visdief, een vogel die elders broedt maar wel in Polder Zestienhoven foerageert, zal naar verwachting ook vooruitgaan door het baggeren (vooral door het baggeren van de centrale plas).

De ontwikkeling van Polder Zestienhoven zal een toename van Kroeskarper, Vetje en Kleine modderkruiper tot gevolg hebben en zal mogelijke leiden tot verschijning van de Bittervoorn.

Dit is met name het gevolg van inrichtingsmaatregelen die leiden tot uitbreiding en kwaliteitsverbetering van leefgebied voor deze soorten in de vorm van meer oppervlaktewater en bovenal realisatie van ondiep water met oeverplanten (natuurvriendelijke oever/ moeras). Dat laatste betreft de ringvaart met brede rietoevers langs de Achterdijk, de natuurlijke waterzuivering en de realisatie van natuurvriendelijke oevers.

Landzoogdieren:

Momenteel komen er geen beschermde landzoogdieren voor in het plangebied. Er bestaat een reële kans op de komst van de Waterspitsmuis, in het bijzonder door de realisatie van de waterloop met rietoevers langs de Achterdijk. Kwel is gunstig voor deze soort, aangezien hierdoor langer open water aanwezig blijft bij vorst. Dat verhoogt de kans op overleving en daarmee op het voortbestaan van een populatie van deze soort bij strenge winters.

Vogels:

Van de *IJsvogel* is een territorium vastgesteld nabij de Overschiese Plasjes. Onbekend is of dit een incidenteel broedgeval betreft, of dat de IJsvogel in de huidige situatie te beschouwen is als een vaste broedvogel waarvan het territorium een deel van Polder Zestienhoven bestrijkt.

De *Groene specht* is een soort van bosschages en open, meest droog terrein met lage, spaarzame begroeiing op de bodem. Van deze soort zijn twee territoria vastgesteld. Het zwaartepunt van de verspreiding lijkt in Midden Zestienhoven te liggen.

De *Ooievaar* heeft een nestplaats nabij het Volkstuinencomplex Bovendijk. Het betreft een verwilderd exemplaar. De soort foerageert in de wijde omgeving, bij voorkeur in vochtige tot natte graslanden.

De populatie van de Groene specht zal door de woningbouw achteruit gaan (verlies van leefgebied door verdwijning van bosplantsoen, graslanden en door aantasting van singelbeplanting).

Per saldo wordt geen verandering verwacht in de presentie van de IJsvogel. Er zal een negatief effect zijn door verhoogde recreatieve gebruiksdruk, en woningen aan de rand van de plas. Dit wordt gecompenseerd door het positieve effect van meer en beter fourageergebied met extra water en natuurvriendelijke oevers.

Er is een reële kans op de komst van de Rietzanger, in het bijzonder door realisatie van de waterloop met rietoevers langs de Achterdijk, en van de natuurlijke waterzuivering. Niet uitgesloten is de komst van andere aandachtsoorten onder de rietvogels (met name Snor, en minder waarschijnlijk: Grote karekiet en Baardmannetje).

Vleermuizen:

Tijdens vleermuisinventarisaties door bSR in 2002 zijn twee soorten vleermuizen waargenomen: de *Dwergvleermuis* en de *Ruige dwergvleermuis*. Beide hebben deels een overlappende biotoop. De Dwergvleermuis komt voor in parken en wijken met veel groen en water. De Ruige dwergvleermuis komt minder in de bebouwde omgeving voor. Parkachtig landschap, lanen en singels horen tot diens biotoop. In de noordrand van Rotterdam is volgens een eerder onderzoek in de periode 1990-1995 door de Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam sprake van een netwerk van hoofdverbindingroutes voor vleermuizen, die deels in Polder Zestienhoven liggen. Tot de belangrijke routes behoren de Van der Duijn van Maasdamweg, de Terletweg en de Achterdijk. Eerder verricht, uitgebreid onderzoek in de periode 1990-1995 wijst op het voorkomen van *Grootoorvleermuis* en *Watervleermuis*. Het betreft geen verblijfplaatsen, maar foeragerende en/of migrerende dieren. Het verwijderen van opgaande beplanting op de Achterdijk in een 10 meter brede zone vanaf de oeverlijn van het (tussen)boezemwater als gevolg van de vereisten van het Hoogheemraadschap van Schieland (in het kader van de onderhoudsoverdracht van de dijk van de gemeente Rotterdam aan het Hoogheemraadschap), heeft vooral enige nadelige invloed op vleermuizen. De betreffende zone vormt namelijk een onderdeel van de hoofdverbindingroute voor vleermuizen. Gezien de bSR-inventarisatie lijkt deze route vooral van betekenis voor de Dwergvleermuis en verwaarloosbaar voor de Ruige dwergvleermuis.

De invloed wordt echter niet zodanig groot ingeschat dat dit effect heeft op het voorkomen van de Dwergvleermuis. Door het op diepte brengen van watergangen wordt een toename van het voorkomen van de Watervleermuis verwacht.

Door realisatie van de ontwikkelingen treedt naar verwachting achteruitgang van de Dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Grootoorvleermuis op door aantasting van een vleermuisroute/foerageergebied (groene omgeving van de Van der Duin van Maasdamweg, omgeving plas).

Voor een klein deel wordt dat gecompenseerd door positieve effecten elders (ontwikkeling van beplanting langs de Beekweg). Vooruitgang van de Watervleermuis wordt verwacht door extra water en meer natuurvriendelijke oevers.

Libellen en juffers:

De *Glassnijder* en de *Vroege glazenmaker* zijn soorten, die in een zelfde biotoop voorkomen: rijk gestructureerde oeverbegroeiing en water met ondergedoken waterplanten. De Glassnijder is recentelijk waargenomen in het baggerdepot nabij Rotterdam Airport. Op het depot heeft zich een rijke begroeiing van oeverplanten ontwikkeld. Elders in Polder Zestienhoven komt de genoemde voorkeursbiotoop verder vrijwel niet voor. Polder Zestienhoven lijkt hoogstens een lage geschiktheid te hebben voor een kleine satellietpopulatie van de Glassnijder. De indruk is dat de Vroege glazenmaker niet in de polder voorkomt.

Door de sanering van het (tijdelijke) baggerdepot nabij Rotterdam Airport, zal de Glassnijder in de autonome ontwikkeling naar verwachting zijn huidige leefgebied in de polder verliezen en verdwijnen. Een reële kans bestaat op de komst cq. het blijven van de Glassnijder en op de komst van de Vroege glazenmaker door meer water en natuurvriendelijke oevers (in het bijzonder door realisatie van de watergang met rietoevers langs de Achterdijk en door realisatie van natuurlijke waterzuivering).

Dagvlinders:

Het *Bruin blauwtje* is een soort van droge, schrale en grazige vegetatie met geschikte waardplanten voor deze vlindersoort (Ooievaarsbek en Reigersbek).

Een geschikte biotoop voor het Bruin blauwtje is voornamelijk de zandige gronden van het HSL-tracé in de huidige situatie. Al lijkt de begroeiing momenteel niet te voldoen aan de eisen van het Bruin blauwtje.

Door ophoging met voedselrijke grond na afronding van de werkzaamheden aan de HSL verliest het plangebied grotendeels zijn betekenis als leefgebied voor het Bruin Blauwtje. Aangenomen wordt dat de soort dan vrijwel geen geschikte biotoop meer zal kunnen vinden in Polder Zestienhoven.

Vaatplanten:

Rietorchis en *Gevlekte orchis* zijn soorten van (vochtig tot nat) grasland dat matig voedselrijk, of voedselarmer is. Deze soorten komen vermoedelijk (vrijwel) niet voor in de Polder, gelet op de voedselrijkdom van de vochtige tot natte gebiedsdelen door voedselrijke kwel.

De *Grote keverorchis* is een soort van oudere bosvakken met typische bosplanten, en kan gedijen op voedselrijke bodem. De soort is niet aangetroffen maar wellicht toch aanwezig.

Conclusie

Ontwikkeling van Polder Zestienhoven betekent per saldo een aanzienlijke vooruitgang van de diversiteit van soorten, afgemeten aan de presentie van aandachtsoorten. Er is echter ook een aantal beschermde soorten waarvan de populatie achteruit zal gaan als gevolg van aantasting van het foerageer- cq. broedgebied door de ontwikkelingen in het plangebied. Het gaat hierbij om de volgende soorten: Groene specht, Ooievaar, Dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Grootoorvleermuis. Ten behoeve van de realisatie van Polder Zestienhoven zal voor het aantasten van het leefgebied van de bovengenoemde soorten een ontheffing worden aangevraagd bij LASER, een agentschap van het ministerie van LNV.

7.7 Duurzaam bouwen

In 2004 wordt een energievisie opgesteld. In de herijking van het Rotterdams Energieplan heeft de gemeenteraad van Rotterdam namelijk vastgelegd dat voor plannen van deze omvang (waarin meer dan 500 woningen of woningequivalenten worden gebouwd) een energievisie moet worden opgesteld. In de energievisie wordt onderzocht op welke wijze voor de locatie een optimale energie-infrastructuur (rekening houdende EPC- normen etc.) gerealiseerd kan worden.

Naast het inzichtelijk maken van de technische keuzemogelijkheden (bijvoorbeeld de keuze tussen gas en warmte) worden energiebesparings- en duurzame energieambities meegenomen. Vanuit dit overzicht zal bekeken moeten worden hoe deze keuzes zich verhouden tot andere (o.a. financiële) randvoorwaarden. Wanneer - op basis van de energievisie - realistische ambities door de gemeente zijn vastgesteld, dient rekening te worden gehouden met het Besluit aanleg energie infrastructuur (BAEI).

Deze AmvB stelt dat het de taak is van het gemeentebestuur om voor locaties van deze omvang (groter dan 500 woningen danwel woningequivalenten) een afzonderlijke afweging te maken over de aanleg van de energie-infrastructuur.

8. Sociale veiligheid en leefbaarheid

Het Rotterdams beleid is erop gericht om bij nieuwbouwplannen de aandacht voor sociale veiligheid en leefbaarheid een integraal onderdeel te laten zijn van de planvorming. Bij het aspect leefbaarheid gaat het om fysiek-ruimtelijke voorzieningen voor de toegankelijkheid van gebouwen en openbare ruimten, het parkeren en stallen van auto's en fietsen, ruimte voor spelen en groen, bezonnings- en uitzichtconsequenties voor omwonenden, afvalmanagement en consequenties voor het beheer van de openbare ruimte.

Voor de leefbaarheid in het plangebied is veiligheid van essentieel belang. Het gaat daarbij om objectieve veiligheid (het voorkomen van criminaliteit) en om subjectieve veiligheid (het gevoel van veiligheid dat men heeft). Beide aspecten spelen een belangrijke rol bij de uitwerking van het plan.

Voor bestemmingsplan Polder Zestienhoven dat, een ontwikkelplan is en waarin grote functionele wijzigingen worden voorgesteld, bestaan veel mogelijkheden om aan bovenstaande aspecten door middel van fysiek-ruimtelijke ingrepen te voldoen.

In de uitwerking zal ervoor zorg gedragen worden dat toegangen en raampartijen op en aan de openbare weg gesitueerd zijn. Wat betreft het verkeer zal zoveel mogelijk ingezet worden op een menging van verkeer en bij de entree van de wijk wordt deze gecombineerd met een menging van functies. Hierdoor zullen veel mensen op straat komen, wat de leefbaarheid en veiligheid ten goede komt.

De verlichting van de openbare wegen zal conform Rotterdams beleid zijn en de verlichting dient tot aan de voordeur plaats te vinden. Noodzakelijk is dat onvermijdbare routes goed aangelicht worden. Het parkeren zal zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvinden. Bij de parkwoningen zijn ondergrondse parkeergarages verplicht.

Park Zestienhoven heeft een centrale positie en betekenis gekregen met de introductie van het concept "Buitenplaats Zestienhove". De positionering van de bebouwing is gelegen aan de randen van het park. Het hoofdgebouw van de "Buitenplaats" wordt zodanig gekozen, dat gebouw en daarmee samenhangende parkruimte een vierzijdige oriëntatie krijgen: op het bestaande Overschie naar het westen, op de woningen in Polder Zestienhoven naar het oosten, op Rotterdam Airport naar het noorden en op het centrum richting zuiden. Dit zal zich vertalen in de realisatie van directe routes voor langzaam verkeer. In de "Buitenplaats" worden in beperkte mate horeca en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Met dit concept worden de sociale veiligheid en levendigheid in het park gewaarborgd.

9. Handhaven

In tegenstelling tot een buitengebied is het in een omvangrijk en dichtbebouwd stedelijk plangebied ondoenlijk alle bestaande illegale bebouwing en gebruik te inventariseren. In de praktijk is het lang niet altijd mogelijk om van buitenaf waar te nemen wat zich in een pand of op een besloten binnenterrein afspeelt en het ontbreekt aan capaciteit om hier in het kader van de opstelling van een bestemmingsplan een stelselmatig onderzoek naar in te stellen. Bovendien zou een dergelijke inventarisatie altijd een momentopname zijn. Het zou te ver voeren om uit de jurisprudentie, die leert dat er in beginsel een handhavingsplicht bestaat, af te leiden dat er ook in alle gevallen een opsporingsplicht bestaat.

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

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de "Kadernota handhaving dS+V" vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het gebied van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijks besturen van de meeste 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.

10. Financiële uitvoerbaarheid

De planvorming van Polder Zestienhoven is in twee fasen verdeeld. Uitgangspunt is dat zowel fase één als fase twee worden ontwikkeld. Dit bestemmingsplan beschrijft de eerste fase: de periode tot 2015. Het financiële resultaat van de eerste fase bedraagt naar huidige inzichten (september 2004) ca. € 13 miljoen negatief op netto contante waarde. De tweede fase (betreft ontwikkeling van het gebied tussen verbindingsweg Rotterdam Airport en geplande bestemmingen WIIa en GD) beslaat de periode 2015 t/m 2025 en is in dit bestemmingsplan conserverend bestemd. Fase twee heeft een batig saldo van ongeveer ca. € 7 miljoen. Het gecombineerde plansaldo (periode tot 2025) bedraagt ca. € 6 miljoen negatief op netto contante waarde. De historische kosten (boekwaarde), de aanlegkosten (hoge kosten bouwrijp maken) en de rentekosten (kosten gaan ver voor de baat uit) drukken zwaar op de ontwikkeling van dit plan.

Als gevolg van een bestuurlijk besluit om een aanzienlijke verlaging door te voeren van het in de gemeentelijke grondexploitaties te hanteren rentepercentage, zal er per 1 januari 2005 sprake zijn van een per saldo sluitende grondexploitatie.

11. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

11.1. Vooroverleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) is het voorontwerp-bestemmingsplan Polder Zestienhoven toegezonden aan:

- 1. Provinciale Planologische Commissie***
- 2. Milieudienst Rijnmond (DCMR)**
- 3. VROM-Inspectie Regio Zuid-West ***
- 4. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit***
- 5. Hoogheemraadschap van Schieland***
- 6. Hoogheemraadschap van Delfland**
- 7. Rijksdienst voor de Monumentenzorg****
- 8. Ministerie van Defensie****
- 9. Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland***
- 10. Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Directie HSL-Zuid***
- 11. Ministerie van Economische Zaken****
- 12. Gastransport Services***
- 13. N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij****
- 14. Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek***
- 15. NS RIB GJZ Buro Planologie (NS Vastgoed)**
- 16. Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD)**
- 17. Brandweer Rotterdam**
- 18. RET**
- 19. NAM**
- 20. Directie Rotterdam Airport**
- 21. Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen**
- 22. Recreatieschap Midden-Delfland**
- 23. EON Benelux**
- 24. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas**
- 25. Regionaal Economisch Overlegorgaan Rijnmond**
- 26. Directeur-generaal Luchtvaart**
- 27. Luchtverkeersleiding Nederland***
- 28. Directeur-generaal van de Energievoorziening**
- 29. Rotterdamse Vrouwenraad***
- 30. Burgemeester en wethouders van Berkel & Rodenrijs***
- 31. Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam***
- 32. Dagelijks Bestuur van de Deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek**
- 33. Dagelijks bestuur deelgemeente Overschie***

*) Schriftelijke inhoudelijke reactie ontvangen

**) Schriftelijke reactie ontvangen, maar zonder inhoudelijke opmerkingen.

..) Geen (schriftelijke) reactie ontvangen.

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

1. Provinciale Planologische Commissie (PPC)

Het hieronder gegeven commentaar is inmiddels aan de orde geweest in de PPC vergadering van 19 augustus. Naar de mening van Rotterdam is dan ook aan de G1 en G2 opmerkingen tegemoet gekomen.

Streekplan

De PPC merkt op dat verstedelijking van het gebied Midden Zestienhoven met woningbouw in hoge dichtheden niet past in het geldende streekplan. De ontwikkelingen passen echter in het RR 2020 alsmede in het locatie- en knopenbeleid van rijk en provincie. Zo nodig zal de PPC Gedeputeerde Staten adviseren gebruik te maken van hun afwijkingsbevoegdheid van het streekplan. Het verdient evenwel de voorkeur de vaststelling van het bestemmingsplan af te stemmen op de vaststelling van het RR2020.

Commentaar

De voorkeur de vaststelling van het bestemmingsplan af te stemmen op de vaststelling van het RR2020 wordt gedeeld. De gemeente Rotterdam ondersteunt het advies van de PPC aan Gedeputeerde Staten om, indien dit qua planning niet mogelijk blijkt, gebruik te maken van de bevoegdheid van GS om van het streekplan af te wijken.

Geluid

De benodigde hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï dienen te zijn vastgesteld, voor de vaststelling van het bestemmingsplan. (G1)

Op het industrieterrein is een puinbreker aanwezig. Aangezien de activiteiten worden beëindigd, is de puinbreker wegbestemd. Het is mogelijk dat de puinbreker van rechtswege een geluidzone kent. Indien dat het geval is dient deze geluidzone expliciet te worden ingetrokken. (G2)

Commentaar

De aanvraag voor de vaststelling van de hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï is op 30 juni 2004 ingediend. Op 2 september 2004 zijn de hogere waarden door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Voor de puinbreker is inderdaad sprake van een van rechtswege geldende geluidzone. Aangezien sprake was van een tijdelijke situatie is het bedrijf noch de geluidzone in een vigerend bestemmingsplan opgenomen. Met ingang van 1-1-2005 is de huur opgezegd. Ook vergunningtechnisch is er, zo blijkt uit informatie van de DCMR, geen belemmering voor de beëindiging.

De Wet geluidhinder schrijft voor dat opheffing van een zone geschiedt bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan. Derhalve wordt bij de vaststelling van dit bestemmingsplan tevens besloten dat de geluidzone rond de (op dat moment vertrokken) puinbreker is opgeheven.

Leidingen

De in het plangebied aanwezige aardgasleiding zal worden verplaatst. In de voorschriften dient een zonering te worden opgenomen, die rekening houdt met verplaatsing van de leiding. In de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgasleidingen" (1984) zijn de toetsings- en minimale bebouwingsafstanden opgenomen. (G1)

Voor de in het plangebied aanwezige olieleiding geldt een toetsingsafstand en een minimale bebouwingsafstand op grond van de circulaire "Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3-categorie" (1991). Deze afstanden dienen in de voorschriften te worden opgenomen. (G1)

Commentaar

In Artikel 2 (algemene bepalingen) van de voorschriften zal een tekst van onderstaande strekking worden opgenomen:

Binnen een zone -zoals op de plankaart aangegeven door een aanduiding- van de ondergrondse leiding voor aardgas geldt een zakelijk recht strook van 4 meter aan weerszijden. Vanaf de leiding tot gevoelige bestemmingen geldt een streef afstand van 20 meter, de minimaal toelaatbare afstand bedraagt 4 meter.

Binnen een zone -zoals op de plankaart aangegeven door een aanduiding- van de olieleidingen van de NAM geldt een zakelijk recht strook van 5 meter aan weerszijden. Vanaf de leiding tot (beperkt) kwetsbare objecten geldt een streefafstand van 27 meter.

In overleg met het bevoegd gezag mag tussen de zakelijk recht afstand van 5 meter en de streefafstand van 30 meter worden gebouwd.

Externe veiligheid

Op grond van het provinciale "Interimbeleid Rotterdam Airport" mogen binnen de 10^{-6} contour geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gesitueerd. De bestaande gevoelige functies mogen overeenkomstig hun bestemming in het vigerende bestemmingsplan worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Ten aanzien van de bestemmingen "hotel" en "maatschappelijke voorzieningen" is onduidelijk of deze conform de geldende bestemming zijn opgenomen, of dat hieraan uitbreidingsmogelijkheden zijn toegekend. (G2)

Commentaar

In het ontwerp bestemmingsplan worden geen uitbreidingsmogelijkheden opgenomen voor de bestemmingen "hotel" en "maatschappelijke voorzieningen", evenmin wordt ruimte geboden aan andere gevoelige functies binnen de 10^{-6} contour.

Water

Binnen het plangebied liggen boezemkaden die het betreffende gebied beschermen tegen hoge boezemwaterstanden. In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water worden voor deze kaden veiligheidsklassen vastgesteld. Deze klassen hebben consequenties voor de hoogte en de stabiliteit van de kaden en monden uit in de noodzaak om de kaden te verbeteren (ruimtelijk effect). Dit aspect dient in overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland nader te worden uitgewerkt. (G2).

Commentaar

Polder Zestienhoven wordt ontwikkeld in nauw overleg tussen de gemeente Rotterdam en het Hoogheemraadschap van Schieland, mede in het kader van de Watertoets. Overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland heeft uitgewezen, dat het op orde brengen van de kade van Polder Zestienhoven conform de geldende normen geen ruimtebeslag vergt.

Flora en fauna

In de toelichting van het plan is aangegeven dat de voorgestane ontwikkelingen een aanzienlijke vooruitgang van de diversiteit van soorten met zich mee zullen brengen. Dit neemt niet weg dat enkele belangrijke soorten in aantal zullen afnemen. Als de teruggang significant is dient uitgebreider aandacht te worden besteed aan mitigerende en compenserende maatregelen om de schade aan deze soorten te beperken. Dit kan financiële consequenties hebben. Het is gewenst te onderbouwen of naar redelijkheid verwacht kan worden dat de ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en Faunawet zal worden verleend. (G2)

Commentaar

In hoofdstuk 7.6 (Ecologie) van de toelichting is de tekst uitgebreid, gebaseerd op het MER Polder Zestienhoven.

Recreatieve verbindingen

De ontwikkeling van Polder Zestienhoven biedt de kans goede verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied te maken, via de Groene Loper. Dit is aangegeven in de toelichting van het plan. De beschrijving is echter vrij summier. Het is gewenst dit nader te uit te werken, met name voor wat betreft de verbindingen vanuit de stad met het buitengebied en de aansluiting op bestaande buitenstedelijke recreatieve doorgaande verbindingen. (A)

Commentaar

Aan hoofdstuk 5.6.3 (planbeschrijving, verkeer en vervoer, langzaam verkeer) is de tekst onder 'recreatieve fietsroute' bijgesteld.

Juridische vormgeving

In artikel 10 (bedrijven) dient detailhandel te worden uitgesloten in de voorschriften. Op grond van de Nota Planbeoordeling 2002, dient perifere detailhandel op bedrijventerreinen te worden tegengegaan. (G1)

In artikel 10 (bedrijven) dienen zelfstandige kantoren te worden uitgesloten, voorzover het bedrijventerrein buiten de invloedssfeer van Randstadrail is gelegen. Het gaat met name om het te ontwikkelen bedrijventerrein in Midden Zestienhoven. De knooppontontwikkeling rond een mogelijk HSL-shuttle station is nog te onzeker om nu al op te anticiperen. (G2)

Commentaar

In artikel 10 (bedrijven) van de voorschriften wordt *na* "met dien verstande dat inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet Geluidshinder" en *voor* "zijn uitgesloten" toegevoegd: "alsmede zelfstandige kantoren en alle vormen van detailhandel".

Voor wat betreft de bedrijfsgebonden kantoren, geldt als uitgangspunt dat het kantooroppervlak per vestiging niet meer mag zijn dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak, met een maximum van 2000 m². Dit is ook in de voorschriften opgenomen.

Mobiliteit

In het haar advies over het masterplan heeft de PPC aandacht gevraagd voor de mobiliteitsaspecten (verdere belasting A13 vanwege onduidelijkheid over realisatie A4 Midden-Delfland en de A13/16). Dit punt blijft de zorg van de PPC houden, met name waar het gaat om de knooppontontwikkeling in Hoog Zestienhoven. Zij onderstreept het belang om de mobiliteitsaspecten nadrukkelijk bij de planvorming voor Hoog Zestienhoven te betrekken.

Commentaar

De mobiliteitsaspecten met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen in de Noordrand worden integraal bestudeerd in het kader van de 'Pilot Luteijn'. In deze pilot werken overheden en marktpartijen samen om een meer betrouwbare voortgang te bewerkstelligen bij realisering van infrastructuur. Betrokken partijen zijn Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, gemeente en deelgemeenten. De Pilot Luteijn is het juiste, bestuurlijk gedragen, platform om de mobiliteitsvraagstukken op te lossen.

Financieel-economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van Polder Zestienhoven is in twee fasen verdeeld. Uitgangspunt is dat zowel fase één als twee worden ontwikkeld. Het onderhavige bestemmingsplan beschrijft de eerste fase: de periode tot 2015. In die periode worden Laag en Midden Zestienhoven ontwikkeld. De tweede fase heeft betrekking op de periode 2015 tot 2025. In die periode is de ontwikkeling van Hoog Zestienhoven voorzien. Het financiële resultaat van de eerste fase bedraagt €23,4 miljoen negatief. Fase twee heeft een batig saldo van € 10,3 miljoen. Het gecombineerde plansaldo bedraagt derhalve € 13,1 miljoen op netto contante waarde.

Verdere optimalisatiemogelijkheden zijn er niet. In het kader van het Masterplan is dit reeds uitvoerig onderzocht. Dit betekent dat de realisatie van Polder Zestienhoven afhankelijk is van externe financiering. De gemeente onderzoekt dit thans. Vóór de vaststelling van het bestemmingsplan dient hierover duidelijkheid te worden geboden. (G2)

Commentaar

In het kader van de voortgang van het project heeft het college van B&W van Rotterdam in de voorjaarsretraite van 2004 besloten het financiële risico c.q. tekort op de fasen 1 en 2 vooralsnog ten laste van de algemene reserve van het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR) te brengen, waarbij de inzet blijft het tekort, onder meer door middel van andere (externe) financieringsbronnen, terug te dringen.

Hoofdstuk 10 laat nieuwe cijfers zien.

Ad 3. VROM-Inspectie Regio Zuid-West

Riolering

Niet vermeld is hoe de sanering van de 16 overstorten zal plaatsvinden. Evenmin is duidelijk hoe het streven tot afkoppelen van 60% van het verhard oppervlak geconcretiseerd wordt.

Commentaar

De sanering van de overstorten zal plaatsvinden door ze te verwijderen. De tekst van hoofdstuk 6.4 zal hierop worden aangepast.

De wijze waarop het afkoppelen zal plaatsvinden zal in de verdere planvorming worden uitgewerkt.

Geluid

Het is niet bekend wat de geluidsbelasting is ten gevolge van de Van der Duijn van Maasdamweg en de noordelijke verbindingsweg naar Rotterdam Airport. Er wordt derhalve op voorhand een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde gevraagd voor 60 dB(A). Hierbij wordt niet uitgegaan van een brongerichte aanpak maar van "normopvulling".

Woningbouw komt dicht bij het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven; niet duidelijk is in hoeverre de geluidhinder daardoor toeneemt. Ook is niet duidelijk of geldende geluidsnormen worden overschreden.

Bij het voorstel om industrielawaai te saneren door de vergunningsvoorwaarden aan te passen, wordt voorbijgegaan aan het feit dat inrichtingen ook onder algemene regels (Amvb) kunnen vallen.

Uitvoerbaarheid van het 'wegbestemmen' van de puinbreker is niet aangetoond. De mogelijk aanwezige geluidszone kan dan worden ingetrokken.

Commentaar

Er is geen sprake van normopvulling. Omdat de ligging van de wegas binnen de verkeersbestemming en de ligging van de voorgevels nog niet vastliggen is berekend op welke afstand de 60 dB(A) contour van de wegas ligt. Hiermee is vastgelegd dat woningen geen geluidbelasting van meer dan 60 dB(A) zullen hebben. Alleen een deel van de eerstelijnsbebouwing zal deze geluidbelasting krijgen die voor een nieuwe woonwijk als de hoogst acceptabele wordt gezien.

De puinbreker is de enige grote lawaaimaker zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder (Wgh) op het bedrijventerrein, de puinbreker vertrekt (zie hieronder). De nieuwe woningen hoeven derhalve niet te worden getoetst aan de Wgh. De nieuwe woonbestemmingen liggen op meer dan 100 meter van de bedrijfsbestemmingen waar bedrijven in milieucategorie 3 zijn toegestaan. Daarmee voldoet de nieuwe ontwikkeling aan de indicatieve afstanden tussen bedrijven en een rustige woonwijk die in de VNG-methodiek worden aanbevolen.

Het saneren van industrielawaai door aanpassing van de vergunningsvoorschriften wordt niet voorgestaan en is ook niet opgenomen in het bestemmingsplan.

Voor de puinbreker is inderdaad sprake van een van rechtswege geldende geluidszone. Zoals bij het commentaar ad 1 is aangegeven is met ingang van 1-1-2005 is de huur opgezegd.

Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt tevens besloten dat de geluidszone rond de (op dat moment vertrokken) puinbreker is opgeheven.

Bodem

Uitstel van inzicht in de bodemkwaliteit, zoals volgens de tekst van de toelichting het geval is, tot aan de bouwaanvraag brengt risico's als geld en proceduredtijd met zich mee.

Het begrip noodwoningen moet nader omschreven worden.

Commentaar

Het uitgevoerde (historische) bodemonderzoek geeft nog niet een exact beeld van de bodemkwaliteit, maar dit is een risico dat de gemeente Rotterdam accepteert. Dit neemt natuurlijk niet weg dat voldaan moet worden aan de vereisten van de Wet bodembescherming.

Noodwoningen

De noodwoningen zijn gewone reguliere woningen. Het begrip noodwoning stamt uit de Wederopbouwwet.

Zowel in de periode tussen de Eerste Wereldoorlog en de Tweede Wereldoorlog als in de periode na de Tweede Wereldoorlog zijn in de gemeente Rotterdam grote aantallen noodwoningen geplaatst als gevolg van de bijzondere omstandigheden. Het grote tekort aan woningen heeft tot ver in de jaren vijftig aanleiding gegeven over te gaan tot het plaatsen van dergelijke woningen. Hierbij zijn twee categorieën te onderscheiden die beide in het plangebied voorkomen.

In de eerste plaats de noodwoningen die door de overheid zijn gebouwd. Dit zijn veelal complexen van woningen geweest waarvan er nog enkele bestaan, zoals het complex Landzicht in dit plangebied.

De tweede categorie betreft de woningen die door particulieren zijn neergezet zonder dat daarvoor, enkele uitzonderingen daargelaten, vergunning is verleend. De bijzondere omstandigheden waren aanleiding voor de overheid, om niet tegen deze woningen op te treden. Deze woningen werden onder meer aangetroffen langs de Oude Bovendijk. In de afgelopen jaren zijn bij toevallige controles deze woningen aangetroffen en voorzien van een huisnummer (aan de Oude Bovendijk is dit waarschijnlijk in 1989 gebeurd). Een belangrijk gegeven is dat deze woningen niet als noodwoning te boek staan op de pandkaart maar als 'bewoonde niet woning'.

Inmiddels is waar dit zich voordeed, een bouwvergunning verleend voor het vervangen van een 'bewoonde niet woning' door een definitieve woning, voor het uitbreiden van een woning en voor het omzetten van een 'bewoonde niet woning' in een gewone woning en voor een ingrijpende verbouwing van een woning. Ook deze vergunningen dateren van de laatste jaren.

In juridische zin is er géén sprake van een noodwoning, maar omdat ze indertijd zo gebouwd zijn, worden de woningen regelmatig met die naam aangeduid.

Externe veiligheid

Niet is duidelijk in welke mate het groepsrisico vanwege de A 13, de A 20 en de G.K. van Hogendorpweg stijgt.

Het plan geeft geen invulling aan de verplaatsing van de aanwezige aardgasleiding.

De toetsings- en minimale bebouwingsafstanden tot aan de olieleiding worden niet in de voorschriften genoemd.

Het medebestemmen in de bestemming 'bedrijven' als 'buisleiding' is niet voldoende om de toetsings- en minimale bebouwingsafstanden te borgen.

De voorschriften geven geen invulling aan het "stand-still"-beginsel binnen de 10^{-6} contour.

De in de toelichting genoemde afspraken met het Rijk over het groepsrisico (GR) van Rotterdam Airport moet concreet benoemd worden.

De motivering waarom het GR stijgt is te algemeen en eenzijdig. Een motivatie in lijn met de CHAMP-plichten is gewenst.

Een beschrijving van door inrichtingen veroorzaakte risico's ontbreekt. Aanvulling die aansluit bij de uitgangspunten van het ontwerp-besluit Externe Veiligheid Inrichtingen is gewenst.

Commentaar

Het MER dat is opgesteld voor de besluitvorming over het bestemmingsplan Polder Zestienhoven geeft aan dat het groepsrisico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de weg niet zal toenemen door de ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven.

De regeling omtrent de aardgas- en de olieleiding is aangepast. Verwezen zij naar het ad 1 terzake gegeven commentaar.

De voorschriften geven in zoverre invulling aan het "stand-still"-beginsel binnen de 10^{-6} contour dat geen nieuwe kwetsbare bestemmingen zijn toegevoegd of verruimd. Wel is de bestemmingen W.1 (complex Landzicht) gewijzigd in W.2 teneinde een tweede laag op deze zeer kleine woningen mogelijk te maken, zonder dat het aantal woningen toeneemt.

Er is niet mede bestemd voor "Buisleiding", maar voor "Leiding", voorzover ze met deze bestemming samenvallen. Kennelijk is hier sprake van een misverstand.

De voorziene stijging van het groepsrisico als gevolg van Rotterdam Airport wordt in een apart document gemotiveerd conform de vereisten van de CHAMP. Dit document is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Door inrichtingen veroorzaakte risico's met betrekking tot externe veiligheid zijn in het plangebied niet aanwezig.

Voorschriften en plankaart

Het is niet duidelijk of de in artikel 10 via vrijstelling mogelijk gemaakte bedrijfswoning kan voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit en geluid.

Een ruimtelijke onderbouwing voor het volgens de plankaart toegestane baggerdepot ontbreekt.

Commentaar

Het gaat hier om slechts 1 bestaande bedrijfswoning. Nieuwe bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. Ook door de deelgemeente Overschie (zie ad 33) zijn vraagtekens geplaatst bij de nut en noodzaak van een baggerdepot. Zowel vanuit milieuoogpunt (beperken transport, beperken inbreng grond van buiten) als vanuit beheerskosten is het duidelijk dat een baggerdepot zinvol is.

Ook door Schieland (zie ad 5) en de deelgemeente Overschie (zie ad 33) zijn vraagtekens geplaatst bij de locatiekeuze van het baggerdepot. In de toelichting op het bestemmingsplan zal worden aangegeven welke noodzaak er is voor het aanwijzen van een locatie voor een baggerdepot en op welke wijze de locatiekeuze tot stand is gekomen. Opgemerkt moet worden dat de randvoorwaarde dat de locatie niet te dicht bij (bestaande) woonbebouwing moet liggen doorslaggevend is geweest voor de uiteindelijke locatie keuze. Ten aanzien van de gekozen locatie moet opgemerkt worden dat die goed bereikbaar is voor het materieel dat het slib zal aanvoeren (het laatste stuk wordt normaal verpompt) en dat op de locatie zelf alleen inzet van klein materieel nodig is om kades te maken en later de ingedroogde grond weer te kunnen afvoeren. De bereikbaarheid hiervoor is voldoende. Ten slotte wordt er op gewezen dat het bestemmingsplan een baggerdepot mogelijk maakt. Voor de feitelijke aanleg en gebruik zijn vergunningen nodig. Bij de aanvraag van deze vergunningen zal de afweging gemaakt worden waarbij zaken als noodzaak, locatie, belangen op gebied van natuur, landschap en recreatie een rol spelen.

Ad 4 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Het ministerie van LNV merkt op dat de financiële uitvoerbaarheid nog niet volledig is aangetoond. Expliciet dient te worden aangegeven dat de te realiseren 'rode' functies dekking zullen bieden aan de kosten voor natuur.

Commentaar

In het kader van de voortgang van het project heeft het college van B&W van Rotterdam in de voorjaarsretraite van 2004 besloten het financiële risico c.q. tekort vooralsnog ten laste van de algemene reserve van het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR) te brengen, waarbij de inzet blijft het tekort door middel van, onder andere, externe financieringsbronnen terug te dringen. De financiële uitvoerbaarheid van het project is hiermee gegarandeerd.

Ad 5 Hoogheemraadschap Schieland

Schieland memoreert al in een vroeg stadium bij de planontwikkeling betrokken te zijn geweest. Om die reden is het aantal opmerkingen beperkt.

Baggerberging

Het is raadzaam om alternatieve locaties geschikt voor baggerberging aan te wijzen. De in het bestemmingsplan aangewezen locatie heeft een aantal nadelen: slecht bereikbaar met zwaar materieel, gebruiksbeperkingen vanwege archeologische waarden, weerstand bij natuur- en milieugroeperingen en beperking in werkhoogte vanwege ligging in aanvliegroute.

Commentaar

Verwezen zij naar het hiervoor ad 3 gegeven commentaar.

Peil

Te laag bouwen kan consequenties hebben voor de benodigde waterberging. Schieland hanteert daarom een aanleghoogte van vloeren van gebouwen van 1.3 meter boven het waterpeil. Deze norm zou, waar nodig, moeten worden vastgelegd.

Commentaar

In de voorschriften is, zoals gebruikelijk in binnendijkse gebieden, geen expliciete peilmaat of aanleghoogte ten opzichte van het waterpeil opgenomen. Dit zou overigens ook niet overal mogelijk zijn omdat het peilbesluit pas wordt genomen na realisatie van de eerste woningen. In de toelichting wordt uiteengezet dat, waar nodig, een gewijzigd peil zal worden gehanteerd, waarbij gestreefd wordt naar een aanleghoogte van vloeren van gebouwen van 1.3 meter boven het waterpeil. Bij uitzonderingen zal overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland plaatsvinden.

Peilfluctuatie

Schieland benadrukt nogmaals zijn voorbehoud met betrekking tot de voorgestelde peilen en de peilfluctuatie, omdat de uiteindelijke, gedetailleerde afweging van de peilenkeuze in een peilbesluitprocedure plaatsvindt.

Commentaar

De gemeente Rotterdam beseft dat het definitieve besluit omtrent de peilen plaatsvindt in een peilbesluitprocedure. Dat is ook de reden waarom Rotterdam vanaf een vroeg stadium in de planvorming intensief overleg en afstemming heeft gezocht met het Hoogheemraadschap Schieland. Vanwege de vroegtijdige afstemmingsoverleggen vertrouwt Rotterdam er ook op dat de peilbesluitprocedure leidt tot een besluit dat 'gedekt' wordt door het MER en past binnen het bestemmingsplan

Ad 9 Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland

Verkeer en vervoer

De in het MER genoemde verkeersintensiteiten zijn, zonder nadere onderbouwing, twijfelachtig. Inzage in het verkeersonderzoek is daarbij van belang.

Commentaar

In de verkeersprognoses zoals gepresenteerd in de MER, is voor de situatie in 2015 uitgegaan van realisatie van de A4 Midden-Delfland, hetgeen leidt tot een daling van de verkeerscijfers op de A13 en A20. De prognoses zijn afgestemd met de studies van Rijkswaterstaat die in het kader van de A4 Midden-Delfland zijn uitgevoerd.

Fasering

Rijkswaterstaat hecht er belang aan dat bij de ontwikkeling van Hoog Zestienhoven een relatie wordt gelegd met de ontwikkelingen die op dat moment plaatsvinden. De dienst gaat er van uit dat de mobiliteitsontwikkelingen en milieuconsequenties dan opnieuw in beeld worden gebracht.

Commentaar

De ontwikkelingen van Hoog Zestienhoven vergen een nieuw bestemmingsplan inclusief bijbehorende onderzoeken. Via de hiervoor bestemde wettelijke procedures worden nieuwe ontwikkelingen dan in beeld gebracht.

Externe veiligheid en luchtvaart

Rijkswaterstaat verzoekt toezending van de in het MER genoemde deelstudie naar het aspect externe veiligheid.

De opmerkingen van de Luchtverkeersleiding Nederland (LNVL) worden onderschreven.

De ontwikkelingen in de Contramal zijn niet bekend bij Rijkswaterstaat.

Commentaar

De betreffende deelstudie is toegestuurd.

Wat betreft de opmerkingen van de LNVL zij verwezen naar het aldaar ad 27 gegeven commentaar.

De naam contramal is gegeven aan het gebied gelegen in de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek pal tegen het gebied van het bestemmingsplan "H.S.L.-Hillegersberg/ Schiebroek". De

Ontwikkelingsvisie Contramal kent een zelfstandig besluitvormingsproces.

In hoofdstuk 3.5 worden de relatie tussen Polder Zestienhoven en de Contramal en de relatie met het bestemmingsplan Randstadrail toegelicht. De tekst over de contramal is aangepast.

Ad 10 Rijkswaterstaat Directie HSL-zuid

Uit de tekst van het voorontwerp is niet gebleken in hoeverre aandacht is geschonken aan trillingen, geluidshinder, oppervlaktewater, bodemstabiliteit en (het gebruik van) de infrastructuur op en rond de HSL-tunnelbak. In hoeverre is met deze aspecten rekening gehouden bij het opstellen van het MER en het voorontwerp?

De wegen die de HSL kruisen moeten worden aangepast aan de plaats van vluchtrampen van tunnelgebouwen van de HSL-zuid.

Commentaar

Op het detailniveau van het bestemmingsplan is in het MER en in het voorontwerp bestemmingsplan met alle relevante aspecten rekening gehouden. Verder is in het MER en het voorontwerp uitgegaan van het bestemmingsplan HSL-Overschie dat het plangebied van het bestemmingsplan Polder Zestienhoven doorkruist.

De breedte van de reserveringen voor de bestemming Verkeersdoeleinden in het bestemmingsplan is dusdanig opgezet dat, er bij kruising van de HSL-zuid geen conflicten optreden met de situering van de vluchtrampen van tunnelgebouwen van de HSL-zuid.

Afstemming is nodig met het bestemmingsplan HSL-Overschie, met name in relatie tot de uitwerkingsplicht van dat plan.

In de zin op blz. 54 van de toelichting op het voorontwerp zou het woord “bijvoorbeeld” moeten worden toegevoegd in de zin “Een eventueel station kan worden gerealiseerd **bijvoorbeeld** ter hoogte van de Woensdrechtstraat”.

Commentaar

De gewenste afstemming is inderdaad nodig. De zin is aangepast.

Ad 12 Gastransport Services

In paragraaf 7.5.2 wordt gesteld dat de definitieve locatie van de leiding zodanig zal worden bepaald dat wordt voldaan aan de minimaal toelaatbare afstand van 4 meter. Verzocht wordt om ook de toetsingsafstand hierbij te betrekken.

De in artikel 24 opgenomen aanlegvergunning geeft een vergunningplicht voor beplanting dieper dan 0,5 meter. Omdat de leidingen soms ook minder diep liggen verzoekt Gastransport Services deze dieptebepaling niet op te nemen.

Commentaar

Paragraaf 7.5.2 is aangepast, er is thans duidelijker gesteld dat bij het verplaatsen van de gasleiding wordt gestreefd om de toetsingsafstand van 20 meter ten opzichte van kwetsbare objecten aan te houden.

De grens van 0.5 meter geldt alleen voor het aanbrengen van diepwortelende beplanting. Het gaat er om dat voor het aanbrengen van beplanting die niet diep wortelt (dus geen bomen) en derhalve makkelijk te verwijderen is en geen schade aan de leiding veroorzaakt géén omslachtige aanlegvergunningsprocedure nodig is. De exacte diepte van de leiding of van de wortels is hiervoor niet van belang. De aanlegvergunning blijft ongewijzigd.

Ad 14 Rijksdienst voor het oudheidkundig Bodemonderzoek

De Rijksdienst heeft grote waardering voor de wijze waarop de cultuurhistorische aspecten in het MER zijn beschreven een meegewogen. Graag zou de Rijksdienst het aspect cultuurhistorie betrekken in het evaluatieprogramma.

Commentaar

Bij de evaluatie van de MER zal, voorzover relevant, met dit aspect rekening worden gehouden.

Ad 27 Luchtverkeersleiding Nederland

De LVNL heeft bezwaar tegen de bouwhoogte. De radiocommunicatie tussen vliegtuigen en de verkeersleiding op Rotterdam Airport gebeurt onder meer via een zendstation dat zich bevindt direct ten noorden van volkstuincomplex “De Wilgentuin”. Deze radiocommunicatie wordt verstoord door de voorgenomen bouwhoogte (9 en 15 meter) in de bestemming ‘Bedrijven’.

De LVNL beoordeelt of bouwplannen van invloed zijn op de radiocommunicatie; zij ziet concrete bouwplannen dan ook graag tegemoet.

De LVNL wijst er op dat het bestemmingsplan ook ter goedkeuring dient te worden voorgelegd aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart.

Commentaar

Op 17 augustus heeft een gesprek plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van gemeente, Rijkswaterstaat en de LVNL. De problemen zijn daarbij geduid; een eenduidige oplossing is nog niet gevonden. Naar aanleiding van door LVNL te leveren tekeningen is bezien of de oplossing dient te worden gezocht in een lagere bouwhoogte, in aanpassing van de communicatieapparatuur of anderszins.

Daartoe is de maximum-bouwhoogte in de bestemming “Bedrijven” (en voorzover nodig in de andere betrokken bestemmingen) aangepast door gerekend vanaf de grens met de luchthaven in de bestemmingsvlakken een maximum-hoogte opklappend van 5 meter, via 9 en 12 meter tot 15 meter aan te geven, en is in de bestemming “Gemengde Doeleinden” opgenomen dat hoger bouwen dan 20 meter alleen mogelijk is nadat de LVNL om advies is gevraagd. Een verdergaande regeling acht Rotterdam niet nodig of wenselijk.

Ad 29 Rotterdamse Vrouwenraad

De Rotterdamse Vrouwenraad kan zich vinden in de doelstelling dat meer duurdere woningen gebouwd moeten worden, maar wijst er op dat er in de regio wel voldoende woonlocaties voor financieel zwakkere groepen moet blijven.

De RVR is positief gestemd over de parkwoningen.

Minder positief is de raad over de fasering van de voorzieningen. Speciaal de voor vrouwen belangrijke voorzieningen als winkels, openbaar vervoer en onderwijs zijn nog niet beschikbaar voor de eerste bewoners. Snellere realisatie is aan te bevelen.

Commentaar

Woningvoorraad.

In de Rotterdamse Regio is een tekort aan woningen in de middeldure en dure klasse, terwijl er relatief zeer veel goedkope, kleinere woningen zijn. De bouwproductie in Zestienhoven is erop gericht om juist in het duurdere segment woningen toe te voegen, om meer evenwicht in de Rotterdamse woningvoorraad te creëren.

Fasering voorzieningen.

Voor de exploitatie van voorzieningen is de aanwezigheid van draagvlak noodzakelijk. Dit is in de eerste fases nog niet in die mate aanwezig dat er winkels of scholen te realiseren zijn.

Ad 30 Berkel en Rodenrijs

De gemeente Berkel en Rodenrijs spreekt (nogmaals) haar zorg uit over de verkeersafwikkeling in de Noordrand van Rotterdam. Het MER bevestigt die zorg: de autonome ontwikkeling voorziet een grote toename van verkeer (fig. 17-51). Met deze conclusie wordt in het bestemmingsplan niets gedaan. Ontsluiting van Polder Zestienhoven en de afwikkeling van het verkeer op wegen als Doenkade en G.K. van Hogendorpweg (in samenhang met de ontwikkeling in Polder Schieveen) zou deel uit moeten maken van een integrale studie naar een oplossing van de ontsluitingsproblematiek van de noordrand.

Commentaar

Wij onderschrijven de mening van de gemeente Berkel en Rodenrijs. De ontsluitingsproblematiek vanuit de ruimtelijke ontwikkelingen in de Noordrand zal integraal moeten worden bestudeerd in het kader van de ‘Pilot Luteijn’. In de Noordrand van Rotterdam zijn ruimtelijke ontwikkelingen gaande, terwijl de realisering van infrastructuur hierbij achterblijft. Voor dit gebied is de “Pilot Luteijn” ingesteld. In deze pilot werken overheden en marktpartijen samen om een meer betrouwbare voortgang te bewerkstelligen bij realisering van infrastructuur. Betrokken partijen zijn Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, gemeente en deelgemeenten. De Pilot Luteijn is het juiste, bestuurlijk gedragen, platform om de geschetste mobiliteitsvraagstukken op te lossen.

Ad 31 Stadsregio Rotterdam

De Stadsregio is van mening dat, in het kader van ‘Elk Zijn Deel’ het passend is een bijdrage te leveren in het realiseren van een percentage sociale woningbouw. De Stadsregio wijst erop dat nog geen enkele besluitvorming heeft plaatsgevonden omtrent de voortzetting van het Vinex grondkostenfonds of het Vinex omslagfonds. Bovendien zijn onderhandelingen met het rijk gaande over de financiële bijdrage aan de regio voor woningbouw. De besluitvorming omtrent de besteding van de nu bekende (beperkte) rijksbijdrage zal zich beperken tot 2010. Een claim voor een plan met een lange looptijd tot 2005, waarbij de exploitatieopzet niet duidelijk is, wordt door de Stadsregio als voorbarig afgewezen.

Commentaar

Nader inzicht in de grondexploitatie is inmiddels ambtelijk aan de Stadsregio verstrekt. De gemeente blijft een beroep doen op de stadsregio om bij het beschikbaar komen van fondsen een bijdrage te leveren in de totstandkoming van bovenwijkse infrastructuur (noordelijke ontsluitingsweg Rotterdam Airport – G.K. van Hogendorpweg waarbij vanzelfsprekend inzicht zal worden verschaft over de grondexploitatie.

Ad 33 Deelgemeente Overschie

Het advies van het dagelijks bestuur is gegeven met inachtneming van de vooroverleg- en inspraakreacties. Het dagelijks bestuur is in hoofdlijnen positief over het voorontwerpbestemmingsplan maar acht het wel wenselijk om specifiek in te gaan op een aantal aspecten die mogelijk leiden tot een aanpassing van de planvoorschriften en/of de plankaart.

1. verkeersontsluiting

De nadere studie verkeersontsluiting via Van der Duijn van Maasdamweg/Zuiderlaan/Zestienhovensekade zou uitgevoerd moeten worden voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, zodat de bestemmingsplanvoorschriften en plankaart indien nodig gewijzigd kunnen worden.

Commentaar

Uit de verkeersberekeningen van het MER blijkt, dat het aantal verkeersbewegingen over de verbinding Van der Duijn van Maasdamweg/Zuiderlaan/Zestienhovensekade in de toekomstige situatie zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent, dat de huidige verbinding voldoende capaciteit heeft om ook de toekomstige verkeersbewegingen te verwerken en geen wijzigingen noodzakelijk zijn van plankaart en de bestemmingsplanvoorschriften. Mede naar aanleiding van het advies van de deelgemeente Overschie op het Milieueffectrapport Polder Zestienhoven is met het maken van een voorlopig inrichtingsplan gestart. Deze actie leidt, naar verwachting, eind 2004 tot een voorlopig inrichtingsplan.

2. noordwestelijk deel

In aansluiting op het voorgaande punt speelt het noordwestelijk deel van het plangebied ten onrechte een ondergeschikte rol in de planvorming. Het gevolg is dat de stedenbouwkundige en verkeerskundige aanhechting van de bestaande en nieuwe wijken en de relatie tussen de stad en het buitengebied erg conserverend is bestemd. Overschie deelt de bezorgdheid van Ieders Land en de PPC dat door de conserverende bestemming het hoge ambitieniveau van de woonwijk en de Groene Loper in de knel kan komen.

Commentaar

Ten aanzien van de verkeerskundige aanhechting in het noordwestelijk plandeel wordt verwezen naar het hierboven genoemde punt.

In Park Zestienhoven is de bestemming "Parkwoningen" opgenomen. De Parkwoningen hebben het thema "Buitenplaats" meegekregen. Hier wordt een bijzonder woonmilieu in een groene setting voorzien, dat de stedenbouwkundige en landschappelijke schakel tussen Polder Zestienhoven en Overschie vormt en past in de Groene Loper.

De Groene Loper is een concept, waarbij een aaneenschakeling van groene ruimten een recreatieve en ecologische verbinding tussen Rotterdam en het buitengebied vormt. Binnen het bestemmingsplan Polder Zestienhoven wordt de ambitie voor de Groene Loper behalve met de "Buitenplaats", het bijzonder woonmilieu, water, de volkstuinten en de sportvelden, ook ingevuld met het bestaande en gewaardeerde gebied van de Overschiese Plasjes. Doorgaande langzaam verkeersroutes verzorgen de recreatieve verbindingen met Polder Schieveen en Midden Delfland.

3. tuinieren voor ouderen

Het nutstuinencomplex "Tuinieren voor Ouderen" is volgens de plankaart wegbestemd. De deelgemeente acht het wenselijk deze voorziening te behouden al dan niet op de huidige locatie. Een verplaatsing naar het gebied tussen Overschiese Dorpsstraat en Overschiese Kerksingel lijkt mogelijk. Verplaatsing zou overigens ten laste moeten komen van de planexploitatie.

Commentaar

In verband met de al jaren durende planvorming van de Noordrand is de grond ten behoeve van het nutstuincomplex "Tuinieren voor Ouderen" tijdelijk verhuurd. Voor de opstallen zijn tijdelijke bouwvergunningen afgegeven.

Zowel het bestuurlijk vastgestelde Masterplan Polder Zestienhoven als de voorkeursvariant van het MER Polder Zestienhoven voorzien in het opheffen van de nutstuincomplexen "Beekweg" en "Tuinieren voor Ouderen".

Over een deel van het complex "Tuinieren voor Ouderen" loopt de toekomstige hoofdwaterstructuur. Daarnaast zou het complex als gevolg van de nieuwe, hogere, waterstand "vermoerassen". Het verenigingsgebouw en de paden liggen te laag voor handhaven in die situatie. Om de beleving als weiland te garanderen, wordt de IJskelder opgehoogd met een laag grond. In kwalitatieve zin heeft het opheffen van het complex een positieve invloed op de beleving van de IJskelder, de grootste open ruimte binnen het plangebied, waar het oorspronkelijk verkavelingspatroon nog zichtbaar is. De deelgemeente Overschie heeft ten aanzien van Masterplan en MER geen aandachtspunten ten aanzien van het opheffen van de nutstuincomplexen naar voren gebracht. In de grondexploitatie Polder Zestienhoven is rekening gehouden met de kosten voor het ontruimen van beide complexen. De grondexploitatie Polder Zestienhoven voorziet niet in de heraanleg van een nutstuincomplex. Overigens is in het bestemmingsplan op enkele locaties nabij de Zuiderlaan en Overschiese Plasjes de bestemming nutstuinen mogelijkheid gemaakt. Indien zich een nieuw initiatief voor een nutstuincomplex aandient, kan hiervan gebruik worden gemaakt.

4. parkeersituatie volkstuincomplexen

De parkeersituatie van de volkstuinen is nog onvoldoende in ogenschouw genomen. Bij de ontwikkeling van de villawijk verdwijnt parkeermogelijkheid.

Deze toekomstige parkeerproblemen van de volkstuinders moeten in samenhang met de ontwikkeling van de villawijk worden opgepakt, zo mogelijk op het eigen terrein van de volkstuinen.

Hierbij kan tevens het bestaande parkeerprobleem bij VTV Blijdorp worden opgelost. De entree van dit volkstuinencomplex is nu georiënteerd op de Zestienhovensekade, terwijl daar volstrekt onvoldoende parkeerruimte is. Het nieuwe bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om de parkeersituatie op te lossen door de entree van volkstuincomplex Blijdorp te verplaatsen van de westkant naar de oostkant van het complex en gebruik te maken van de ontsluitingsweg van de villa's tussen de zuidkant van het park en volkstuincomplex Zestienhoven.

Het vrijkomende parkeerterrein aan de Zestienhovensekade kan uitstekend worden gebruikt als woningbouwlocatie en is als zodanig ook opgenomen in de Stofkamactie/kleine bouwlocaties.

Voorschriften en plankaart zouden zodanig aangepast moeten worden dat parkeren op eigen terrein mogelijk wordt, dan wel dat de optie "verplaatsen entree volkstuin-complex Blijdorp inclusief parkeerterrein" mogelijk blijft.

Commentaar

Ten gevolge van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven neemt het aantal volkstuinen van VTV Blijdorp en VTV Zestienhoven af van 535 naar circa 340-350. Het aantal parkeerplaatsen aan de Terletweg zal juist in geringe mate toenemen. Tevens worden binnen het complex VTV Blijdorp een 15-tal parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit betekent, dat er bij de hantering van een naar boven afgeronde "modal-split" voor bestaande volkstuincomplexen (0,4 pp per volkstuin) voor de complexen Blijdorp en Zestienhoven voldoende parkeerruimte voorhanden zal zijn. Er ontstaat zelfs een gering overschot. Een analyse van de parkeersituatie van de complexen ten zuiden van de Overschiese Kleiweg, die overigens buiten het bestemmingsplangebied zijn gelegen, heeft aangetoond dat daar weinig parkeerruimte aanwezig is. Het oplossen van het parkeerprobleem van die complexen dient echter niet gevonden te worden in Polder Zestienhoven, maar in de nabijheid van of op de betreffende volkstuincomplexen.

5. sport- en speelvoorzieningen

Het hoge ambitieniveau moet nauw aansluiten bij de wensen van de toekomstige bewoners. Ten aanzien van de sport- en speelvoorzieningen op wijk- en buurtniveau komt het maar al te vaak voor dat pas in een later stadium blijkt dat bewoners deze voorzieningen in de woonomgeving willen. Uit het voorliggende bestemmingsplan kan niet worden afgeleid of hiermee rekening is gehouden in de voorschriften en de plankaart.

Voorschriften en plankaart moeten voldoende ruimte bieden om later uit te kunnen werken in stedenbouwkundige randvoorwaardennota's en inrichtingsplannen waarin dit soort voorzieningen zijn opgenomen zonder dat daarvoor aparte procedures moeten worden gevoerd.

Commentaar

Aan deze wens kan voldaan worden. Behalve in de bestemming "Speel- en sportvoorzieningen" zijn ook in de bestemmingen "Groen", "Verkeersweg" en "Verblijfsgebied" reeds speelelementen toegestaan. In de bestemming "Woningen I en II" is de mogelijkheid van speel- en sportvoorzieningen alsnog toegevoegd..

6. WBR-bezit buurt Zestienhoven II

Het Woningbedrijf Rotterdam heeft in de afgelopen periode samen met de bewoners fors geïnvesteerd in het woningbezit in de buurt Zestienhoven II. In samenhang met de adviezen over de stedenbouwkundige en verkeerskundige aanhechting van nieuwe en bestaande bebouwing adviseert het dagelijks bestuur zoveel mogelijk recht te doen aan de inspraakreactie van het WBR. Zo valt bijvoorbeeld te bezien in hoeverre, gelet op de 20 KE-contour en de externe veiligheidscontour, de huidige gevoelige bestemming (maatschappelijke voorziening met o.a. kinderopvang) kan worden vervangen voor een andere gevoelige bestemming zoals woningbouw voor ouderen uit de buurten Landzicht en Zestienhoven. Er kan dan van een minder fraai ogende achterkant van de nieuwe woonwijk een mooie entree van de nieuwe woonwijk worden gemaakt.

Commentaar

Het is in verband met de aanwezigheid van de externe veiligheidscontour (10^{-6}) niet mogelijk de ene kwetsbare bestemming in te wisselen voor de andere. Alles wat niet in het voorgaande bestemmingsplan past, is een nieuwe situatie in het kader van de milieuwetgeving.

7. Parkwoningen

Uit voorschriften en plankaart is niet duidelijk welke soort woningen kunnen worden gebouwd. Uit de toelichting kan worden afgeleid dat het hier om zgn. "poortgebouwen" gaat. Het is niet duidelijk wat voor soort gebouwen dit zijn.

De plankaart laat een bestemming "parkwoningen" zien die in het Park Zestienhoven de 20 KE-contour volgt. Het is niet duidelijk welke stedenbouwkundige afweging hieraan ten grondslag ligt. In aanvulling op het bovenstaande over de Parkwoningen is een urban villa-achtige bebouwing in de zuidrand van het Park Zestienhoven tegenover de IJskelder ook een (markt) interessante optie die nader uitgewerkt kan worden.

Commentaar

Het bestemmingsplan legt niet vast welke "soort" woningen in de bestemming "Parkwoningen" mag worden gebouwd. In de toelichting wordt aandacht besteed aan de mogelijke uitwerking van de buitenplaats. De poortgebouwen zijn onderdeel van deze uitwerking. De tekst in de toelichting is in dit opzicht verduidelijkt.

In het bestemmingsplan zijn de in het masterplan en het (voorkeursalternatief in het) MER gemaakte ruimtelijke afwegingen "vertaald". Uitleg en onderbouwing waren reeds daar te vinden. Een urban villa-achtige bebouwing in de zuidrand van het Park Zestienhoven tegenover de IJskelder past daar niet in.

De 20 KE-contour is een beperking van de stedenbouwkundige wensen die is opgelegd door de gemeenteraad.

8. Woningen en Woningen I, II

In artikelen 3 en 4 zijn geen bebouwingspercentages opgenomen. Voor wat betreft de eerste bouwplannen zal dit worden vastgelegd in de stedenbouwkundige randvoorwaardennota's. Na realisatie ontstaat volgens ons de mogelijkheid om kavels zonder beperkingen vol te bouwen.

Commentaar

Deze mogelijkheid is er in de praktijk niet: De grond wordt pas uitgegeven nadat een bouwvergunning, gebaseerd op de bestuurlijk vastgestelde randvoorwaarden is verleend.

Na realisatie is er sprake van een tuin die bebouwd mag worden conform de regeling in de bestemming "Tuin". Dit wordt expliciet geregeld in lid 6 onder h: *Voor het bouwen in een bij de woning behorende tuin als bedoeld in het eerste lid gelden de bebouwingsbepalingen als opgenomen in artikel 16, "tuin".*

Ten behoeve van zeer grote kavels zijn in dat artikel bij de bouw mogelijkheden twee categorieën toegevoegd.

In theorie zou echter louter op grond van de regeling in het bestemmingsplan de hele kavel volgebouwd kunnen worden. Daartoe is alsnog een lid 6 i toegevoegd, luidende:

per kavel mag niet meer gebouwd worden dan op grond van de bestuurlijk vastgestelde randvoorwaarden is toegestaan.

9. Baggerdepot

Er ontbreekt een goede ruimtelijke onderbouwing waarom juist in of bij de Overschiese Plasjes een ruimtelijke reservering wordt gemaakt voor een baggerdepot.

Commentaar

Verwezen zij naar het commentaar terzake ad. 3.

10. Archeologisch waardevol gebied

De voorschriften in artikel 26 kunnen van invloed zijn op de feitelijke en financiële uitvoerbaarheid van werken van toekomstige beheerders en uitvoerders waaronder de deelgemeente en Gemeentewerken.

Commentaar

Overleg met deelgemeente en Gemeentewerken heeft reeds plaatsgevonden en zal waar nodig nog plaatsvinden.

11. Tuinparkeren

In de artikelen 3 en 4 staat dat parkeren in een bij een woning behorende woning voor- en zijtuin is toegestaan. Het dagelijks bestuur vraagt zich af in hoeverre het wenselijk is om in voortuinen te parkeren. Voorkeur heeft het parkeren in gebouwde voorzieningen en het tuinparkeren in zij- en achtertuin. Gelet op de verkaveling van met name de villa's is het goed mogelijk dat uit de stedenbouwkundige randvoorwaarden cq. concrete bouwplannen naar voren komt dat ook in achtertuinen wordt geparkeerd. Volgens de bestemmingsplanvoorschriften is dit niet toegestaan. Het dagelijks bestuur adviseert om in de bestemmingsplanvoorschriften een regeling op te nemen dat niet in de voortuinen, maar wel in de zij- en achtertuinen en bij voorkeur in een gebouwde voorziening mag worden geparkeerd.

Commentaar

Naar aanleiding van deze opmerking is de parkeerregeling zoals die in lid 5 van artikel 4 is opgenomen vanwege de gewenste flexibiliteit aangepast in die zin dat parkeren in de tuin binnen die bestemming overal is toegestaan.

12. Sport- en speelvoorzieningen

De maximale hoogte van de bebouwing is bepaald op 8 meter met lichtmasten van 18 meter. In de praktijk zijn lichtmasten rondom sportvelden hoger en biedt 8 meter niet de voldoende ruimte om kleedruimten en tribunes te stapelen. Het is niet duidelijk of dit met het obstakelvrije vlak van Rotterdam Airport heeft te maken.

Commentaar

Desgevraagd hebben de specialisten van de dienst Sport en Recreatie bevestigd dat de genoemde maten afdoende zijn.

13. Wijziging van het plan

De wijzigingen van het plan leveren in de praktijk een (te ?) strak keurslijf op voor stedenbouwkundige randvoorwaardennota's en concrete bouwplannen waarvoor extra en onnodige procedures nodig zijn om bouwplannen van de grond te krijgen. Het is veel beter om deze wijzigingen direct op te nemen in het desbetreffende artikel.

Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de algemene vrijstellingen zoals genoemd in artikel 27 zonder extra procedure kunnen worden geweigerd of verleend.

Commentaar

De wijzigingsmogelijkheden zijn alleen opgenomen voor afwijkingen in oppervlakte en ten behoeve realiseren van maatschappelijke voorzieningen binnen de bestemming "woningen I, II"; juist omdat niet

zeker is of die ruimte nodig is, is op de plankaart en in de voorschriften uitgegaan van de meest waarschijnlijke en de stedenbouwkundig meest gewenste regeling.

Bij de vrijstellingsmogelijkheden genoemd in artikel 27, geldt alleen een extra procedure voor een extra bouwlaag die niet blijft binnen een profiel van 60 graden.

14. Strafbepaling

In het kader van het voorontwerpbestemmingsplan Schieveen heeft VROM een opmerking gemaakt over het ontbreken van de strafbepalingen. Het is begrijpelijk dat het animo van de gemeente in de afgelopen jaren niet groot is geweest om met deze bepaling iets te doen omdat Justitie er weinig tot niets mee heeft gedaan. Recent is er op grote schaal meer aandacht gekomen voor de handhavingspraktijk en dient het bestemmingsplan zelfs een handhavingsparagraaf te bevatten. Aangezien een bestemmingsplan tien jaar geldig is, lijkt het verstandig onder de noemer “baat het niet dan schaadt het niet” strafbepalingen in het bestemmingsplan op te nemen.

Commentaar

Recent is er inderdaad meer aandacht gekomen voor de handhavingspraktijk en zoals uit de handhavingsparagraaf blijkt, kunnen B&W met toepassing van bestuursdwang handhavend optreden; het gebruik van een strafbepaling, die uitgaat van handhaven via het openbaar ministerie, is daarbij niet nodig. Inmiddels (13 september 2004) zijn bestemmingsplanovertreedingen onder de Wet Economische Delicten gebracht. Bezien wordt of dit aanleiding geeft alsnog een strafbepaling op te nemen.

11.2 Inspraak

Eindverslag als bedoeld in artikel 12 van de Inspraakverordening Rotterdam met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan Polder Zestienhoven.

Vanaf 21 mei 2004 tot en met 18 juni 2004 heeft het ontwerp gedurende vier weken ter inzage gelegen in het deelgemeentehuis en in het City informatiecentrum aan de Coolsingel 197.

inspraakbijeenkomst

Op 21 juni 2004 is in het Rotterdam Airport Hotel, Vliegveldweg 59/61, een inspraakbijeenkomst gehouden. Er waren 15 insprekers aanwezig. Het verslag, dat als bijlage is bijgevoegd, heeft van 16 juli tot en met 12 augustus 2004 ter inzage gelegen en is toegezonden aan de aanwezigen.

De tijdens deze bijeenkomst gemaakte opmerkingen hadden betrekking op:

- de realisatie van de noordelijke verbindingsweg naar Rotterdam Airport op (te) geringe afstand achter de aanwezige bedrijven;
- de aansluiting vanuit het bedrijventerrein op deze nieuwe weg;
- mogelijke aankoop van een stukje voormalig NAM-terrein.

Schriftelijke zienswijzen

De volgende personen en/of instanties hebben zienswijzen ingediend.

1. H. Apon, namens Ieders Land, p/a Strevelsweg 700/308, 3083 AS Rotterdam;
2. De heer A. de Kroes, directeur van Riverbend, Bovendijk 132, 3045 PC Rotterdam;
3. VTM Milieucommunicatie Rijnmond, Overschieseweg 218, 3112 NB, Schiedam.
4. F. Hoogsteder namens Art & Flywork, Stage Support, Bovendijk 153-154, 3045 PD Rotterdam;
5. De heer W. Strober namens Woestijn in Blik, Willebrordusstraat 126, 3037 TX Rotterdam;
6. A. van Iersel, namens Metaalbedrijf Van Iersel, Woensdrechtstraat 79, 3045 PZ Rotterdam;
7. De heer en mevrouw Van der Graaf namens Jan van der Graaf Jr. bv, takel- en bergingsbedrijf, Woensdrechtstraat 37, 3046 PZ Rotterdam;
8. De heer E. Teunisse namens Oliehandel Metropa Rotterdam BV (Parallelstraat 120-122) Postbus 10023, 3004 AA Rotterdam;
9. Spong Advocaten namens Sjako Export Cars BV, gevestigd aan de Gilze-Rijenstraat 28;
10. de heer of mevrouw A.D. Treffers namens de Bewonersvereniging Bovendijk en Overschiese Kleiweg, Overschiese Kleiweg 29, 3045 PP Rotterdam;
11. De heer F.M. Erkens namens Woningbedrijf Rotterdam, Postbus 2370, 3000 CJ Rotterdam;
12. CWS Corporate care, huurder van Bovendijk 155, Postbus 2264, 5202 CG 's-Hertogenbosch;
13. Regionale Hulpverleningsdienst Rotterdam Rijnmond (RHRR), Wilhelminakade 947;
14. Mevr. Sieders, Nolensstraat 33b, 3039 PC Rotterdam.

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen.

Ad. 1. Ieders Land

Ieders Land is een samenwerkingsverband in het kader van het uitbrengen van een inspraakreactie t.a.v. het MER en het ontwerpbestemmingsplan Polder Zestienhoven.

Dit samenwerkingsverband kent de volgende deelnemers: RBvV, TV Zestienhoven, VTV Blijdorp, VTV Bovendijk, Rotterdams Milieucentrum, voetbalvereniging D.J.S.C.R., Bewonersvereniging Bovendijk en Overschiese Kleiweg, Bewonersorganisatie Zestienhovensekade, Vereniging Natuur en Milieubescherming Noordrand, Vereniging tegen Milieubederf. De voorzitter van de gevormde stuurgroep Ieders Land is de heer H.M. Apon.

Ieders Land geeft aan dat zij tijdens de commissievergadering FIV, d.d. 13 april j.l., er blijk van heeft gegeven zich in grote lijnen te kunnen vinden in het Meest Milieuvriendelijke en het Voorkeursalternatief van het MER, maar dat zij daarbij tevens te kennen heeft gegeven dat veel zal afhangen van de vertaling van het MER in het bestemmingsplan. Haar reactie betreft dus de vertaling van het MER in het bestemmingsplan.

1. Algemeen Commentaar

1.1. Onevenwichtigheid in het plan

Ieders Land vindt het voorontwerpbestemmingsplan niet evenwichtig: enerzijds worden sommige zaken exact vastgelegd, bijvoorbeeld breedte en ligging van de waterpartijen en de inkadering van de tuincomplexen. Anderzijds wordt nog veel opengelaten, bijvoorbeeld over de invulling van de bebouwing en het te ontwikkelen landschapsplan. Als gevolg hiervan valt volstrekt niet te beoordelen of het beoogde hoge ambitiesniveau zal worden gehaald.

Men vindt het voorstelbaar dat in het park wonen, water en natuur meer geïntegreerd worden in plaats van die strakke brede sloten/kanalen die er nu getekend zijn. Er moet – naar men vindt - daarom meer ruimte beschikbaar komen om - met het park als middelpunt - IJskelder, bebouwing en tuinen te integreren.

Commentaar

In een bestemmingsplan wordt de bestemming van gronden vastgelegd. In het (voor) ontwerp bestemmingsplan Polder Zestienhoven wordt duidelijkheid verschaft over de bestemmingen die op de betreffende gronden worden toegestaan. Daarnaast biedt dit bestemmingsplan de nodige ruimte aan invullingen op een meer gedetailleerd schaalniveau, die tijdens de looptijd van het bestemmingsplan zullen plaatsvinden.

In het kader van de Watertoets en het overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland is de hoofdopzet van de waterverbindingen verwerkt. Bij de aanduiding 'hoofdwatergang II' is verschuiving van 50 m aan weerszijden van de aanduiding mogelijk.

1.2.en 1.3. Exploitatietekort in tegenspraak met hoog ambitiesniveau.

Het hoge ambitiesniveau dat aanvankelijk met dit plan werd voorgestaan, wordt in het voorliggende ontwerp niet waar gemaakt en rechtvaardigt evenmin een tekort van respectievelijk 23 en 13 miljoen euro. Gevreesd wordt dat het exploitatietekort zal leiden tot bezuinigingen die de kwaliteit van het plan zullen aantasten. Men vindt dat de voorschriften en de omschrijvingen in het plan daartoe alle ruimte bieden.

Dit wordt nader gemotiveerd door erop te wijzen dat de voorschriften en de toelichting op het voorontwerp te vaag zijn en vanwege het feit dat er nog een grote lacune aan kennis bestaat. Als voorbeelden worden genoemd de onduidelijkheid over de wijze waarop de waterkwaliteit zal worden gerealiseerd (plantoelichting par. 6.6.5.) en het feit dat binnen de bestemming "groen" bijna alles mogelijk is inclusief parkeren en het maken van ontsluitingswegen (artikel 19).

Commentaar

Het bestemmingsplan legt de bestemming van gronden vast, niet het ambitiesniveau voor het project. Het bestemmingsplan spreekt zich ook niet uit over kwaliteit, maar laat functies binnen bepaalde ruimtelijke kaders toe.

Of en hoe ze worden uitgevoerd kan niet in het bestemmingsplan geregeld worden, al zal de toelichting daar uiteraard wel iets over zeggen. Om ambities te kunnen verwezenlijken is een bestemmingsplan nodig dat die ambities mogelijk maakt. Uitvoering is afhankelijk van onder meer toekomstige marktomstandigheden en van bestuurlijk-financiële besluitvorming.

Inderdaad is niet alles wat binnen de bestemming 'Groen' is toegestaan ook daadwerkelijk groen. Er is voor gekozen om de 'ondersteunende' functies als parkeren en toegangswegen, niet apart te bestemmen maar binnen de bestemming "Groen" mogelijk te maken. Nu nog niet duidelijk is waar de 'ondersteunende' functies worden gesitueerd, is een aparte bestemming te weinig flexibel.

1.4. Gebrek aan visie t.a.v. de bestemming groen en het aspect ecologie.

Er is sprake van een totaal gebrek aan visie t.a.v. groen en ecologie. Men vindt het onvoldoende dat in par 5.7. van de toelichting wordt volstaan met de constatering dat groen ruimschoots beschikbaar is en dat het in artikel 19 van de voorschriften vrij ruim is gedefinieerd. De beschouwing over ecologie in par. 7.6. wordt beschouwd als een opsomming van de inventarisatie van het bureau Stadsnatuur uit 2003.

Commentaar

Het klopt dat de beschrijving van het groen in de aangehaalde paragraaf "5.7 Groen en recreatie" kort en bondig is. Deze paragraaf is onderdeel van hoofdstuk 5 "Planbeschrijving".

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe en op grond van welk beleid de voorschriften zijn opgenomen en hoe deze geïnterpreteerd moeten worden.

De **visie** op het groen die hieraan vooraf ging is beschreven in het hoofdstuk Beleid en context (in paragraaf 3.3.3 Groen en recreatie).

In deze paragraaf wordt beschreven wat de algemene beleidsuitgangspunten zijn voor Polder Zestienhoven voor groen en recreatie en hoe die vertaald zouden kunnen worden naar de concrete situatie van Polder Zestienhoven. Om deze paragraaf kort samen te vatten komt het erop neer dat Polder Zestienhoven uitstekende mogelijkheden biedt om:

- de kwaliteit van het te behouden groen te verbeteren door middel van beheer- en inrichtingsmaatregelen,
- de samenhang en de bereikbaarheid van het groen te versterken.

Het vertalen van deze uitgangspunten naar de situatie van Polder Zestienhoven levert de volgende visie voor het groen en de ecologie in Polder Zestienhoven op.

Kwaliteitsverbetering

Kwaliteitsverbetering van grote delen van het bestaande groen is bij uitstek van toepassing op Polder Zestienhoven. De polder oogt heel groen, maar het beheer laat te wensen over. De betrokkenheid van de gebruikers bij het bestaande groen is echter groot; het park wordt ondanks de slechte staat van onderhoud gebruikt door wandelaars, fietsers en hondenbezitters. De planvorming voor Polder Zestienhoven biedt een kans om het groen in het gebied te verbeteren.

Betere verbindingen

Polder Zestienhoven biedt de kans goede verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied te maken. De polder ligt op een cruciale locatie. In potentie is het gebied namelijk onderdeel van een groene route vanuit het hart van de stad naar het buitengebied, naar Midden-Delfland. Het realiseren van goede verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied en tussen de waardevolle groene plekken onderling, sluit aan bij de ambities van het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 en de Rotterdamse groenstrategie. Er zijn weliswaar heel wat waardevolle groene plekken, maar slechts weinigen weten of ervaren dit. Bovendien is het vaak een hele opgave om van het ene groene gebied naar het andere te komen. Het plangebied biedt mogelijkheden om hier verbetering in aan te brengen.

Stad in de natuur

De bouwopgave in Polder Zestienhoven is verbonden met de ontwikkeling van de “Groene Loper” en een ecologisch gezond watersysteem. Een betere bereikbaarheid en een grotere bruikbaarheid van de “Groene Loper” staan daarbij voorop. Dit betekent dat de stadsuitbreiding in een zo natuurlijk mogelijk functionerend systeem wordt gerealiseerd. Uitgangspunten daarbij zijn onder meer het behoud van de kwaliteiten van een deel van het bestaande groen, de verbetering van de waterkwaliteit en het instellen van natuurlijker peilbeheer.

Er is gekozen voor een ecologische en recreatieve verbinding van Midden-Delfland naar de Bergse Plassen, tussen de polder en de hoger gelegen boezem. Daar zijn de verschillende ecologische overgangen in bodem, water en groenstructuur gebundeld. De groene en blauwe elementen lopen zo veel mogelijk als aaneengesloten strengen naast elkaar door de gehele “Groene Loper”. Onderbrekingen worden tot een minimum beperkt.

In de deelstudie Ecologie van de MER (waarbij gebruik is gemaakt van de inventarisatie van bureau Stadsnatuur) is de huidige ecologische waarde van het gebied in kaart gebracht en is beschreven wat waarschijnlijk de effecten van de ontwikkeling van het gebied op de ecologische waarde zullen zijn. De deelstudie Ecologie is in paragraaf 7.6. van de toelichting samengevat. Hiermee is in het bestemmingsplan voldoende aandacht besteed aan ecologie.

1.5. relatie andere plannen

Een beschrijving van de aansluiting op de plannen als HSL en Contramal ontbreekt.

Commentaar

In hoofdstuk 3.5 worden de relatie tussen Polder Zestienhoven en de Contramal en de relatie met het bestemmingsplan Randstadrail toegelicht. In hoofdstuk 5.2.2 wordt de relatie tussen het bestemmingsplan Polder Zestienhoven en het bestemmingsplan H.S.L.-Overschie toegelicht. De tekst in 3.5.1 over de Contramal is enigszins aangepast.

1.6. Financiële uitvoerbaarheid (paragraaf 10)

Doordat de financiële dekking niet voldoet, bestaat ook geen zekerheid dat de beoogde kwaliteit van het plan zal worden gerealiseerd. Ieders Land vindt dat de doorrekening van haar eigen plan – dat ze op verzoek van de raadscommissie had gepresenteerd - beter in elkaar stak, en dat dat plan inzicht gaf in de kosten van het groen, de infrastructuur, het water en de opbrengsten.

Commentaar

De planvorming van Polder Zestienhoven is in twee fasen verdeeld. Uitgangspunt is dat zowel fase één als fase twee worden ontwikkeld. Dit bestemmingsplan beschrijft de eerste fase: de periode tot 2015. Het financiële resultaat van de eerste fase bedraagt naar huidige inzichten (september 2004) ca. € 13 miljoen negatief op netto contante waarde. De tweede fase (betreft ontwikkeling van het gebied tussen verbindingsweg Rotterdam Airport en geplande bestemmingen WIIa en GD) beslaat de periode 2015 t/m 2025 en is in dit bestemmingsplan conserverend bestemd. Fase twee heeft een batig saldo van ongeveer ca. € 7 miljoen. Het gecombineerde plansaldo (periode tot 2025) bedraagt ca. € 6 miljoen negatief op netto contante waarde. De historische kosten (boekwaarde), de aanlegkosten (hoge kosten bouwrijp maken) en de rentekosten (kosten gaan ver voor de baat uit) drukken zwaar op de ontwikkeling van dit plan.

Als gevolg van een bestuurlijk besluit om een aanzienlijke verlaging door te voeren van het in de gemeentelijke grondexploitatie te hanteren rentepercentage zal er per 1 januari 2005 sprake zijn van een per saldo sluitende grondexploitatie.

De grondexploitatieberekening is geen openbaar stuk. Meer gedetailleerde gegevens ten aanzien van de kosten en opbrengsten van het plan worden via de reguliere bestuurlijke procedures verantwoord, maar deze zijn niet publiek beschikbaar. Dit mede in verband met de zakelijke belangen van de gemeente in de diverse onderhandelingsprojecten met derden in de uitvoeringsfase van het plan.

2. Wonen

2.1. Men vindt dat de 85 parkwoningen die verspreid in het park kunnen worden gerealiseerd een te groot beslag leggen op het park, waardoor het park aan kwaliteit inboet. Men vindt de huidige visie tweeslachtig omdat enerzijds wordt gestreefd naar een stevig fraai park, maar anderzijds mogelijkheden creëert voor 85 woningen, waardoor geen sprake meer is van een stevig, fraai park. Men is van oordeel dat de parkwoningen moeten worden geconcentreerd rond Buitenplaats Zestienhoven. De bestemming “parkwoningen” ten noorden van de VTV Zestienhoven en de slurf langs de Van der Duijn van Maasdamweg dienen volgens Ieders Land te worden gewijzigd in “park”. Een poortwoning bij de overgang van de Terletweg naar het park wordt wel acceptabel geacht.

Commentaar

Het streven naar concentratie van de bebouwing en minder versnippering van het park door ontsluitingswegen wordt door de gemeente gedeeld. Dit streven komt ook naar voren in de aanpassing van het Masterplan naar het bestemmingsplan, waar de bebouwingsvlekken zijn gewijzigd en naar de randen van het park zijn geschoven. De vlakken in het bestemmingsplan waar parkwonen mogelijk is gemaakt zeggen nog weinig over het uiteindelijke ontwerp voor park en bebouwing. De gemeente is van mening dat het toevoegen van bebouwing een positief effect op het park als geheel heeft. De sociale veiligheid en de uitstraling van het park kunnen hierdoor sterk worden verbeterd. Het streven naar mogelijkheden voor 85 woningen en een stevig, fraai park is niet tweeslachtig, maar inherent aan de keuze voor de buitenplaats als concept. De buitenplaats wordt daarbij gezien als één geheel waarin landschap en bebouwing elkaar versterken.

2.2. Het feit dat (uit voorzorg) ontheffing voor een hogere grenswaarde voor geluid zal worden aangevraagd levert volgens Ieders Land geen rustig woonklimaat op. Men vindt dat er geen duidelijke keuze wordt gemaakt maar de mogelijkheid voor een slechtere oplossing wordt opengelaten.

Commentaar

Op basis van het geluidsonderzoek, dat is uitgevoerd voor het MER en het bestemmingsplan, wordt verwacht dat de geluidsbelasting op een deel van de woongevels als gevolg van het weg- en railverkeer boven de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) van de Wet geluidhinder kan liggen. In welke mate dit daadwerkelijk het geval is, is afhankelijk van de stedenbouwkundige uitwerking van het bestemmingsplan. Om in de stedenbouwkundige uitwerking voldoende flexibiliteit te behouden is bij de provincie een verzoek voor een hogere grenswaarde (60 dB(A) in plaats van 50 dB(A)) ingediend, die onder de maximaal te verzoeken hogere grenswaarde van 65 dB(A) ligt.

In de stedenbouwkundige uitwerking en realisatie van de woningbouw zullen vervolgens zodanige maatregelen worden getroffen dat de geluidsbelasting op de woongevels tot een minimum noodzakelijk niveau wordt beperkt. Door deze werkwijze wordt flexibiliteit geboden in de stedenbouwkundige uitwerking van het bestemmingsplan, wordt voldaan aan de normen van de wet geluidhinder en ontstaat een woonwijk met een rustig woonklimaat.

3. Verkeer

3.1. Men vindt het niet acceptabel dat parkeervoorzieningen en ontsluitingswegen zijn toegelaten binnen de bestemming “groen” omdat volstrekt onduidelijk is hoe het park zal worden ingericht. Men vindt dat genoemde 2 functies ook bij andere meer relevante bestemmingen kunnen worden ondergebracht zoals “verkeerswegen” en “verblijfsgebieden”. Voorts wordt het wenselijk geacht dat parkeervoorzieningen zoveel mogelijk langs wegen en bij woningen worden gerealiseerd of op specifiek te benoemen parkeerruimte.

Commentaar

Er is voor gekozen om de ‘ondersteunende’ functies van de bestemming “Groen” als parkeren en toegangswegen, niet apart te bestemmen maar binnen de bestemming “Groen” mogelijk te maken. Omdat nog niet duidelijk is waar de ‘ondersteunende’ functies worden gesitueerd, zou een aparte bestemming voorbarig en daardoor te weinig flexibel zijn. Bij het maken van het inrichtingsplan zal duidelijk worden waar de voorzieningen zullen komen.

3.2. Het feit dat de loop van de Van der Duijn van Maasdamweg in het plan naar het zuiden wordt verlegd, waardoor opnieuw een stukje van het park wordt opgeofferd, bewijst weer dat er geen duidelijke visie bestaat op het beeldbepalende element. Er wordt bepleit om in het belang van het park de Van der Duijn van Maasdamweg zoveel mogelijk naar het noorden aan te leggen.

Commentaar

De Van der Duijn van Maasdamweg is zo noordelijk mogelijk gelegd als het realiseren van sportvelden dat ter plaatse mogelijk maakt.

3.3. In het MER en in het voorontwerp-bestemmingsplan is onvoldoende rekening gehouden met de invloed die verkeersbewegingen van het bedrijvenpark Vliegveld in samenhang met het bedrijvenpark Zestienhoven hebben op de woonomgeving van het plan Zestienhoven.

Commentaar

Het bedrijvenpark Vliegveld en het bedrijvenpark Zestienhoven worden beiden ontsloten via de aan te leggen verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de G.K. van Hogendorpweg; de woonomgeving van Polder Zestienhoven zal een aparte ontsluiting krijgen via de Van der Duijn van Maasdamweg. Ter hoogte van het Airportplein wordt een busverbinding gerealiseerd met de Van der Duijn van Maasdamweg.

Totdat de verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de G.K. van Hogendorpweg is aangelegd, zal deze busverbinding opengesteld zijn voor autoverkeer tussen Vliegveldweg en de Van der Duijn van Maasdamweg.

Er worden in de periode tot 2015 geen autoverbindingen (behoudens kruisingen met bestaande wegen) aangebracht tussen de verbindingsweg van Rotterdam Airport naar de G.K. van Hogendorpweg en de Van der Duijn van Maasdamweg. Hierdoor wordt voorkomen dat het “economische” verkeer en het vliegveldverkeer gebruik maken van de centraal in het woongebied gelegen Van der Duijn van Maasdamweg.

4. Volkstuinen

4.1. Men vindt dat de volkstuinen van VTV Zestienhoven en VTV Blijdorp gedetailleerd bestemd moeten worden conform de opzet van paragraaf 5.2 van de toelichting op het voorontwerp, volgens welke opzet geconserveerde bestemmingen gedetailleerd bestemd worden, bijvoorbeeld de woningen aan de Bovendijk.

Commentaar

In bestemmingsplannen wordt een standaard omschrijving voor de gedetailleerde bestemming “Volkstuinen” gehanteerd. Binnen deze bestemming en de daarin gegeven mogelijkheden kan het complex zich wijzigen of zich ontwikkelen. Er is geen aanleiding om in dit bestemmingsplan een andere meer gedetailleerde wijze van bestemmen te hanteren.

4.2.1 Bij de begrenzing van de volkstuinen is geen gebruik gemaakt van de natuurlijke begrenzing. Ieders Land meent dat – conform het eigen voorstel - voor de inpoldering van bijvoorbeeld de VTV Blijdorp en een deel van VTV Zestienhoven gebruik gemaakt kan worden van de bestaande paden die rond de volkstuinen lopen. Aldus kan op een natuurlijke wijze gebruik gemaakt worden van de gegevens in het gebied en hoeven tuinen niet onnodig uitgekocht en opgeofferd te worden.

4.2.2. De begrenzing aan de oostzijde van VTV Zestienhoven is eveneens willekeurig. Een goede oplossing lijkt Ieders Land het met een paar meters verschuiven van de begrenzing naar rechts, waardoor de begrenzing komt te liggen op een bestaand pad. Het gevolg hiervan is dat niet onnodig tuinhuisjes moeten verdwijnen. Die paar meters doen geen “pijn” omdat er in de bouwblokken voor woningen (met name WI a, b, c) voldoende speelruimte aanwezig is de beoogde woningen te realiseren.

Commentaar

In het ontwerp bestemmingsplan zijn de grenzen van de bestemming volkstuinen, waar dat mogelijk is, op detailniveau aangepast aan natuurlijke grenzen.

De bestemmingsgrens aan de noordzijde van VTV Blijdorp is in het ontwerp bestemmingsplan zodanig aangepast, dat hier geen tuinen uitgeplaatst hoeven te worden. Voor VTV Zestienhoven is dit binnen de keuzes gemaakt in Masterplan en voorkeursalternatief van het MER niet mogelijk.

De begrenzing van de oostzijde van VTV Zestienhoven is zodanig aangepast dat hier een extra rij tuinen kan worden ingepast.

4.2.3. Ieders Land is tegen de verspreiding van de woonfunctie in het park; de noordelijke waterloop in het westelijke deel van VTV Zestienhoven zou dan ook evengoed in het park gelegd kan worden, waardoor volkstuinen worden gespaard. Doordat de waterloop als gevolg hiervan meer gaat meanderen wordt het aantrekkelijker, en kan ook daar gemakkelijker een dijk rond dat gedeelte van de VTV Zestienhoven worden aangelegd. Ieders Land acht dit voorstel bovendien goedkoper dan de oplossing waar het voorontwerp van uitgaat.

Commentaar

De door Ieders Land gewenste situering van de waterlopen komt overeen met MER-variant 3. In het ontwerp bestemmingsplan is echter het voorkeursalternatief uit het MER vormgegeven.

4.3. Doordat in het voorontwerp geen duidelijke visie is ontwikkeld is het ook niet duidelijk hoeveel volkstuinen zullen moeten verdwijnen. Men wenst minstens 330 volkstuinen te behouden. Het wordt bovendien als storend ervaren dat in het voorontwerp niet wordt gerept over het verdwijnen van VTV Bovendijk.

Commentaar

In de bestuurlijke besluitvorming over het Masterplan is vastgesteld dat 300 – 330 volkstuinen worden gehandhaafd. Het bestemmingsplan doet geen uitspraak over het aantal volkstuinen dat zich binnen de bestemming volkstuinen bevindt.

In de toelichting van het bestemmingsplan zal in hoofdstuk 5.7.2. worden aangegeven, dat als gevolg van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven het complex Bovendijk zal komen te vervallen. De volkstuincomplexen V.T.V. Wilgentuin en V.T.V. Zuiderlaan zullen worden gehandhaafd.

4.4. Gevraagd wordt om de summier omschrijving van volkstuinen in artikel 14 uit te breiden, zodat tevens voorzieningen t.b.v. het inzamelen van afval (milieuparkjes) mogelijk worden. De volkstuinen beogen – en dat is volgens Ieders Land ook een wens van de gemeente – een grotere sociale en maatschappelijke functie te gaan vervullen. Men wil dat hiervoor ruimte in de voorschriften van het plan wordt geschapen.

Commentaar

De bestemming “Volkstuinen” (artikel 14) geeft veel ruimte aan de wijze waarop een complex georganiseerd wordt. Onder de in lid 1 ruimte genoemde bijbehorende voorzieningen vallen ook ruimten voor het inzamelen van afval.

In het bestemmingsplan wordt de bestemming van gronden vastgelegd. Eventuele toename van de sociale of maatschappelijke betekenis wordt niet in de voorschriften vertaald, hiervoor hoeft dan ook geen ruimte in de voorschriften te worden gemaakt.

4.5. De in de klankbordgroep gedane voorstellen tot het integreren van de VTV-en Zestienhoven en Blijdorp met elkaar en vervolgens met de omgeving, zijn in het voorontwerp niet terug te vinden.

Commentaar

In het ontwerp bestemmingsplan zijn de grenzen van de bestemming volkstuinen in detail aangepast. Bij die aanpassing heeft de input vanuit de Klankbordgroep Polder Zestienhoven een rol gespeeld, evenals de input vanuit het overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland.

5. Water

5.1. Over het thema water is, zo zegt Ieders Land, op 19 februari 2004 een bijeenkomst geweest met de

bewoners van de Overschiese Kleiweg en de Zestienhovensekade.

Overige deelnemers waren de VTV-en Blijdorp en Zestienhoven en Bovendien, het Milieucentrum Rotterdam en de bewonersorganisatie Bovendien. De meningen van de deelnemers zijn verzameld en hieronder weergegeven (de punten 5.2. t/m/ 5. 7).

5.2. Men wil weten wat de gevolgen voor de bestaande woningen zullen zijn wanneer de watergangen onder de volkstuincomplexen tot 30 meter zullen worden verbreed.

Commentaar

De risico's van de (werkzaamheden voor de) watergang aan de zuidzijde van de volkstuincomplexen langs de Achterdijk, die een wisselende breedte kan hebben, kunnen ondervangen worden door voor uitvoering van de werkzaamheden onderzoek te verrichten naar de bodemstabiliteit en vervolgens de werkzaamheden met de nodige voorzorgsmaatregelen uit te voeren en op te leveren. Indien niettemin schade aan de woningen wordt toegebracht, kan de eigenaar van die woning de betreffende aannemer aansprakelijk stellen. Om eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden te kunnen beoordelen, is het raadzaam dat de eigenaar/gebruiker een nulmeting uitvoert van de situatie vòòr uitvoering van de werkzaamheden.

Overigens zijn dit geen zaken die in een bestemmingsplan geregeld (kunnen) worden.

5.3. Onder verwijzing naar par. 6.6.2. van de toelichting, Flexibel peil hoofdsysteem, wordt de vrees uitgesproken dat het nieuwe waterpeil 30 cm hoger zal zijn dan het huidige. In het verlengde hiervan vraagt men zich af of de bomen in het park dit zullen overleven, omdat de wortels van de huidige boomopstand – volgens Ieders Land – continu onder water staan. Het lijkt Ieders Land beter om met behoud van de drie gebieden (airport, polder, volkstuinen) die apart op de boezem lozen, de bestaande waterpeilen te handhaven. Alsdan kunnen grote waterpartijen met zuivering ten noorden van de volkstuinen in het park gerealiseerd worden, hetgeen het park aantrekkelijker maakt. Bovendien hoeft in dat geval de brede watergang onder de volkstuinen niet te worden aangelegd.

Commentaar

In de huidige situatie bestaat het gebied van het hoofdsysteem van Polder Zestienhoven uit een groot aantal peilgebieden. De peilen van deze gebieden variëren van NAP-6,3m tot NAP-5,95m. Om, conform de randvoorwaarde van het Hoogheemraadschap van Schieland, het aantal peilgebieden te minimaliseren is voor het hoofdsysteem van Polder Zestienhoven gekozen voor één flexibel waterpeil met een maximum van NAP-6m, omdat dit peil zo min mogelijk gevolgen heeft voor de bestaande functies. In sommige delen van het gebied van het hoofdsysteem zullen de peilen dus dalen, terwijl in andere delen van het gebied de peilen in verschillende mate zullen stijgen. Ter plaatse van het park Zestienhoven zal het peil 30 cm stijgen.

Bij een geleidelijk verhogen van het waterpeil tot het maximum waterpeil (bv. 5-10 cm per jaar) kunnen de bomen naar verwachting overleven, voor zover een voldoende dikke bodemlaag boven het grondwaterpeil resteert.

Gezien de randvoorwaarde van het Hoogheemraadschap van Schieland om het aantal peilgebieden te minimaliseren is handhaving van alle huidige waterpeilen niet aan de orde. Evenmin is het achterwege laten van de watergang langs de Achterdijk aan de orde, omdat op basis van het voorkeursalternatief uit de MER gekozen is voor een watersysteem met een dergelijke watergang.

5.4. Het plan is onduidelijk over waterzuivering en over de wijze waarop de waterkwaliteitsnormen worden gerealiseerd. Enerzijds wordt over een zuiveringsmoeras met riet gesproken, maar anderzijds (par. 6.6.5.) wordt alleen gesproken over een natuurlijke zuivering en dat nader onderzoek moet aantonen wat voor type natuurlijke zuivering, van welke grootte en op welke locatie, het meest gewenst is.

De bewoners willen in hun directe omgeving geen moeras (muggen etc.). Als blijkt dat kroeskarpers (algeneters) ook voor zuivering kunnen zorgen wordt daar de voorkeur aan gegeven.

Commentaar

Op basis van het MER is in het bestemmingsplan gekozen voor een watersysteem met een zodanige inrichting dat de waterkwaliteit in Polder Zestienhoven verbeterd. Voorbeelden van inrichtingsmaatregelen die de waterkwaliteit verbeteren zijn:

- het niet langer lozen van het overtollige nutriëntenrijke water van de tussenboezem via Polder Zestienhoven;
- het apart bemalen van Rotterdam Airport (en dus niet meer laten afwateren op Polder Zestienhoven);
- het apart bemalen van de volkstuincomplexen;
- het doorspoelen van de volkstuincomplexen met het (als gevolg van de hiervoor genoemde maatregelen) kwalitatief betere water van het hoofdsysteem.

Ondanks de genoemde inrichtingsmaatregelen lijkt een aanvullende zuivering noodzakelijk om de waterkwaliteit in voldoende mate te kunnen verbeteren. Het type waterzuivering, de grootte en de locatie ervan zijn echter nog onderwerp van nader onderzoek. In dat onderzoek zal ook rekening worden gehouden met de woon- en leefomstandigheden.

In hoofdlijnen is dus duidelijk op welke wijze de waterkwaliteit zal worden verbeterd in Polder Zestienhoven.

5.5. De begrenzing van het watersysteem van de volkstuinen t.o.v. hoofdsysteem is onduidelijk. Te dien aanzien hecht Ieders Land aan het eigen plan zoals dat eerder aan de wethouder en de commissie is gepresenteerd.

Commentaar

Op basis van het MER is in het bestemmingsplan gekozen voor het watersysteem van het Voorkeursalternatief (en ook het Meest Milieuvriendelijke Alternatief), dat als figuur is opgenomen in het bestemmingsplan. Het watersysteem van het Voorkeursalternatief is gebaseerd op het watersysteem van variant 1 en niet op het watersysteem van variant 3 dat overeenkomt met het watersysteem van Ieders Land.

Om enige flexibiliteit te behouden in de verdere planuitwerking en –uitvoering is het watersysteem in het bestemmingsplan op hoofdlijnen weergegeven.

5.6. Onduidelijk is hoe de IJskelder als polder behouden zal blijven.

Commentaar

Om de IJskelder als polder te behouden zal deze worden opgehoogd met grond. Bij voorkeur wordt hiervoor gebruik gemaakt van grond die elders in Polder Zestienhoven vrijkomt bij uitvoering van werkzaamheden. Door de grondophoging wordt voorkomen dat de IJskelder als gevolg van het in te stellen waterpeil (op NAP-6m) ‘vermoerast’ en blijft de polderuitstraling behouden.

5.7. Het wordt wenselijk geacht dat gedurende het zettingproces van de in te klinken grond het zoutgehalte in de sloten en watergangen periodiek wordt gemeten.

Commentaar

Aspecten als dit zijn uitvoeringskwesties en geen zaken die in een bestemmingsplan geregeld (kunnen) worden.

5.8. Duidelijkheid wordt gewenst over de invloed van het nieuwe waterpeil voor de bestaande woningen, met name voor de funderingen en kelders. Daarom wordt gevraagd een nulmeting uit te voeren van de bestaande situatie alvorens werkzaamheden worden uitgevoerd.

Commentaar

Het nieuwe waterpeil is zodanig gekozen dat het zo min mogelijk gevolgen heeft voor bestaande functies. Voor de bestaande woningen kunnen de risico's naar verwachting worden ondervangen. Indien niettemin schade aan de woningen wordt toegebracht, kan de eigenaar van die woning de veroorzaker aansprakelijk stellen. Om eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden te kunnen beoordelen, is het raadzaam dat hij een nulmeting uitvoert van de situatie vòòr uitvoering van de werkzaamheden.

Overigens zijn dit geen zaken die in een bestemmingsplan geregeld (kunnen) worden.

6. Groen

6.1, 6.2, 6.3 en 6.4. Het voorontwerp is zeer vaag en onduidelijk over de mogelijkheid dat de groene loper aansluit en wordt afgestemd op aansluitende bestemmingen. Dit lijkt volgens Ieders Land niet realiseerbaar.

De Groene loper en de Ecologische zone staan onder druk door veel medegebruik: recreatie, fietspaden, HSL- tracé. Er wordt voor gepleit de Groene loper en het park apart te bestemmen in het bestemmingsplan.

Commentaar

Met de Groene Loper, die is opgenomen in het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010, beoogt de gemeente een recreatieve en ecologische verbinding te realiseren vanuit de stad (Bergse Plassen) naar Midden-Delfland (de Groenblauwe Slinger) via de Overschiese Plasjes. De ontwikkeling van een bijzonder woonmilieu en sport- en recreatiemogelijkheden (o.a. volkstuinen) maken deel uit van de Groene Loper.

De Groene Loper is dus niet alleen bedoeld voor ecologische doeleinden, maar ook voor andere doeleinden. In het bestemmingsplan is het deel van de Groene Loper dat in Polder Zestienhoven is gelegen en een onderdeel moet uitmaken van de ecologische verbindingszone tussen de stad en Midden-Delfland groen bestemd. In aangrenzende bestemmingsplannen moeten de voorwaarden gecreëerd worden om de resterende stukken van de ecologische verbindingszone van de Groene Loper te realiseren. In het bestemmingsplan HSL-Overschie is dit gebeurd door op de tunnelbak groen als bestemming toe te staan.

In de nabij gelegen polder "Schieveen" wordt een natuurgebied met recreatief medegebruik aangelegd.

6.5 Ieders Land wil dat natuurcompensatie als handhavingsvoorschrift in het bestemmingsplan wordt opgenomen: als bomen verloren gaan door het aanleggen of verbreden van waterpartijen of bij dijkherstel dienen in deze visie nieuwe bomen te worden geplant.

Commentaar

De bescherming van flora en fauna is geregeld in wet- en regelgeving en derhalve al gewaarborgd. Het bestemmingsplan regelt alleen de bestemming van gronden.

7. Milieu

Er is in het MER en in het voorontwerp bestemmingsplan ten onrechte geen aandacht besteed aan het vliegtuiglawaai en de kerosinestank, met name bij het proefdraaien en taxiën van de vliegtuigen. Ook tuinders op de volkstuincomplexen ondervinden last hiervan. Deze vorm van milieuhinder zal toenemen bij intensivering van het vliegverkeer.

Commentaar

In het onderzoek voor het MER is systematisch aandacht besteed aan zowel vliegtuiglawaai als stank. Ten aanzien van vliegtuiglawaai is het strenge beleid van de gemeente Rotterdam om binnen de 20 Ke geluidscontour geen nieuwe woningbouw toe te laten als randvoorwaarde gehanteerd. In het bestemmingsplan is dit overgenomen (op de milieukaart van het bestemmingsplan is de 20 Ke-contour weergegeven en uit de plankaart van het bestemmingsplan blijkt dat daarbinnen geen woningbouw mag plaatsvinden). Ten aanzien van stank is in het MER geconcludeerd dat de woningen die gepland zijn in de zone tussen de geurcontouren van 3 en 5 geureenheden mogelijk geurhinder kunnen ondervinden, maar dat de kans daarop marginaal is. In het bestemmingsplan is daar rekening mee gehouden door een groot deel van de woningen buiten de genoemde zone te plannen.

8. Financiële uitvoerbaarheid en handhaving.

8.1. en 8.2. Suggesties omdat men de gemeente zwak vindt in onderhoud en beheer van gerealiseerde projecten. Deze suggesties zijn hieronder uitgewerkt.

8.2.1. Het in opdracht van de VNG ontwikkelde systeem Kosten Duurzame Uitbreidings Plannen (KODUP) waarvan inmiddels drie modules zijn uitgewerkt, natuur, water en energie, zou hier moeten worden toegepast. Dit systeem kijkt niet alleen naar kosten maar ook naar onderhoud/beheer en eventuele vervanging/sloopfasen, de zogenaamde planbegroting. Geadviseerd wordt de exploitatieopzet van KODUP te gebruiken bij dit voorontwerp. Hierdoor kan reeds vooraf rekening worden gehouden met onderhoud en beheer. De toepassing van het KODUP-systeem toont aan dat men in de levensloop van een project vaak goedkoper uit is en dat verevening tussen partijen kan plaatsvinden doordat er inzicht is in de kosten van investeringen, beheer en onderhoud.

8.2.2. Geadviseerd wordt de kwaliteit van het plan of onderdelen daarvan (bijvoorbeeld het Park met Buitenplaats Zestienhoven) te waarborgen in de realisatie-, beheer-, en onderhoudsfase. Daarnaast zou in overleg met de partijen onderzoek gedaan moeten worden. Tevens zou kunnen worden onderzocht of deze zienswijze kan worden uitgebreid naar andere partijen in het gebied.

Commentaar

Het instrument KODUP kan een goed inzicht bieden in de kosten van een project, inclusief de kosten van beheer en onderhoud, maar stuit in de praktijk op bezwaren. De huidige manier van samenwerken van betrokken partijen sluit namelijk niet aan op de door KODUP vereiste manier van samenwerken om daadwerkelijk tot verevening van kosten en baten tussen partijen te komen.

Het gehele ontwerp- en planproces, van Milieueffect rapport (MER) tot gedetailleerde inrichtingsplannen (IP's), is gericht op het maken van integrale belangenafwegingen. Daarbinnen zijn duurzaamheid, onderhoud en beheer onderwerpen die mede bepalend zijn in de te maken keuzen. De grondexploitatie wordt volgens een binnen de gemeente vastgestelde systematiek opgesteld. Zij biedt inzicht in de te verwachten kosten en opbrengsten van het totale grondproductieproces tot aan de start van de fase van structureel beheer van de in het plan opgenomen openbare ruimten en voorzieningen. De ontwikkeling van de huidige en de, als gevolg van plankeuzen verwachte, toekomstige beheerskosten worden parallel in het planproces verkend. In het op te stellen beheerplan Openbare Ruimte Polder Zestienhoven wordt hierin inzicht gegeven. Voor elke concrete deeluitwerking van een gebied zal standaard een inrichtingsplan (IP) worden opgesteld. Daarin wordt specifiek ingegaan op materiaalkeuzen, onderhoudsniveaus en daarmee samenhangende gevolgen voor beheer- en onderhoud.

Ad 2 Riverbend

Noordelijke verbindingsweg naar Rotterdam Airport

Aanleg van de noordelijke verbindingsweg volgens de plankaart doorsnijdt het terrein van Riverbend. Zes huurders (allen tevens reclamant) zullen dan hun bedrijf niet meer kunnen uitoefenen. Gevraagd wordt de afstand van 3 meter te vergroten tot 13 meter vanaf de achtergevel. Ook zal er meer geluidhinder voor de bedrijven ontstaan en zal het beheer moeilijker worden. Gevreesd wordt dat ook de ontsluitings- en de parkeermogelijkheden zullen afnemen. Indien de Woensdrechtstraat komt te vervallen, zal het zuidelijk deel van terrein onbereikbaar zijn. Spoedige zekerheid over de datum van aanleg is gewenst.

Commentaar

Uit nadere detaillering van het benodigde wegprofiel en in overleg met Riverbend is gebleken dat het verzoek van Riverbend (en de huurders van de loodsen Bovendijk 152 t/m 162 -zie ook zienswijzen **Art en Flywork Stage Support, Woestijn in Blik en CWS**) om de noordelijke bestemmingsgrens tussen Bedrijven en Verkeersweg 10 meter in zuidelijke richting te verschuiven kan worden gehonoreerd. Daarmee sluit deze bestemmingsgrens ter plaatse beter aan op de begrenzing van het bestemmingsplan HSL en de bestaande eigendomsgrens van Riverbend. De Woensdrechtstraat blijft, ter hoogte van het bedrijventerrein, onderdeel van de wegenstructuur.

Bestemmingsplan

Uit het bestemmingsplan blijkt niet wat de plannen voor Hoog Zestienhoven zijn. Riverbend zou graag weten wat de ruimtelijke consequenties zijn wanneer de Airport-terminal en de HSL-shuttle wel of niet bij Hoog Zestienhoven worden gevestigd.

De aangrenzende bestemming in het bestemmingsplan HSL-Zuid Overschie is "Gemengde doeleinden", dat lijkt wat vreemd naast de bestemming "Bedrijven".

Riverbend zou graag een ruimere bestemming op haar terrein zien die ook grootschalige vrije tijdsvoorzieningen, bouwmarkten en meubelbedrijven mogelijk maakt.

De in de huidige bestemming toegestane hoogte van 45 meter wordt teruggebracht naar 9 meter.

Riverbend wil graag 45 meter gehandhaafd zien. Het bebouwingspercentage zou van 60 (ongeveer wat er nu staat) naar 80% verhoogd moeten worden.

Een van de huurders van Riverbend, Nidegro bv, oefent een import- en exportbedrijf in ongeregelde goederen uit. Omdat hierbij sprake is van het veredelen van noten en handel in specerijen, zou dit wel eens in categorie IV kunnen vallen terwijl hooguit categorie III is toegestaan.

Commentaar

Hoog Zestienhoven is geen onderdeel van dit bestemmingsplangebied. Bij het maken van dit bestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande situatie. Er is geen aanleiding om bestaande maar decennialang ongebruikte mogelijkheden nu in de plannen op te nemen, zeker waar een grotere maximumhoogte om stedenbouwkundige dan wel luchtverkeerstechnische redenen ongewenst is. In hoofdstuk 4 onder 4.3.3 zijn de ruimtelijke consequenties van de Airport-terminal en de HSL-shuttle afdoende aangegeven.

De aangrenzende bestemming in het bestemmingsplan HSL-Zuid Overschie is "Gemengde doeleinden", een uit te werken bestemming die ruim is en naast kantoren en commerciële voorzieningen, ook bedrijven mogelijk maakt. Dat is gebeurd omdat bij het maken van dat bestemmingsplan nog niet zeker was waar de verschillende bestemmingen zouden komen. Bij het maken van de uitwerking zal aangesloten worden bij de wel vastgelegde bestemming in het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan.

Uitgangspunt bij de bestemming 'Bedrijven' is dat de bedrijfscategorieën die er nu gevestigd zijn, mogen blijven. Voor een verruiming naar zwaardere bedrijfscategorieën is geen aanleiding.

Een hoogte van 45 meter is niet reëel. Mede vanwege de zienswijze van de LVNL (zie 11.1 ad 27) is thans van noord naar zuid een hoogtezonering in bestemmingsplan opgenomen, variërend van 9 meter ten noorden van de Volkelstraat, 12 meter ten zuiden van Volkelstraat tot aan de scheidslijn BIII –BII; 15 meter ten zuiden van de scheidslijn en 15 meter in de zone langs de hoofdontsluitingsweg.

De opmerking over het bebouwingspercentage is terecht: dit is verhoogd naar 80%.

Volgens de lijst van bedrijfsactiviteiten is een bedrijf in voedingsmiddelen van gemiddelde omvang meestal een categorie IV bedrijf in verband met geurhinder. Nidegro is echter, gezien de geringe grootte en wijze van exploitatie, aan te merken als een bedrijf dat naar aard en invloed op de omgeving past binnen milieucategorie III. De bedrijfsactiviteiten van Nidegro kunnen na het van kracht worden van dit bestemmingsplan onverminderd worden uitgevoerd en een nieuw bedrijf met vergelijkbare activiteiten is eveneens toegestaan.

Ad 3. VTM Milieucommunicatie Rijnmond

Sluit zich in grote lijnen aan bij de zienswijze van Ieders Land, en houdt vast aan eerder geuite kritiek via het MER. De huidige kwaliteit van Polder Zestienhoven kan worden gewaarborgd door bestaande volkstuinen als biotoop op te nemen in de Groene Loper en de watergang te versmallen. Men wil ten slotte nog dat inzicht wordt verschaft in de cumulatieve effecten van alle hinderbronnen in het gebied.

Commentaar

Voor het grootste deel van de reactie van VTM Milieucommunicatie Rijnmond zij verwezen naar het commentaar op de vergelijkbare reactie van Ieders Land.

De milieuhinder waar de nieuwe woningen mee te maken zullen krijgen is in beeld gebracht conform de milieuwetgeving. Het is niet mogelijk de hinder van de verschillende hinderbronnen (luchtvaart, wegverkeer en industrie) te cumuleren omdat het gaat om ongelijksoortige hinder.

Ad 4. Art & Flywork, Stage Support: Bovenstraat 153-154.

Dit bedrijf is huurder van de loodsen op bovenstaand adres.

Er wordt betoogd dat dit bedrijf strategisch is gesitueerd in de driehoek van 2 rijkswegen vanwege de vele werkzaamheden in Amsterdam en Utrecht.

De achterkant van het pand, Bovendijk 153, wordt gebruikt voor laden en lossen. Geklaagd wordt dat de noordelijke verbindingsweg naar Rotterdam Airport volgens de plankaart van het voorontwerp op 3 meter afstand van de achterkant van de loodsen zal worden gesitueerd. Als gevolg van deze verschuiving zal de achteruitgang van het bedrijf niet meer gebruikt kunnen worden, waardoor bedrijfsvoering op deze locatie ook niet meer mogelijk zal zijn.

Gevraagd wordt de afstand van 3 meter te vergroten tot 13 meter vanaf de achtergevel waardoor de weg aan de achterkant van de loodsen behouden blijft, en om de overlast van de aanleg van de noordelijke verbindingsweg tot een minimum te beperken.

Het alternatief zou zijn te verhuizen naar een locatie die alle voordelen van de huidige biedt. Daarbij wordt de verwachting uitgesproken dat planschade zal worden vergoed.

Commentaar

Verwezen zij naar het commentaar terzake bij Riverbend.

Ad 5 Woestijn in Blik

Woestijn in Blik is onderhuurder van Art & Flywork en huurt het achterdeel van de loods aan Bovendijk 154.

Gevraagd wordt de afstand van 3 meter te vergroten tot 13 meter vanaf de achtergevel waardoor de weg aan de achterkant van de loodsen behouden blijft, en om de overlast van de aanleg van de noordelijke verbindingsweg tot een minimum te beperken.

Commentaar

Verwezen zij naar het commentaar terzake bij Riverbend.

Ad 6 Metaalbedrijf Van Iersel, Woensdrechtstraat 79,

De klacht en het voorstel van Van Iersel zijn gelijk aan die van Art & Flywork. Ook in dit geval zal de gebruikte loods tot 3 meter benaderd worden en wordt een afstand van 13 meter voorgesteld.

Van Iersel zegt dat de enige ingang naar het bedrijf is gesitueerd op de locatie waar thans de noordelijke verbindingsweg is gepland. Het gevolg zou zijn dat het bedrijf zou moeten sluiten omdat men via deze ingang wordt bevoorrad (o.a. lange buizen en lange platen). Tevens wordt erop gewezen dat men op dat terrein een opslagruimte voor materiaal heeft staan. Indien de voorgestelde afstand wordt geaccepteerd, zodat een verhuizing niet noodzakelijk is, dan wenst Van Iersel dat wel een goede ontsluiting wordt aangelegd.

Ten slotte wordt een opsomming gegeven van kosten die men bij een eventuele gedwongen verhuizing vergoed zou willen zien (planschade).

Commentaar

Verwezen zij naar het commentaar terzake bij Riverbend.

Ad 7 Jan van der Graaf Jr

Jan van der Graaf is huurder van Woensdrechtstraat 37 en is van mening dat de noordelijke verbindingsweg zodanig aangelegd moet worden dan het bij hem en zijn burens (Metropa) in gebruik zijnde buitenterrein kan blijven gebruiken.

Commentaar

Verwezen zij naar het commentaar terzake bij Riverbend. Het gehuurde buitenterrein kan als parkeerterrein in gebruik blijven.

Ad 8 Metropa Rotterdam BV (Parallelstraat 120-122)

Metropa geeft aan dat bij uitvoering van het (voorontwerp) bestemmingsplan 2 van de 3 loodsen die zij huurt zullen moeten verdwijnen, hetgeen tot gevolg zou hebben dat zij (node) zou moeten verhuizen.

Een verhuizing zou evenwel een enorme operatie worden en grote investeringen vergen omdat het gehele productieproces elders zou moeten worden ondergebracht. Gewezen wordt op het feit dat zich op de huidige locatie 30 voorraad- en mengtanks bevinden en dat op het buitenterrein legaal brandvertragende containers aanwezig zijn met spuitbussen en vloeistoffen.

Metropa wijst er tevens op dat het voorontwerp reeds op korte termijn problemen voor haar meebrengt, omdat zij in 2003 met haar geldschietster heeft afgesproken haar kantoor te zullen verkopen en een deel van de fabriek als kantoor in gebruik te nemen. Doordat de toekomst onzeker is geworden, is het dan ook niet duidelijk of het economisch verantwoord is het inpandige kantoor te bouwen.

Een eventuele verhuizing zou zo dichtbij mogelijk van de huidige locatie moeten zijn.

Commentaar

De door Metropa gebruikte bedrijfsruimten met bijbehorende parkeerruimte blijft wegbestemd om de noordelijke ontsluitingsweg mogelijk te maken. Met de eigenaar van het bedrijf zullen hierover besprekingen gevoerd worden.

Ad 9 Spong Advocaten, namens Sjako Export Cars BV, gevestigd aan de Gilze-Rijenstraat 28.

Geklaagd wordt dat de gemeente Rotterdam de huurovereenkomst per 15 maart 2005 heeft opgezegd voor 50% van het terrein waarop het bedrijf van Sjako Export Cars BV (hierna Sjako) is gevestigd t.b.v. het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg tussen Rotterdam Airport en de G.K. van Hogendorpweg.

Omdat dit geschiedt in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan Polder Zestienhoven worden tegen dit voorontwerp de volgende zienswijzen ingebracht.

a. Effectuering van het bestemmingsplan zal ernstige schade berokkenen aan Sjako omdat zij enerzijds niet in staat zal zijn haar bedrijf uit te oefenen op een terreingrootte die met 50% is verminderd, terwijl anderzijds door de gemeente geen vervangend terrein of andere vorm van compensatie is geboden. Het gevolg hiervan is dat zij noodgedwongen zal moeten verhuizen, waaraan hoge kosten zijn verbonden.

b. Doordat Sjako jarenlang reclame heeft gemaakt heeft ze voor zichzelf naamsbekendheid verworven op dit adres. Verhuizen zal deze investering teniet doen.

Commentaar

Verwezen zij naar het commentaar terzake bij Riverbend. Voortzetting van de huurrelatie lijkt daarmee zeer wel mogelijk.

c. Het belang van de gemeente verbonden aan het effectueren van de beoogde bestemmingswijziging weegt niet op tegen het belang van Sjako die hierdoor onredelijk zwaar in haar belangen wordt getroffen.

Commentaar

Gezien het eerder gegeven commentaar, wordt Sjako, naar de mening van de gemeente, niet in haar belang getroffen.

d. Op grond van vorenstaande overwegingen wordt gevraagd het bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat het bedrijf kan worden voortgezet op het huidige adres. In ieder geval wenst zij in het kader van de terinzagelegging van het ontwerp in de gelegenheid te worden gesteld haar zienswijze naar voren te brengen.

Commentaar

Gezien het hiervoor gegeven commentaar is er aanleiding het plan aan te passen. In het kader van de terinzagelegging van het ontwerp krijgt eenieder de gelegenheid te een zienswijze naar voren te brengen.

Ad 10 Bewonersvereniging Bovendijk en Overschie Kleiweg

Water en groen

De BVBO stelt voor dat er een minimum waterpeil wordt vastgesteld, zodanig dat woningen geen schade ondervinden en dat de vervuiling aanvaardbaar blijft.

Het doorzicht van het water zou ook in de noordoostzijde 1.00 cm moeten bedragen.

Ook in de noordoostzijde zou 50% van de oevers natuurvriendelijk moeten worden ingericht.

De bestemming "groen" laat teveel niet-groen toe als parkeerplaatsen en ontsluitingswegen.

Commentaar

Alleen in zeer droge zomers kan het waterpeil met maximaal 15 cm dalen. In de meeste gevallen zal het waterpeil op het maximale peil staan als gevolg van de invloed van kwel. Schade aan woningen wordt dan ook niet verwacht. Het instellen van een minimum peil is daarom ook niet nodig. Het verschil in doorzicht en percentage natuurvriendelijke oevers tussen de zuidwestzijde en noordoostzijde van het plangebied heeft te maken met het verschil in geldend streefbeeld voor deze plangebiedsdelen op basis van het Waterplan Rotterdam. Voor de zuidwestzijde geldt de Groene Wig en voor de noordoostzijde de Blauwe Ring. De waterzuivering zal zodanig worden ontworpen dat sprake is van een functionerende waterzuivering.

Inderdaad is niet alles wat binnen de bestemming 'groen' is toegestaan ook daadwerkelijk groen. Er is voor gekozen om de 'ondersteunende' functies als parkeren en toegangswegen, niet apart te bestemmen maar binnen de bestemming "Groen" mogelijk te maken. Nu nog niet duidelijk is waar de 'ondersteunende' functies worden gesitueerd, is een aparte bestemming te weinig flexibel.

Milieu

De BVBO maakt zich zorgen over toename van het verkeer, de geluidbelasting aan de gevels en de luchtkwaliteit.

Ontheffing op basis van de Flora & Faunawet wordt afgewezen; het zoeken naar alternatieven zou beter zijn.

Commentaar

De verkeersproblematiek in de Noordrand van Rotterdam wordt onderkend en zal integraal moeten worden bestudeerd in het kader van de 'Pilot Luteijn'. In de Noordrand van Rotterdam zijn ruimtelijke ontwikkelingen gaande, terwijl de realisering van infrastructuur hierbij achterblijft. Voor dit gebied is de "Pilot Luteijn" ingesteld. In deze pilot werken overheden en marktpartijen samen om een meer betrouwbare voortgang te bewerkstelligen bij realisering van infrastructuur. Betrokken partijen zijn Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, gemeente en deelgemeenten. De Pilot Luteijn is het juiste, bestuurlijk gedragen, platform om de geschetste mobiliteitsvraagstukken op te lossen.

Ten aanzien van de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit moet en zal voldaan worden aan de wettelijke normen, zodat sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Ook zal voldaan (moeten) worden aan de natuurwetgeving, zodat de bescherming van flora en fauna gegarandeerd is.

Sociale veiligheid en leefbaarheid

Gevreesd wordt voor lichtvervuiling door straat- en portiekverlichting.

Commentaar

In het algemeen wordt een tekort aan verlichting als sociaal onveilig gezien.

Het aanleggen van straatverlichting en het toevoegen van bebouwing zal ongetwijfeld tot meer verlichting in dit gebied leiden, dan er thans is. Er is echter in geen enkel opzicht sprake van een meer dan normale toename van de verlichting zodat de term lichtvervuiling niet op zijn plaats is.

Schade

De BVBO wil dat in het bestemmingsplan wordt opgenomen dat de gemeente zorgt voor:

- een verplichte nul-meting van de bestaande woningen alvorens met bouwen wordt begonnen;
- voldoende aan- en afvoerwegen tijdens de bouw;
- verhelpen van eventuele schade door werkzaamheden of grondwaterstand.

Commentaar

Indien schade aan de woningen wordt toegebracht, kan de eigenaar van die woning de betreffende aannemer aansprakelijk stellen. Om eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden te kunnen beoordelen, is het raadzaam dat hij een nulmeting uitvoert van de situatie vóór uitvoering van de werkzaamheden. Bij ieder bouwplan hoort ook een veiligheidsplan dat voorziet in de plaatsing van bouwhekken, de wijze van aan- en afvoer van bouw materiaal etc.. Dit plan moet van gemeentewege worden goedgekeurd alvorens met de bouw mag worden begonnen.

Indien schade door grondwaterstand zou ontstaan is deze alleen te verhalen indien aangetoond kan worden dat die veroorzaakt wordt door een ander.

Overigens zijn dit geen zaken die in een bestemmingsplan geregeld (kunnen) worden.

Ad 11 Woningbedrijf Rotterdam

Het WBR heeft bezit in het plangebied. De huidige wijze waarop de buurten Landzicht en Zestienhoven bestemd zijn acht het WBR te beperkend.

Het gebouw 'Landzicht', Schipholstraat 76-80 is, conform de bestaande bestemming, bestemd als 'Maatschappelijke voorzieningen'. Het huidige gebruik is kinderdagverblijf en naschoolse opvang. Omdat de huidige huurder de huur gaat beëindigen, zoekt het WBR ruimere gebruiksmogelijkheden voor het gebouw, waarbij met name aan woningbouw wordt gedacht.

Commentaar

Het mogelijk maken van woningen ter plaatse van het gebouw "Landzicht" is een nieuwe situatie in het kader van de milieuwetgeving. Er is geen milieu-onderzoek gedaan naar deze locatie. Dat is echter ook niet zinvol omdat de hele locatie op de zuid-oostpunt na binnen de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour van Rotterdam Airport valt. Binnen deze contour zijn geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. Het is niet mogelijk de ene kwetsbare bestemming in te wisselen voor de andere. Alles wat niet in het voorgaande bestemmingsplan past, is een nieuwe situatie in het kader van de milieuwetgeving.

De bestemming blijft daarom, conform de huidige situatie, maatschappelijke voorzieningen.

Ad 12 CWS Corporate Care

CWS Corporate Care is huurder van de loods aan de Bovendijk 155. De keuze voor deze loods als opslagpunt is gebaseerd op de strategische ligging ten opzicht van uitvalswegen, de overkapping en de weg aan de achterzijde van de loods.

Dagelijks komt er 1 vrachtwagen van 20 meter het depot bevoorraden en komen er 14 vrachtwagens van 8 meter laden. Door het leggen van de nieuwe weg op 3 meter van de loods, zou de bestaande weg en de overkapping niet meer gebruikt kunnen worden. Derhalve heeft het de voorkeur de weg op 13 meter van de loods aan te leggen.

Commentaar

Verwezen zij naar het commentaar terzake bij Riverbend.

Ad 13 Regionale Hulpverleningsdienst Rotterdam Rijnmond (RHRR)

MER

De RHRR merkt op dat, waar in het MER de CHAMP-plichten aan de orde zijn, bij de 'leemtes in de kennis' zou kunnen worden aangegeven hoe er eventueel omgegaan wordt met een verhoogd risico. Prognoses en aannames met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over de A 13 zijn kwalitatief van aard en zouden beter onderbouwd kunnen worden. Mogelijke maatregelen om incidenten te voorkomen en de gevolgen hiervan te beperken, dienen bij de verdere planontwikkeling te worden meegenomen. Een scenarioanalyse zou hiervoor als uitgangspunt kunnen dienen.

Commentaar

In het MER zijn de externe veiligheidsrisico's van Rotterdam Airport en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg overeenkomstig de gangbare methodieken geprognoseerd.

Voor de externe veiligheidsrisico's van Rotterdam Airport is daarbij met het rijk en de provincie Zuid-Holland afgesproken om het plaatsgebonden risico en het groepsrisico te bepalen aan de hand van het MER nieuwe inrichting Rotterdam Airport. De gehanteerde prognoses voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico zijn gebaseerd op de transportintensiteitencijfers van gevaarlijke stoffen over de A13 voor 1998 (AVIV, 1998) en 2002 (Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Zuid-Holland, peiljaar 2002). Deze cijfers zijn gebaseerd op tellingen.

Mogelijke maatregelen om incidenten te voorkomen en de gevolgen hiervan te beperken zullen bij de verdere planontwikkeling worden meegenomen. Als bijlage bij het bestemmingsplan is een document gevoegd, waarin de CHAMP-plichten zijn uitgewerkt.

Bestemmingsplan

Op blz. 76 wordt een relatie met het gemeentelijk rampenplan en de preparatieplicht gelegd. Aan de invulling van de preparatieplicht kan in het plan situatiegericht invulling worden gegeven door het opstellen van een rampenbestrijdingsplan. De verwijzing naar het gemeentelijk rampenplan is in deze niet correct.

Aan een aantal zaken moet bij de ontwikkeling van het gebied nog aandacht worden besteed:

- Aangegeven moet worden welke maatregelen worden genomen om ongevallen te voorkomen en gevolgen te beperken;
- Hoogte van onderdoorgangen en breedte van wegen dienen te voldoen aan de uitgangspunten zoals die bij de Van der Duijn van Maasdamweg zijn opgesteld;
- De bluswatervoorziening dient nog te worden uitgewerkt.

Commentaar

De betreffende tekst zal als volgt gewijzigd worden. De preparatieplicht betekent, dat een (situatie)gerichte invulling moet worden gegeven aan de formele taak van de gemeente om goed voorbereid te zijn op een incident of ramp. Voor de invulling van het de preparatieplicht is overleg gestart met de hulpdiensten. Geconstateerd is, dat het bestaand gemeentelijk rampenplan – zoals overal in de stad – ook van toepassing is voor Polder Zestienhoven. Hiervoor zijn geen extra capaciteit of middelen nodig. Ook is de ontwikkeling van Polder Zestienhoven te verenigen met de aanvalsplannen van de verschillende hulpdiensten voor de inrichting Rotterdam Airport.

Voor het beantwoorden van de genoemde punten wordt mede verwezen naar het CHAMP-document, dat separaat opgesteld wordt.

1. Het voorkomen van incidenten op de A13 en bij de inrichting Rotterdam Airport gebeurt niet in het kader van dit bestemmingsplan of dit project.
Aan het beperken van de gevolgen van incidenten is enerzijds invulling gegeven door de indeling van Polder Zestienhoven, en wordt anderzijds invulling gegeven door een goede bereikbaarheid binnen de wijk te waarborgen, zie ook punt 2.
2. De nadere detaillering van de inrichting van de wijk gebeurt in Rotterdam standaard in overleg met de hulpdiensten.
3. Nader overleg met de RHRR heeft de afspraak opgeleverd, dat de RHRR actie zal ondernemen om de bluswatervoorziening in overleg met het waterleidingbedrijf te verzekeren.

Betrokkenheid

De hulpverleningsdiensten zijn momenteel betrokken bij het proces dat dient te leiden tot een veilige inrichting van het plangebied, maar worden in de toekomst graag betrokken bij het opstellen van het MER vanaf de fase waarin de startnotitie wordt opgesteld.

Commentaar

In een Milieu Effect Rapport worden de milieueffecten van een ruimtelijke ontwikkeling beschreven. Hulpdiensten worden niet standaard bij dit proces betrokken. Wel krijgen zij MER en voorontwerp bestemmingsplan toegezonden voor inspraak.

In het geval van Polder Zestienhoven heeft tijdens het opstellen van het MER een afstemmingsoverleg plaatsgevonden met het RHRR en de brandweer. Daarbij is afgesproken de hulpdiensten te betrekken bij de verdere uitwerking van de plannen (incl. het uitwerken de CHAMP-plichten. Dit proces is in maart 2004, direct na het ambtelijk gereedkomen van het MER, gestart.

Ad 14 mevrouw Sieders

Mevrouw Sieders refereert aan hetgeen zij in haar jeugd leerde: Kijken naar de wolken en de sterren, wandelen door het hele land en vooral visueel denken.

Zij voegt plattegronden van Rotterdam bij waarop de bedrijfsterreinen in grijs zijn aangegeven. Zij verzoekt het college in gedachten naar de Spaanse Polder te kijken en naar bedrijventpark Noord-West en dat wat er is te verhogen en op de daken tuinen aan te leggen.

Mevrouw Sieders verzoekt de 600 volkstuinders met rust te laten evenals de andere levende wezens (bomen en planten).

Commentaar

Mevrouw Sieders wijst op een niet mis te verstane wijze op de noodzaak van een bezinning alvorens een beleid wordt ingezet.

Die opmerking is terecht. Zij mag er van uitgaan dat die bezinning heeft plaatsgevonden.

Het is een goed gebruik dat alvorens een beleid wordt ingezet, bezinning over de (ook minder plezierige) gevolgen plaats heeft. Daarbij worden zowel sociaal-maatschappelijke als economisch-financiële aspecten afgewogen.

11.3 Aanpassingen

11.3.1. Overleg en inspraak hebben geleid tot de volgende aanpassingen:

Toelichting

In hoofdstuk 3.5.1 is in de tekst over de contramal, de eerste zin geschrapt. De zin daarna komt te luiden:

De Ontwikkelingsvisie Contramal en het Masterplan Polder Zestienhoven zijn inhoudelijk in onderlinge samenhang ontwikkeld. De Contramal, gelegen in de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek, kent echter een zelfstandig besluitvormingsproces.

In hoofdstuk 5.6.2 is op blz 54 (oud) het woord “bijvoorbeeld” toegevoegd in de zin “Een eventueel station kan worden gerealiseerd **bijvoorbeeld** ter hoogte van de Woensdrechtstraat”.

Aan hoofdstuk 5.6.3 (planbeschrijving, verkeer en vervoer, langzaam verkeer) is de tekst onder ‘recreatieve fietsroute’ bijgesteld.

De tekst in Hoofdstuk 5.7 (groen) is verbeterd.

De volgende passage over de baggerberging is toegevoegd.

“Baggerdepot

Ter onderbouwing van de beslissing om een locatie op te nemen is gekeken naar de hoeveelheid en kwaliteit van de baggerspecie die in de tijd geborgen zou moeten kunnen worden. Een belangrijk deel van het slib is van goede kwaliteit en kan in het plangebied zelf worden gebruikt. Vanuit milieuoogpunt moet er nagestreefd worden om zoveel mogelijk specie in het gebied zelf te houden (beperken transport, geen vreemd materiaal hoeven in te brengen voor ophogen). Verder zorgt het kunnen bergen en hergebruiken van het schone slib in het gebied voor een aanzienlijke kostenreductie van de beheerkosten voor het gebied.

Wat betreft de locatiekeuze is gekeken naar een gebied dat niet direct grenst aan (toekomstige) bebouwing, dat redelijk bereikbaar is en waar ophogen geen of beperkt gevolgen heeft of misschien wel gewenst is. Vooral de gewenste afstand tot bestaande bebouwing leidt tot een forse inperking van het aantal mogelijke locaties. Eén en ander heeft geleid tot de keuze voor een gebied bij de Overschiese Plasjes.

De gemaakte opmerkingen over in dit gebied aanwezig beperkingen zijn aanwezig, maar voor het functioneren van het baggerdepot niet onoverkomelijk. “

Hoofdstuk 5.7.2 is aangevuld met een passage inhoudende, dat als gevolg van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven het complex Bovendijk zal komen te vervallen.

De tekst in hoofdstuk 6.4 aangepast ivm overstorten (VROM-inspectie)

In hoofdstuk 7.2.4. is de tekst over de puinbreker aangepast.

De tekst in hoofdstuk 7.5 over de CHAMP-methodiek inclusief groepsrisico is aanzienlijk gewijzigd; een verwijzing is toegevoegd naar het aparte aan de CHAMP gewijde document dat als bijlage in het bestemmingsplan is opgenomen.

Paragraaf 7.5.2 (leidingen) is aangepast, er is thans duidelijker gesteld dat bij het verplaatsen van de gasleiding wordt gestreefd om de toetsingsafstand van 20 meter ten opzichte van kwetsbare objecten aan te houden.

Hoofdstuk 7.6 (Ecologie) is aangepast naar aanleiding van door de PPC gemaakte opmerkingen.

Hoofdstuk 10 (financiële uitvoerbaarheid) is aangepast (zie ook bij ambtelijke aanpassingen).

Plankaart

De bestemming 'verkeersweg' tussen Gilze Rijenstraat en Bovendijk van de nieuw aan te leggen noordelijke verbindingsweg naar Rotterdam Airport' is versmald in zuidelijke richting en de bestemming 'bedrijven' is navenant met 10 meter uitgebreid.

Het bebouwingspercentage binnen de als "Bedrijven" bestemde terreinen is verhoogd.

Een 'toetsingsafstand transportleidingen' (20 meter voor de gasleiding en 27 meter voor de olieleiding) is toegevoegd.

Voorschriften

In Artikel 2 (algemene bepalingen) is onderstaande tekst opgenomen.

Om binnen de op de plankaart aangegeven zone 'toetsingsafstand transportleidingen' (20 meter voor de gasleiding en 27 meter voor de olieleiding) de veiligheid van personen en goederen te waarborgen, geldt, onverminderd hetgeen in deze voorschriften is bepaald ten aanzien van de voor de gronden geldende bestemmingen, dat binnen de op de plankaart aangegeven toetsingsafstand transportleidingen, geen 'kwetsbare objecten' en 'beperkt kwetsbare objecten' mogen worden gerealiseerd.

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde onder a, voor de realisatie van 'kwetsbare objecten' en 'beperkt kwetsbare objecten', met dien verstande dat de afstand tussen zo'n object en het hart van de leiding minimaal 4 meter voor de gasleiding en 5 meter voor de olieleiding bedraagt. Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de vrijstelling aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de milieudeskundige te overleggen.

In artikel 4 ("Woningen I en II") is in het eerste lid de mogelijkheid van speel- en sportvoorzieningen toegevoegd.

Aan lid 6 is onder i een nieuw punt toegevoegd, luidende:

per kavel mag niet meer gebouwd worden dan op grond van de bestuurlijk vastgestelde randvoorwaarden is toegestaan.

In artikel 10 (bedrijven) van de voorschriften wordt na "met dien verstande dat inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet Geluidshinder" en voor "zijn uitgesloten" toegevoegd: *"alsmede zelfstandige kantoren en alle vormen van detailhandel".*

Voor wat betreft de bedrijfsgebonden kantoren, is opgenomen *dat het kantooroppervlak per vestiging niet meer mag zijn dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak, met een maximum van 2000 m².*

In artikel 19 (groen) is in lid 2 onder c opgenomen dat bij realiseren van een baggerdepot niet met materieel hoger dan 7 meter gewerkt mag worden. De zinsnede "uitsluitend voor verwerking van bagger uit het bestemmingsplangebied" is geschrapt.

11.3.2 Ambtelijk zijn nog de volgende aanpassingen aangebracht:

Toelichting

De inhoudsopgave is aangepast.

Toegevoegd wordt aan hoofdstuk 3.4 een passage met betrekking tot de inmiddels verplichte strategische milieubeoordeling luidende:

3.4.7 Strategische milieubeoordeling

Voor het bestemmingsplan Polder Zestienhoven hoeft geen strategische milieubeoordeling (SMB) te worden uitgevoerd. Op basis van het overgangsrecht van de sinds 21 juli rechtstreeks werkende Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (in Nederland kortweg richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) genoemd) geldt een dergelijke verplichting alleen voor plannen en programma's waarvan de eerste formele voorbereidende handeling plaatsvindt na 21 juli 2004 alsmede voor plannen en

programma's die na 21 juli 2006 worden aangenomen. Aangezien het bestemmingsplan Polder Zestienhoven als voorontwerp reeds ter inzage heeft gelegen voor 21 juli 2004, heeft de eerste formele voorbereidende handeling plaatsgevonden voor 21 juli 2004. Verder wordt het bestemmingsplan naar verwachting voor 21 juli 2006 door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld en ook door de provincie Zuid-Holland goedgekeurd. Het bestemmingsplan is dus niet SMB-plichtig. Desalniettemin kan worden opgemerkt dat het MER een zodanige inhoud heeft dat met het MER tevens wordt voldaan aan de vereisten van de Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's.

In hoofdstuk 4.2.1, blz. 37(oud) wordt de zin: "Om te voldoen aan de eisen van het Waterplan Rotterdam, de randvoorwaarden" vervangen door "Om te voldoen aan de eisen en streefbeelden van het Waterplan Rotterdam, de randvoorwaarden"

In hoofdstuk 4.3.1 (laag zestienhoven) is de passage op blz 39 (oud) :

"Het strategisch lokaliseren van het hoofdgebouw van de buitenplaats biedt de mogelijkheid om een alzijdige oriëntatie te realiseren. Door het landhuis of het hoofdgebouw ten noordwesten van de huidige plas te lokaliseren ligt het landhuis als een spin in het web, in zichtlijnen en aan langzaam verkeersroutes. Vanuit het..."

vervangen door

"Door de bebouwing van de buitenplaats strategisch te plaatsen krijgt de buitenplaats een alzijdige oriëntatie. Ten noordwesten van de plas ligt het centrum van de buitenplaats en van de polder Zestienhoven. Deze plek zal een belangrijke rol spelen in bij de positionering van de bebouwing. Hier komen zichtlijnen en langzaam verkeersroutes bij elkaar. Vanuit het..."

en is de passage op blz 39 (oud) onderaan:

"In tegenstelling tot hetgeen er in het masterplan is vermeld, liggen de sportvelden meer geclusterd. De locatie van de rugbyvelden is niet gewijzigd. De vier voetbalvelden liggen nu aan de oostzijde van de huidige kantine."

vervangen door:

"In tegenstelling tot wat er in het Masterplan staat liggen de sportvelden meer geclusterd en liggen de voetbalvelden meer naar het westen. De locatie van de rugbyvelden is niet gewijzigd."

De passage op blz 41 (oud) in hoofdstuk 4.4.1 (watermilieu):

"Hier is de aanwezige waterstructuur uitgebreid tot waterlandschap. De band met het water staat bij deze woningen centraal. De woningen hebben op verschillende manieren een binding met het water. "

is vervangen door:

"Hier is meer water dan in de rest van het plangebied. De band met het water staat hier centraal.

Woningen in dit deelgebied hebben op verschillende manieren een binding met het water."

De gehele tekst van hoofdstuk 4.4.2 (De buitenplaats) is vervangen door:

"Buitenplaats Zestienhove biedt plaats aan maximaal 85 woningen. Naast woningen is er ruimte voor beperkte horeca en voorzieningen die ondersteunend zijn aan de buitenplaats. Dit zouden bijvoorbeeld ateliers, recreatieve faciliteiten, een galerie of een informatiecentrum kunnen zijn. De buitenplaats is geen kopie van een oude buitenplaats. Gezocht wordt naar een eigentijdse vertaling binnen de huidige maatschappelijke context. Maat, omvang en positie van bebouwing zijn onderwerp van studie. Belangrijk bij de vertaling zijn: de meervoudige oriëntatie van de buitenplaats (zie fig. 11 en paragraaf 4.3.1), de herkenbaarheid van de buitenplaats als zodanig, de bijzondere relatie tussen landschap en bebouwing en de ruimtelijke en functionele verbanden tussen de buitenplaats en de Polder Zestienhoven in zijn geheel.

Door een strategische positionering van de bebouwing moet de buitenplaats gaan functioneren als een blikvanger en ankerpunt van de nieuwe wijk en daarmee de belangrijkste imagedrager worden. De relatie van de buitenplaats met de volkstuinten en de sportvelden, die beiden direct aan de buitenplaats grenzen spelen een belangrijke rol. Beiden worden gezien als onderdeel van de buitenplaats in ruime zin.

De negatieve invloed die geparkeerde auto's kunnen hebben om hun omgeving moet zoveel mogelijk beperkt worden. Dit betekent voor de parkeergelegenheid voor bewoners van de buitenplaats dat deze uit het zicht moet worden gehouden van de parkbezoeker. Alleen parkeren voor bezoekers mag in de buitenruimte.

Bij de inrichting van het domein van de buitenplaats vormt het waterbeheer een belangrijk thema. Het park zou een belangrijke rol kunnen hebben in de zuivering van water."

Het onderschrift bij figuur 11: "situering van het hoofdgebouw", wordt vervangen door: "alzijdige oriëntatie"

Bij figuur 12 wordt de legenda weggehaald, zodat er geen verwijzingen meer staan naar locaties voor horeca, koetshuizen e.d. .

In hoofdstuk 6.1 op blz. 59(oud) wordt in de op een na laatste alinea de passage:

"Minimaal 50% van de oevers is natuurvriendelijk ingericht" vervangen door "Het streven is minimaal 50% van de oevers natuurvriendelijk in te richten".

De eerste zin op blz. 60 bovenaan ("Minimaal 25 % van de oevers is natuurvriendelijk ingericht") wordt vervangen door: "Het streven is minimaal 25 % van de oevers natuurvriendelijk in te richten",

In de laatste zin van hoofdstuk 6.6.2 wordt: "In zeer droge zomers" vervangen door "In droge zomers".

De tekst van hst. 10 (fin). Is aangepast en luidt als volgt :

"De planvorming van Polder Zestienhoven is in twee fasen verdeeld. Uitgangspunt is dat zowel fase één als fase twee worden ontwikkeld. Dit bestemmingsplan beschrijft de eerste fase: de periode tot 2015. Het financiële resultaat van de eerste fase bedraagt naar huidige inzichten (september 2004) ca. € 13 miljoen negatief op netto contante waarde. De tweede fase (betreft ontwikkeling van het gebied tussen verbindingsweg Rotterdam Airport en geplande bestemmingen Wlla en GD) beslaat de periode 2015 t/m 2025 en is in dit bestemmingsplan conserverend bestemd. Fase twee heeft een batig saldo van ongeveer ca. € 7 miljoen. Het gecombineerde plansaldo (periode tot 2025) bedraagt ca. € 6 miljoen negatief op netto contante waarde. De historische kosten (boekwaarde), de aanlegkosten (hoge kosten bouwrijp maken) en de rentekosten (kosten gaan ver voor de baat uit) drukken zwaar op de ontwikkeling van dit plan.

Als gevolg van een bestuurlijk besluit om een aanzienlijke verlaging door te voeren van het in de gemeentelijke grondexploitaties te hanteren rentepercentage, zal er per 1 januari 2005 sprake zijn van een per saldo sluitende grondexploitatie."

Plankaart

Vanwege wegaanleg dient een kas van Multibedrijven binnen het eigen terrein verplaatst te worden; het bebouwingspercentage van het met 'B II' aangegeven gebied langs de G.K. van Hogendorpweg is daarom van 40 in 60 gewijzigd.

De grens van de volkstuincomplexen is zoveel mogelijk aangepast aan de bestaande begrenzing van de tuinen.

Het watersysteem (hoofdwatergangen) is in overleg met het waterschap aangepast.

Voorschriften

Horeca is als functie opgenomen in de doeleindenomschrijving in artikel 5 (Parkwoningen) de maat (750 m2 blijkt uit de matrix.

In artikel 6 (Gemengde doeleinden) is lid 7 onder d gewijzigd zodat de tekst als volgt komt te luiden:

"woningen zowel op de begane grond als op de verdiepingen zijn toegestaan, waarbij de hoofdentree van de aan de Van der Duijn Van Maasdamweg gelegen woningen aan deze weg dient te zijn gesitueerd".

Aan lid 5 (bebouwingsbepalingen) van artikel 16 (Tuin) zijn twee extra categorieën toegevoegd:

In tuinen tussen 600 en 1000 m2 bijgebouwen in zij- of achtertuin met een totale oppervlakte van 100 m2, in tuinen, groter dan 1000 m2 bijgebouwen in zij- of achtertuin met een totale oppervlakte van 100 m2.

De lijst van bedrijfsactiviteiten is aangevuld met de categorie "tuinbouw: kassen met gasverwarming" ten behoeve van de reeds aanwezige vestiging van 'Multibedrijven'.

II VOORSCHRIFTEN

VOORSCHRIFTEN BESTEMMINGSPLAN POLDER ZESTIENHOVEN

Algemene en technische bepalingen

- ARTIKEL 1 – BEGRIPSBEPALINGEN
- ARTIKEL 2 – ALGMENE BEPALINGEN

Bestemmingen

- ARTIKEL 3 – WONINGEN
- ARTIKEL 4 – WONINGEN I, II
- ARTIKEL 5 – PARKWONINGEN
- ARTIKEL 6 – GEMENGDE DOELEINDEN (uit te werken)
- ARTIKEL 7 – MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN
- ARTIKEL 8 – KANTOREN
- ARTIKEL 9 – HOTEL
- ARTIKEL 10 – BEDRIJVEN
- ARTIKEL 11 – ERF
- ARTIKEL 12 – SPEEL- EN SPORTVOORZIENINGEN
- ARTIKEL 13 – RECREATIEVE VOORZIENINGEN
- ARTIKEL 14 – VOLKSTUINEN
- ARTIKEL 15 – NUTSTUINEN
- ARTIKEL 16 – TUIN
- ARTIKEL 17 – GARAGES
- ARTIKEL 18 – VOORZIENINGEN VAN OPENBAAR NUT
- ARTIKEL 19 – GROEN
- ARTIKEL 20 – AGRARISCH GEBIED
- ARTIKEL 21 – VERKEERSWEG
- ARTIKEL 22 – VERBLIJFSGEBIED
- ARTIKEL 23 – WATER
- ARTIKEL 24 – LEIDING
- ARTIKEL 25 – WATERKERING
- ARTIKEL 26 – ARCHEOLOGISCH WAARDEVOL GEBIED

Aanvullende bepalingen

- ARTIKEL 27 – ALGEMENE VRIJSTELLINGEN
- ARTIKEL 28 – UITWERKING VAN HET PLAN
- ARTIKEL 29 – WIJZIGING VAN HET PLAN
- ARTIKEL 30 – GEBRUIK
- ARTIKEL 31 – OVERGANGSBEPALINGEN
- ARTIKEL 32 – STRAFBEPALING
- ARTIKEL 33 – NAAMGEVING

Algemene en technische bepalingen

Artikel 1 - BEGRIPSBEPALINGEN

Aan huis gebonden beroep/bedrijf

Een beroep of bedrijf dat aan of bij de woning wordt uitgeoefend door de bewoner.

Achtertuin

Het voor "tuin" bestemde gedeelte van een perceel dat omzoomd wordt door de achtererfgrens en de beide zijerfgrenzen van het perceel, alsmede door de achtergevelbouwgrens van het bouwvlak plus, voor zover van toepassing, de denkbeeldige lijn(en) getrokken in het verlengde hiervan tot aan de zijerfgrens.

Bebouwing

Een of meer gebouwen en/of andere bouwwerken.

Bebouwingsgrens

Op de plankaart aangegeven lijn welke niet door bebouwing mag worden overschreden (behoudens overschrijdingen die krachtens deze voorschriften zijn of kunnen worden toegestaan).

Bebouwingspercentage

Een percentage dat aangeeft hoeveel van het oppervlak (bovengronds) van een bouwperceel door gebouwen mag worden ingenomen.

Bedrijfswoning

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.

Begane grond (laag)

Het gedeelte van een gebouw, bestaande uit een of meer bouwlagen - waaronder begrepen een kelder, souterrain of bel-etage.

Belhuis

Een inrichting waarvan de bedrijfsvoering onder welke benaming dan ook is gericht op het ter plaatse tegen betaling bieden van gelegenheid tot elektronische berichtenuitwisseling in de vorm van telefonie of door middel van toegang tot het internet. Een op de openbare weg geplaatste telefooncel wordt hier niet onder begrepen.

Beperkt kwetsbare objecten:

- a. woningen, voor zover zij niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- b. hotels, penitentiaire inrichtingen en asielzoekerscentra;
- c. kantoren;
- d. winkels, restaurants en cafés;
- e. sporthallen, zwembaden en andere overdekte sport- en recreatiegelegenheden;
- f. kampeer- en open lucht recreatieterreinen;
- g. andere inrichtingen dan de onder b tot en met f genoemde;
- h. gebouwen ten behoeve van het belijden van godsdienst of levensovertuiging;
- i. andere objecten en terreinen die met de onder a tot en met h genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de aard van hun functie of de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, voor zover die objecten en terreinen niet tot de categorie kwetsbare objecten behoren;
- j. objecten met een hoge infrastructurele waarde, 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.

Bouwblok

Een terrein dat blijkt de plantekening geheel of grotendeels door wegen, als bedoeld in dit bestemmingsplan, wordt begrensd en waarop ingevolge deze voorschriften gebouwen zijn toegestaan.

Bouwlaag of laag

Het tussen twee opeenvolgende vloeren/plafonds gelegen, voor verblijf geschikt deel van een gebouw, met inbegrip van een kap met een dakkapel die breder is dan 2/3 van de breedte van het pand. Een vliering, kap, zolderverdieping, souterrain of ondergrondse parkeervoorziening wordt niet als afzonderlijke laag begrepen.

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.

Bruto vloeroppervlakte (b.v.o.)

De totale vloeroppervlakte van kantoren, winkels, horeca, bedrijven of maatschappelijke voorzieningen met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en dienst ruimten.

Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen direct aan de particulier c.q. eindconsument.

Dienstwoning

Zie Bedrijfswoning.

Gebouw

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

Gevaarlijke Stof

Een stof of preparaat dat krachtens het Besluit verpakking en aanduiding milieugevaarlijke stoffen en preparaten is ingedeeld in een categorie als bedoeld in artikel 34, tweede lid, van de Wet milieugevaarlijke stoffen.

Horeca

Een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig ten behoeve van gebruik ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken.

Hotel

Een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig verschaffen van logies per nacht, met inbegrip van het bedrijfsmatig ten behoeve van gebruik ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken alsmede congresfaciliteiten.

HSL

Hogesnelheidslijn; het plangebied wordt doorsneden door het spoor van de HSL, hiervoor is een apart bestemmingsplan vastgesteld.

Kantoren

Ruimten, welke blijken hun indeling en inrichting zijn bestemd om te worden ingericht ten behoeve van administratieve werkzaamheden.

Kwetsbare objecten

a. woningen, met uitzondering van:

- verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
- dienst- en bedrijfswoningen van derden;

b. woonketen of standplaatsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Woningwet;

c. ligplaatsen als bedoeld in de Huisvestingswet;

d. bouwen waar dagopvang van minderjarigen plaatsvindt;

- e. gebouwen die uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt worden door een onderwijsinstelling;
- f. ziekenhuizen, verpleeginrichtingen en zorginstellingen;
- g. andere gebouwen die bestemd zijn voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten.

Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen van sociale/culturele/medische/educatieve/recreatieve/levensbeschouwelijke aard/dan wel ten behoeve van de openbare dienst.

Milieudeskundige

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

N.A.P.

Normaal Amsterdams Peil.

Ondergrondse parkeervoorzieningen

Een geheel of gedeeltelijk beneden peil gelegen parkeervoorziening, waarbij het gedeelte boven peil niet meer dan de helft van de hoogte van de voorziening mag bedragen.

Oorspronkelijke achtergevel/zijgevel

De achtergevel/zijgevel bij de eerste oplevering van het gebouw.

Parkeervoorzieningen

Parkeergelegenheid ter voorziening in de behoefte aan ruimte voor het parkeren en stallen van motorvoertuigen en (brom-)fietsen, al dan niet gebouwd, met inbegrip van ondergrondse parkeervoorzieningen alsmede in- en uitritten.

Peil

- Voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg;
- voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct 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 een weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.

Praktijkruimte/atelier

Een werkruimte voor de uitoefening van administratieve, medische c.q. paramedische of daarmee gelijk te stellen beroepen of werkzaamheden, dan wel een werkruimte ten behoeve van een kunstenaar.

Souterrain

Verdieping van een gebouw die zich voor minder dan de helft van de hoogte van deze verdieping onder de grond bevindt

Voortuin

Het voor "tuin" bestemde gedeelte van een perceel dat omzoomd wordt door de voorerfgrens en de beide zijerfgrenzen van het perceel, alsmede door de voorgevelbouwgrens van het bouwvlak plus, voor zover van toepassing, de denkbeeldige lijn(en) getrokken in het verlengde hiervan tot aan de zijerfgrens.

Vrije vloeroppervlakte

Vloeroppervlakte waarboven zich een vrije hoogte bevindt van ten minste 2,1 meter.

Winkels

Detailhandelsvestigingen en/of daarmee vergelijkbare vestigingen voor de verrichting van diensten aan of ten behoeve van particulier c.q. eindconsument. Een belhuis wordt hier niet onder begrepen.

Zijtuin

Het voor "tuin" bestemde gedeelte van een perceel dat omzoomd wordt door de zijerfgrens en de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de voorgevelbouwgrens van het bouwvlak, alsmede de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de achtergevelbouwgrens van het bouwvlak.

Artikel 2 - ALGEMENE BEPALINGEN

Wijze van meten

1. Bij de toepassing van deze voorschriften geldt de volgende wijze van meten:
 - a. de grondoppervlakte van een gebouw of ander bouwwerk wordt gemeten tussen de verticale projecties van de buitenzijde van de gevels en 1 meter boven peil; dakoverstekken, luifels, niet aaneengesloten balkons en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter;
 - b. de inhoud van een gebouw of ander bouwwerk wordt gemeten buitenwerks en boven peil;
 - c. - de hoogte van een gebouw of ander bouwwerk (bouwhoogte) wordt gemeten vanaf het hoogste punt van dat gebouw of ander bouwwerk tot het peil, schoorstenen en antennes en liftopbouwen - met een hoogte van maximaal 5 meter - uitgezonderd;
- de goot- of boeiboordhoogte van een gebouw wordt gemeten vanaf de horizontale snijlijn van gevelvlak en dakvlak tot aan het peil;
 - d. de breedte van een gebouw wordt gemeten van en tot de buitenkant van een zijgevel dan wel het hart van een gemeenschappelijke scheidingsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels verspringen of niet evenwijdig lopen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte;
 - e. de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens wordt gemeten vanaf het dichtst bij de perceelsgrens gelegen punt van de gevel van het gebouw, haaks op de perceelsgrens.

Bebouwingsnormen

2. Op de voor bebouwing bestemde gronden dienen - onverminderd hetgeen daartoe in de desbetreffende voorschriften is bepaald - de op de plankaart aangegeven bebouwingsnormen in acht genomen te worden. Voor zover voor de desbetreffende gronden op de plankaart respectievelijk in de voorschriften geen maximum bebouwingspercentage is ingeschreven, mogen deze gronden volledig worden bebouwd.

Goot- en nokhoogte

3.
 - a. Ter bepaling van de maximaal toegestane goothoogte van een gebouw, voor zover op de plankaart respectievelijk in deze voorschriften voor dit gebouw een maximaal toegelaten aantal bouwlagen is gegeven, dient als hoogte van een bouwlaag 4 meter te worden aangenomen, met dien verstande, dat indien voor de begane-grondlaag een andere dan woonbestemming is toegelaten, voor de begane-grondlaag een hoogte van 5 meter dient te worden aangenomen;
 - b. de nokhoogte mag niet meer bedragen dan 4 meter boven de onder a bedoelde goothoogte.
 - c. voorzover geen maximumhoogte is aangegeven mag niet hoger gebouwd worden dan 45 meter.

Afdekking van gebouwen

4. Voor zover in deze voorschriften noch op de plankaart regels zijn opgenomen t.a.v. de afdekking van gebouwen, mogen deze gebouwen zowel met een kap als plat worden afgedekt.

Molenbeschermingszone

- 5.a. Teneinde rondom de molen binnen de op de plankaart aangegeven aanduiding "molenbeschermingszone" vrije windvang te garanderen en het zicht op de molen veilig te stellen, geldt, onverminderd hetgeen in deze voorschriften is bepaald ten aanzien van de voor de gronden geldende bestemmingen, het volgende, tenzij de vrije windvang of het zicht ter plaatse al is beperkt, mits deze niet verder beperkt worden:
 - Binnen een straal van 100 meter, gerekend vanuit het middelpunt van molen, mag geen bebouwing worden opgericht of beplanting aanwezig zijn, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande molenwiek.
 - Binnen een straal van 100 tot 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, mag de maximale hoogte van bebouwing/beplanting niet hoger zijn dan 1/30 van de afstand tussen bouwwerk/beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend vanaf het onderste punt van de verticaal staande molenwiek.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen, gehoord de beheerder van de betreffende molen, vrijstelling verlenen van het bepaalde onder a, mits daardoor de windvang, het functioneren en de zichtbaarheid van de molen niet in onevenredige mate worden of kunnen worden aangetast en Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar hebben verleend.

Zone rond LPG-vulpunt

6. Binnen een zone -zoals op de plankaart aangegeven door een aanduiding- van 80 meter, gemeten uit het vulpunt van het LPG-station, mogen geen “beperkt kwetsbare objecten” en “kwetsbare objecten” gerealiseerd worden.

7. Toetsingsafstand transportleidingen

- a. Om binnen de op de plankaart aangegeven zone ‘toetsingsafstand transportleidingen’ de veiligheid van personen en goederen te waarborgen, geldt, onverminderd hetgeen in deze voorschriften is bepaald ten aanzien van de voor de gronden geldende bestemmingen, dat binnen de op de plankaart aangegeven toetsingsafstand transportleidingen, geen ‘kwetsbare objecten’ en ‘beperkt kwetsbare objecten’ mogen worden gerealiseerd.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde onder a, voor de realisatie van ‘kwetsbare objecten’ en ‘beperkt kwetsbare objecten’, met dien verstande dat de afstand tussen zo’n object en het hart van de leiding minimaal 4 meter voor de gasleiding en 5 meter voor de olieleiding bedraagt. Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de vrijstelling aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de milieudeskundige te overleggen.

Artikel 3 – WONINGEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor "woningen", zijn bestemd voor:
 - a. gebouwen waarin zijn toegestaan woningen, met de daarbij behorende berg- en stallingruimten, alsmede tuinen, ontsluitingswegen, fiets- en voetpaden;
 - b. praktijkruimten op de begane grond;
 - c. de bestemmingen "waterkering" en "archeologisch waardevol gebied", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. Woningen mogen mede worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep/bedrijf, mits:
 - a. de woonfunctie van de desbetreffende woning (hoofdgebouw) in overwegende mate gehandhaafd blijft doordat maximaal 30% van de vrije vloeroppervlakte van de woning voor beroeps-/ bedrijfsactiviteiten wordt gebruikt;
 - b. de woning er als woning uit blijft zien (reclame-uitingen aan o.a. de gevel en dakrand zijn niet toegestaan);
 - c. het ten behoeve van de bedrijfsuitoefening benodigd (opgesteld) vermogen niet meer bedraagt dan 5 kilowatt op de begane grond, respectievelijk niet meer bedraagt dan 1,5 kilowatt op de verdieping;
 - d. er niet meer dan 10 liter samengeperste gassen ten behoeve van de bedrijfsuitoefening in de woning aanwezig zijn;
 - e. er niet meer dan 25 liter gevaarlijke stoffen (niet zijnde samengeperste gassen) ten behoeve van de bedrijfsuitoefening in de woning aanwezig zijn;
 - f. er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die betrekking op het onderhouden en repareren van motorvoertuigen;
 - g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij het betreft detailhandelsactiviteiten als ondergeschikt onderdeel van de beroeps-/bedrijfsactiviteiten.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid, is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding "horeca toegestaan" op de begane grond tevens horeca toegestaan.
4. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is parkeren in een bij de woning behorende voortuin dan wel zijtuin toegestaan.
5. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding "hoofdwatgang I", tevens een hoofdwatgang toegestaan.

Bebouwingsbepalingen

6. Voor het bouwen in een bij de woning behorende tuin als bedoeld in het eerste lid gelden de bebouwingsbepalingen als opgenomen in artikel 16, "tuin".

Vrijstelling

7. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het tweede lid ten behoeve van het toelaten van andere dan de aldaar genoemde beroepen/bedrijven, die, gehoord de milieudeskundige, daarmee naar aard en invloed op de omgeving zijn gelijk te stellen.
8. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder c. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 4 – WONINGEN I, II

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “woningen I” en “woningen II” zijn bestemd voor:
 - a. - gebouwen waarin zijn toegestaan woningen, alsmede tuinen met de daarbij behorende berg- en stallingruimten;
- praktijkruimten op de begane grond;
met de daarbij behorende
- parkeervoorzieningen;
- onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
- voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut;
- speel- en sportvoorzieningen;
- groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
- ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemmingen “leiding” en “archeologisch waardevol gebied”, voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid zijn op de gronden aangewezen voor “woningen I” ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “clubgebouw toegestaan” tevens een kantine, kleed- en douchegelegenheden toegestaan, met een oppervlakte van maximaal 750 m² en een goothoogte die niet meer dan 8 meter bedraagt.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatgang II” tevens een hoofdwatgang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.
4. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is tevens toegestaan een natuurlijke waterzuivering zoals rietzuivering.
5. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is parkeren in een bij de woning behorende voortuin dan wel zijtuin toegestaan.
6. Woningen mogen mede worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep/bedrijf, mits:
 - a. de woonfunctie van de desbetreffende woning (hoofdgebouw) in overwegende mate gehandhaafd blijft doordat maximaal 30% van de vrije vloeroppervlakte van de woning voor beroeps-/ bedrijfsactiviteiten wordt gebruikt;
 - b. de woning er als woning uit blijft zien (reclame-uitingen aan o.a. de gevel en dakrand zijn niet toegestaan);
 - c. het ten behoeve van de bedrijfsuitoefening benodigd (opgesteld) vermogen niet meer bedraagt dan 5 kilowatt op de begane grond, respectievelijk niet meer bedraagt dan 1,5 kilowatt op de verdieping;
 - d. er niet meer dan 10 liter samengeperste gassen ten behoeve van de bedrijfsuitoefening in de woning aanwezig zijn;
 - e. er niet meer dan 25 liter gevaarlijke stoffen (niet zijnde samengeperste gassen) ten behoeve van de bedrijfsuitoefening in de woning aanwezig zijn;
 - f. er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die betrekking op het onderhouden en repareren van motorvoertuigen;
 - g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij het betreft detailhandelsactiviteiten als ondergeschikt onderdeel van de beroeps-/bedrijfsactiviteiten.
7. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het zesde lid ten behoeve van het toelaten van andere dan de aldaar genoemde beroepen/bedrijven, die, gehoord de milieudeskundige, daarmee naar aard en invloed op de omgeving zijn gelijk te stellen.

Bebouwingsbepalingen

8. Voor het bouwen geldt hetgeen op de plankaart inclusief de matrix is opgenomen met dien verstande dat:
- a. ten aanzien van het aantal woningen het totaal aantal woningen in de bestemming “woningen I” en “woningen II” plus het totaal aantal woningen in de bestemming “parkwoningen” plus het totaal aantal woningen in de bestemming “gemengde doeleinden” maximaal 1623 bedraagt;
 - b. elk van de op de plankaart onderscheiden deelgebieden a, b en c van “woningen I” respectievelijk “woningen II” het in de matrix aangegeven minimum percentage open water dient te bevatten;
 - c. de gevels van de woningen grenzend aan de bestemming “verkeersweg” ten aanzien van de gronden aangewezen voor “woningen I”, deelgebieden a en b en voor “woningen II”, deelgebied b op een afstand van tenminste 12 meter en ten aanzien van de gronden aangewezen voor “woningen II”, deelgebied a op een afstand van tenminste 11 meter van de as van de weg -het midden van het wegprofiel van de hoofdweg- dienen te worden gerealiseerd;
 - d. ten aanzien van de gronden aangewezen voor “woningen I”, deelgebieden a en b:
 - de bouwhoogte maximaal 3 bouwlagen bedraagt, plat afgedekt, dan wel maximaal 2 bouwlagen afgedekt met een kap waarvan de hellingshoeken niet meer dan 60 graden bedragen;
 - voor een strook met een breedte van 30 meter direct grenzend aan de Van der Duijn Van Maasdamweg de bouwhoogte maximaal 4 bouwlagen bedraagt, waarbij tevens een vijfde bouwlaag is toegestaan mits deze laag terugligt en past binnen een kapprofiel met hellingshoeken van 60 graden;
 - e. ten aanzien van de gronden aangewezen voor “woningen I”, deelgebied c:
 - de bouwhoogte maximaal 3 bouwlagen bedraagt, plat afgedekt, dan wel maximaal 2 bouwlagen afgedekt met een kap waarvan de hellingshoeken niet meer dan 60 graden bedragen;
 - f. ten aanzien van de gronden aangewezen voor “woningen II”, deelgebieden a en b:
 - de bouwhoogte maximaal 4 bouwlagen bedraagt, waarbij tevens een vijfde bouwlaag is toegestaan mits deze laag terugligt en past binnen een kapprofiel met hellingshoeken van 60 graden;
 - g. ten aanzien van de gronden aangewezen voor “woningen II”, deelgebied c:
 - de bouwhoogte maximaal 3 bouwlagen bedraagt, waarbij tevens een vierde bouwlaag is toegestaan mits deze laag terugligt en past binnen een kapprofiel met hellingshoeken van 60 graden;
 - h. voor het bouwen in een bij de woning behorende tuin als bedoeld in het eerste lid gelden de bebouwingsbepalingen als opgenomen in artikel 16, “tuin”.
 - i. per kavel mag niet meer gebouwd worden dan op grond van de bestuurlijk vastgestelde randvoorwaarden is toegestaan.
9. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 5 - PARKWONINGEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor "parkwoningen" zijn bestemd voor:
 - gebouwen waarin zijn toegestaan woningen, alsmede tuinen met de daarbij behorende berg- en stallingruimten;
 - praktijkruimten, ateliers en recreatieve voorzieningen, alsmede daaraan ondergeschikte detailhandel;
 - maatschappelijke voorzieningen, zoals een galerie, informatiecentrum, museum;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut;
 - horeca;
 - parkeervoorzieningen;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
 - ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemmingen "groen" en "leiding", voor zover deze gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding "hoofdwatgang II" tevens een hoofdwatgang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.
 3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de aanduiding "verkeersverbinding", tevens een verkeersverbinding conform verblijfsgebied, als bedoeld in artikel 22, toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.
 4. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is tevens toegestaan een natuurlijke waterzuivering zoals rietzuivering.
 5. Woningen mogen mede worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep/bedrijf, mits:
 - a. de woonfunctie van de desbetreffende woning (hoofdgebouw) in overwegende mate gehandhaafd blijft doordat maximaal 30% van de vrije vloeroppervlakte van de woning voor beroeps-/ bedrijfsactiviteiten wordt gebruikt;
 - b. de woning er als woning uit blijft zien (reclame-uitingen aan o.a. de gevel en dakrand zijn niet toegestaan);
 - c. het ten behoeve van de bedrijfsuitoefening benodigd (opgesteld) vermogen niet meer bedraagt dan 5 kilowatt op de begane grond, respectievelijk niet meer bedraagt dan 1,5 kilowatt op de verdieping;
 - d. er niet meer dan 10 liter samengeperste gassen ten behoeve van de bedrijfsuitoefening in de woning aanwezig zijn;
 - e. er niet meer dan 25 liter gevaarlijke stoffen (niet zijnde samengeperste gassen) ten behoeve van de bedrijfsuitoefening in de woning aanwezig zijn;
 - f. er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die betrekking op het onderhouden en repareren van motorvoertuigen;
 - g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij het betreft detailhandelsactiviteiten als ondergeschikt onderdeel van de beroeps-/bedrijfsactiviteiten.

Bebouwingsbepalingen

6. Voor het bouwen geldt hetgeen op de plankaart inclusief de matrix is opgenomen met dien verstande dat:
 - a. ten aanzien van het aantal woningen het totaal aantal woningen in de bestemming "woningen I" en "woningen II" plus het totaal aantal woningen in de bestemming "parkwoningen" plus het totaal aantal woningen in de bestemming "gemengde doeleinden", maximaal 1623 woningen bedraagt;

- b. meer dan de helft van het maximum aantal woningen, zoals opgenomen in de matrix, aan de oostzijde van de in het eerste lid bedoelde gronden dient te worden gerealiseerd;
- c. de bouwhoogte maximaal 4 bouwlagen bedraagt, waarbij tevens een vijfde bouwlaag is toegestaan mits deze laag terugligt en past binnen een kapprofiel met hellingshoeken van 60 graden;
- d. de gevels van de woningen grenzend aan de bestemming “verkeersweg” op een afstand van tenminste 12 meter van de as van de weg -het midden van het wegprofiel van de hoofdweg- dienen te worden gerealiseerd;
- e. voor het bouwen in een bij de woning behorende tuin als bedoeld in het eerste lid onder a. de bebouwingsbepalingen gelden als opgenomen in artikel 16, “tuin”.
- f. Het door bebouwing ingenomen percentage mag niet meer dan 55 bedragen.

Vrijstelling

- 7. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het zesde lid ten behoeve van het toelaten van andere dan de aldaar genoemde beroepen/bedrijven, die, gehoord de milieudeskundige, daarmee naar aard en invloed op de omgeving zijn gelijk te stellen.
- 8. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 6 - GEMENGDE DOELEINDEN (uit te werken)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “gemengde doeleinden (uit te werken)”, zijn bestemd voor:
 - a. gebouwen waarin zijn toegestaan:
 - woningen;
 - winkels;
 - kantoren;
 - horeca;
 - maatschappelijke voorzieningen;
 - bedrijven;
 - met de daarbij behorende
 - tuinen
 - parkeervoorzieningen;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
 - ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemmingen “leiding” en “archeologisch waardevol gebied”, voor zover deze gronden mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang I”, tevens een hoofdwatergang toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang II” tevens een hoofdwatergang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.
4. Woningen mogen mede worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep/bedrijf, mits:
 - a. de woonfunctie van de desbetreffende woning (hoofdgebouw) in overwegende mate gehandhaafd blijft doordat maximaal 30% van de vrije vloeroppervlakte van de woning voor beroeps-/ bedrijfsactiviteiten wordt gebruikt;
 - b. de woning er als woning uit blijft zien (reclame-uitingen aan o.a. de gevel en dakrand zijn niet toegestaan);
 - c. het ten behoeve van de bedrijfsuitoefening benodigd (opgesteld) vermogen niet meer bedraagt dan 5 kilowatt op de begane grond, respectievelijk niet meer bedraagt dan 1,5 kilowatt op de verdieping;
 - d. er niet meer dan 10 liter samengeperste gassen ten behoeve van de bedrijfsuitoefening in de woning aanwezig zijn;
 - e. er niet meer dan 25 liter gevaarlijke stoffen (niet zijnde samengeperste gassen) ten behoeve van de bedrijfsuitoefening in de woning aanwezig zijn;
 - f. er geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die betrekking op het onderhouden en repareren van motorvoertuigen;
 - g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij het betreft detailhandelsactiviteiten als ondergeschikt onderdeel van de beroeps-/bedrijfsactiviteiten.
5. Onder bedrijven als bedoeld in het eerste lid worden bedrijven verstaan, welke zijn vermeld in de categorieën 1 t/m 2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten Gemengde Doeleinden, behorende bij deze voorschriften.
6. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het vierde en vijfde lid, ten behoeve van het toelaten van andere dan de aldaar genoemde bedrijven, die, gehoord de milieudeskundige, daarmee naar aard en invloed op de omgeving zijn gelijk te stellen.

Uitwerkingsregels

7. Bij de uitwerking van de bestemming “gemengde doeleinden” dienen als uitwerkingsregels in acht te worden genomen, naast hetgeen voor het bouwen op de plankaart inclusief de matrix is opgenomen, dat:

- a. ten aanzien van het aantal woningen het totaal aantal woningen in de bestemming “woningen I” en “woningen II” plus het totaal aantal woningen in de bestemming “parkwoningen” plus het totaal aantal woningen in de bestemming “gemengde doeleinden”, maximaal 1623 woningen bedraagt;
- b. voor het bouwen in een bij de woning behorende tuin als bedoeld in het eerste lid de bebouwingsbepalingen gelden als opgenomen in artikel 16, “tuin”;
- c. de gevels van de gebouwen grenzend aan de bestemming “verkeersweg” ten aanzien van de gronden ten westen van de HSL op een afstand van tenminste 12 meter en ten aanzien van de gronden ten oosten van de HSL op een afstand van tenminste 15 meter van de as van de weg - het midden van het wegprofiel van de hoofdweg- dienen te worden gerealiseerd;
- d. b.v.o.:
 - woningen zowel op de begane grond als op de verdiepingen zijn toegestaan, waarbij de hoofdentree van de aan de Van der Duijn Van Maasdamweg gelegen woningen aan deze weg dient te zijn gesitueerd;
 - winkels op de begane grond zijn toegestaan waarvan de b.v.o. maximaal 2300 m² mag bedragen en een b.v.o. van ten hoogste 300 m² per vestiging, waarbij 1 vestiging van ten hoogste 1500 m² is toegestaan;
 - kantoren op de begane grond zijn toegestaan waarvan de b.v.o. maximaal 3000 m² mag bedragen en een b.v.o. van ten hoogste 300 m² per vestiging;
 - horeca op de begane grond is toegestaan waarvan de b.v.o. maximaal 600 m² mag bedragen en een b.v.o. van ten hoogste 150 m² per vestiging;
 - maatschappelijke voorzieningen op de begane grond en op de eerste en tweede verdieping zijn toegestaan waarvan de b.v.o. maximaal 3000 m² b.v.o. mag bedragen,
 - bedrijven op de begane grond zijn toegestaan waarvan de b.v.o. maximaal 1700 m² mag bedragen en een b.v.o. van ten hoogste 150 m² per vestiging;
 - de totale b.v.o. van winkels, kantoren, horeca, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven gezamenlijk niet meer dan 5000 m² mag bedragen;
- e. vrijstelling:
 - vestiging van winkels, kantoren, horeca en bedrijven op de eerste verdieping door middel van een vrijstelling van burgemeester en wethouders onder voorwaarden mogelijk wordt gemaakt;
 - een horecavestiging van ten hoogste 300 m² en een bedrijfsvestiging van ten hoogste 200 m² door middel van een vrijstelling van burgemeester en wethouders onder voorwaarden mogelijk wordt gemaakt;
 - een verruiming van de totale b.v.o. van winkels, kantoren, horeca, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen tot ten hoogste 8000 m² door middel van een vrijstelling van burgemeester en wethouders onder voorwaarden mogelijk wordt gemaakt;
- f. bouwhoogte:
 - de bouwhoogte maximaal 6 bouwlagen mag bedragen, waarbij tevens een zevende bouwlaag is toegestaan mits deze laag terugligt en past binnen een kapprofiel met hellingshoeken van 60 graden;
 - de bouwhoogte in de nabijheid en rond de kruising van de Van der Duijn Van Maasdamweg en de HSL maximaal 9 bouwlagen mag bedragen, waarbij tevens een tiende bouwlaag is toegestaan mits deze laag terugligt en past binnen een kapprofiel met hellingshoeken van 60 graden;
 - de bouwhoogte in een strook van 35 meter grenzend aan de bestemming “groen” aan de kant van de Overschiese Kleiweg en de Oude Bovendijk maximaal 4 bouwlagen mag bedragen, waarbij tevens een vijfde bouwlaag is toegestaan mits deze laag terugligt en past binnen een kapprofiel met hellingshoeken van 60 graden;
 - de hoogte van de begane-grond laag aan de zijde van de Van der Duijn Van Maasdamweg minimaal 3,5 meter dient te bedragen.
 - waar hoger wordt gebouwd dan 20,5 meter, dient, alvorens bouwvergunning wordt verleend, overleg plaatsgehad te hebben met de Luchtverkeersleiding Nederland of de daarvoor in de plaats tredende autoriteit.

8. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 7 - MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “maatschappelijke voorzieningen”, zijn bestemd voor
 - a. - bouwwerken ten dienste van sociale, culturele, medische, educatieve, recreatieve of levensbeschouwelijke voorzieningen, dan wel ten behoeve van de openbare dienst; met de daarbij behorende
 - parkeervoorzieningen;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
 - ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemmingen “archeologisch waardevol gebied” en “leiding” voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang I”, tevens een hoofdwatergang toegestaan.

Bebouwingsbepalingen

3. Voor de in het eerste lid bedoelde gronden geldt dat de bouwhoogte en het bebouwingspercentage op de plankaart zijn aangegeven, met dien verstande dat:
 - a. in afwijking van het bepaalde in het eerste lid de bouw van geluidgevoelige gebouwen, als bedoeld in de Wet geluidhinder, slechts is toegestaan indien de ter zake toepasselijke (hogere) grenswaarden voor wegverkeerslawaaï niet worden overschreden;
 - b. tevens lichtmasten mogen worden gebouwd, waarvan de hoogte maximaal 18 meter bedraagt;
 - c. de op de plankaart aangegeven hoogtemaat niet van toepassing is voor hoogteaccenten zoals kerktorens die een hoogte van niet meer dan 30 meter mogen verkrijgen.
4. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 8 - KANTOREN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “kantoren”, zijn bestemd voor:
 - a. - bouwwerken, waarin kantoren zijn toegestaan, met de daarbij behorende tuinen en erven; met de daarbij behorende
- parkeervoorzieningen;
- onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
- groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemming “archeologisch waardevol gebied”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatgang I”, tevens een hoofdwatgang toegestaan.

Bebouwingsbepalingen

3. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
 - a. Voor de in het eerste lid bedoelde gronden geldt dat de b.v.o. ten hoogste 40.000 m² in totaal mag bedragen;
 - b. Voor de in het eerste lid bedoelde gronden geldt dat de bouwhoogte maximaal 10 bouwlagen bedraagt, tenzij op de plankaart een ander aantal bouwlagen is aangegeven.
4. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 9 - HOTEL

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “hotel”, zijn bestemd voor:
 - a. hotel, met het bijbehorende erf;
 - b. de bestemming “archeologisch waardevol gebied”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatgang I”, tevens een hoofdwatgang toegestaan.
3. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemming als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 10 – BEDRIJVEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “bedrijven” aangeduid met de milieucategorie II respectievelijk III, zijn bestemd voor:
 - a. - bouwwerken, opslag- en werkterreinen ten behoeve van bedrijven, welke voor wat betreft II respectievelijk III zijn vermeld in de categorieën 1 t/m 2 respectievelijk 1 t/m 3 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten, behorende bij deze voorschriften, met dien verstande dat inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidshinder, alsmede zelfstandige kantoren en alle vormen van detailhandel zijn uitgesloten;
 - parkeervoorzieningen;
 - met de daarbij behorende
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
 - voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut;
 - ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemming “leiding” en “archeologisch waardevol gebied”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid zijn voor dat deel van de gronden aangewezen voor bedrijven, milieucategorie III ten zuiden van de Volkelstaat en ten westen van de Gilze-Rijenstraat geen autosloperijen toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de aanduiding “bedrijfswoning toegestaan” tevens een bedrijfswoning toegestaan, met een maximale bouwhoogte van 3 meter, plat afgedekt en een vloeroppervlakte van maximaal 88 m².
4. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang II” tevens een hoofdwatergang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.
5. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid onder a, mag het kantooroppervlak per vestiging niet meer zijn dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak, met een maximum van 3000 m².
6. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, is ter plaatse van de aanduiding “kantoor toegestaan” tevens een zelfstandig kantoor toegestaan met dien verstande dat voor wat betreft de locaties Bovendijk 132 en 137 de vloeroppervlakte van dit kantoor ten hoogste 1220 m² mag bedragen, voor wat betreft de locatie Bovendijk 162, ten hoogste 640m² en voor wat betreft de locatie Van Woensdrechtstraat 47, ten hoogste 220m².

Vrijstelling

7. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het eerste lid, ten behoeve van het toelaten van andere dan de aldaar genoemde bedrijven, die, gehoord de milieudeskundige, daarmee naar aard en invloed op de omgeving zijn gelijk te stellen.
8. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemming als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 11 - ERF

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “erf”, zijn bestemd voor:
 - a. - tuin en erf;
met de daarbij behorende
- parkeervoorzieningen;
- onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
- groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
- ontsluitingswegen –en paden en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemming “archeologisch waardevol gebied”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatgang I”, tevens een hoofdwatgang toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid geldt dat de gronden, voor zover grenzend aan bestemmingen welke bebouwing toelaten, mede zijn bestemd voor de ingevolge de aangrenzende bestemming toegelaten doeleinden in de vorm van overhangende delen (erkers, balkons, galerijen en dergelijke) met een diepte van 2 meter gemeten vanuit de gevel en op een hoogte van ten minste 2,2 meter boven maaiveld.

Bebouwingsbepalingen

4. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, als een pergola, een carport of een keermuur.
5. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemming als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 12 - SPEEL- EN SPORTVOORZIENINGEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “speel- en sportvoorzieningen”, zijn bestemd voor:
 - a. - sport- en speelvelden;
met de daarbij behorende
 - parkeervoorzieningen;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers, waterzuivering en gemalen;
 - ontsluitingswegen -en paden en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemmingen “leiding”, “archeologisch waardevol gebied” en “waterkering”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid onder a. is ter plaatse van de aanduiding “verkeersverbinding”, tevens een verkeersverbinding conform verblijfsgebied, als bedoeld in artikel 22, toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang I”, tevens een hoofdwatergang toegestaan.
4. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang II” tevens een hoofdwatergang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.

Bebouwingsbepalingen

5. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
 - a. op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, te weten:
 - clubgebouwen, kleedgelegenheden, lichtmasten, tribune;
 - bouwwerken - geen gebouwen zijnde - van waterbouwkundige aard, als een brug, een duiker, een steiger, een vlonder;
 - containers ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval.
 - b. voor de in het eerste lid bedoelde gronden geldt dat de bouwhoogte en het bebouwingspercentage op de plankaart zijn aangegeven, met dien verstande dat de hoogte van de lichtmasten als bepaald in het vierde lid onder a. maximaal 18 meter mag bedragen.
6. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 13 - RECREATIEVE VOORZIENINGEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “recreatieve voorzieningen”, zijn bestemd voor:
 - terreinen ten behoeve van recreatie;met de daarbij behorende
 - parkeervoorzieningen;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
 - ontsluitingswegen -en paden en fiets- en voetpaden;

Bebouwingsbepalingen

2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken -waarbij de bouwhoogte en het bebouwingspercentage op de plankaart zijn aangegeven- worden gebouwd, te weten:
 - gebouwtjes ten behoeve van onderhoud en beheer;
 - een dienstwoning;
 - bouwwerken - geen gebouwen zijnde - van waterbouwkundige aard, als een brug, een duiker, een steiger, een vlonder;
 - containers ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval.

Artikel 14 - VOLKSTUINEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor "volkstuinten", zijn bestemd voor een complex volkstuinten met bijbehorende voorzieningen, ontsluitingswegen en -paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen als taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen.

Bebouwingsbepalingen

2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, zoals volkstuintenhuisjes, kweekkassen, een verenigingsgebouw, sanitaire gebouwtjes, niet voor bewoning bestemde gebouwtjes ten behoeve van onderhoud en beheer, speelvoorzieningen, zomede bouwwerken - geen gebouwen zijnde - van waterbouwkundige aard, als een brug, een duiker, een steiger, een vlonder.
3. Van de oppervlakte van de in het eerste lid bedoelde gronden mag ten hoogste 15 % door gebouwen worden ingenomen.
4. Voor de bouw van de in het tweede lid bedoelde gebouwen geldt, dat:
 - a per volkstuin niet meer dan één volkstuintenhuisje (met een oppervlakte van maximaal 25 m²) en één kweekkas mogen worden gebouwd;
 - b indien er op een volkstuin zowel een volkstuintenhuisje als een kweekkas aanwezig is, de oppervlakte van de kweekkas niet meer dan 12 m² mag bedragen; indien er op een volkstuin geen volkstuintenhuisje aanwezig is, de oppervlakte van de kweekkas niet meer dan 20 m² mag bedragen;
 - c de goothoogte van een verenigingsgebouw niet meer dan 4,5 meter mag bedragen;
 - d de hoogte van de overige gebouwen niet meer dan 3,5 meter mag bedragen.

Artikel 15 - NUTSTUINEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “nutstuinen”, zijn bestemd voor:
 - a. - een complex nutstuinen met bijbehorende voorzieningen, met de daarbij behorende
 - parkeervoorzieningen;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
 - ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden;
 - b. de bestemmingen “waterkering”, “archeologisch waardevol gebied”, en “leiding”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang I”, tevens een hoofdwatergang toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang II” tevens een hoofdwatergang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.

Bebouwingsbepalingen

4. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, zoals gereedschapsbergingen en platglasbakken, alsmede bouwwerken - geen gebouwen zijnde - van waterbouwkundige aard, als een brug, een duiker, een steiger, een vlonder.
5. Voor de bouw van de in het derde lid bedoelde gebouwtjes geldt, dat:
 - a. per nutstuint niet meer dan een gebouwtje mag worden gebouwd, als bedoeld in het tweede lid;
 - b. de goothoogte niet meer dan 2,7 meter mag bedragen;
 - c. de oppervlakte van een gebouwtje niet meer dan 20 m² per complex mag bedragen.

Vrijstelling

6. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het derde en vierde lid voor de bouw van in de bestemming passende gebouwtjes, als een schuilloods, een toiletgebouwtje, van welke gebouwtjes de goothoogte maximaal 2,5 meter mag bedragen, terwijl de gezamenlijke grondoppervlakte van deze gebouwtjes niet groter mag zijn dan 30 m² per complex.
7. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 16 - TUIN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor "tuin", zijn bestemd voor:
 - a. tuin, met de daarbij behorende paden en waterpartijen;
 - b. de bestemmingen "waterkering", "leiding" en "archeologisch waardevol gebied", voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangegeven.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding "hoofdwatgang I", tevens een hoofdwatgang toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid geldt dat de gronden, voor zover grenzend aan bestemmingen welke bebouwing toelaten, mede zijn bestemd voor de ingevolge de aangrenzende bestemming toegelaten doeleinden in de vorm van overhangende delen (erkers, balkons, galerijen en dergelijke) met een diepte van ten hoogste 2 meter gemeten vanuit de gevel en op een hoogte van ten minste 2,2 meter boven het maaiveld.
4. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is parkeren in een bij de woning behorende voortuin toegestaan.

Bebouwingsbepalingen

5. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:
 - a. een uitbreiding aan de oorspronkelijke achtergevel -met dien verstande dat de achtergevel van de woningen tussen de Noorderlaan en Zuiderlaan maximaal 0,50 meter nadien mag zijn opgeschoven- van het hoofdgebouw, met een diepte van maximaal 3,5 meter en een hoogte van 1 bouwlaag;
 - b. een uitbreiding aan de oorspronkelijke zijgevel van het hoofdgebouw, van 3 meter breed en een hoogte van 1 bouwlaag mits de resterende zijtuin ten minste 1 meter bedraagt en de uitbreiding aan de zijgevel ten minste 1 meter achter de voorgevelrooilijn is gesitueerd;
 - c. bijgebouwen in een achter de woning gelegen tuin of zijtuin achter de voorgevelrooilijn, met dien verstande dat:
 - de totale oppervlakte van deze bijgebouwen:

- in tuinen	tot	50 m ²	maximaal 10 m ² bedraagt
- in tuinen	tot	100 m ²	maximaal 16 m ² bedraagt
- in tuinen	tot	200 m ²	maximaal 24 m ² bedraagt
- in tuinen	tot	600 m ²	maximaal 32 m ² bedraagt
- in tuinen	tot	1000 m ²	maximaal 50 m ² bedraagt
- in tuinen	>	1000 m ²	maximaal 100 m ² bedraagt
 - de hoogte maximaal 3 meter bedraagt, gemeten vanaf het aansluitend terrein;
 - d. de gronden voor niet meer dan 50% worden bebouwd.
6. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 17 - GARAGES

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “garages”, zijn bestemd voor:
 - a. gebouwtjes, dienend voor de stalling van personenauto's, motorrijwielen en (brom-)fietsen en voor berging voor huishoudelijke doeleinden;
 - b. de bestemming “archeologisch waardevol gebied”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangegeven.

Bebouwingsbepalingen

2. De hoogte van de in het eerste lid bedoelde gebouwtjes mag niet meer bedragen dan 3 meter.
3. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b. is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 18 - VOORZIENINGEN VAN OPENBAAR NUT

Doeleindenomschrijving

- De gronden, aangewezen voor “voorzieningen van openbaar nut”, zijn bestemd voor:
- voorzieningen ten behoeve van de gas-, water-, electriciteitsdistributie, alsmede gemalen; met de daarbij behorende
 - parkeervoorzieningen;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
 - ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden.

Artikel 19 - GROEN

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “groen”, zijn bestemd voor:
 - a. - park, plantsoen, waterpartijen en waterlopen, speelgelegenheden, ontsluitingswegen- en paden, fiets- en voetpaden;
- overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen, alsmede activiteiten in het kader van onderhoud, inrichting en beheer waaronder baggerwerkzaamheden;
- onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
- parkeervoorzieningen;
- voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut;
 - b. de bestemmingen “parkwoningen”, “leiding”, “archeologisch waardevol gebied” en “waterkering”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is tevens toegestaan:
 - a. een natuurlijke waterzuivering zoals rietzuivering;
 - b. ter plaatse van de aanduiding “opslag en stalling” een terrein voor hondentraining alsmede opslag, met bijbehorende gebouwtjes met een totale oppervlakte van 100 m² en een goothoogte van niet meer dan 4,5 meter;
 - c. ter plaatse van de aanduiding “baggerdepôt” en het omliggende terrein ter hoogte van het meest noordelijk deel van de Achterdijk naast -ten oosten van- de Overschie Plasjes, een baggerdepôt, waarbij niet met materieel, hoger dan 7 meter, mag worden gewerkt;
 - d. een hertenkamp met een bijbehorende stal met een oppervlakte van maximaal 200 m² en een goothoogte van niet meer dan 4,5 meter bedraagt.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatgang I”, tevens een hoofdwatgang toegestaan.
4. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatgang II” tevens een hoofdwatgang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.

Bebouwingsbepalingen

5. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, te weten:
 - a. bouwwerken - geen gebouwen zijnde - als straatmeubilair, verfraaiingselementen, waaronder een podium/muziektent, speelelementen;
 - b. bouwwerken - geen gebouwen zijnde - van waterbouwkundige aard als een brug, een duiker;
 - c. containers ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - d. niet voor bewoning bestemde kleine bouwwerken van openbaar nut als telefoocellen, wachthuisjes voor verkeersdiensten, transformatorgebouwtjes, verdeelkasten, gasdrukregel- en meetstations, gemaalgebouwtjes.
6. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de in het eerste lid onder b. bedoelde bestemmingen, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald

Artikel 20 - AGRARISCH GEBIED

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “agrarisches gebied”, zijn bestemd voor:
 - a. agrarische doeleinden, ontsluitingswegen en -paden, groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen, alsmede activiteiten in het kader van onderhoud, inrichting en beheer waaronder baggerwerkzaamheden;
 - b. de bestemmingen “leiding”, “archeologisch waardevol gebied” en “waterkering”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangegeven.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de aanduiding “baggerdepôt “ en het omliggende terrein ter hoogte van het meest noordelijk deel van de Achterdijk naast -ten oosten van- de Overschiese Plasjes, een baggerdepôt toegestaan, uitsluitend voor verwerking van bagger uit het bestemmingsplangebied.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatgang I”, tevens een hoofdwatgang toegestaan.
4. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende gebouwen worden gebouwd, zoals een stal, een schuur en een gemaal, alsmede bouwwerken - geen gebouwen zijnde - van waterbouwkundige aard, als een brug, een duiker, een steiger, een vlonder.

Bebouwingsbepalingen

5. Voor het bouwen van de in het tweede lid genoemde passende gebouwen en bouwwerken geldt dat de oppervlakte van de in het eerste lid bedoelde gronden niet meer dan op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage door bebouwing worden ingenomen en de goothoogte niet meer dan 4,5 meter mag bedragen;
6. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de in het eerste lid onder b. bedoelde bestemmingen, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 21 - VERKEERSWEG

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor "verkeersweg", zijn bestemd voor:
 - a. - verkeers- en verblijfsruimte, te weten:
 - voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, trambanen met bovenleidingen, fietspaden, parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende kunstwerk als viaducten, bruggen, duikers;
 - voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen;
 - geluidswerende voorzieningen;
 - groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - b. de bestemmingen "leiding", "archeologisch waardevol gebied" en "waterkering", voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding "hoofdwatgang I", tevens een hoofdwatgang toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding "hoofdwatgang II" tevens een hoofdwatgang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.
4. De in het eerste lid bedoelde gronden dienen tenminste een rijstrook per rijrichting te bevatten, afgezien van parkeer- en expeditiestroken, voorsorteerstroken en in- en uitvoegstroken.
5. Op de in het eerste lid bedoelde gronden grenzend aan de bestemmingen:
 - "woningen I, II", deelgebieden a en b, "woningen II", deelgebied b en "parkwoningen", dient de as van de weg -het midden van het wegprofiel van de hoofdweg- op een afstand van tenminste 12 meter van de gevels van de woningen te worden gerealiseerd;
 - "woningen II", deelgebied a dient de as van de weg -het midden van het wegprofiel van de hoofdweg- op een afstand van tenminste 11 meter de gevels van de woningen te worden gerealiseerd;
 - "gemengde doeleinden (uit te werken)" dient de as van de weg -het midden van het wegprofiel van de hoofdweg- ten aanzien van de gronden ten westen van de HSL op een afstand van tenminste 12 meter en ten aanzien van de gronden ten oosten van de HSL op een afstand van tenminste 15 meter van de gevels van de gebouwen te worden gerealiseerd;

Bebouwingsbepalingen

6. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, te weten:
 - a. de in het eerste lid bedoelde kunstwerken;
 - b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, als portalen ten behoeve van de bewegwijzering, straatmeubilair, verfraaiingselementen, reclame-inrichtingen, al dan niet ondergrondse afvalcontainers, openbare nutsvoorzieningen, alsmede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard als een brug, een duiker, en een gemaal.

Vrijstelling

7. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het vierde lid voor de bouw van niet voor bewoning bestemde gebouwen van geringe omvang - niet zijnde verkooppunten voor motorbrandstoffen - zoals een kiosk, waarvan de inhoud niet meer mag bedragen dan 60 m³.
8. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de in het eerste lid onder b. bedoelde bestemmingen, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald

Artikel 22 - VERBLIJFSGEBIED

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “verblijfsgebied”, zijn bestemd voor:
 - a. - verkeers- en verblijfsruimte, te weten:
 - voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen;
 - voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen;
 - groenvoorzieningen, waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
 - onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
 - parkeervoorzieningen;
 - voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut;
 - b. de bestemmingen “leiding”, “archeologisch waardevol gebied” en “waterkering”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid geldt dat de gronden, voor zover grenzend aan bestemmingen welke bebouwing toelaten, mede zijn bestemd voor de ingevolge de aangrenzende bestemming toegelaten doeleinden in de vorm van overhangende delen (erkers, balkons, galerijen en dergelijk) met een diepte van te hoogste 2 meter gemeten uit de gevel en op een hoogte van ten minste 2,2 meter boven maaiveld.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang I”, tevens een hoofdwatergang toegestaan.
4. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang II” tevens een hoofdwatergang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.

Bebouwingsbepalingen

5. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, te weten:
 - a. bouwwerken - geen gebouwen zijnde - als straatmeubilair, verfraaiingselementen, speelelementen, reclame-inrichtingen, fietsbergingen;
 - b. bouwwerken - geen gebouwen zijnde - van waterbouwkundige aard als een brug, een duiker, en een gemaal;
 - c. containers ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;

Vrijstelling

6. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het vierde lid voor de bouw van niet voor bewoning bestemde gebouwen van geringe omvang - niet zijnde verkooppunten voor motorbrandstoffen - zoals een kiosk, waarvan de inhoud niet meer mag bedragen dan 60 m³.
7. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de in het eerste lid onder b. bedoelde bestemmingen, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 23 - WATER

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “water”, zijn bestemd voor:
 - a. - singels, vijvers en waterlopen ten behoeve van de waterhuishouding van het omliggende gebied, met de daarbij behorende voorzieningen als taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en gemalen;
- groenvoorzieningen;
 - b. de bestemmingen “leiding”, “archeologisch waardevol gebied” en “waterkering”, voorzover de onderhavige gronden op de plankaart mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang I”, tevens een hoofdwatergang toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang II” tevens een hoofdwatergang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.

Bebouwingsbepalingen

4. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken - geen gebouwen zijnde - van waterbouwkundige en/of recreatieve aard worden gebouwd, als een brug, een duiker, een steiger, een vlonder, en een gemaal.
5. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de in het eerste lid onder b. bedoelde bestemmingen, is het bepaalde in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 24 – LEIDING

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor “leiding”, zijn bestemd voor:
 - a. een ondergrondse NAM-leiding, aangeduid op de plankaart met “NAM”, een ondergrondse rioolwaterpersleiding, aangeduid op de plankaart met “R”, een ondergrondse gasleiding, aangeduid op de plankaart met “G”, met de daarbij behorende voorzieningen;
 - b. de bestemmingen “woningen”, “parkwoningen”, “woningen I, II”, “gemengde doeleinden”, “speel- en sportvoorzieningen”, “maatschappelijke voorzieningen”, “bedrijven”, “verkeersweg”, “verblijfsgebied”, “water”, “groen”, “tuin”, “nutstuinen”, “agrarisch gebied” en “archeologisch waardevol gebied”, voor zover deze gronden mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang I”, tevens een hoofdwatergang toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang II” tevens een hoofdwatergang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.

Bebouwingsbepalingen

4. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de in het eerste lid onder a. bedoelde NAM-leiding, rioolwaterpersleiding en gasleiding worden gebouwd.

Vrijstelling

5. 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 NAM-leiding, rioolwaterpersleiding en gasleiding niet worden geschaad. Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de vrijstelling aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de leidingbeheerder te overleggen. Burgemeester en wethouders kunnen aan de vrijstelling voorschriften verbinden ter bescherming van de belangen van de NAM-leiding, rioolwaterpersleiding en gasleiding.

Aanlegvergunning

6. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning), de volgende werken en/of werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren:
 - a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
 - b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op een andere wijze indrijven van voorwerpen;
 - c. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen en afgraven alsmede door ophogen;
 - d. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
 - e. het verrichten van graafwerkzaamheden.

Een schriftelijke vergunning zal slechts worden verleend, indien de belangen van de ondergrondse leiding en de veiligheid van personen en goederen ter zake dit gedogen.

Alvorens de aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders een schriftelijk advies van de beheerder van de leidingbeheerder te overleggen.

7. Het bepaalde in het vierde lid is niet van toepassing op normale werkzaamheden van geringe omvang, gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van het onderhavig gebied.
8. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de in het eerste lid onder b bedoelde bestemmingen, is bepaald in dit artikel slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen ter zake is bepaald.

Artikel 25 - WATERKERING

Doeleindenomschrijving

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, gemalen, keerwanden en beschoeiingen;
 - b. de bestemmingen “woningen”, “speel- en sportvoorzieningen”, “nutstuinen”, “tuin”, “groen”, “agrarisch gebied”, “verkeersweg”, “water”, leiding”, “verblijfsgebied” en “agrarisch waardevol gebied”, voor zover deze gronden mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding “hoofdwatergang I”, tevens een hoofdwatergang toegestaan.

Bebouwingsbepalingen

3. 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

4. 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 beheerder van de dijkbeheerder te overleggen. Burgemeester en wethouders kunnen aan de vrijstelling voorschriften verbinden ter bescherming van de belangen van de waterkering.
5. Indien en voorzover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in het eerste lid onder b, is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Artikel 26 - ARCHEOLOGISCH WAARDEVOL GEBIED

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor "archeologisch waardevol gebied", zijn bestemd voor:
 - a. behoud van de aan de grond eigen zijnde archeologische waarden;
 - b. de bestemmingen "woningen", "woningen I,II", "gemengde doeleinden", "maatschappelijke voorzieningen", "garages", "speel- en sportvoorzieningen", "bedrijven", "kantoren", "hotel", "tuin", "erf", "nutstuinen", "groen", "water", "waterkering", "leiding", "agrarisches gebied", "verkeersweg", "verblijfsgebied", voor zover deze gronden mede als zodanig zijn aangewezen.
2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de -door een raster- op de plankaart aangegeven aanduiding "hoofdwatgang I", tevens een hoofdwatgang toegestaan.
3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding "hoofdwatgang II" tevens een hoofdwatgang met een minimale breedte van 10 meter, gemeten op de waterlijn uitgaande van het hoogste waterpeil, alsmede een duiker toegestaan, waarbij verschuiving van 50 meter aan weerszijden van de aanduiding mogelijk is.

Bebouwingsbepalingen

4. Op de in het eerste lid bedoelde gronden is uitsluitend bebouwing toegestaan, voor zover voor deze bebouwing geen bouwwerkzaamheden (waaronder begrepen: heien en het slaan van damwanden) dienen te worden verricht, dan wel geen grondwerkzaamheden dienen te worden verricht die dieper reiken dan 10,5 meter beneden NAP, voor wat betreft de locatie nabij de G.K. van Hogendorpweg en 2,5 meter voor wat betreft de locatie nabij de Vliegvelweg.

Vrijstelling

5. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het tweede lid voor het bouwen van krachtens het eerste lid onder b toegelaten bebouwing waarvoor bouwwerkzaamheden dienen te worden verricht die dieper reiken dan 10,5, resp. 2,5 meter beneden N.A.P., mits de archeologische waarden dit gedogen. Alvorens de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de bouwvergunning aan burgemeester en wethouders een rapport te overleggen, waarin de archeologische waarden van het betreffende terrein, naar het oordeel van genoemd college, in voldoende mate zijn vastgesteld.

Aan een vrijstelling kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere op archeologisch gebied deskundige.

Aanlegvergunning

6. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders, graafwerkzaamheden (geen bouwwerkzaamheden zijnde) uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 10,5 meter beneden NAP voor wat betreft de locatie nabij de G.K. van Hogendorpweg en 2,5 meter beneden NAP voor wat betreft de locatie nabij de Vliegvelweg.

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 in uitvoering waren ten tijde van het kracht worden van dit bestemmingsplan.

Een aanlegvergunning wordt verleend nadat de aanvrager van de aanlegvergunning aan burgemeester en wethouders een rapport heeft overgelegd, waarin de archeologische waarden van het betreffende terrein, naar het oordeel van genoemd college, in voldoende mate zijn vastgesteld.

Aan een aanlegvergunning kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen;

- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam of een andere op archeologisch gebied deskundige.
- 7. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemmingen als bedoeld in artikel 1 onder b., is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald.

Aanvullende bepalingen

Artikel 27 - ALGEMENE VRIJSTELLINGEN

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de desbetreffende bepalingen van dit bestemmingsplan:

Begrenzing weg(profiel), bouwblok, terrein

- a. indien op ondergeschikte punten een geringe afwijking in de begrenzing, het beloop of het profiel van een weg, de ligging of de vorm van een bouwblok of een terrein c.q. waterloop of de hoogte van een bouwwerk in het belang van het te verwachten verkeer, de volkshuisvesting en/of een behoorlijke bebouwing c.q. inrichting noodzakelijk is, dan wel de noodzaak daartoe bij uitzetting van het plan op het terrein blijkt, met dien verstande dat hierdoor de bestemmingsgrens niet wordt overschreden;

Hoogte, begane grondlaag

- b. voor zover het betreft het bepaalde ten aanzien van de maximaal toegelaten hoogte van een begane-grondlaag en/of achterbouw, door hiervoor een maat van ten hoogste 5 meter toe te staan in gevallen waarin dit ten behoeve van het behoorlijk functioneren en een uit stedenbouwkundig oogpunt verantwoorde aansluiting op de omgeving is gewaarborgd;

Hoogte, dakopbouwen

- c. ten behoeve van overschrijding van de toegestane maximale hoogte dan wel het toegestane maximale aantal bouwlagen met ten hoogste 3 meter ten behoeve van dakopbouwen benodigd voor het functioneren van het bouwwerk, zoals liftschachten, lichtkoepels;

Hoogte, extra bouwlaag

- d. ten behoeve van het vergroten van het toegestane aantal bouwlagen met een bouwlaag van de gebouwen, bedoeld in de artikelen 4 t/m 10, in die gevallen dat realisering van het bouwprogramma dit noodzakelijk maakt en de gegeven stedenbouwkundige situatie zonder bezwaar een meer intensieve bebouwing in deze zin toelaat, met dien verstande, dat indien een vrijstelling betrekking heeft op:
 - I. woningen of andere gebouwen, als bedoeld in de Wet geluidhinder, verlening is slechts toegestaan, indien de ter zake toepasselijke (hogere) grenswaarden voor wegverkeerslawaaï niet worden overschreden;
 - II. een laag met een profiel dat niet blijft binnen het profiel van een kap met dakhellingen van 60 graden, burgemeester en wethouders, alvorens de vrijstelling te verlenen, belanghebbenden gedurende 4 weken in de gelegenheid stellen, eventuele bezwaren tegen het verlenen van de vrijstelling schriftelijk bij hun college kenbaar te maken. Het bouwplan ligt daartoe gedurende deze termijn voor een ieder ter inzage;

Nokhoogte, kap

- e. ten behoeve van overschrijding van de toegestane maximale nokhoogte, als bedoeld in artikel 2, lid 3, onder b, voor de bouw van een kap met grotere hellingshoeken, dan voortvloeit uit het bepaalde ten aanzien van de maximale nokhoogte.

Artikel 28 - UITWERKING VAN HET PLAN

1. Burgemeester en wethouders moeten overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het plan uitwerken voor wat betreft de gronden met de bestemming "gemengde doeleinden (uit te werken)", als bepaald in artikel 6.

Bouwen in uit te werken plangedeelten (bouwverbod)

2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mag het bouwen uitsluitend plaatsvinden overeenkomstig de door Gedeputeerde Staten goedgekeurde uitwerking van het desbetreffende plangedeelte.
3. Zolang en voor zover de in lid 1 bedoelde uitwerking nog niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken slechts worden gebouwd, mits:
 - a. het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan;
 - b. van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar terzake is ontvangen, tenzij:
 - Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen zienswijzen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht, dan wel
 - het betreft bouwwerken, waarvoor ingevolge artikel 43 van de Woningwet geen bouwvergunning is vereist.

Procedure

4. Alvorens een uitwerking ingevolge het eerste lid vast te stellen, dan wel een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in het derde lid aan te vragen, stellen burgemeester en wethouders belanghebbenden gedurende vier weken in de gelegenheid eventuele zienswijzen tegen het ontwerp voor de uitwerking dan wel tegen het desbetreffende bouwplan schriftelijk bij hun college kenbaar te maken. Het ontwerp voor de uitwerking dan wel het bouwplan ligt daartoe gedurende deze termijn voor een ieder ter inzage. Burgemeester en wethouders voegen een afschrift van de ingediende zienswijzen onderscheidenlijk bij hun verzoek tot goedkeuring van de uitwerking dan wel bij de aanvraag om de verklaring van geen bezwaar aan Gedeputeerde Staten.

Aanvullende overgangsbepaling t.b.v. uit te werken plangedeelten

5. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid mogen bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan, dan wel gebouwd worden of kunnen worden met inachtneming van het bepaalde in de Woningwet, en welke zijn gelegen in een uit te werken plangedeelte, waarvoor nog geen uitwerking is tot stand gekomen, op voorwaarde, dat de aard van de bouwwerken niet wordt gewijzigd:
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na verwoesting door een calamiteit worden herbouwd, mits de desbetreffende bouwaanvraag wordt aangevraagd binnen twee jaar, nadat deze calamiteit heeft plaatsgevonden.

Vrijstelling

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het tweede en vijfde lid voor het gedeeltelijk vernieuwen of veranderen van bouwwerken, als bedoeld in het vijfde lid, met wijziging van de aard van die bouwwerken, mits geen strijd ontstaat met de, nog niet uitgewerkte, bestemming, dan wel de bestaande strijdigheid met de bestemming niet wordt vergroot.

ARTIKEL 29 – WIJZIGING VAN HET PLAN

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het bestemmingsplan te wijzigen:

Bestemmingsgrenzen

- a. ten behoeve van de op de plankaart aangegeven bestemmingsgrenzen, in die voege dat deze maximaal 10 meter mogen verschuiven, ingeval:
 - de toe te passen verkavelingswijze daartoe aanleiding geeft;
 - de stedenbouwkundige redenen daartoe aanleiding geven.Een en ander met dien verstande dat ten aanzien van de bij de opschuiving betrokken gronden de voorschriften zullen gelden die betrekking hebben op de bestemming waarvan de grenzen worden verruimd en de ter zake toepasselijke milieuregelgeving niet wordt overschreden.

Maatschappelijke voorzieningen

- b. ten behoeve van het realiseren van maatschappelijke voorzieningen binnen de bestemming “woningen I, II” met een b.v.o. van maximaal 500 m² per vestiging.

Bouwen in te wijzigen plangedeelte

2. Het bouwen van de in het eerste lid bedoelde bouwwerken is slechts toegestaan overeenkomstig een door Gedeputeerde Staten goedgekeurde wijziging van het bestemmingsplan.
3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het tweede lid ten behoeve van het bouwen overeenkomstig een in voorbereiding zijnde wijziging van dit bestemmingsplan na ontvangst van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten, tenzij Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de wijziging geen goedkeuring behoeft en er gedurende de termijn van terinzagelegging geen zienswijzen tegen het ontwerp-wijzigingsplan zijn ingebracht.

Procedure

4. Alvorens een wijziging ingevolge het eerste lid vast te stellen, dan wel een verklaring van geen bezwaar, als bedoeld in het voorgaande lid, aan te vragen, stellen burgemeester en wethouders belanghebbenden gedurende vier weken in de gelegenheid eventuele zienswijzen tegen het ontwerp voor de wijziging, dan wel tegen het desbetreffende bouwplan schriftelijk bij hun college kenbaar te maken. Het ontwerp voor de wijziging dan wel het bouwplan, ligt daartoe gedurende deze termijn ter inzage. Burgemeester en wethouders voegen een afschrift van de ingediende zienswijzen onderscheidenlijk bij hun verzoek tot goedkeuring van de wijziging, dan wel bij de aanvragen om de verklaring van geen bezwaar aan Gedeputeerde Staten.

Artikel 30 – GEBRUIK

1. Het is verboden de in dit bestemmingsplan gelegen onbebouwde gronden en de in het plan gelegen bouwwerken geheel of gedeeltelijk te gebruiken, te laten gebruiken of in gebruik te geven, op een wijze of tot een doel, strijdig met de daaraan in het plan gegeven bestemming(en) en/of het volgens de voorschriften uitsluitend toegestane gebruik, dan wel met de uit deze voorschriften voortvloeiende aard van de bebouwing.
2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, indien strikte toepassing van dit voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 31 - OVERGANGSBEPALINGEN

Overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken

1. Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan dan wel daarna gebouwd worden of kunnen worden met inachtneming van het bepaalde in de Woningwet, en die afwijken of zouden afwijken van dit plan, mogen op voorwaarde dat de bestaande afwijkingen van dit plan niet worden vergroot en behoudens onteigening overeenkomstig de wet:
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na verwoesting door een calamiteit worden herbouwd, mits de desbetreffende bouwaanvraag wordt aangevraagd binnen twee jaar nadat deze calamiteit heeft plaatsgevonden.

Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik

2. Het ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingsplan bestaande gebruik van onbebouwde gronden en van bouwwerken, dat in strijd is met dit bestemmingsplan, mag worden voortgezet en zodanig worden gewijzigd, dat het in dezelfde als wel in mindere mate strijdigheid met dit bestemmingsplan oplevert.

Uitzonderingen op overgangsrecht

3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan, doch zijn gebouwd in strijd met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat bestemmingsplan.
3. Het tweede lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat bestemmingsplan.

Artikel 32 – STRAFBEPALING

Overtreding van het bepaalde in de artikelen 24 lid 6 en 26 lid 6 alsmede het eerste lid van het artikel “gebruik”, wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a. onder 2 van de Wet op de economische delicten.

Artikel 33 - NAAMGEVING

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de naam “Voorschriften bestemmingsplan Polder Zestienhoven”.

Lijst van bedrijfsactiviteiten (Positieve lijst)

Toelichting

De Lijst van Bedrijfsactiviteiten geeft aan welke bedrijven binnen het plangebied in beginsel zijn toegestaan.

Alle bedrijfsactiviteiten zijn ingedeeld in milieucategorieën waarbij milieucategorie 1 betekent dat een bedrijfstype weinig potentiële milieuhinder veroorzaakt en milieucategorie 5 of 6 veel milieuhinder veroorzaakt. Om inzicht te krijgen in de toekomstige invloed die elk bedrijfstype op de woonomgeving heeft, is per type bedrijf de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de hinder afkomstig van een bedrijf, wat wil zeggen dat de afstanden niet de feitelijke milieuhinder geven, maar gebaseerd zijn op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf, representatief voor die specifieke bedrijfsvoering. De afstanden hebben derhalve een indicatief karakter. De potentiële milieubelasting wordt bepaald door de activiteiten van een bedrijf. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft aan de hand van de SBI-code indeling een bedrijvenlijst gemaakt, waarbij voor diverse type bedrijven afstanden zijn gegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, externe veiligheid en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen in de praktijk. Voor de zonering en de bij de zones behorende bedrijfscategorieën is uitgegaan van de VNGlijst van bedrijfstypen ('bedrijven en milieuzonering – 1999'). Hierbij is rekening gehouden met het karakter van het plangebied en de omgeving.

Voor dit plangebied zijn geen bedrijven toegelaten uit een categorie hoger dan categorie 5, deze zijn dan ook niet in deze lijst opgenomen.

De gebruikte afkortingen zijn:

<	kleiner dan
>	groter dan
.	tot
cat	categorie
i.e.	inwonersequivalenten
kl.	klasse
n.e.g.	niet elders genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productie-oppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar

De aanbevolen indicatieve afstand tussen een bedrijf en woningen:

categorie 1: afstand tot woningen 10 meter
categorie 2: afstand tot woningen 30 meter
categorie 3: afstand tot woningen 50 of 100 meter
categorie 4: afstand tot woningen 200 of 300 meter
categorie 5: afstand tot woningen 500, 700 of 1000 meter
categorie 6: afstand tot woningen 1500 meter

Bedrijvenlijst categorie 1-3 bestemmingsplan Polder Zestienhoven

SBI-code	volgnummer	Omschrijving	Afstanden						Indices		grootste afstand	categorie	Opmerkingen		
			geur	stof	geluid	continu (C)	zonering (Z)	gevaar	verkeer	visueel			bodemverontreiniging (B)	divers (D)	luchtverontreiniging (L)
01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW													
0112	2	- kassen zonder verwarming	10	10	30	C		10	1	1	30	2	B		L
0112	3	- kassen met gasverwarming	10	10	30	C		10	1	1	30	2	B		L
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN													
151	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:													
151	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100	C		30	2	1	100	3		D	
151	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken	100	0	100	C		50	2	2	100	3			
151	5	- loonslachterijen	50	0	50			10	1	1	50	3			
1532, 1533	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:													
1532, 1533	1	- jam	50	10	100	C		10	1	1	100	3			
1532, 1533	2	- groente algemeen	100	10	100	C		10	2	2	100	3			
1551	0	Zuivelprodukten fabrieken:													
1551	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100	C		30	2	1	100	3			
1552		Consumptie-ijsfabrieken	50	0	100	C		50	2	2	100	3			
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:													
1581	1	- v.c. < 2500 kg meel/week	30	10	30	C		10	1	1	30	2			
1581	2	- Brood- en beschuifabrieken	100	30	100	C		30	2	2	100	3			
1582		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	C		30	2	2	100	3			
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:													
1584	2	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden	100	30	50			30	2	2	100	3			
1585		Deegwarenfabrieken	50	30	10			10	2	2	50	3			
1586	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:													
1586	2	- theepakkerijen	100	10	30			10	2	1	100	3			
1589.2	0	Soep- en soeparomafabrieken:													
1589.2	1	- zonder poederdrogen	100	10	50			10	2	2	100	3			
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0	1	1	30	2			

Bedrijvenlijst categorie 1-3 bestemmingsplan Polder Zestienhoven

1598		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100			10	3	2	100	3			
17	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL													
171		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100			30	2	1	100	3			
172	0	Weven van textiel:													
172	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100			0	2	1	100	3			
173		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50			10	2	2	50	3	B		
174, 175		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50			10	1	1	50	3			
176, 177		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50			10	1	2	50	3			
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT													
181		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50			0	1	1	50	3			
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			30	2	2	30	2			
183		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10			10	1	1	50	3	B		L
19	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)													
192		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30			10	2	2	50	3		D	
193		Schoenenfabrieken	50	10	50			10	2	1	50	3			
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.													
2010.1		Houtzagerijen	0	50	100			10	2	2	100	3			
2010.2	0	Houtconserveringsbedrijven:													
2010.2	2	- met zoutoplossingen	10	30	50			10	2	1	50	3	B		
202		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100			10	3	2	100	3	B		
203, 204		Timmerwerfabrieken	0	30	100			0	2	2	100	3			
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerfabrieken	10	30	30			0	1	1	30	2			
21	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN													
2112	0	Papier- en kartonfabrieken:													
2112	1	- p.c. < 3 t/u	50	50	50	C		30	1	2	50	3			
212		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	C		30	2	2	100	3			
2121.2	0	Golfkartonfabrieken:													
2121.2	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100	C		30	2	2	100	3			
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA													
2221		Drukkerijen van dagbladen	30	0	100	C		10	3	2	100	3	B		L
2222		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100			10	3	2	100	3	B		
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0	1	1	30	2	B		
2223	A	Grafische afwerking	10	0	10			0	1	1	10	1			
2223	B	Binderijen	30	0	30			0	2	1	30	2			
2224		Grafische reproductie en zetten	30	0	10			10	2	1	30	2	B		
2225		Overige grafische activiteiten	30	0	30			10	2	1	30	2	B	D	
223		Reproductiebedrijven opgenomen media	10	0	10			0	1	1	10	1			

Bedrijvenlijst categorie 1-3 bestemmingsplan Polder Zestienhoven

23	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEEKSTOFFEN														
2320.2	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100			30	2	2	100	3	B		L	
24	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN														
2442	0	Farmaceutische produktenfabrieken:														
2442	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50			50	2	1	50	3	B		L	
2442	2	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30			10	2	1	30	2				
2462	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:														
2462	1	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100			50	3	2	100	3	B		L	
2464		Fotochemische produktenfabrieken	50	10	100			50	3	2	100	3	B		L	
2466	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50			50	3	2	50	3	B			
25	-	VERVAARDIGING VAN PRODUCTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF														
2512	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:														
2512	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30			30	1	1	50	3				
2513		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50			50	1	2	100	3		D		
26	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN														
261	0	Glasfabrieken:														
261	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	30	30	100			30	1	1	100	3			L	
2615		Glasbewerkingsbedrijven	10	50	50			30	1	1	50	3				
262, 263	0	Aardewerkfabrieken:														
262, 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	50	30			10	1	1	50	3			L	
262, 263	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	100	100			30	2	2	100	3			L	
2661.2	0	Kalkzandsteenfabrieken:														
2661.2	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	100	100			30	2	2	100	3				
2662		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	100	100			30	2	2	100	3				
2663, 2664	0	Betonmortelcentrales:														
2663, 2664	1	- p.c. < 100 t/u	10	100	100			10	3	2	100	3				
2665, 2666	0	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:														
2665, 2666	1	- p.c. < 100 t/d	10	100	100			100	2	2	100	3				
267	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:														
267	1	- zonder breken, zeven en drogen	0	30	100			0	1	2	100	3		D		
2681		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	50	50			10	1	2	50	3		D		
2682	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	50	100	100			50	2	2	100	3		D		
28	-	VERVAARD. VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)														
281	0	Constructiewerkplaatsen:														
281	1	- gesloten gebouw	30	30	100			30	2	2	100	3	B			
284	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100			30	2	2	100	3	B	D		
2851	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:														

Bedrijvenlijst categorie 1-3 bestemmingsplan Polder Zestienhoven

2851	1	- algemeen	50	50	100			50	2	2	100	3	B		L
2851	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100			30	2	2	100	3	B	D	L
2851	3	- thermisch verzinken	100	50	100			50	2	2	100	3	B		L
2851	4	- thermisch vertinnen	100	50	100			50	2	2	100	3	B		L
2851	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100			30	2	2	100	3	B		
2851	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100			30	2	2	100	3	B		
2851	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100			30	2	2	100	3	B		
2851	8	- emaileren	100	50	100			50	1	1	100	3	B		L
2851	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100			50	2	2	100	3	B		
2851	11	- metaalharden	30	50	100			50	1	2	100	3	B	D	
2851	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100			50	2	2	100	3	B	D	L
2852		Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100			30	1	2	100	3	B	D	
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100			30	2	2	100	3	B		
29	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN													
29	0	Machine- en apparatenfabrieken:													
29	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100			30	2	1	100	3	B	D	
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS													
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	30	10	50			30	1	1	50	3			
31	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.													
314		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100			50	2	2	100	3	B		L
316		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	50			30	1	1	50	3			
32	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDH.													
321 t/m 323		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d.	30	0	50			30	2	1	50	3	B	D	
3210		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50			30	1	2	50	3	B		
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN													
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	30	0	30			0	1	1	30	2			
34	-	VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS													
343		Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100			30	2	2	100	3			
35	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)													
351	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:													
351	1	- houten schepen	30	50	50			10	1	1	50	3	B		
351	2	- kunststof schepen	100	50	100			50	1	1	100	3	B		
352	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:													
352	1	- algemeen	50	30	100			30	2	2	100	3	B		
354		Rijwiel- en motorrijwielabrieken	30	10	100			30	2	2	100	3	B		
355		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100			30	2	2	100	3	B	D	
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.													

Bedrijvenlijst categorie 1-3 bestemmingsplan Polder Zestienhoven

361		Meubelfabrieken	50	50	100			30	2	2	100	3	B	D	
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10			10	1	1	30	2	B		
363		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30			10	2	2	30	2			
364		Sportartikelenfabrieken	30	10	50			30	2	2	50	3			
365		Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50			30	2	2	50	3			
366		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50			30	2	2	50	3		D	
40	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER													
40	B0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:													
40	B1	- < 10 MVA	0	0	30	C		10	1	1	30	2	B		
40	B2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C		30	1	1	50	3	B		
40	B3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C		50	1	2	100	3	B		
40	C0	Gasdistributiebedrijven:													
40	C3	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30	C		10	1	1	30	2			
40	C4	- gasontvang- en -verdeelsstations, cat. D	0	0	100	C		50	1	1	100	3			
40	D0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:													
40	D1	- stadsverwarming	30	10	100	C		50	1	2	100	3			
40	D2	- blokverwarming	10	0	30	C		30	1	1	30	2			
41	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER													
41	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:													
41	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of s	10	0	50	C		50	1	2	50	3			
41	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:													
41	B1	- < 1 MW	0	0	30	C		10	1	1	30	2			
41	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100	C		10	1	1	100	3			
45	-	BOUWNIJVERHEID													
45	A	Bouwbedrijven en aannemersbedrijven met werkplaats	10	30	50			10	1	1	50	3	B	D	
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS													
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30			10	2	1	30	2	B		
5020.4	A	Autoplaatswerkrijen	10	30	100			10	1	1	100	3			
5020.4	B	Autobeklederingen	10	10	10			10	1	1	10	1			
5020.4	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30			30	1	1	50	3	B		L
5020.5		Autowasserijen	10	0	30			0	2	1	30	2			
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30			10	1	1	30	2			
505	0	Benzineservicestations:													
505	1	- met LPG	30	0	30			100	3	1	100	3	B		
505	2	- zonder LPG	30	0	30			30	3	1	30	2	B		
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING													
5121		Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	30			30	2	2	30	2			

Bedrijvenlijst categorie 1-3 bestemmingsplan Polder Zestienhoven

5122		Grth in bloemen en planten	10	10	30			0	2	1	30	2			
5123		Grth in levende dieren	50	10	100	C		0	2	1	100	3			
5124		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30			0	2	1	50	3			
5125, 5131		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	30	30			30	2	1	30	2			
5132, 5133		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30			30	2	1	30	2			
5134		Grth in dranken	0	0	30			0	2	1	30	2			
5135		Grth in tabaksprodukten	10	0	30			0	2	1	30	2			
5136		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30			0	2	1	30	2			
5137		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30			0	2	1	30	2			
5138, 5139		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30			30	2	1	30	2			
514		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30			10	2	1	30	2			
5148.7	0	Grth in vuurwerk													
5148.7	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag tot 50 ton	10	0	30			30	2	1	30	2			
5148.7	2	- consumentenvuurwerk, onverpakt, opslag tot 2 ton	10	0	10			30	1	1	30	2			
5151.1	0	Grth in vaste brandstoffen:													
5151.1	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	100	50			30	2	2	100	3			
5151.3		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30			50	2	2	100	3	B		
5152.2 / 3		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100			10	2	2	100	3			
5153		Grth in hout en bouwmaterialen	0	10	50			10	2	2	50	3			
5154		Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur	0	0	50			10	2	2	50	3			
5155.1		Grth in chemische produkten	50	10	30			100	2	2	100	3	B	D	
5156		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30			10	2	2	30	2			
5157		Autosloperijen	10	30	100			30	2	2	100	3	B		
5157.2 / 3		Overige groothandel in afval en schroot	10	30	100			10	2	2	100	3	B	D	
5162		Grth in machines en apparaten	0	0	30			0	2	2	30	2		D	
517		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)	0	0	30			0	2	2	30	2			
52	-	REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN													
527		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	10	0	10			10	1	1	10	1			
55	-	MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING													
5552		Cateringbedrijven	30	0	10	C		10	1	1	30	2			
60	-	VERVOER OVER LAND													
601	0	Spoorwegen:													
601	1	- stations	0	0	100	C		50	3	2	100	3		D	
6021.1		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100	C		0	2	2	100	3		D	
6022		Taxibedrijven, taxistandplaatsen	0	0	30	C		0	2	1	30	2			
6023		Touringcarbedrijven	10	0	100	C		0	2	1	100	3			
6024		Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks)	0	0	100	C		30	3	1	100	3			

Bedrijvenlijst categorie 1-3 bestemmingsplan Polder Zestienhoven

603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	50	C		10	1	1	50	3	B	D	
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER													
6311.2	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:													
6311.2	2	- stukgoederen	0	10	100			50	2	2	100	3	B	D	
6312		Veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen	30	10	50	C		30	2	2	50	3		D	
6321		Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C		0	3	1	30	2			L
633		Reisorganisaties	0	0	10			0	1	1	10	1			
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE													
641		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0	2	1	30	2			
642	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0	1	1	10	1			
642	B	TV- en radiozendstations (zie ook tabel 2: zendinstallaties)	0	0	0	C		30	1	3	30	2		D	
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN													
711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30			10	2	1	30	2			
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50			10	2	1	50	3		D	
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50			10	2	1	50	3	B	D	
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30			10	2	2	30	2		D	
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE													
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10			0	1	1	10	1			
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK													
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30			30	1	1	30	2			
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10			0	1	1	10	1			
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING													
747		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30			50	1	1	50	3	B	D	
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10	2	1	30	2	B		
7484.4		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	0	0	10			0	2	1	10	1			
90	-	MILIEUDIENSTVERLENING													
9000.2	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50			10	2	1	50	3			
9000.2	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	50	50			10	2	1	50	3	B		
9000.3	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:													
9000.3	A2	- kabelbranderijen	100	50	30			10	1	1	100	3	B		L
9000.3	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30			10	1	2	50	3			L
9000.3	A5	- oplosmiddelterugwinning	100	0	10			30	1	2	100	3	B	D	L
9000.3	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30			10	1	1	30	2	B		L
9000.3	D0	Composteerbedrijven:													
9000.3	D2	- gesloten	100	50	100			50	3	1	100	3	B		
92	-	CULTUUR													
921, 922		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	0	30	C		30	2	1	30	2			

Bedrijvenlijst categorie 1-3 bestemmingsplan Polder Zestienhoven

93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING														
9301.1	A	Wasserijen en strijkinrichtingen	30	0	50	C		30	2	1	50	3				
9301.1	B	Tapijtreinigingsbedrijven	30	0	50			30	2	1	50	3				L
9301.2		Chemische wasserijen en ververijen	30	0	30			30	2	1	30	2	B			L
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	30			0	1	1	30	2				
9301.3	B	Wasserettes, wassalons	10	0	10			0	1	1	10	1				
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10			0	1	1	10	1				
9303	0	Begrafenisondernemingen:														
9303	1	- uitvaartcentra	0	0	10			0	2	1	10	1				
9304		Badhuizen en sauna-baden	10	0	30	C		0	1	1	30	2				
9305	A	Dierenasiels en -pensions	30	0	100	C		0	1	1	100	3				
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10	C		0	1	1	10	1		D		

Bedrijvenlijst categorie 1-2

SBI-code	volgnummer	Omschrijving	Afstanden						Indices			grootste afstand	categorie	Opmerkingen		
			geur	stof	geluid	continu (C)	zonering (Z)	gevaar	verkeer	visueel	bodemverontreiniging (B)			divers (D)	luchtverontreiniging (L)	
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT														
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			30	2	2	30	2				
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.														
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerfabrieken	10	30	30			0	1	1	30	2				
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA														
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0	1	1	30	2	B			
2223	A	Grafische afwerking	10	0	10			0	1	1	10	1				
2223	B	Binderijen	30	0	30			0	2	1	30	2				
2224		Grafische reproductie en zetten	30	0	10			10	2	1	30	2	B			
2225		Overige grafische activiteiten	30	0	30			10	2	1	30	2	B	D		
223		Reproductiebedrijven opgenomen media	10	0	10			0	1	1	10	1				
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN														
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	30	0	30			0	1	1	30	2				
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.														
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10			10	1	1	30	2	B			
363		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30			10	2	2	30	2				
55	-	MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING														
5552		Cateringbedrijven	30	0	10	C		10	1	1	30	2				
60	-	VERVOER OVER LAND														
6022		Taxibedrijven, taxistandplaatsen	0	0	30	C		0	2	1	30	2				
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE														
641		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0	2	1	30	2				
642	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0	1	1	10	1				
642	B	TV- en radiozendstations (zie ook tabel 2: zendinstallaties)	0	0	10	C		30	1	3	30	2		D		
70	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED														
70	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10			0	1	1	10	1				

Bedrijvenlijst categorie 1-2

72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE																	
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10			0	1	1	10	1							
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK																	
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30			30	1	1	30	2							
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10			0	1	1	10	1							
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING																	
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10	2	1	30	2		B					
7484.4		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	0	0	10			0	2	1	10	1							
92	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE																	
921, 922		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	0	30	C		30	2	1	30	2							
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING																	
9301.2		Chemische wasserijen en ververijen	30	0	30			30	2	1	30	2		B				L	
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	30			0	1	1	30	2							
9301.3	B	Wasserettes, wassalons	10	0	10			0	1	1	10	1							
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10			0	1	1	10	1							
9303	0	Begrafenisondernemingen:																	
9303	1	- uitvaartcentra	0	0	10			0	2	1	10	1							
9304		Badhuizen en sauna-baden	10	0	30	C		0	1	1	30	2							
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10	C		0	1	1	10	1				D			

III BIJLAGEN

INHOUDSOPGAVE BIJLAGEN

- A. Besluit Hogere Grenswaarden
- B. Reactie Provinciale Planologische Commissie
- C. CHAMP document
- D. Aanvullend rapport luchtkwaliteit



provincie **HOLLAND**
ZUID

DIRECTIE GROEN, WATER EN
MILIEU
afdeling Milieu

CONTACTPERSOON
F.F. van Kampen
DOORKIESNUMMER
070 - 441 74 28
E-MAIL
kampen@pzh.nl

PROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

TELEFOON
070 - 441 66 11
FAX
070 - 441 78 13
WEBSITE
www.zuid-holland.nl

GEDEPUTEERDE STATEN

Burgemeester en Wethouders
van ROTTERDAM

ONS KENMERK	UW KENMERK	BIJLAGEN	DATUM
DGWM/2004/14532A	BPMR2004	-	16 SEP 2004

BESLUIT van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 2 september 2004

Op 1 juli 2004 hebben wij van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam een verzoek ontvangen om hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï Wet geluidhinder vast te stellen in het kader van het bestemmingsplan 'Polder Zestienhoven'. In het bestemmingsplangebied wordt de bouw van circa 1.620 woningen voorzien. Het verzoek heeft betrekking op het wegverkeerslawaaï vanwege Rijksweg A13, de Van der Duijn van Maasdamweg, de G.K. van Hogendorpweg en de Rotterdam Airportbaan.

De plannen moeten nog nader worden uitgewerkt. Na overleg met de gemeente hebben wij, in afwijking van het verzoek, bij de vaststelling van de aantallen woningen in onderstaande tabel rekening gehouden met bij de uitwerking te realiseren afschermende werking.

Het verzoek voldoet verder aan alle wettelijke bepalingen en past bovendien binnen ons beleid. Wij hebben dan ook besloten de hogere grenswaarden voor het overige overeenkomstig het verzoek vast te stellen.

Besluit

Gelet op het voorgaande en gelet op hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder, hebben wij de hogere grenswaarden als volgt vastgesteld.

Tram g en
bus 65 en 88 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

besluit/2004/14532A

Wegverkeerslawaaï

Bestemming		Geluidsbron	Hogere grenswaarde in dB(A)
Omschrijving (woningen)	Aantal		
Locatie Pwa	circa 40 circa 40	A13 Van der Duijn van Maasdamweg	52 60
Locatie PWb	circa 40	Van der Duijn van Maasdamweg	60
Wla	circa 110 circa 110	Rotterdam Airportbaan Van der Duijn van Maasdamweg	60 60
Locatie Wlb	circa 110	Van der Duijn van Maasdamweg	60
Locatie WIL1	circa 270	G.K. van Hogendorpweg	56
Locatie WIL2	circa 270	Van der Duijn van Maasdamweg	60
Locatie WIL3	circa 270	Rotterdam Airportbaan	60
Locatie GD.1	circa 300 circa 300	G.K. van Hogendorpweg Van der Duijn van Maasdamweg	56 60
Locatie GD.2	circa 300 circa 300	G.K. van Hogendorpweg Van der Duijn van Maasdamweg	55 60
Locatie GD.3	circa 300	Van der Duijn van Maasdamweg	60
Locatie GD.4	circa 300	Van der Duijn van Maasdamweg	60

De locatieaanduiding komt overeen met de aanduiding op de geluidskaart behorende bij het verzoek.

Aan dit besluit verbinden wij de voorwaarde, dat de geluidsbelasting van de gevel ter plaatse van ten minste een van de tot de woning behorende buitenruimten een waarde van 50 dB(A) niet mag overschrijden indien de hogere grenswaarde van de woning meer dan 55 dB(A) bedraagt.

ONS KENMERK
DGWM/2004/14532A
PAGINA 3/3

Kanttekeningen

Bij dit besluit plaatsen wij de volgende kanttekening:

- wellicht ten overvloede merken wij op dat wij bij de totstandkoming van dit besluit alleen aspecten hebben mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door ons te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bij ons een gemotiveerd bezwaarschrift indienen tegen dit besluit. Het bezwaarschrift dient te worden ingediend binnen zes weken na de dag van verzending van het besluit, onder vermelding van 'Awb-bezwaar' in de linkerbovenhoek van de enveloppe en het bezwaarschrift. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, t.a.v. het Awb-secretariaat, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,



ir. P.J.C.M. Murk
hoofd bureau Lokale Milieukwaliteit en Geluid

16 SEP 2004

Verzonden:

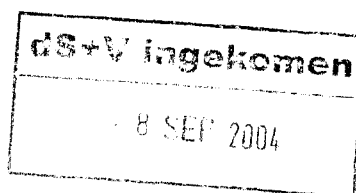
AFSCHRIJF AAN

- VROM-Inspectie Regio Zuid-West, Postbus 29036, 3001 GA Rotterdam;
- Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, afdeling Milieu, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam.



provincie **HOLLAND**
ZUID

04/4047
PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE



De PPC is het overleg- en
adviesorgaan zoals bedoeld
in artikel 53 WRO

PPC-SECRETARIAAT

CONTACTPERSOON

E. Privé

DOORKIESNUMMER

070 - 441 73 47

E-MAIL

privé@pzh.nl

PROVINCIEHUIS

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 - 441 66 11

FAX

070 - 441 78 36

WEBSITE

www.pzh.nl

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam
Directeur dS+V, hoofd afdeling Juridische Zaken
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

ONS KENMERK

DRM/PPC/2004/4599

UW KENMERK

BIJLAGEN

DATUM

ONDERWERP

Overleg ex artikel 10 BRO,
voorontwerpbestemmingsplan "Polder Zestienhoven"

Geacht college,

Onze commissie besprak bovengenoemd plan in de vergadering van 19 augustus 2004. Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. INLEIDING

Het plangebied omvat ongeveer 200 hectare en beslaat Polder Zestienhoven, exclusief het terrein van Rotterdam Airport. De HSL doorsnijdt het plangebied. Voor de HSL vigeert reeds een bestemmingsplan. Het plan is gelijk aan het voorkeursalternatief uit het MER. Dit voorkeursalternatief wijkt op enkele aspecten af van het Masterplan Polder Zestienhoven, dat op 25 september 2003 is besproken in uw commissie. Het plan bestaat uit drie deelgebieden: Laag, Midden en Hoog Zestienhoven. In Laag Zestienhoven worden 600 woningen in lage dichtheden gebouwd (villamilieu), waaronder een buitenplaats. Daarnaast is er ruimte voor o.a. sportvelden en volkstuinten. In Midden Zestienhoven komt een gemengd woonmilieu in middelhoge dichtheden (1200 woningen) gecombineerd met voorzieningen. Tevens wordt een bedrijventerrein ontwikkeld met ruimte voor 43.000 m2 bvo. In Hoog Zestienhoven worden de huidige bestemmingen gehandhaafd. Na de planperiode vindt hier mogelijk een knooppontontwikkeling plaats met een intensief programma. Deze ontwikkeling is mede afhankelijk van de eventuele komst van de HSL-shuttle. De zogenaamde Groene Loper, maakt onderdeel uit van Polder Zestienhoven en verbindt de stad met het buitengebied. De bedrijven in het noorden van het gebied worden ontsloten door een nieuwe hoofdontsluiting, die tevens een nieuwe verbinding vormt met Rotterdam Airport. De hoofdontsluiting van het woongebied is de Van der Duijn van Maasdamweg.

Tram 1 en bus 18 en 67

stoppen bij

het provinciehuis.

Vanaf station Den Haag CS

is het tien minuten lopen.

De parkeerruimte voor

auto's is beperkt.

2. BEOORDELING

2.1 streekplan

In het streekplan Rijnmond uit 1996 zijn de gebieden Laag en Midden Zestienhoven aangeduid als "recreatie- en bosgebied, bestaand of in uitvoering". Hoog Zestienhoven is aangeduid als "bedrijfsterrein, bestaand of in ontwikkeling". Daarnaast is de volgende passage uit de tekst van het streekplan van belang (blz 44): "Als de bestaande luchthaven wordt gehandhaafd is woonbebouwing van beperkte omvang ten zuiden van de luchthaven mogelijk; hiervoor is geen streekplanherziening noodzakelijk".

Thans wordt samen met de stadsregio gewerkt aan een herziening van het streekplan Rijnmond, onder de naam RR2020. Dit plan krijgt tevens de functie van regionaal structuurplan. Onlangs is het voorontwerp gepresenteerd. Hierin is rekening gehouden met de plannen voor Polder Zestienhoven.

De ontwikkeling van woningbouw in een lage dichtheid (villamilieu) in het gebied Laag Zestienhoven is in overeenstemming met het vigerende streekplan. Dit kan namelijk worden gezien als "woonbebouwing van beperkte omvang".

Verstedelijking van het gebied Midden Zestienhoven met woningbouw in hogere dichtheden past niet in het vigerende streekplan. Omdat de huidige streeklanaanduiding ("recreatie- en bosgebied, bestaand of in uitvoering") niet is aangemerkt als een essentieel element of als concrete beleidsbeslissing, zijn Gedeputeerde Staten bevoegd gemotiveerd af te wijken van het streekplan. Aangezien de ontwikkelingen passen in het RR2020, alsmede in het locatie- en knopenbeleid van rijk en provincie, zullen wij zonodig Gedeputeerde Staten adviseren gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid. Het verdient evenwel de voorkeur de vaststelling van het bestemmingsplan af te stemmen op de vaststelling van het RR2020 (zomer 2005).

2.2 Specifieke verklaring van geen bezwaar

Een specifieke verklaring van geen bezwaar is aangevraagd voor die delen van het bestemmingsplan die passen binnen het vigerende streekplan en waar de komende twee jaar aanleg- en bouwactiviteiten zijn gepland. Het gaat om de bestemmingen "parkwoningen", "woningen Ib", bedrijven II" en "verkeersweg". Tevens is een specifieke verklaring van geen bezwaar aangevraagd voor het voorbelasten en bouwrijp maken. Deze aanvraag geldt voor een iets groter gebied, namelijk ook voor de bestemmingen "woningen Ia", "woningen IIc" en "speel- en sportvoorzieningen". De bestemmingsvlakken zijn aangegeven op een tweetal kaarten die bij de aanvraag zijn gevoegd.

2.3 Milieuaspecten

2.3.1 geluid

De benodigde hogere grenswaarden wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai dienen te zijn vastgesteld, voor de vaststelling van het bestemmingsplan. (G1) Op het industrieterrein is een puinbreker aanwezig. Aangezien de activiteiten worden beëindigd is de puinbreker wegbestemd. Het is mogelijk dat de puinbreker van rechtswege een geluidzone kent. Indien dat het geval is dient deze geluidzone expliciet te worden ingetrokken. (G2)

2.3.2 leidingen

De in het plangebied aanwezige aardgasleiding zal worden verplaatst. In de voorschriften dient een zonering te worden opgenomen, die rekening houdt met

verplaatsing van de leiding. In de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgasleidingen" (1984) zijn de toetsings- en minimale bebouwingsafstanden opgenomen. (G1)

Voor de in het plangebied aanwezige olieleiding geldt een toetsingsafstand en een minimale bebouwingsafstand op grond van de circulaire "Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3-categorie" (1991). Deze afstanden dienen in de voorschriften te worden opgenomen. (G1)

2.3.3 externe veiligheid

Op grond van het provinciale "Interim-beleid Rotterdam Airport" mogen binnen de 10-6 contour geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gesitueerd. De bestaande gevoelige functies mogen overeenkomstig hun bestemming in het vigerende bestemmingsplan worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Ten aanzien van de bestemmingen "hotel" en "maatschappelijke voorzieningen" is onduidelijk of deze conform de geldende bestemming zijn opgenomen, of dat hieraan uitbreidingsmogelijkheden zijn toegekend. Dit dient nader te worden gemotiveerd. (G2)

2.4 water

Binnen het plangebied liggen boezemkaden die het betreffende gebied beschermen tegen hoge boezemwaterstanden. In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water worden voor deze kaden veiligheidsklassen vastgesteld. Deze klassen hebben consequenties voor de hoogte en de stabiliteit van de kaden en monden uit in de noodzaak om de kaden te verbeteren (ruimtelijk effect). Dit aspect dient in overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland nader te worden uitgewerkt. (G2)

2.5 flora en fauna

In de toelichting van het plan is aangegeven dat de voorgestane ontwikkelingen een aanzienlijke vooruitgang van de diversiteit van soorten met zich mee zullen brengen. Dit neemt niet weg dat enkele belangrijke soorten in aantal zullen afnemen. Als de teruggang significant is dient uitgebreider aandacht te worden besteed aan mitigerende en compenserende maatregelen om de schade aan deze soorten te beperken. Dit kan financiële consequenties hebben. Het is gewenst te onderbouwen of naar redelijkheid verwacht kan worden dat de ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en Faunawet zal worden verleend. (G2)

2.6 recreatieve verbindingen

De ontwikkeling van Polder Zestienhoven biedt de kans goede verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied te maken, via de Groene Loper. Dit is aangegeven in de toelichting van het plan. De beschrijving is echter vrij summier. Het is gewenst dit nader te uit te werken, met name voor wat betreft de verbindingen vanuit de stad met het buitengebied en de aansluiting op bestaande buitenstedelijke recreatieve doorgaande verbindingen. (A)

2.7 juridische vormgeving

In artikel 10 (bedrijven) dient detailhandel te worden uitgesloten in de voorschriften. Op grond van de Nota Planbeoordeling 2002, dient perifere detailhandel op bedrijventerreinen te worden tegengegaan. (G1)

In artikel 10 (bedrijven) dienen zelfstandige kantoren te worden uitgesloten, voorzover het bedrijventerrein buiten de invloedssfeer van Randstadrail is gelegen. Het gaat met name om het te ontwikkelen bedrijventerrein in Midden

Zestienhoven. De knooppontontwikkeling rond een mogelijk HSL-shuttle station is nog te onzeker om nu al op te anticiperen. (G2)

2.8 mobiliteit

In ons advies over het Masterplan Polder Zestienhoven hebben wij aandacht gevraagd voor de mobiliteitsaspecten. De ontwikkelingen in het noordrandgebied kunnen de A13 verder belasten, met name nu nog geen duidelijkheid bestaat over de termijn van realisering van de A4 Midden-Delfland en de A13/A16. Dit punt blijft onze zorg houden, met name waar het gaat om de knooppontontwikkeling in het gebied Hoog Zestienhoven. Het onderhavige bestemmingsplan beperkt zich tot de ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven, met bebouwing in lage en middelhoge dichtheden. Hoog Zestienhoven zal pas na de plantermijn van 10 jaar ontwikkeld worden. Wij onderstrepen het belang om de mobiliteitsaspecten nadrukkelijk bij de planvorming voor Hoog Zestienhoven te betrekken. (A)

2.9 financieel-economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van Polder Zestienhoven is in twee fasen verdeeld. Uitgangspunt is dat zowel fase één als twee worden ontwikkeld. Het onderhavige bestemmingsplan beschrijft de eerste fase: de periode tot 2015. In die periode worden Laag en Midden Zestienhoven ontwikkeld. De tweede fase heeft betrekking op de periode 2015 tot 2025. In die periode is de ontwikkeling van Hoog Zestienhoven voorzien. Het financiële resultaat van de eerste fase bedraagt €23,4 miljoen negatief. Fase twee heeft een batig saldo van € 10,3 miljoen. Het gecombineerde plansaldo bedraagt derhalve € 13,1 miljoen op netto contante waarde.

Verdere optimalisatiemogelijkheden zijn er niet. In het kader van het Masterplan is dit reeds uitvoerig onderzocht. Dit betekent dat de realisatie van Polder Zestienhoven afhankelijk is van externe financiering. Vóór de vaststelling van het bestemmingsplan dient hierover duidelijkheid te worden geboden. (G2)

2.10 overleg ex artikel 10 Bro

Voor het overige verwijzen wij u naar de reacties die zijn ingekomen in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro:

- De VROM Inspectie heeft vragen over enkele milieu-aspecten. Dit advies is besproken in een overleg tussen gemeente, provincie en VROM Inspectie op 13 juli 2004. De belangrijkste punten zijn reeds verwerkt in het pre-advies. Afgesproken is tevens dat de toelichting op een aantal punten wordt aangevuld.
- Rijkswaterstaat vraagt onder andere inzage in het verkeersonderzoek. Tevens wordt de reactie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LNVL) onderschreven. Deze vreest voor verstoring van de radiocommunicatie ten gevolge van de voorgenomen bouwhoogte in de plandelen met de bestemming BII en BIII.
- Het hoogheemraadschap van Schieland adviseert een alternatieve locatie voor het in depot brengen van baggerspecie aan te wijzen. Tevens verzoekt het hoogheemraadschap een regeling op te nemen voor de aanleghoogte van de vloeren van gebouwen ten opzichte van het waterpeil. Ook wordt een voorbehoud gemaakt ten aanzien van de voorgestelde peilen en peilfluctuaties.
- Het ministerie van LNV merkt op dat de financiële uitvoerbaarheid dient te worden aangetoond. De rode functies dienen dekking te bieden aan de realisering van natuur en groen.

ONS KENMERK

DRM/PPC/200

PAGINA 5/5

3. ADVIES

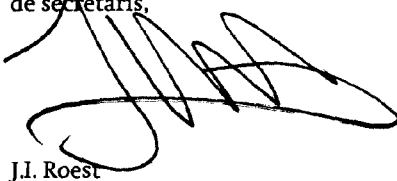
Wij verzoeken u met de gemaakte opmerkingen rekening te houden. Voor het overige stemmen wij met het plan in.

Wij stemmen tevens in met de afgifte van een specifieke verklaring van geen bezwaar door Gedeputeerde Staten voor de bestemmingen "parkwoningen", "woningen Ib", bedrijven II" en "verkeersweg", alsmede voor het voorbelasten en bouwrijp maken t.b.v. de bestemmingen "woningen Ia", "woningen IIc" en "speel- en sportvoorzieningen" overeenkomstig de kaarten die zijn gevoegd bij uw brief van 5 april 2004, kenmerk 2004/1565.

Voor de overige gebieden en bestemmingen blijven onze G1- en G2-opmerkingen van kracht.

Dit advies van de PPC wordt door het college van Gedeputeerde Staten betrokken bij de verdere besluitvorming over het plan.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,



J.I. Roest

Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkingen moet worden toegekend.

- G1: bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan Gedeputeerde Staten adviseren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;
- G2: idem, maar afhankelijk van een door uw college geleverde nadere argumentatie in de vorm van een onderzoek, onderbouwing, volgen van een procedure of plegen van overleg, kan bij het vastgestelde plan het advies worden bijgesteld;
- A: een aanbeveling: aanpassing dan wel onderbouwing, zo mogelijk met concrete voorstellen en maatregelen is gewenst.

CHAMP plichten Polder Zestienhoven

1. Inleiding

Polder Zestienhoven is een collegeprioriteit van de gemeente Rotterdam. Beoogd resultaat is de start van de woningbouw in Laag Zestienhoven in 2006.

In november 2002 heeft het college van B&W de Nota van Uitgangspunten vastgesteld en in mei 2003 het Masterplan Polder Zestienhoven. Vervolgens heeft het college het Milieueffectrapport (MER) Polder Zestienhoven eind maart 2004 aangeboden aan de gemeenteraad, die het MER op 29 april 2004 aanvaardbaar heeft verklaard. Het college heeft op 30 maart 2004 het Voorontwerp Bestemmingsplan Polder Zestienhoven vrijgegeven voor inspraak en het overleg ex artikel 10 BRO. De commissie voor de m.e.r. heeft in het toetsingsadvies van 26 juli 2004 aangegeven, dat de milieuaspecten volledig en helder in beeld zijn gebracht.

Op 4 februari 2003 stelden Gedeputeerde Staten van Zuid Holland de CHAMP-plichten vast, voor situaties waarin (ruimtelijke) planvorming leidt tot overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico externe veiligheid.

Doel van deze plichten is het vergroten van het maatschappelijk en bestuurlijk bewustzijn ten aanzien van situaties waarbij een risico bestaat op overlijden van grote groepen mensen ten gevolge van een ramp (het zogenaamde groepsrisico). De bewustwording richt zich met name op de afweging van het groepsrisico in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. Overheden die betrokken zijn bij dit soort situaties, worden door de Provincie verplicht zich te verantwoorden.

Uit het MER Polder Zestienhoven blijkt, dat door de planontwikkeling het groepsrisico als gevolg van Rotterdam Airport - zij het zeer beperkt - toeneemt. Er is sprake van een overschrijding van de zogenaamde 'oriënterende waarde'. Afwijken van deze oriënterende waarde is toegestaan, mits goed onderbouwd aan de hand van de CHAMP-plichten.

Overschrijding van deze oriënterende waarde is de aanleiding om dit document op te stellen. Hierin wordt aan de hand van de CHAMP-methodiek aangegeven hoe binnen Polder Zestienhoven tot nu toe is omgegaan met de verschillende CHAMP-plichten. Het document geeft inzicht in de afweging die het gemeentebestuur moet maken tussen de ontwikkeling van Polder Zestienhoven en een lichte toename van het groepsrisico ten aanzien van Rotterdam Airport. Tevens wordt aangegeven welke maatregelen de gemeente genomen heeft en neemt om de gevolgen van dit veiligheidsrisico zo klein mogelijk te houden. Dit document is als volgt opgebouwd:

In paragraaf 2 wordt een korte uiteenzetting gegeven van het project Polder Zestienhoven. Paragraaf 3 beschrijft om welke risiconormen en risicobronnen het gaat bij Polder Zestienhoven. In paragraaf 4 wordt een korte uiteenzetting gegeven van de vijf CHAMP-plichten. Onder 5 wordt aangegeven hoe op dit moment invulling is gegeven aan de CHAMP-plichten.

2. Polder Zestienhoven in het kort

In het Masterplan van Polder Zestienhoven wordt uitgegaan van de bouw van circa 1800 woningen in een groene en waterrijke omgeving.

In Laag Zestienhoven worden 600 woningen in lage dichtheden ontwikkeld, in relatie met het bestaande Park Zestienhoven, ruim 300 te handhaven volkstuinen en 6 sportvelden. In Midden Zestienhoven worden circa 1200 woningen in middelhoge dichtheden gerealiseerd, evenals wijkgerichte voorzieningen. Ook wordt een bedrijventerrein van beperkte afmeting gerealiseerd van ca. 43.000 m2 bedrijfsruimte, dat via een nieuwe ontsluitingsweg verbonden wordt met de G.K. van Hogendorpweg en Rotterdam Airport.

Een belangrijk planelement is de Groene Loper die aan de zuid- en westkant van het plangebied loopt. Deze Loper is een aaneenschakeling van bestaande en toekomstige groene gebieden, zoals de Ackerdijkse Plassen, natuurpark Schieveen, de Overschiese Plassen, Polder Zestienhoven en de Bergse Plassen.

Op termijn kan onder bepaalde condities in Hoog Zestienhoven een randstedelijk knooppunt worden ontwikkeld. Ten zuiden van de nieuwe ontsluiting van Rotterdam Airport kunnen ongeveer 450 woningen, ca 75.000 m2 regionale recreatieve voorzieningen, circa 150.000 m2 kantoren en een transferium van ca. 3000 plaatsen worden ontwikkeld.

Tot slot kunnen na 2025 in Hoog Zestienhoven ten noorden van de nieuwe ontsluiting nog eens circa 460.000 m² kantoren worden gerealiseerd.

Hoog Zestienhoven is niet meegenomen in het huidige Bestemmingsplan Polder Zestienhoven, aangezien die ontwikkeling pas na 2015 plaatsvindt en de precieze condities waaronder dit zal geschieden pas in een later stadium bekend zijn.

3. Risicobronnen, risiconormen en risico's

3.1 Risicobronnen

In het MER Polder Zestienhoven zijn de volgende bronnen met externe veiligheidsrisico's geïdentificeerd:

- 2 LPG-tankstations
- 3 ondergrondse leidingen (een voor aardolie en twee voor aardgas)
- Transport van gevaarlijke stoffen over de A-13 en de GK van Hogendorpweg
Het transport van gevaarlijke stoffen over de A-20 en de Doenkade is niet relevant vanwege de relatief grote afstand van deze wegen tot het plangebied.
- De luchthaven Rotterdam Airport

3.2 Risiconormen

LPG-stations en ondergrondse leidingen:

Voor de LPG-stations gelden afstandseisen conform de AmvB LPG-tankstations. Voor de ondergrondse leidingen gelden afstandseisen volgens de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984 en de circulaire "Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3-categorie" uit 1991. Deze afstanden worden als ontwerpnormen en gehanteerd, waardoor de risico's aanvaardbaar zijn.

Wegtransport van gevaarlijke stoffen en Rotterdam Airport:

Voor de risico's als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen over de weg en voor de risico's van vliegtuigongevallen in verband met Rotterdam Airport geldt de norm voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico. De norm voor het plaatsgebonden risico is dat het risico op overlijden van een persoon, die permanent in een gebied aanwezig is, als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen of inrichtingen niet groter mag zijn dan een keer per miljoen jaar (10^{-6}). Binnen de 10^{-6} contour vanaf de as van de weg en rond de inrichting mogen daarom geen gevoelige bestemmingen (zoals bv. nieuwe woningen) worden gerealiseerd. De oriënterende waarde voor het groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen is als volgt: voor 10^N slachtoffers geldt een risico van $1 \cdot 10^{-(2+2N)}$ /jaar, oftewel 10^{-4} /jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} /jaar voor 100 slachtoffers, etc.

Voor inrichtingen zoals Rotterdam Airport geldt een andere oriënterende waarde voor het groepsrisico, namelijk $1 \cdot 10^{-(3+2N)}$, oftewel 10^{-5} /jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-7} /jaar voor 100 slachtoffers, etc. De norm voor het groepsrisico wordt meestal weergegeven als een lijn in een grafiek waarin de relatie tussen kans en aantal dodelijke slachtoffers wordt weergegeven. Indien het groepsrisico als gevolg van nieuwe gevoelige bestemmingen toeneemt moet dit gemotiveerd worden, waarbij voldaan moet worden aan de plichten van de zogenaamde CHAMP-methodiek, die Gedeputeerde Staten van Zuid Holland op 4 februari 2003 hebben vastgesteld.

3.3 Risico's

In hoofdstuk 13 van het MER Polder Zestienhoven zijn de risico's rondom externe veiligheid uitgebreid beschreven. Hieronder worden de risico's kort samengevat.

LPG-tankstations en ondergrondse leidingen

Voor de LPG-tankstations en de ondergrondse leidingen gelden afstandseisen, die door de ontwerpers als normen moeten worden gehanteerd voor de ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven. Zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico blijven binnen de normen van de AMvB LPG-tankstations.

Transport gevaarlijke stoffen over de A13 en de GK van Hogendorpweg

Uit risicoberekeningen blijkt dat op dit moment langs de A-13 en de GK van Hogendorpweg geen sprake is van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar of meer. Dit verandert niet met de ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven. Ook dan zal dus geen sprake zijn van een plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar of meer.

Ook het groepsrisico veroorzaakt door het wegtransport van gevaarlijke stoffen blijft onveranderd met de ontwikkeling van Laag en Midden Zestienhoven. De huidige overschrijding van de oriënterende waarde (met een factor 1,54 bij 320 slachtoffers) langs de A-13 blijft dus ongewijzigd, terwijl langs de GK van Hogendorpweg het groepsrisico onder de oriënterende waarde blijft.

Rotterdam Airport

Voor de berekening van het plaatsgebonden en het groepsrisico rondom luchthavens wordt momenteel gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw rekenmodel. Om vertraging van de Rotterdamse woningbouwproductie in Polder Zestienhoven te voorkomen, is in het MER Polder Zestienhoven voor de bepaling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als gevolg van Rotterdam Airport uitgegaan van de externe veiligheidsrisico's (plaatsgebonden en groepsrisico) die berekend zijn in het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport (1999). Over deze werkwijze heeft op 16 september 2003 een ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen medewerkers van de gemeente Rotterdam en medewerkers van de Provincie Zuid Holland (Directie Groen, Water en Milieu), het Ministerie van VROM (Directie Externe Veiligheid), het ministerie Verkeer en Waterstaat (DGL, afdeling Interne en Externe Veiligheid). In dit overleg is afgesproken dat Rijk en Provincie zich kunnen vinden in deze werkwijze, in het licht van de gewenste voortgang in de woningbouwproductie. Dit is in oktober 2003 per brief bevestigd aan de betrokken DG's van VROM en V&W en de Directeur Water, Groen en Ruimte van de Provincie Zuid-Holland.

Uit het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport blijkt dat de contour met een plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar gedeeltelijk over Polder Zestienhoven ligt. Zonder de ontwikkeling van Polder Zestienhoven bedraagt het aantal woningen binnen de 10^{-6} contour ca. 3.200 woningen, hetgeen (uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2,15 personen) overeenkomt met 6.880 personen. In het voorontwerp bestemmingsplan wordt het gebied binnen de 10^{-6} contour conserverend bestemd. Er worden dus geen nieuwe gevoelige functies bestemd, waardoor het aantal personen binnen de 10^{-6} contour onveranderd blijft. Het bestemmingsplan houdt zich dus aan het "stand-still" principe, binnen de 10^{-6} -contour.

Het groepsrisico als gevolg van Rotterdam Airport overschrijdt op dit moment en ook in de toekomst zonder de ontwikkeling van Polder Zestienhoven de oriënterende waarde voor het groepsrisico (autonome ontwikkeling). De overschrijding van de oriënterende waarde bij 100 slachtoffers bedraagt een factor 22 en bij 10 slachtoffers een factor 40. De hoogste overschrijding vindt plaats bij een slachtofferaantal tussen de 10 en 100 (een factor 45 bij ca. 50 slachtoffers).

Door de ontwikkeling van Polder Zestienhoven zal het aantal woningen binnen de 10^{-6} contour niet toenemen, maar het aantal woningen tussen de 10^{-6} en 10^{-7} contour wel in geringe mate. In Park Zestienhoven is namelijk de bestemming parkwoningen opgenomen, waardoor er maximaal 40 woningen kunnen bijkomen in de zone tussen de 10^{-6} en 10^{-7} contour. Dit betekent een relatief zeer beperkte toename van het aantal woningen en dus personen in deze zone, omdat op dit moment vrijwel het gehele woongebied van Schiebroek en Overschie in de zone tussen de 10^{-6} en 10^{-7} contour ligt.

Aangezien het aantal personen binnen de 10^{-6} contour niet toeneemt (hetgeen de grootste invloed zou hebben op het groepsrisico als gevolg van Rotterdam Airport) en het aantal personen in de zone tussen de 10^{-6} en 10^{-7} contour in zeer beperkte mate toeneemt (hetgeen minder invloed heeft op het groepsrisico als gevolg van Rotterdam Airport dan het aantal personen binnen de 10^{-6} contour), wordt op basis van deze semi-kwantitatieve benadering verondersteld dat de ontwikkeling van Polder Zestienhoven vrijwel niet tot een verandering van het groepsrisico als gevolg van Rotterdam Airport leidt.

4. Vijf CHAMP plichten

In dit document wordt aan de hand van de CHAMP-methodiek aangegeven hoe binnen Polder Zestienhoven is omgegaan met de verschillende CHAMP-plichten:

a) communicatieplicht

Burgers hebben recht op informatie over risico's in hun omgeving nu en in de toekomst. Die informatie moet de naam van de risicobron bevatten, de bedrijfsactiviteiten, het risicogebied, het soort risico, de mogelijkheden voor rampenbestrijding en een beschrijving van de inspanningen van overheid en veroorzaker om de risico's te beperken. Uitvloeisel van deze plicht kan een discussie zijn over de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de activiteit.

b) horizonplicht

Bestemmingsplannen worden in de toekomst bezien. Externe veiligheid moet in dit kader worden meegenomen in de toekomstduiding. Ieder project strekt zich immers uit in de tijd en een project dat bij oplevering geen toenemend groepsrisico met zich meebrengt doet dat wellicht in de toekomst wel. Hierbij wordt een horizonperiode van 10 jaar door de Provincie passend gevonden.

c) anticipatieplicht

Hierbij gaat het om het plegen van maatregelen die het effect van een mogelijk incident beperkt houden. Gedacht kan worden aan de situering van bebouwing, bouwtechnische aanpassingen, vluchtroutes of nooduitgangen, de interne hulpverleningsorganisatie, aanvalsplannen en bedrijfsnoodplannen en het bevorderen van zelfredzaamheid.

d) motivatieplicht;

Dit is de plicht om te motiveren waarom een toename van het groepsrisico door de overheid acceptabel wordt geacht. In het geval van Polder Zestienhoven: waarom weegt het maatschappelijk belang van de realisatie van woningen voor de gemeente zwaarder dan een beperkte toename van het groepsrisico. Het kan hierbij, naast planologische aspecten, gaan om volkshuisvestelijke, financiële, economische, verkeerskundige of milieuaspecten. Ingegaan moet worden op het geaccepteerde risiconiveau en de mate van overschrijding.

e) preparatieplicht

Zowel de gemeente als het risicovolle bedrijf moeten aangeven goed voorbereid te zijn op een incident of een ramp. Aan deze plicht wordt invulling gegeven door het opstellen van een gemeentelijk rampenplan en uitwerkingen in de vorm van rampenbestrijdingsplannen en oefeningsplannen.

5. Uitwerking CHAMP-plichten

5.1 Communicatieplicht

Communicatiestrategie

Communicatie is een beleidsinstrument dat gedurende het hele planproces wordt ingezet. Over de ontwikkeling van Polder Zestienhoven wordt actief gecommuniceerd met belanghebbenden (interne en externe doelgroepen) door middel van nieuwsbrieven en klankbordavonden. Het gaat daarbij om inzicht geven in de plannen en de achtergronden hiervan, helderheid geven over de keuzes die worden gemaakt, de fase waarin de plannen zich bevinden en de mogelijkheden die er zijn om zich te informeren of in te spreken. Dat de nieuwe woningen zich straks in de nabijheid van een luchthaven bevinden is algemeen bekend. Toekomstige bewoners - of bewoners die zich op de nieuwe woonwijk oriënteren - zullen zich moeten kunnen informeren over de externe veiligheid in het gebied. Bekend moet zijn waar in het gebied er sprake is van een hoger risico en op welke manieren wordt geprobeerd dit risico zo klein mogelijk te houden.

Toegankelijkheid openbare stukken

Vanaf de start van het project in 2002 zijn alle openbare stukken rond Polder Zestienhoven online beschikbaar via www.wonen.rotterdam.nl onder Wonen, Nieuwe wijken en projecten. Zo kunnen de Nota van Uitgangspunten, het Masterplan, het MER en het Voorontwerp Bestemmingsplan gedownload worden. Het MER en het voorontwerp bestemmingplan Polder Zestienhoven hebben van 21 mei tot en met 18 juni 2004 ter inzage gelegen in het City Informatie Centrum en op het kantoor van de deelgemeente Overschie. Op 21 juni 2004 is een inspraakbijeenkomst gehouden over MER en voorontwerp bestemmingsplan.

Op de klankbordavonden en in de nieuwsbrieven wordt verwezen naar de website van de gemeente en wordt ook bekend gemaakt wanneer en waar de stukken ter inzage liggen.

Risicoregisters

Door de milieudienst van de gemeente, de DCMR, wordt momenteel een Geografisch Informatiesysteem (GIS) Milieu ontwikkeld. Dit project heeft prioriteit bij het huidige college. Het project sluit aan bij de Europese richtlijn, die overheden verplicht milieu-informatie in de openbaarheid te brengen. Milieu-informatie, waaronder informatie over externe veiligheid, wordt met behulp van een GIS op een website online beschikbaar voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars. Dit kan fungeren als een 'risicoregister'. Zodra dit informatiesysteem via internet door het publiek te raadplegen is, kan dit een belangrijk instrument zijn in de communicatie rond externe veiligheid in Polder Zestienhoven.

Toekomstige bewoners van Polder Zestienhoven kunnen te zijner tijd het systeem raadplegen en informatie opvragen over de aanwezigheid van olie- en gasleidingen, transportroutes van gevaarlijke stoffen, aanwezigheid van LPG-stations, risicovolle bedrijven en de luchthaven. Naar verwachting is dit systeem in 2006 operationeel.

5.2 Horizonplicht

Bij de besluitvorming over een project (en dus ook over Polder Zestienhoven) moet ook rekening worden gehouden met mogelijke ontwikkelingen die het groepsrisico in de toekomst kunnen doen toenemen.

Deze horizonplicht is ingevuld, doordat in het MER Polder Zestienhoven bij de berekening van het plaatsgebonden en het groepsrisico geïnterpreteerd is, wat de toekomstige ontwikkelingen zijn in en rond het plangebied in de planperiode van het bestemmingsplan voor Polder Zestienhoven (= periode tot ca. 2015). Deze toekomstige ontwikkelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van het MER.

Vervolgens zijn de voor de externe veiligheid relevante ontwikkelingen meegenomen in de berekening van plaatsgebonden en groepsrisico, zoals die beschreven zijn in paragraaf 3.2.

5.3 Anticipatieplicht

De anticipatieplicht is op een aantal manieren ingevuld.

- Ruimtelijke indeling van het plangebied op hoofdlijnen
Het plangebied is zodanig ingedeeld, dat er binnen de 10^{-6} -contour voor plaatsgebonden risico geen nieuwe gevoelige bestemmingen zijn gesitueerd. Daarnaast is het plangebied zodanig ingericht, dat slechts een zeer beperkt aantal woningen (max. 40) binnen de 10^{-7} -contour wordt gesitueerd.
- Verdere uitwerking van het plangebied in overleg met hulpdiensten
Om goed invulling te kunnen geven aan de anticipatie- en preparatieplicht is in een vroegtijdig stadium een bijeenkomst georganiseerd met de hulpdiensten die Polder Zestienhoven tot hun werkgebied hebben. Op 24 maart 2004 is samen met de GHOR, politie, brandweer en de operationele dienst van Rotterdam Airport een themamiddag georganiseerd over externe veiligheid in Polder Zestienhoven. Doelstelling van de middag was tweeledig: Enerzijds de hulpdiensten voorlichten over de planontwikkeling in Polder Zestienhoven. Anderzijds om nadere invulling te geven aan de anticipatieplicht en de preparatieplicht (zie ook 5.5). Na een inventarisatie van het gebied (bedrijven, woningen, kwetsbare voorzieningen, vliegveld en snelwegen) is met name bekeken welke incidenten zich in relatie tot de risicobron (vliegveld) in het plangebied kunnen voordoen. Hierbij is ook nader ingegaan op de CHAMP-plichten. Daarbij zijn in het kader van de anticipatieplicht en de preparatieplicht maatregelen geïnterpreteerd waarmee de effecten van een mogelijk incident in Polder Zestienhoven in de toekomst zoveel mogelijk beperkt kunnen worden. Op de bijeenkomst worden nog enkele vervolgbijeenkomsten georganiseerd.

In het kader van de anticipatieplicht werden de volgende aandachtspunten genoemd:

- Ontsluiting en bereikbaarheid van het totale gebied. In dit kader werd geconstateerd, dat de voorziene inrichting van de woongebieden in het kader van Duurzaam Veilig (30-km gebieden) niet hoeft te conflicteren met de normopkomsttijden van de hulpverleningsdiensten. De precieze indeling van de woonbuurten en de aard van de snelheidswerende maatregelen worden uitgewerkt in de inrichtingsplannen die door de gemeente worden opgesteld en die, conform de standaardprocedures in Rotterdam, ook aan de hulpdiensten worden toegezonden voor opmerkingen.
- Uitwerking ontsluiting van het waterrijke zuidelijke deel van het project. Daar kunnen mogelijk situaties ontstaan waar de hulpdiensten lastig kunnen manoeuvreren (doodlopende straten,

keerpunten, circulatieplan, bruggen) of plaatsen bevinden die lastig bereikbaar zijn. Aandachtspunt is, dat hier minimaal van twee zijden benadering mogelijk moet zijn. De verdere inrichting wordt uitgewerkt in de inrichtingsplannen onder verantwoordelijkheid van de gemeente, die conform standaard procedures in Rotterdam ook aan de hulpdiensten worden toegezonden voor opmerkingen.

- Waterwinning: beschikbaarheid van bluswater en waterdruk. Hierover is overleg nodig tussen de Regionale Hulpverleningsdiensten (RHRR) en het Waterleidingbedrijf. Deze actie ligt bij het RHRR.
- Het voortbestaan van de huidige opstelplaatsen voor de hulpverlening wordt door de RHRR geïnterpreteerd. De hulpdiensten moeten bezien of de huidige plaatsen (die zich deels op het terrein van Rotterdam Airport bevinden) blijven voldoen, of dat er bij de verdere inrichting rekening gehouden moet worden met andere opstelplaatsen. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de indeling van het plangebied. Er wordt zoveel mogelijk afstemming gezocht met de overige ontwikkelingen (HSL) in de omgeving van het plangebied.

5.4 Motivatieplicht

Bij een overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico, bestaat voor het lokaal en/of regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag gemotiveerd worden.

Rotterdam heeft een forse woningbehoefte, die niet alleen binnenstedelijk opgelost kan worden. Daarbij is de huidige woningvoorraad van Rotterdam te eenzijdig en er is te weinig differentiatie aan woonmilieus. Er bestaat een overschot aan gestapelde, kleine en goedkope woningen en er is een tekort aan middeldure en dure woningen. Er is ook een gebrek aan hoogwaardige woonmilieus, met name suburbane en stedelijke woonmilieus.

De woonvisie "Wonen in Rotterdam", vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 19 juni 2003, geeft ten aanzien van het wonen in Rotterdam de meest actuele probleemstelling weer. De kernboodschap is, dat Rotterdam een tekort heeft aan diversiteit en kwaliteit in het aanbod van woningen, dat er een gebrek aan variatie in woonmilieus bestaat en dat Rotterdam als gevolg daarvan geen goed imago heeft als woonstad.

Meer concreet wordt een tekort geconstateerd aan middeldure en dure woningen. Voor Polder Zestienhoven is van belang, dat met name een fors tekort aan middelgrote en grote en eengezinswoningen in suburbane woonmilieus wordt geconstateerd, alsmede een tekort aan stedelijke woonmilieus.

De vraag naar eengezinswoningen betreft ruim 7.000 woningen tot 2010 en ruim 14.000 woningen tot 2017. Deze woningen kunnen met name gesitueerd worden in de suburbane woonmilieus. Hiervoor zijn binnen het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010, het Structuurplan voor Rotterdam, maar twee locaties van formaat beschikbaar: Nesselande (4.700 – 4.800 woningen) en Polder Zestienhoven.

Doelstelling van het gemeentebestuur is om met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven de Rotterdamse woningvoorraad aan te vullen met de bouw van woningen in de middeldure en dure sector. Polder Zestienhoven biedt een zeer goede mogelijkheid voor een transformatie tot een aantrekkelijk stedelijk woonmilieu. Het huidige groene karakter van het gebied kan deels behouden blijven waardoor een interessante mix van wonen, werken, natuur en recreatie kan worden gerealiseerd.

Afgewogen tegen dit grote maatschappelijke belang van realisatie van de woningen in Polder Zestienhoven lijkt de beperkte toename van het groepsrisico acceptabel.

Bij de bestuurlijke besluitvorming over het vrijgeven van het voorontwerp bestemmingsplan voor inspraak en overleg ex art. 10 BRO heeft het college van B&W het maatschappelijk nut van deze ontwikkeling afgewogen tegen de toename van de overschrijding van het groepsrisico.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Polder Zestienhoven door de gemeenteraad zal deze afweging ook gemaakt moeten worden.

5.5 Preparatieplicht

Tijdens de bijeenkomst met de hulpdiensten op 24 maart 2004 is stilgestaan bij maatregelen die overheid, bedrijven en hulpdiensten kunnen nemen om zich goed voor te bereiden op een eventueel

incident of ramp: de preparatieplicht. Het gaat daarbij om de volgende aspecten uit de veiligheidsketen: voorkomen, beperken, voorbereiden, bestrijden en nazorg.

De belangrijkste conclusies zijn:

De aanleg van Polder Zestienhoven vraagt geen extra capaciteit of middelen van de hulpdiensten, indien rekening wordt gehouden met de geformuleerde aandachtspunten.

In het Crisisbeheersingsplan (Rampenplan) van de gemeente Rotterdam wordt verwezen naar het Regionaal Operationeel Basisplan waarin de rampbestrijdingsprocedure voor vliegtuigongevallen beschreven wordt. Specifiek voor de locatie Rotterdam Airport wordt hier verder uitwerking aan gegeven in een basisrampbestrijdingsplan met specifieke uitwerking. De rampbestrijdingsprocedure is ook uitgewerkt voor ongevallen op de weg en op het spoor. Voor specifieke inrichtingen en objecten, zoals Rotterdam Airport (gebouwen etc.) en andere objecten met specifieke aandachtspunten worden aanvalsplannen opgesteld. Deze aanvalsplannen gaan in meer detail in op een specifieke locatie en / of procedure. Tot slot bestaan bestrijdings en coördinatieplannen ten aanzien van rampen met betrekking tot transport over weg en spoor, die onder verantwoordelijkheid van andere partijen zoals Rijkswaterstaat vallen. De aanpak die hierin beschreven staat wordt afgestemd op de plannen zoals die opgesteld worden voor de hulpverleningsdiensten en de gemeente.

De ruimtelijke ontwikkelingen zoals die zijn geprojecteerd in Polder Zestienhoven zullen in de toekomst meegenomen moeten worden bij de uitwerking van bovenstaande plannen. In de toekomstige situatie betekent dit een toename van ca. 1800 extra woningen en een bedrijventerrein.

Er is wel een aantal aandachtspunten geformuleerd, die in de toekomstige planontwikkeling aandacht behoeven:

- De plannen die voor het gebied opgesteld worden zullen op elkaar afgestemd moeten worden. Dit betekent dat met name de rampenbestrijdingsplannen voor Rotterdam Airport en de Hogesnelheidslijn (HSL) op elkaar afgestemd moeten worden.
- Verder is het noodzakelijk om, gezien de risicofactoren in de omgeving, extra aandacht te besteden aan pro-actieve, preventieve en preparatieve voorzieningen en maatregelen bij de inrichting van de omgeving en bij het gebruik van de gebouwen en voorzieningen in het plangebied. Hier zal bij de verdere ontwikkeling van het plangebied overleg worden gevoerd met de hulpverleningsdiensten.

Augustus 2004

Aanvullend rapport Luchtkwaliteit Polder Zestienhoven

Projectcode

MRE58-11

Datum

3 februari 2005

Versie

definitief

Opsteller

L. Th. de Leu

Projectleider

A.J. Reverdink

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Besluit luchtkwaliteit	4
3.	Luchtkwaliteit Polder Zestienhoven	5
3.1	Totaaloverzicht concentraties NO₂ en fijn stof	5
3.2	Uitgangspunten en werkwijze	8
3.3	Toelichting luchtkwaliteit: huidige situatie en autonome ontwikkeling 2015	9
3.4	Toelichting luchtkwaliteit: ontwikkeling Polder Zestienhoven	10
4.	Luchtkwaliteit verbeterende maatregelen	12
5.	Samenvattende conclusie	14

1. Inleiding

De ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven, bestaande uit de realisatie van woningen, bedrijven, groen, water en recreatieve en wijkgerichte voorzieningen, leidt over het algemeen tot een toename van het verkeer op de wegen in Polder Zestienhoven (op sommige plaatsen zal het verkeer in de polder toenemen en op sommige plaatsen zal het verkeer afnemen). De bijdrage aan de verkeersdruk op de wegen aan de Noordkant van Rotterdam rond Polder Zestienhoven is relatief gering (ca. 2%).

Aangezien het verkeer in en rond Polder Zestienhoven de belangrijkste bron voor luchtverontreinigende stoffen is, kan de ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. Om de invloed op de luchtkwaliteit goed te kunnen beoordelen en inzichtelijk te maken of voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen van het Besluit Luchtkwaliteit is in het kader van het MER voor het bestemmingsplan Polder Zestienhoven onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit.

Dit aanvullend rapport geeft een meer uitgebreid verslag van het verrichte onderzoek naar de luchtkwaliteit in het kader van het MER Polder Zestienhoven dan het MER heeft gedaan.

In hoofdstuk 2 worden de relevante grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit weergegeven. Daarna wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de luchtkwaliteit in de huidige situatie, de autonome ontwikkeling (= de ontwikkeling van Polder Zestienhoven zonder de voorgenomen ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven) en in de situatie met de ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven. De luchtkwaliteit verbeterende maatregelen, die in de autonome ontwikkeling en met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven worden getroffen, worden in hoofdstuk 4 genoemd. Het rapport wordt afgesloten met hoofdstuk 5, waarin de conclusie is opgenomen over de mate waarin de ontwikkeling van Polder Zestienhoven voldoet aan de relevante grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit.

2. Besluit luchtkwaliteit

In en rond Polder Zestienhoven is verkeer de belangrijkste bron voor luchtverontreinigende stoffen. In eerste instantie is daarom gekeken naar de concentratie van NO₂, omdat bij het voldoen aan de grenswaarden voor NO₂ automatisch wordt voldaan aan de grenswaarden voor de overige stoffen van het Besluit Luchtkwaliteit, met uitzondering van de grenswaarden voor fijn stof. De concentratie van NO₂ is dus, afgezien van stof, het meest kritisch. Daarnaast is gekeken naar de concentratie van fijn stof.

De relevante grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit zijn dus de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof. In onderstaande tabel zijn deze grenswaarden weergegeven.

Tabel 1: Grenswaarden voor NO₂ en fijn stof (= PM10) van Besluit Luchtkwaliteit

Stof	Concentratie (in µg/m ³ lucht)
Stikstofdioxide (NO ₂) Jaargemiddelde concentratie	40*
Stikstofdioxide (NO ₂) Uurgemiddelde concentratie, mag max. 18 keer per jaar worden overschreden	200**
Fijn stof (PM10) Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof (PM10) Daggemiddelde concentratie, mag max. 35 keer per jaar worden overschreden	50

* Tot 2010 gelden plandrempels (tijdelijk verhoogde grenswaarden) voor NO₂, die stapsgewijs wordt aangescherpt tot de grenswaarde van 40 (µg/m³), die vanaf 2010 gaat gelden. De luchtkwaliteit in de huidige situatie in Polder Zestienhoven wordt daarom getoetst aan de plandrempele die geldt voor de huidige situatie (56 µg/m³)

** De NO₂-concentratie komt slechts zeer incidenteel boven de 200 µg/m³. Volgens het tabellenboek van DCMR [Lucht in cijfers 2003, luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied tabellenboek, 2004] is er bij de metingen op de meetstations in 2003 slechts drie keer een meting met een uurgemiddelde concentratie van boven de 200 µg/m³ voorgekomen (hierbij kan nog worden opgemerkt dat 2003 een ongunstig jaar was voor de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen). In de huidige situatie wordt dus voldaan aan de grenswaarde dat de uurgemiddelde NO₂-concentratie van 200 µg/m³ maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. Aangezien de NO₂-concentraties in de toekomst door maatregelen bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland zullen afnemen (zie ook hoofdstuk 4 waarin specifiek op de luchtkwaliteit verbeterende maatregelen voor Polder Zestienhoven wordt ingegaan), zal ook in de toekomst (ook met de ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven) worden voldaan aan de grenswaarde ten aanzien van de uurgemiddelde NO₂-concentratie. In het vervolg van dit rapport wordt daarom verder geen aandacht meer geschonken aan de grenswaarde dat de uurgemiddelde NO₂-concentratie van 200 µg/m³ maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden.

3. Luchtkwaliteit Polder Zestienhoven

3.1 Totaaloverzicht concentraties NO₂ en fijn stof

In de tabellen 2 t/m 7 wordt een overzicht gegeven van de berekende concentraties NO₂ en fijn stof voor zowel de huidige situatie (2002) als de autonome ontwikkeling tot 2015 en de situatie met de ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven. In de navolgende paragrafen van dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de stofconcentraties van de afzonderlijke situaties. Per situatie zal aangegeven worden in welke mate wordt voldaan aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de stofconcentraties ter plaatse van gevoelige bestemmingen (bv. woningen).

De relevante wegen, die de luchtkwaliteit in en rond Polder Zestienhoven beïnvloeden, zijn in de tabellen 3 t/m 8 onderverdeeld in twee categorieën: de provinciale en Rijkswegen rond Polder Zestienhoven en de lokale wegen in Polder Zestienhoven (in bijlage I zijn de wegen weergegeven). De in het studiegebied van het MER Polder Zestienhoven meegenomen A13, A20 en Matlingeweg zijn in dit aanvullende rapport buiten beschouwing gelaten, omdat de ontwikkeling van Polder Zestienhoven geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten van deze wegen en daarom ook geen invloed heeft op de luchtkwaliteit veroorzaakt door deze wegen.

De onderverdeling van de wegen in de twee genoemde categorieën is gedaan omdat de bijdrage van Polder Zestienhoven aan de verkeerdruk op de wegen aan de Noordkant van Rotterdam rond Polder Zestienhoven relatief gering is (ca. 2%). Derhalve zal ook het effect van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven op de luchtkwaliteit langs de provinciale en Rijkswegen zeer gering ofwel verwaarloosbaar zijn (uit de tabellen blijkt dit ook; zie tabellen 2 t/m 4). Voor de wegen in Polder Zestienhoven kan de ontwikkeling van de polder daarentegen wel leiden tot een significante toename van het verkeer en dus ook tot een toename van luchtverontreinigende stoffen (uit de tabellen 5 t/m 7 blijkt dit echter mee te vallen en is slechts sprake van een (zeer) geringe invloed).

Omdat de Rijks- en provinciale wegen een grote breedte hebben zijn de berekeningen van de concentraties langs deze wegen op 30 m vanaf de wegas uitgevoerd. Hierdoor zijn dit de berekende concentraties in de omgeving van de rand van de weg (tabellen 2 t/m 4). De wegen binnen het plangebied zijn smaller. Hierbij is uitgegaan van een breedte van ongeveer 10 m. De berekende concentraties bij deze wegen zijn daarom uitgevoerd op 7 m vanaf de wegas (tabellen 5 t/m 7).

De betekenis van de vetgedrukte concentratiegetallen wordt in de navolgende paragrafen van dit hoofdstuk toegelicht.

Tabel 2: Jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 op 30 m vanaf de wegas langs provinciale en Rijkswegen rond Polder Zestienhoven

Nr.	Wegen/wegvakken	Huidig 2002	Autonoom	P16H
4	Doenkade west	42	37	37
5	Doenkade midden	42	36	36
6	Doenkade oost	42	36	36
8	N470	-	34	34
9a	G K van Hogendorpweg noord 2	41	35	36
9b	G K van Hogendorpweg midden noord	43	36	37
9c	G K van Hogendorpweg midden zuid 1	45	37	37
9d	G K van Hogendorpweg zuid 2	49	40	40

Tabel 3: Jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} op 30 m vanaf de wegas langs provinciale en Rijkswegen rond Polder Zestienhoven

Nr.	Wegen/wegvakken	Huidig 2002	Autonoom	P16H
4	Doenkade west	39	36	36
5	Doenkade midden	39	35	35
6	Doenkade oost	40	35	35
8	N470	-	35	35
9a	G K van Hogendorpweg noord 2	39	35	35
9b	G K van Hogendorpweg midden noord	40	35	36
9c	G K van Hogendorpweg midden zuid 1	41	36	36
9d	G K van Hogendorpweg zuid 2	43	37	37

Tabel 4: Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde concentratie $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ van PM_{10} op 30 m vanaf de wegas langs provinciale en Rijkswegen rond Polder Zestienhoven

Nr.	Wegen/wegvakken	Huidig 2002	Autonoom	P16H
4	Doenkade west	115	59	59
5	Doenkade midden	112	57	57
6	Doenkade oost	113	58	58
8	N470	-	54	54
9a	G K van Hogendorpweg noord 2	101	56	57
9b	G K van Hogendorpweg midden noord	112	58	59
9c	G K van Hogendorpweg midden zuid 1	130	60	60
9d	G K van Hogendorpweg zuid 2	166	65	65

Tabel 5: Jaargemiddelde concentratie NO₂ in µg/m³ op 7 m vanaf de wegas langs wegen in de Polder Zestienhoven

Nr.	Wegen/wegvakken	Huidig 2002	Autonoom	P16H
7	Vliegveldweg	41	38	38
10	Xerxesweg / Bovendijk HSL-strip	37	34	34
11	Industrieweg / RA-baan oost	37	36	38
12	Volkelweg / RA-baan midden	40	35	36
13	DVDDVM oost	46	38	37
14	DVDDVM midden	43	38	36
15	DVDDVM west	44	37	37
16	Zestienhovekade noord	44	36	36
17	Zestienhovekade zuid	45	35	35
18	Nieuwe autobrug Overschie	38	34	34
19	Hoed / Verlengde Beekweg	38	34	34
20	Terletweg	39	36	35
21	Overschiese Kleiweg midden	40	35	35
22	Overschiese Kleiweg west	39	35	35
24	Overschiese Kleiweg oost 1	40	36	36
25	Overschiese Kleiweg oost 2	39	35	35

Tabel 6: Jaargemiddelde concentratie PM₁₀ in µg/m³ op 7 m vanaf de wegas langs wegen in de Polder Zestienhoven

Nr.	Wegen/wegvakken	Huidig 2002	Autonoom	P16H
7	Vliegveldweg	39	37	37
10	Xerxesweg / Bovendijk HSL-strip	38	34	34
11	Industrieweg / RA-baan oost	38	35	36
12	Volkelweg / RA-baan midden	39	35	35
13	DVDDVM oost	42	36	36
14	DVDDVM midden	40	36	35
15	DVDDVM west	40	35	35
16	Zestienhovekade noord	41	35	35
17	Zestienhovekade zuid	42	35	35
18	Nieuwe autobrug Overschie	38	34	34
19	Hoed / Verlengde Beekweg	38	34	34
20	Terletweg	38	35	35
21	Overschiese Kleiweg midden	39	35	35
22	Overschiese Kleiweg west	38	34	34
24	Overschiese Kleiweg oost 1	39	35	35
25	Overschiese Kleiweg oost 2	38	34	34

Tabel 7: Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde concentratie $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ van PM10 op 7 m vanaf de wegas langs wegen in de Polder Zestienhoven

Nr.	Wegen/wegvakken	Huidig 2002	Autonoom	P16H
7	Vliegveldweg	79	64	65
10	Xerxesweg / Bovendijk HSL-strip	71	53	53
11	Industrieweg / RA-baan oost	71	57	61
12	Volkelweg / RA-baan midden	76	54	58
13	DVDDVM oost	90	61	58
14	DVDDVM midden	83	61	57
15	DVDDVM west	83	57	56
16	Zestienhovekade noord	87	56	57
17	Zestienhovekade zuid	90	54	54
18	Nieuwe autobrug Overschie	70	52	52
19	Hoed / Verlengde Beekweg	70	52	52
20	Terletweg	74	56	55
21	Overschiese Kleiweg midden	77	53	53
22	Overschiese Kleiweg west	73	52	52
24	Overschiese Kleiweg oost 1	76	58	58
25	Overschiese Kleiweg oost 2	73	52	53

3.2 Uitgangspunten en werkwijze

De concentraties in de omgeving van wegen in de omgeving van Polder Zestienhoven worden gevormd door de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van de weg.

In het Rapport MER polder Zestienhoven, deelstudie Luchtkwaliteit is voor de overschrijding van de NO₂ grenswaarde langs de Rijkswegen en de Doenkade uitgegaan van de door TNO, in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, berekende contourkaarten. Deze kaarten zijn echter alleen voor de jaargemiddelde NO₂ grenswaarde gemaakt.

Om nu een vergelijking te kunnen maken tussen concentratie verschillen voor NO₂ en PM10 in de autonome situatie en de situatie na aanleg van Polder Zestienhoven wordt in deze rapportage de bijdrage van het verkeer gegeven. Deze bijdrage, langs snelwegen en de wegen binnen het plangebied, is berekend met het model CAR II versie 2.0. Dit model is niet geschikt om de concentraties langs snelwegen exact te bepalen. Het is echter wel geschikt om aan te geven hoe de concentratie varieert op een zelfde punt langs een snelweg bij verschillende verkeersintensiteiten. Het CAR II model gaat in versie 2.0 uit van de door RIVM met het RR-scenario (Referentie Raming) voor 2010 berekende emissiefactoren en achtergrondconcentraties.

Voor de concentratieberekeningen is uitgegaan van de verkeersintensiteiten, zoals die vermeld staan, in het MER Polder Zestienhoven.

3.3 Toelichting luchtkwaliteit: huidige situatie en autonome ontwikkeling 2015

Toetsing aan grenswaarden Besluit Luchtkwaliteit

Rijks- en Provinciale wegen rond Polder Zestienhoven

NO₂:

In de huidige situatie wordt de jaargemiddelde grenswaarde voor de NO₂-concentratie van 40 µg/m³ op 30 m vanaf de wegas van de provinciale en Rijkswegen (ofwel aan de rand van de provinciale en Rijkswegen) rond Polder Zestienhoven overal overschreden (zie de vetgedrukte getallen in de tabel 2). Wordt getoetst aan de voor de huidige situatie geldende plandrempel (=tijdelijk verhoogde grenswaarde) van 56 µg/m³, dan is momenteel nergens langs de wegen rond Polder Zestienhoven sprake van een overschrijding.

In de autonome ontwikkeling tot 2015 nemen de concentraties langs de wegen af door de maatregelen, die getroffen worden bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland (zie hoofdstuk 4 waarin specifiek op de luchtkwaliteit verbeterende maatregelen voor Polder Zestienhoven wordt ingegaan). Hierdoor zal overal langs de wegen rond Polder Zestienhoven voldaan worden aan de dan geldende jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³.

PM10:

De jaargemiddelde grenswaarde voor de PM10-concentratie van 40 µg/m³ wordt in de huidige situatie overschreden langs het zuidelijk deel van de GK van Hogendorpweg (zie vetgedrukte getallen in tabel 3). Door de maatregelen, die getroffen worden bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland (zie hoofdstuk 4 waarin specifiek op de luchtkwaliteit verbeterende maatregelen voor Polder Zestienhoven wordt ingegaan), zal de PM10-concentratie langs de wegen in de autonome ontwikkeling tot 2015 afnemen. De afname is zodanig dat overal langs de wegen zal worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor de PM10-concentratie van 40 µg/m³. De grenswaarde voor de PM10-concentratie dat de daggemiddelde concentratie van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden wordt in de huidige situatie overal langs de Rijks- en provinciale wegen overschreden (zie tabel 4). Het aantal overschrijdingen is een factor 2 tot 5 groter dan de grenswaarde toestaat. In de autonome ontwikkeling zal het aantal overschrijdingen door de maatregelen bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland afnemen, maar nog altijd een factor 2 groter zijn dan is toegestaan.

Wegen in Polder Zestienhoven

NO₂:

Momenteel wordt langs de grotere wegen in Polder Zestienhoven (Vliegveldweg, Van Der Duijn van Maasdamweg en de Zestienhovensekade) de jaargemiddelde grenswaarde voor de NO₂-concentratie van 40 µg/m³ overschreden (zie vetgedrukte getallen in tabel 5). Aan de voor de huidige situatie geldende plandrempel (=tijdelijk verhoogde grenswaarde) van 56 µg/m³ wordt in de huidige situatie echter overal voldaan. In de autonome ontwikkeling zullen de NO₂-concentraties afnemen door de maatregelen bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland en zal ook overal worden voldaan aan de dan geldende jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³.

PM10:

In Polder Zestienhoven is momenteel langs de oostkant van Van Der Duijn van Maasdamweg en de Zestienhovensekade sprake van een lichte overschrijding met maximaal 2 µg/m³ van de

jaargemiddelde grenswaarde voor de PM10-concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (zie tabel 6). Door de luchtkwaliteit verbeterende maatregelen bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland nemen in de autonome ontwikkeling de PM10-concentraties af en zal overal langs de wegen in de Polder Zestienhoven worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor de PM10-concentratie. Het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde is in de huidige situatie langs de wegen in Polder Zestienhoven maximaal een factor 3 groter dan de grenswaarde voor het daggemiddelde stelt (zie tabel 7). In de autonome ontwikkeling zal het aantal overschrijdingen afnemen tot maximaal een factor 2 door de maatregelen bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland.

3.4 Toelichting luchtkwaliteit: ontwikkeling Polder Zestienhoven

Toetsing aan grenswaarden Besluit Luchtkwaliteit

Rijks- en Provinciale wegen rond Polder Zestienhoven

NO₂:

De ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven in de periode tot 2015 blijkt een zeer geringe invloed op de NO₂-concentraties langs de wegen rond Polder Zestienhoven te hebben. De NO₂-concentraties zullen namelijk vrijwel ongewijzigd blijven ten opzichte van de autonome ontwikkeling (zie tabel 2). De extra bijdrage van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven aan de NO₂-concentraties bedraagt op een beperkt aantal plaatsen maximaal $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (betreft het noordelijke deel van de GK van Hogendorpweg). Aan de jaargemiddelde grenswaarde zal dan ook overal worden voldaan.

PM10:

Met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven in de periode tot 2015 blijven ook de PM10-concentraties langs de wegen rond Polder Zestienhoven nagenoeg onveranderd ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De PM10-concentratie neemt alleen langs het noordelijke deel van de GK van Hogendorpweg met maximaal $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toe (zie tabel 3). Evenals in de autonome ontwikkeling zal met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor de PM10-concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ook het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde PM10-concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zal ten opzichte van de autonome ontwikkeling nagenoeg hetzelfde blijven (zie tabel 4). Het aantal overschrijdingen zal als gevolg van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven alleen langs het noordelijke deel van de GK van Hogendorpweg met één extra overschrijding toenemen. Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde ten aanzien van de daggemiddelde PM10-concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zal dus, evenals in de autonome ontwikkeling, maximaal een factor 2 groter zijn dan de grenswaarde toelaat.

Wegen in Polder Zestienhoven

NO₂:

Langs de wegen in Polder Zestienhoven zullen de jaargemiddelde NO₂-concentraties als gevolg van de ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven vrijwel onveranderd blijven ten opzichte van de autonome ontwikkeling (zie tabel 5). Alleen langs de Rotterdam Airportbaan zal sprake zijn van een toename, die maximaal $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Aan de jaargemiddelde

grenswaarde voor de NO₂-concentratie van 40 µg/m³ zal voldaan blijven worden.

PM10:

Voor de jaargemiddelde PM10-concentraties langs de wegen in Polder Zestienhoven geldt hetzelfde als hiervoor is gesteld over de jaargemiddelde NO₂-concentraties langs de wegen in Polder Zestienhoven. Voor de PM10-concentraties zal alleen langs het oostelijke deel van de Rotterdam Airportbaan sprake zijn van een toename van 1 µg/m³, maar er blijft voldaan worden aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde PM10-concentratie. Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde ten aanzien van de daggemiddelde PM10-concentratie van 50 µg/m³ blijft ook nagenoeg gelijk ten opzichte van de autonome ontwikkeling tot 2015. Het aantal overschrijdingen neemt langs sommige wegen af en langs sommige wegen toe. De verandering in het aantal overschrijdingen verandert maximaal met vier. Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde ten aanzien van de daggemiddelde PM10-concentratie van 50 µg/m³ zal dus, evenals in de autonome ontwikkeling, maximaal een factor 2 groter zijn dan de grenswaarde toelaat.

4. Luchtkwaliteit verbeterende maatregelen

Ter verbetering van de luchtkwaliteit zijn in de autonome ontwikkeling tot 2015 en in het kader van de ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven diverse luchtkwaliteit verbeterende maatregelen voorzien. Hieronder wordt nader op deze maatregelen ingegaan.

Autonome ontwikkeling: luchtkwaliteit verbeterende maatregelen op (inter)nationaal niveau

In de autonome ontwikkeling tot 2015 nemen de concentraties van NO₂ en PM10 af door maatregelen bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland. Over de te nemen maatregelen zijn afspraken gemaakt door de overheden. De afgesproken maatregelen zijn verwerkt in een scenario (het zogenaamde scenario Referentie Raming ofwel RR-scenario) dat ten grondslag ligt aan de berekening van de NO₂- en PM10-concentraties in de autonome ontwikkeling en daarmee ook in de situatie met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven. Voorbeelden van concrete maatregelen zijn:

- stellen van emissie (Euro-) normen bij verkeer
- stimuleren van verschuivingen in de brandstofmix bij verkeer
- realiseren van maatregelen bij de industrie door toepassing van NeR (Nederlandse emissie Richtlijnen), BEES (Besluit Emissie-eisen Stookinstallaties) en Besluit Verbranding Afvalstoffen.

In het RR scenario zijn de maatregelen uit het nieuwe rijksbeleid dat is voorgenomen in de NEC-uitvoeringsnotitie (betreft normen voor de CO₂-reductie) en in de beleidsnota Verkeersemisies nog niet meegenomen.

Autonome ontwikkeling: luchtkwaliteit verbeterende maatregelen op lokaal niveau

In het Uitvoeringsprogramma bij het Plan van Aanpak knelpunten luchtkwaliteit Rotterdam zijn de volgende maatregelen opgenomen, die niet zijn meegenomen in de berekening van de NO₂- en PM10-concentraties:

- Grootschalige toepassing van stadsverwarming en restwarmte in nieuwbouw en bestaande bouw
- Vervanging en onderhoud van gemeentelijke voertuigen:
 - opstellen mobiliteits- en voertuigplan gericht op invoering schone voertuigtechnologie;
 - roet- en NO_x-filters op 80 bussen van de RET;
 - roetfilters op 30 vuilniswagens van de Roteb;
 - roetfilters voor Roteb-veegmachines en kleinere dieselvoertuigen.
- Opnemen van milieu-eisen in de concessie voor het vervoergebied van de RET.
- Opstellen vervoerplannen voor Rotterdamse diensten.
- Aanpak van binnenstedelijke knelpunten:
 - versnellen uitvoering maatregelen uit Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer;
 - onderzoeken en implementeren aanvullende maatregelen.
- Aanpak van scheepvaartemissies:
 - onderzoeken effecten en bepalen en implementeren maatregelen.

Luchtkwaliteit verbeterende maatregelen in het kader van de ontwikkeling van Polder

Zestienhoven

Als onderdeel van het plan voor de ontwikkeling van Laag en Midden Polder Zestienhoven is voorzien in de volgende luchtkwaliteit verbeterende maatregelen:

- het beëindigen van de werkzaamheden van de puinbrekerij op het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven
- het beperken van het sluipverkeer als gevolg van congestie op de A13 door het ontwerpen van een zodanige verkeerstructuur
- het op voldoende afstand van de wegen in Polder Zestienhoven realiseren van gevoelige bestemmingen, zoals woningen.

De hiervoor genoemde maatregelen hebben een positieve invloed op de luchtkwaliteit in Polder Zestienhoven, maar het effect is zodanig gering dat het effect ervan niet zichtbaar is in de berekende NO₂- en PM10-concentraties, die zijn weergegeven in de tabellen 2 t/m 7.

5. Samenvattende conclusie

Door het luchtkwaliteitsonderzoek, dat is uitgevoerd in het kader van het MER Polder Zestienhoven, is inzicht verkregen in de invloed van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven in de periode tot 2015 op de luchtkwaliteit in de polder (hoofdstuk 3). Op basis van het verkregen inzicht kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van Polder Zestienhoven nagenoeg geen invloed heeft op de luchtkwaliteit in de polder. De extra bijdrage van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven aan de concentraties van NO₂ en fijn stof (PM10) is namelijk zeer gering en bedraagt hoogstens 2 µg/m³ NO₂ en 1 µg/m³ PM10. De ontwikkeling van Polder Zestienhoven heeft dan ook geen invloed op de mate waarin zonder de ontwikkeling van Polder Zestienhoven (= de autonome ontwikkeling tot 2015) wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtverontreinigende stoffen van het Besluit Luchtkwaliteit. In de autonome ontwikkeling en dus ook bij de ontwikkeling van Polder Zestienhoven zal aan alle grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit worden voldaan, behalve (net als op veel andere plaatsen in Nederland) aan de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde van de PM10-concentratie langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven. De overschrijding van de grenswaarde ten aanzien van het daggemiddelde van de PM10-concentratie moet voor de duidelijkheid worden toegeschreven aan de autonome ontwikkeling en niet aan de ontwikkeling van Polder Zestienhoven.

Bijlage 1 Wegen in en rond Polder Zestienhoven

Verkeersintensiteiten

AUTO (hoofdstructuur)

MER POLDER ZESTIENHOVEN

Figuur 1: Verkeersintensiteiten VKA

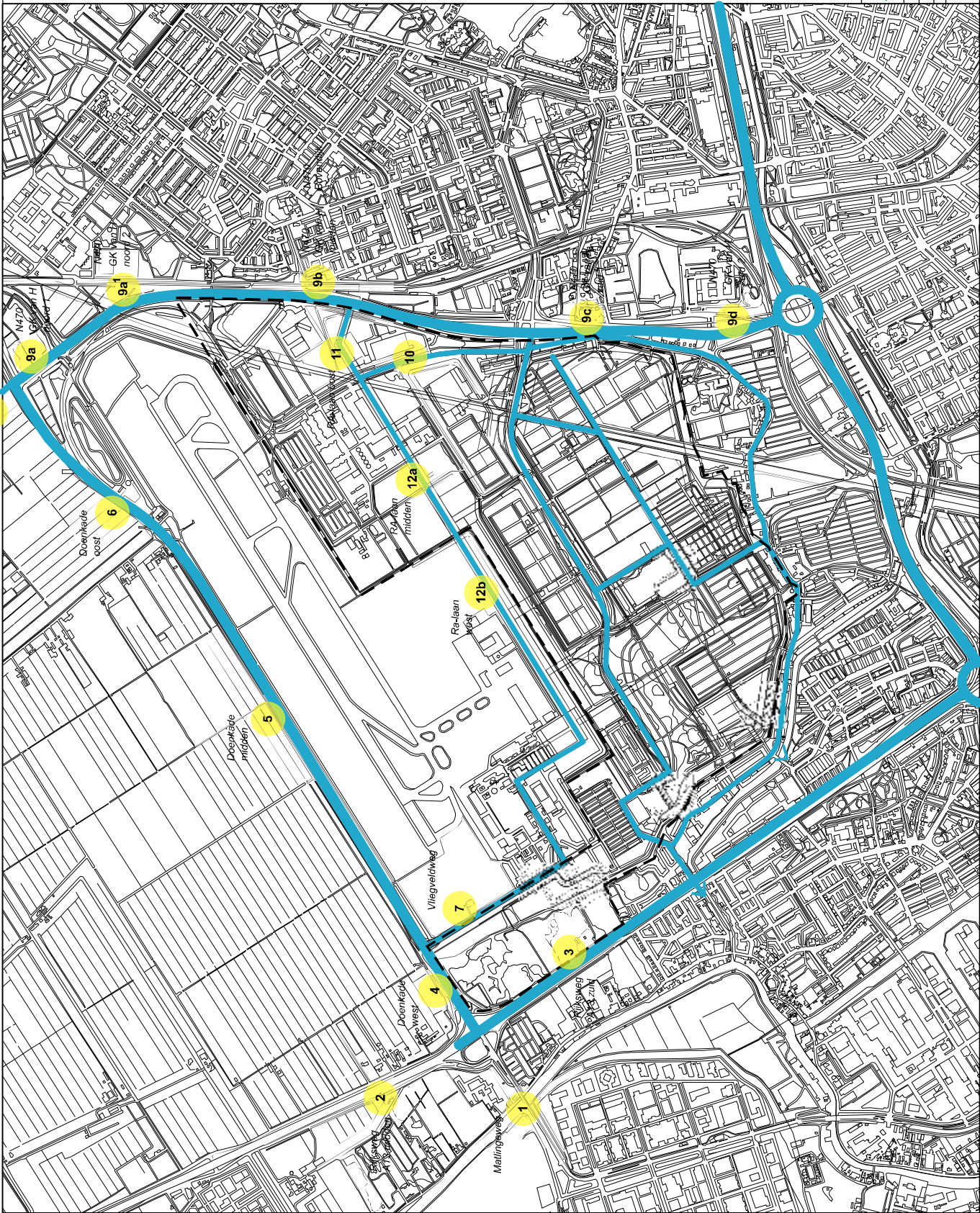
Datum: 14-02-2015

Project: MER Polder Zestienhoven

Opdrachtgever: Rijkswaterstaat

Opdracht: Verkeersintensiteiten VKA

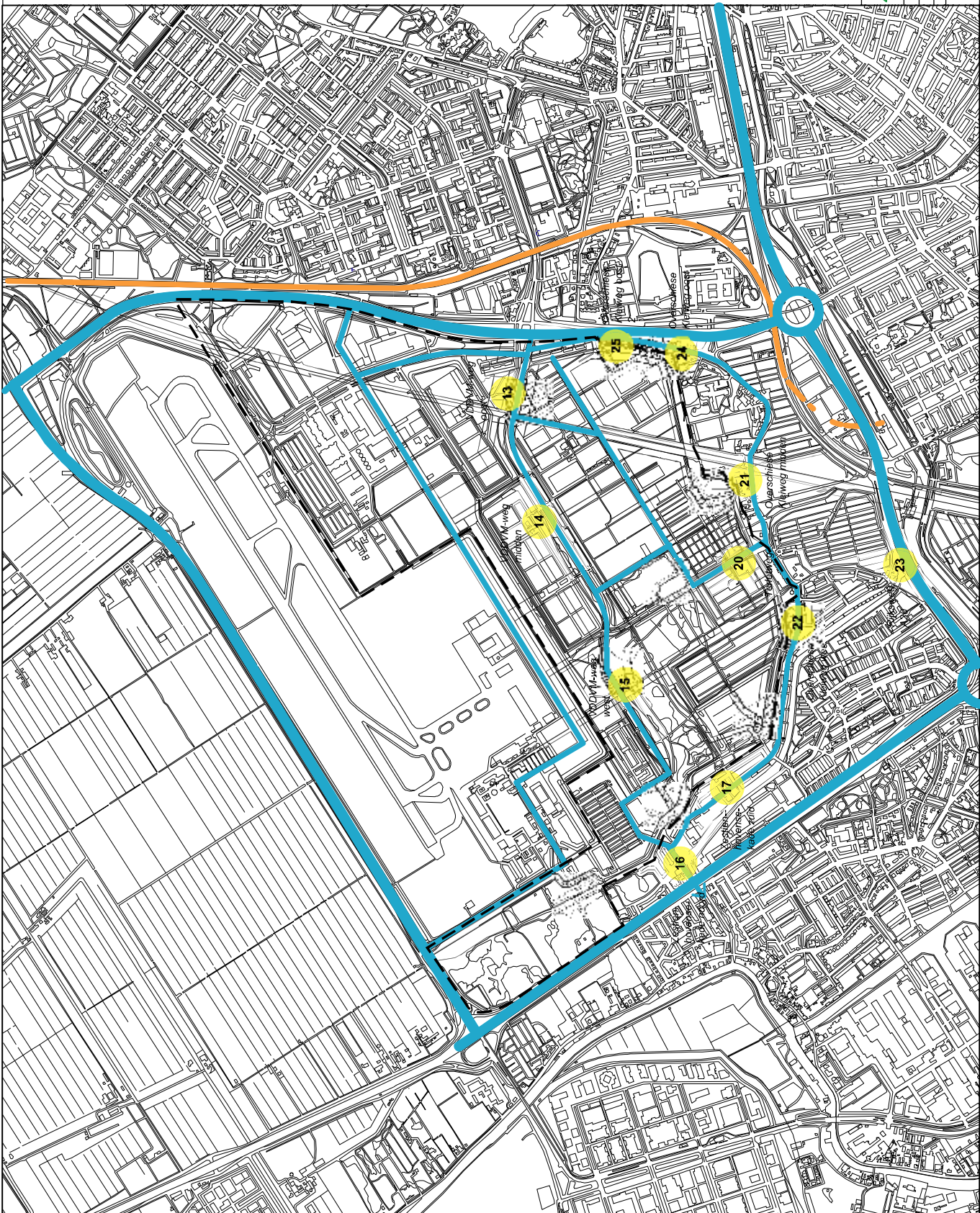
Opdracht: Verkeersintensiteiten VKA



8: Toekomstige N470

Verkeersintensiteiten

AUTO (hoofdstructuur)





Fax / E-Mail bericht

Aan: Nederlandse Staatscourant
 T.a.v.: advertentie-afdeling
 Fax nr.: 070 3852789
 E-Mail ADV.Staatscourant@SDU.NL
 Van: R Cid Bonte
 Tel. nr: 010 - 489 5229
 Fax nr.: 010 - 489 4933
 E-Mail RE.CIDBONTE@DSV.ROTTERDAM.NL
 Datum: 3 mei 2007
 Aantal pagina's: 2
 Betreft: Bekendmaking d.d. 9 mei 2007

A.U.B. het bewijs-exemplaar en rekening zenden naar ;
 dS+V / RO/Bestemmingsplannen
 t.a.v. R. Cid Bonte EP-II kamer 3.02 (ref. nummer JY40100001)
 Postbus 6699
 3002 AR Rotterdam

KENNISGEVING BESTEMMINGSPLAN

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken bekend dat de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State bij besluit van 25 april 2007 no. 200600614/1:

- de ingediende beroepschriften tegen het op 13 december 2005 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurde bestemmingsplan "Polder Zestienhoven" gegrond heeft verklaard;
- het besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heeft vernietigd;
- heeft bepaald, dat de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit geheel in stand blijven.

De schorsing van het bestemmingsplan "Polder Zestienhoven" is als gevolg hiervan met ingang van 25 april 2007 opgeheven en het bestemmingsplan "Polder Zestienhoven" is met ingang van deze datum onherroepelijk geworden.

Het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State alsmede het daarbij behorende bestemmingsplan liggen met ingang vrijdag 11 mei 2007 op werkdagen van 9.00 tot 16.00 uur ter inzage bij:

- het City Informatie Centrum, Coolingsingel 197 (maandag van 13.00 uur tot 16.30 overige dagen van 09.00 tot 16.30 uur), bereikbaar op telefoonnummer 0800-1545.
- op de secretarie van de deelgemeente Overschie, Overschiese Dorpsstraat 64.

Rotterdam, 9 mei 2007,
 Burgemeester en wethouders voornoemd,
 namens dezen:

Galvanistraat 15
 Postbus 6699
 3002 AR Rotterdam
 Dienstverlening/Juridische Zaken
 tel 010-489 5229 / fax: 010-4897373
 email: JZ@dsv.rotterdam.nl

dS+V

H.Goedhart,
algemeen directeur dS+V

Galvanistraat 15
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam
Dienstverlening/Juridische Zaken
tel 010-489 5229 / fax: 010-4897373
email: JZ@dsv.rotterdam.nl

dS+V

Beleid BWV 132601
Rotterdam, 15 maart 2005.



05/004

Raadsstuk 2005
Nummer 374

Vaststelling bestemmingsplan "Polder Zestienhoven"

Aan de Gemeenteraad.

Aanleiding

De aanleiding tot het maken van het bestemmingsplan Polder Zestienhoven is de ontwikkeling van de Noordrand van Rotterdam. Een belangrijk onderdeel van de Noordrand bestaat uit het plangebied van dit bestemmingsplan. Het plangebied omvat een groot deel van Polder Zestienhoven exclusief Rotterdam Airport.

Plangebied

De grens van het bestemmingsplangebied wordt aan de noordzijde gevormd door de Doenkade. Deze grens volgt vervolgens de rand van het vliegveld Rotterdam Airport om uit te komen bij de G.K. van Hogendorpweg. Aan de oostzijde ligt de grens halverwege de G.K. van Hogendorpweg, precies op de deelgemeentegrens van Overschie met Hillegersberg-Schiebroek. De andere van groot belang zijnde infrastructuurlijn, de huidige Hofpleinlijn (spoorlijn), ligt hier dus net buiten het plangebied.

Aan de zuidzijde wordt de grens gevormd door het water aan de noordzijde van de Achterdijk. Deze grens kruist de Overschiese Kleiweg en loopt langs de sportvelden en de volkstuinten. Vervolgens draait de grens naar de westzijde en de Achterdijk ligt nu binnen het bestemmingsplangebied. Bij de Overschiese Plasjes wijkt de grens iets naar het westen en volgt deze de aansluiting van de plasjes op de rijksweg A13. Op de kruising met de Doenkade sluit de grens hier aan bij de grens aan de noordzijde. Het plangebied wordt doorsneden door het spoor van de hogesnelheidslijn (HSL). De lijn loopt diagonaal door het plangebied en doorkruist voormalige sportterreinen, wegen en bedrijfsterreinen. De lijn is in een apart bestemmingsplan beschreven en de begrenzing van dit bestemmingsplan is aangehouden.

Inhoud op hoofdlijnen

Polder Zestienhoven, gelegen op korte afstand van het stadscentrum, is goed bereikbaar en biedt kansen voor het realiseren van een eigentijds woonmilieu van maximaal 1800 nieuwe woningen en de ontwikkeling van een kleinschalig bedrijventerrein. Daarnaast zal het gebied de recreatieve relatie tussen het centrum en het buitengebied versterken.

In Laag Zestienhoven worden ca. 600 woningen in lage dichtheden in een groene en waterrijke omgeving ontwikkeld. Daarbij ontstaat een bijzonder woonmilieu in de rand van Park Zestienhoven en blijft het zogenaamde IJskelderterrein vrij van bebouwing. Tot slot worden in Laag Zestienhoven circa 350 volkstuinten en een aantal sportvelden opgenomen.

In Midden Zestienhoven worden ca. 1200 woningen in middelhoge dichtheid, wijkvoorzieningen en groen op de HSL-tunnel ontwikkeld. Naast het luchthaventerrein is ruimte voor ongeveer 43.000 m² bvo bedrijven. Ten behoeve van een goede ontsluiting van deze bedrijven en Rotterdam

F.I.V.

Alsmede te agenderen,
op een nader door het
presidium te bepalen
tijdstip.



Voor eensluidend

pagina 1

afschrijven

Airport is een nieuwe hoofdontsluiting vanaf de G.K. van Hogendorpweg opgenomen. Bestaande woningbouw is in het bestemmingsplan ingepast. Hoog Zestienhoven wordt, afgezien van de nieuwe ontsluitingsweg, in dit bestemmingsplan conserverend bestemd, met behoud van het volkstuincomplex Wilgentuin.

Externe veiligheid

Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk binnen de externe veiligheidscontouren van Rotterdam Airport. Onder externe veiligheid luchthavens wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzingen van het aangewezen luchtvaartterrein bevinden. Het beleid voor externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Tot nu toe bestaat er geen externe veiligheidsregelgeving voor regionale luchthavens, maar er is wel een interimbeleid van kracht.

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 permanent op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) als onacceptabel wordt geacht. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als woningen, scholen en ziekenhuizen worden aan deze harde norm getoetst. Indien een plan niet aan deze norm kan voldoen, kan het geen doorgang vinden.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naar mate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag gemotiveerd worden. Hierbij dient vormgegeven te worden aan de zogenaamde CHAMP-plichten (Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie), waarmee het maatschappelijk en bestuurlijk bewustzijn ten aanzien van het groepsrisico wordt bevorderd. Het CHAMP-document is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

Over het plangebied liggen de 10^{-6} -contour (grenswaarde plaatsgebonden risico) en de 10^{-7} -contour (van belang bij motivatie groepsrisico) van Rotterdam Airport. Door de ontwikkelingen in het plangebied zal het aantal mensen binnen de plaatsgebonden risicocontour niet toenemen; aan deze norm wordt derhalve voldaan. Het groepsrisico wordt in de huidige situatie reeds fors overschreden, omdat vrijwel het gehele woongebied van Schiebroek en Overschie in de zone tussen de 10^{-6} - en 10^{-7} -contour ligt. Het aantal inwoners binnen de 10^{-7} -contour zal ten gevolge van dit plan slechts zeer beperkt toenemen. Ter plekke geldt als te bebouwen locatie een klein gedeelte van de bestemming "Parkwoningen". In het voorschrift "Parkwoningen" is vastgelegd dat meer dan de helft van de maximaal 85 te bouwen woningen in het oostelijk gedeelte van de bestemmingsvlek (dus buiten de contour) dient te worden gerealiseerd. In de praktijk zal het aantal woningen hier waarschijnlijk niet meer dan 20 bedragen. De maximaal mogelijk toename van het groepsrisico bedraagt 86 personen ($40 \times 2,15$).



In verhouding tot het aantal mensen dat al binnen deze contouren woont, mag verondersteld worden dat de overschrijding van het groepsrisico slechts zeer beperkt zal toenemen. U dient een afweging te maken tussen het maatschappelijk belang van realisatie van de woningbouw in Polder Zestienhoven en de toename van het groepsrisico.

Luchtkwaliteit

In het Besluit Luchtkwaliteit zijn de Europese normen voor luchtkwaliteit geïmplementeerd. Voor Polder Zestienhoven is in het kader van het Milieueffectrapport (MER) en het bestemmingsplan onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. In verband met de recent toegenomen aandacht voor dit onderwerp is het gedane onderzoek voor dit bestemmingsplan in een aanvullend rapport meer gedetailleerd uitgewerkt.

Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft aangetoond dat in de autonome ontwikkeling - zonder de ontwikkeling van Polder Zestienhoven, maar inclusief uitvoering van luchtkwaliteitsverbeterende maatregelen waarover de Europese, nationale en lokale overheden afspraken hebben gemaakt - wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) en de maximaal toegestane overschrijding van het uurgemiddelde NO₂. Ook wordt voldaan aan grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie voor fijn stof (PM10). Niet kan worden voldaan (net als op veel andere plaatsen in Nederland) aan de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde van de PM10-concentratie langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven. Dit probleem is niet met lokale maatregelen op te lossen. In de toelichting op het Besluit Luchtkwaliteit is daarom aangegeven dat het ministerie van VROM na zal moeten gaan met welke maatregelen dit probleem opgelost kan worden. Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft ook aangetoond dat de ontwikkeling van Polder Zestienhoven ten opzichte van de autonome ontwikkeling nagenoeg geen invloed heeft op de luchtkwaliteit in en rond de polder. De extra bijdrage van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven aan de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10) is namelijk zeer gering en bedraagt hoogstens 1 µg/m³.

Aangetoond is dus, dat met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven aan alle grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit zal worden voldaan, behalve (net als op veel andere plaatsen in Nederland) aan de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde van de PM10-concentratie langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven. In het bestemmingsplan zijn als mogelijke luchtkwaliteitsverbeterende maatregelen opgenomen: het beëindigen van de werkzaamheden van de puinbreker op het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven en het beperken van het sluipverkeer als gevolg van congestie op de A13 door het ontwerpen van een daarop toegespitste verkeersstructuur.

Aangezien de invloed van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven op de luchtkwaliteit onderzocht en inzichtelijk gemaakt is en voor zover mogelijk maatregelen ter beperking van de PM10-concentraties opgenomen zijn in het plan voor de ontwikkeling van Polder Zestienhoven, worden niet alleen de grenswaarden voor NO₂ maar ook de grenswaarden voor PM10 in acht genomen. Daarmee is het Besluit Luchtkwaliteit in acht genomen.

Puinbreker

De puinbreker, die een aantal jaren aan de Woensdrechtstraat 165 was gevestigd, is per 1 januari 2005 naar een andere locatie verhuisd. Vanwege



de aanwezigheid van de puinbreker is sprake van een van rechtswege geldende geluidszone.

De Wet geluidhinder schrijft voor dat opheffing van een zone geschiedt bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan. Derhalve dient bij de vaststelling van dit bestemmingsplan tevens de geluidszone rond de (op dat moment vertrokken) puinbreker te worden opgeheven.

Advies dagelijks bestuur deelgemeente Overschie

Het dagelijks bestuur (DB) van de deelgemeente Overschie heeft bij brief van 23 februari 2005 aan directeur dienst Stedebouw en Volkshuisvesting (dS+V) aangegeven in te stemmen met de reacties op de zienswijzen en de wijzigingen in het ontwerp-bestemmingsplan. Het DB geeft echter ook aan grote zorg te hebben op het punt van de Zuiderlaan. Het DB is van mening dat de Zuiderlaan ingericht moet worden als een volwaardige gebiedsontsluitingsweg. Om dit planologisch niet onmogelijk te maken, adviseert het DB om het bestemmingsplan zodanig aan te passen, dat de benodigde ruimte voor de herinrichting van de Zuiderlaan (en de daarvoor benodigde aanpassing van andere bestemmingen) voorhanden is en dat de financiële middelen hiervoor gereserveerd worden.

De Zuiderlaan verbindt Polder Zestienhoven met Overschie. In de wegenstructuur heeft de Zuiderlaan de functie van gebiedsontsluitingsweg. Bij het inrichten van dergelijke wegen worden de ontwerprichtlijnen Duurzaam Veilig gehanteerd. Deze richtlijnen worden in de gemeente Rotterdam niet als een automatisme toegepast, maar juist goed afgewogen. Zeker voor wegen als de Zuiderlaan waar de verkeersintensiteit op het 'omslagpunt' zit. Dan zijn ruimtelijke mogelijkheden, alternatieven en financiële mogelijkheden belangrijke aspecten om mee te nemen.

De Zuiderlaan wordt ten laste van de grondexploitatie Polder Zestienhoven opgeknapt binnen de fysiek beschikbare ruimte. Voor het fietsverkeer tussen Polder Zestienhoven en Overschie vormen de nieuwe fietsroute in het verlengde van de Beekweg en de fietsroute tussen de Van der Duijn van Maasdamweg en de Achterdijk (ten zuiden van het sportveld) aanvullende alternatieven. Deze vormen een directer en daarmee aantrekkelijk alternatief van en naar de voorzieningen in Overschie en zullen daardoor intensief worden gebruikt. De noodzaak om de Zuiderlaan in te richten met gescheiden fietsvoorzieningen is, mede gezien het gebrek aan beschikbare ruimte, dan minder aanwezig.

Ten aanzien van het verzoek het bestemmingsplan aan te passen geldt dat binnen de aangrenzende bestemming "groen" volgens de voorschriften ontsluitingswegen, parkeerstroken, voetpaden en fietspaden en/of –stroken gerealiseerd kunnen worden. Een wijziging van het bestemmingsplan is op dit punt derhalve niet noodzakelijk.

Indien de deelgemeente Overschie met haar advies voorstaat om de bestemming "verkeersweg" naar het zuiden uit te breiden, zou (de bestemming van) het bestaande sportveld van V.O.B. opgeheven of verplaatst moeten worden. De grondexploitatie Polder Zestienhoven voorziet niet in een dergelijke opheffing of verplaatsing. Ook acht directeur Sport en Recreatie (S&R) een dergelijke opheffing of verplaatsing niet wenselijk.

Wij achten het dan ook niet wenselijk het bestemmingsplan op dit punt niet aan te passen en hebben het dagelijks bestuur van de deelgemeente



Overschie per brief geïnformeerd over ons besluit de raad op dit punt geen aanpassing van het bestemmingsplan voor te stellen.

Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 26 november en met 23 december 2004 voor een ieder ter inzage gelegen.

Gedurende deze termijn zijn 11 zienswijzen ingekomen van de volgende instanties en personen:

1. NV Nederlandse Gasunie, district west, postbus 444, 2740 AK Waddinxveen;
2. Rijkswaterstaat, directie HSL-Zuid, Postbus 7345, 2701 AH Zoetermeer;
3. Hoogheemraadschap van Schieland, Postbus 4059, 3006 AB Rotterdam;
4. H. Apon, namens Ieders Land, p/a Strevelsweg 700/308, 3083 AS Rotterdam;
5. Stichting "De Bomenridders", p/a J. v.d. Velden, Koweitstraat 45, 3193 EG Rotterdam-Hoogvliet;
6. Woningbedrijf Rotterdam, postbus 2370, 2300 CJ Rotterdam;
7. De heer J.H. Ochtman namens de Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, Larikslaan 138, 3053 LE Rotterdam;
8. De heer A.S. van der Kraan, Kleiweg 295b, 3051 XP Rotterdam;
9. Riverbend B.V., Bovendijk 132, 3045 PC Rotterdam;
10. De heer A.D. Treffers, Overschiese Kleiweg 29, 3045 PP Rotterdam namens de BewonersVereniging Bovendijk en Overschiese Kleiweg;
11. Luchtverkeersleiding Nederland, Postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol.

De zienswijzen zijn aan de juiste instantie gericht en tijdig ingediend, zodat allen in hun zienswijze kunnen worden ontvangen.

De tijdig ingebrachte zienswijzen hebben, onder meer, betrekking op: de locatie, het grondwaterpeil, het opnemen in de bestemming "Groen" van niet groene elementen; het van gemeentewege laten verrichten van een "nulmeting".

Wij stellen voor aan de zienswijzen 5, 7, 8 en 9 gedeeltelijk tegemoet te komen, zienswijze 1 over te nemen en de overige niet.

Daarnaast stelt dir. dS+V voor enige redactionele en tekstuele aanpassingen in de voorschriften aan te brengen.

Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijzen samen gevolgd door ons voorstel.

Zienswijze 1

De **Gasunie** constateert dat haar overlegreactie niet is gehonoreerd. In artikel 24 (Leiding) is bij het vereiste van een aanlegvergunning opgenomen dat deze vereist is voor het aanbrengen van diepwortelende beplanting dieper dan 0,5 meter. Deze restrictie wil de Gasunie geschrapt zien omdat het hebben van diepwortelende beplanting minsten zoveel risico met zich meebrengt.



In paragraaf 7.5.2. (Leidingen) staat als diameter 4,5 inch bij een pijpleiding voor aardgas aangegeven: deze diameter is echter slechts 4 inch.

Voorstel

De restrictie is geschrapt.

De tekst in paragraaf 7.5.2. is in bedoelde zin aangepast.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan in deze zin aan te passen.

Zienswijze 2

Rijkswaterstaat HSL-Zuid

Grondwaterpeil

De directie HSL-Zuid van Rijkswaterstaat meldt dat de bovenkant van de tunnel Rotterdam Noordrand op 4,85 meter beneden NAP ligt. De bouw van de tunnel en met name de plaatsen van de rookgasuitlaten en ventilatoropeningen is gebaseerd op dit niveau van het maaiveld. Een hoger maaiveld zal consequenties hebben voor wateroverlast in de tunnel.

Voorstel

Het bestemmingsplan legt geen maaiveldniveaus vast. Het peil wordt, conform de begripsbepaling, bepaald door het niveau van de weg. Overigens wordt er bij de nadere inrichting van het gebied zorg voor gedragen, dat de maaiveldhoogte rondom de rookgasuitlaten en ventilatoropeningen niet hoger wordt dan 4,85 meter beneden NAP. Over de planvorming vindt periodiek overleg plaats met de HSL-organisatie. Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

GSMR-masten

In het ontwerp is het bouwvolume op enige plaatsen gewijzigd. Waar hoger gebouwd wordt is het denkbaar dat de GSMR-masten niet meer onderling kunnen communiceren. Met name de locatie ten zuiden van de Soesterbergstraat, waar kantoren met 10 bouwlagen zijn toegestaan, ligt in de beoogde 'zichtlijn' tussen de mast ter plaatse van de Overschie Kleiweg en de mast ter plaatse van Vlinderstrik, ten noorden van de Doenkade.

Voorstel

Ten opzichte van het voorontwerp-bestemmingsplan is bij de bedrijvenbestemming het aantal bouwlagen en het maximaal toegestane programma rond de HSL-tunnel gewijzigd. Voor het aantal bouwlagen dat is toegestaan bij de kantorenbestemming ten zuiden van de Soesterbergstraat geldt dit niet. Die hoogte was reeds toegestaan in het voorontwerpbestemmingsplan.

Bovendien is er al zeker twee jaar regelmatig overleg met de HSL-Zuid-organisatie over de ontwikkelingen in Zestienhoven.

Inmiddels is een tekening ontvangen waarop de (twee) beoogde masten zijn aangegeven. De rechte lijn tussen deze masten loopt inderdaad over het plangebied van "Polder Zestienhoven". Niet valt in te zien waarom de masten niet gesitueerd worden binnen de bebouwingsvrije zone in het speciaal ten behoeve van de HSL-Zuid gemaakt bestemmingsplan "HSL-Zuid-Overschie", waarbij de onderlinge communicatie tussen de masten gewaarborgd is. Ook valt niet in te zien, waarom in het bestemmingsplan "HSL-Zuid-Overschie" hoge bebouwing naast de tunnel mogelijk is



gemaakt, terwijl dat in het aansluitende gebied van "Polder Zestienhoven" ongewenst zou zijn. Het ligt voor de hand om de masten in aantal en wat locatie betreft zo te situeren dat de verbindinglijn geheel binnen het bestemmingsplan "HSL-Zuid-Overschie" valt.

Dit betekent dat bij de plaatsing van de GSMR-masten rekening gehouden dient te worden met eventuele belemmeringen voortkomend uit het ontwerp-bestemmingsplan. Ten behoeve van toekomstige GSMR-masten worden geen extra beperkingen opgelegd aan nieuw te bouwen objecten. Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Zienswijze 3

Schieland stemt op hoofdlijnen in met het plan. Twee zaken vragen niettemin om aandacht:

Regeling aanleghoogte.

Schieland verzoekt een voorschrift op te nemen waarin het wordt verboden om bouwlagen beneden het geldende peil te realiseren. Teneinde de kans op inundatie zo klein mogelijk te houden is het gewenst dat geen (delen van) woningen lager dan het geldende peil worden aangelegd.

Voorstel

In de toelichting wordt aangegeven dat als richtlijn geldt dat het vloerpeil ten minste 1,3 meter boven het waterpeil wordt gerealiseerd. In het door het Hoogheemraadschap voorgestelde voorschrift mogen geen bouwlagen geheel of gedeeltelijk onder het ter plaatse geldende peil worden aangelegd (dit is de kruin van de weg of het maaiveld). De gemeente neemt een dergelijke bepaling vanuit het oogpunt van flexibiliteit niet op in de voorschriften. Aangezien er door het Hoogheemraadschap nog geen peilbesluit is genomen biedt het voorgestelde voorschrift geen garantie voor de afstand tussen waterpeil en vloerpeil.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Bemaling Rotterdam Airport

In het voorkeursalternatief van het MER wordt ervan uitgegaan dat bemaling niet langer via dit plangebied verloopt maar via een nieuw gemaal dat op de tussenboezem direct op de Schie water uitslaat.

Vestiging van dit gemaal zou in het bestemmingsplan "Rotterdam Airport" mogelijk gemaakt moeten worden.

Schieland staat niet onwelwillend tegenover dit idee. Een afgewogen oordeel is niet te geven zolang kosten en baten niet onderzocht zijn.

Voorstel

In de bestemming "Groen" die in het ontwerp-bestemmingsplan "Rotterdam Airport" is opgenomen, is realisering van een gemaal mogelijk.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Zienswijze 4

Ieders Land

Volkstuinen

Ieders Land wil de garantie dat wat zij 'uitwerkingszaken' noemt, zo snel mogelijk in overleg met de betrokken verenigingen wordt uitgevoerd met zo min mogelijk overlast en ten laste van het plan.



Het betreft zaken als uitvoering van de "Natuurlijk Verloop"-regeling, aanpassing van de infrastructuur en realiseren van nieuwe opstallen voor sloop van de oude.

Voorstel

In de afgelopen periode heeft de gemeente met de Rotterdamse Bond voor Volkstuinders en de betrokken verenigingsbesturen voortvarend en nauwkeurig samengewerkt. Deze goede samenwerking zal in de volgende periode worden voortgezet.

De "Natuurlijk Verloop"-regeling wordt gelijktijdig met het bestemmingsplan Polder Zestienhoven ter besluitvorming aangeboden. Overige 'uitwerkingszaken' worden opgepakt in relatie tot de fasering van de uitvoering.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Woningen in park

De 85 woningen in de bestemming "Parkwoningen" zouden geconcentreerd moeten worden rond de 'Buitenplaats'. Dan blijft er meer park over dan ook de bestemming "Park" zou moeten krijgen.

Voorstel

Het streven naar meer concentratie van de bebouwing en minder versnippering van het park door ontsluitingswegen wordt door de gemeente gedeeld. Dit streven komt ook naar voren in de aanpassing van het Masterplan naar het bestemmingsplan, waar de bebouwingsvlekken zijn verkleind en naar de randen van het park zijn geschoven. De gemeente is van mening dat het toevoegen van bebouwing een positief effect op het park als geheel heeft. De sociale veiligheid en de uitstraling van het park kunnen hierdoor sterk worden verbeterd. Verdere beperking van de bestemming "Parkwoningen" wordt niet wenselijk geacht.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Waterpeil in park

Stijging met 30 cm is desastreus voor het volwassen bomenbestand. Iedere Land maakt zich zorgen over deze situatie. De 'ijskelder' zal zonder ophoging vermoerassen. Gepleit wordt voor handhaving van de bestaande peilen.

Voorstel

Het bestemmingsplan legt geen waterpeil vast. Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, en niet de gemeente, is verantwoordelijk voor het peilbesluit, het peilbeheer van het hoofdwatersysteem en de mogelijke gevolgen daarvan. Een peilbesluit doorloopt een vergelijkbare procedure als een bestemmingsplan, met een terinzagelegging en de mogelijkheid tot inspraak.

Overigens is het verbeteren van de huidige waterhuishoudkundige situatie conform rijks-, gemeentelijk en provinciaal beleid, een belangrijke opgave geweest in Polder Zestienhoven. Het watersysteem uit het Voorkeursalternatief van het MER, vertaald in dit bestemmingsplan, bewerkstelligt voor het totale plangebied een vermindering van het aantal locaties met oppervlaktewateroverlast bij een extreme regenbui, een vermindering van het aantal locaties met grondwateroverlast in natte periodes en een verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit. Het



watersysteem met de beoogde waterpeilen geeft echter op specifieke plaatsen, zoals in het park, een vermindering van de ontwateringsdiepte. Daardoor kunnen plaatselijk inderdaad nadelige gevolgen optreden voor de bestaande beplanting. Door het waterpeil geleidelijk te verhogen, kunnen deze nadelige gevolgen zoveel mogelijk beperkt worden.

De drooglegging in het park is echter reeds op dit moment op enkele plaatsen, zoals rond het hertenkamp, al zeer gering. In de huidige situatie heeft de beplanting daar al onder te leiden. (Mede) naar aanleiding van de ingediende zienswijze zal daarom nader onderzoek naar dit punt gedaan worden. Dat onderzoek kan een rol spelen bij de geplande opknapbeurt voor het park.

Ten aanzien van het IJskelderterrein klopt de constatering dat bij verhoging van het waterpeil dit terrein zal vermoerassen. Om die reden ook zal, conform de voorkeursvariant uit het MER, dit terrein licht opgehoogd worden met grond, zodanig dat vermoerassing wordt voorkomen en het huidige gewaardeerde uiterlijk en gebruik van grasland kan worden gehandhaafd.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

De functie 'Groen' in het bestemmingsplan

Doordat in de bestemming "Groen" ook niet groene functies mogelijk worden gemaakt, dreigt deze bestemming een vergaarbak te worden voor alles wat nog niet geregeld is.

Het betreft hier met name parkeerplaatsen en ontsluitingswegen voor woningen.

Op zijn minst zou een limitering nodig zijn die zich verhoudt met het karakter van het park.

Het commentaar op het verzoek tot natuurcompensatie is niet correct beantwoord.

Natuurcompensatie geldt alleen voor gebieden waarop de Habitatrichtlijn van toepassing is, hetgeen hier niet het geval is. In het plan zelf zou dus opgenomen moeten worden dat bomen die verloren gaan door wegaanleg etc. gecompenseerd worden.

Voorstel

Zoals gebruikelijk in Rotterdamse bestemmingsplannen worden in de bestemmingen ook elementen toegevoegd ten behoeve van 'ondersteunende' functies als parkeren en toegangswegen. Zoals ook in het eindverslag van de inspraak (hoofdstuk 11.2) is opgemerkt, zou het apart bestemmen de flexibiliteit sterk doen afnemen; dit geldt ook voor anderszins limiteren door middel van maten of percentages.

In dit geval weegt de behoefte aan flexibiliteit zwaarder dan de wens om concreetheid.

Een bestemmingsplan spreekt zich niet uit over compensatie van boombeplanting. Overigens wordt Polder Zestienhoven een groene en waterrijke wijk. Om te beginnen worden delen van de huidige groene openbare en semi-openbare ruimten met bestaande (boom)beplanting gehandhaafd. Daarnaast wordt in Laag en Midden Zestienhoven woningbouw in lage tot middelhoge dichtheden gerealiseerd. In de bijbehorende grote en middelgrote tuinen zal particuliere (boom)beplanting verschijnen. Tot slot zullen de nieuw aan te leggen openbare ruimten zoals, lanen, straten en het park boven de HSL-tunnel een groen karakter krijgen.



Op deze wijze wordt bestaand groen dat ten behoeve van woningbouw, water en wegaanleg moet wijken, gecompenseerd.
Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Park

Het park is de trekpleister van het bestemmingsplan. De kwalitatieve ambities van dit park zouden geëtaleerd moeten worden door, zoals eerder door de wethouder toegezegd, tegelijk met het realiseren van de parkwoningen ook het park zelf aan te leggen.

Voorstel

In een bestemmingsplan worden geen faseringen vastgelegd. Polder Zestienhoven wordt gefaseerd uitgevoerd. Ten opzichte van veel andere nieuwbouwwijken heeft Polder Zestienhoven het voordeel dat er reeds vanaf het begin een park met bestaand groen aanwezig is. Tijdens de gefaseerde aanleg van Polder Zestienhoven krijgt het park een opknapbeurt, waarbij de inrichting mede afgestemd zal worden op de nieuwe gebruikers. Bij de planvorming daarvoor zullen naast bestaande belanghebbenden ook toekomstige bewoners van Polder Zestienhoven worden betrokken. De directe woonomgeving van de parkwoningen wordt gerelateerd aan de oplevering van deze woningen opgeknapt. Voor en na de opknapbeurt van het park is de deelgemeente Overschie verantwoordelijk voor het beheer van het park.
Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Invloed van het nieuwe waterpeil en van uitvoeringswerkzaamheden op bestaande woningen

Bewoners van de bestaande woningen aan de Bovendijk en Overschiese Kleiweg willen vooraf duidelijkheid over de invloed van het nieuwe waterpeil op, met name de funderingen en de kelders van, de betreffende woningen. Zij verzoeken de gemeente een 'nulmeting' te verrichten voordat met werkzaamheden wordt begonnen. De gemeente is immers de verantwoordelijke partij bij de uitvoering van plannen en zou daarom zelf de nulmeting moeten (laten) uitvoeren. Verwezen wordt naar de aanleg van de HSL tunnel, waar Rijkswaterstaat de nulmeting heeft verricht.

Voorstel

Bovenstaande zaken worden niet in een bestemmingsplan geregeld. In aanvulling op de eerdere gemeentelijke reactie (zie blz. 115 ontwerp bestemmingsplan) kan het volgende worden opgemerkt.

Er is nog geen sprake van een nieuw peilbesluit.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, en niet de gemeente, is verantwoordelijk voor het peilbesluit, het peilbeheer van het hoofdwatersysteem en de mogelijke gevolgen daarvan. In de voorbereiding van een nieuw peilbesluit onderzoekt het schap onder meer ook de mogelijke effecten van een nieuw peilbesluit op de bestaande bebouwing. Het voorkomen van schade aan bestaande bebouwing is een zeer belangrijk criterium bij het nemen van een peilbesluit. Een peilbesluit doorloopt een vergelijkbare procedure als een bestemmingsplan, met een terinzagelegging en de mogelijkheid tot inspraak.

De gemeente Rotterdam is, zo wordt terecht geconstateerd, wel direct verantwoordelijk voor de (opdrachtverstrekking van) uitvoeringswerkzaamheden in het kader van het bouw- en woonrijp maken



van het toekomstige woongebied. Aansprakelijkheid van de gemeente bij (mogelijk) optreden van schade als gevolg van deze werken is dan ook zeker aan de orde.

Formeel juridisch is de schadelijgende partij verantwoordelijk voor het aantonen van het optreden van schade. Bij grootschalige graaf- en/of ophoogwerkzaamheden in het gebied tussen de HSL-tunnel en de betreffende woningen zal in elk geval voorbereidend technisch onderzoek en specifiek gericht vooroverleg met het Hoogheemraadschap plaatsvinden over de wijze van uitvoering en het zo nodig treffen van schadevoorkomende maatregelen.

Wanneer daarbij wordt geconstateerd dat er sprake is van een (verhoogd) risico op ongewenste waterpeilfluctuaties en/of bodemverschuivingen, en als gevolg daarvan op schade aan de betreffende woningen, zal de gemeente het initiatief nemen tot het (doen) verrichten van nulmeting(en) en het monitoren van het proces tijdens de uitvoeringsperiode. Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Parkeren rond VTV Blijdorp

In het besef dat dit punt buiten het bestemmingsplan valt, vragen de bewoners van de Zestienhovensekade aandacht voor de uitwerking van de plannen voor de parkeergelegenheid rond dit complex.

Voorstel

In de Klankbordgroep Polder Zestienhoven wordt aan dit onderwerp aandacht besteed, voor zover de parkeeropgave onderdeel uitmaakt van het project Polder Zestienhoven. Voor de volledigheid zij vermeld dat de parkeersituatie voor de volkstuincomplexen ten zuiden van de Overschiese Kleiweg buiten het bestek van dit project valt.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Zienswijze 5

Bomenridders

De locatie

De Bomenridders hebben bezwaar tegen het omzetten van Polder Zestienhoven dat nu een recreatie/natuurgebied is, in een woon/werkgebied.

De Bomenridders vinden de locatie niet geschikt voor woningbouw vanwege de vuile lucht en geluidsoverlast vanwege lucht- weg- en railverkeer en in de toekomst de A13-16 en de HSL.

Voorstel

Polder Zestienhoven wordt getransformeerd naar een woon, werk- en recreatiegebied, zodat meer mensen dan nu gebruik kunnen maken van dit stukje Rotterdam.

Als gevolg van de bevolkingsgroei zijn in Rotterdam meer woningen nodig. De gemeente heeft hierover afspraken gemaakt met het Rijk. Reeds bij de taakstelling voor woningbouw in het kader van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening-Extra (Vinex) is het projectgebied aangewezen voor woningbouw. In het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010, Structuurplan voor Rotterdam, vastgesteld in maart 2001, is Polder Zestienhoven aangewezen als locatie voor de ontwikkeling van de Stedelijke Ontwikkelingszone en de



Groene Loper. In de Woonvisie "Wonen in Rotterdam" (19 juni 2003) wordt een aanzienlijk tekort aan woningen geconstateerd. Sprake is niet alleen van een tekort in aantal woningen, maar ook en vooral in kwaliteit. Er wordt een behoefte geconstateerd aan middelgrote en grote woningen in een suburbaan woonmilieu en een tekort aan stedelijke woonmilieus voor de hogere en midden inkomens. Omdat aan woningen voor hogere en midden inkomens in Rotterdam een tekort is, moet de uitbreiding van de woningvoorraad vooral plaats vinden door te bouwen voor deze inkomensgroepen. Er is met name vraag naar eengezinswoningen in suburbane woonmilieus. Polder Zestienhoven is een uitstekende locatie voor dit type woningen. Wij hebben Polder Zestienhoven aangewezen als prioriteit voor dit type woningbouw. De realisatie van de nieuwe huisvesting, in het bijzonder voor de midden en hogere inkomensgroepen, is aan te merken als dwingende reden van groot openbaar belang voor het onderhavige project.

De aanname dat de geluidsoverlast te hoog zal zijn, is niet juist. In de Wet geluidhinder staan normen voor een aanvaardbare geluidsbelasting. Zoals in het bestemmingsplan is te lezen wordt ter plaatse van de geplande woonbebouwing in gebied voldaan aan deze normen. De geluidsbelasting wordt vooral veroorzaakt door de wegen in het gebied zelf. De A13 veroorzaakt nauwelijks geluidsbelasting op de woningen. Eventuele realisatie van de A13-16 valt zowel buiten de tijdshorizon van het bestemmingsplan als buiten het plangebied. De locatie voor de A13-16 ligt op tenminste 1.000 meter van de nieuwe woningen in Polder Zestienhoven, zodat de normen uit de Wet geluidhinder (toetsingsafstand 600 meter) geen consequenties hebben. De geluidsbelasting van de HSL op de nieuwe woningen is berekend en blijkt ruim onder de voorkeursgrenswaarde te liggen.

In het Milieueffectrapport en het ontwerp-bestemmingsplan Polder Zestienhoven zijn de onderzoeken naar luchtkwaliteit samengevat. Deze zienswijze vormt mede aanleiding om de gedane onderzoeken meer gedetailleerd inzichtelijk te maken.

De Rijnmond is inderdaad een van de gebieden in Nederland met de grootste luchtvervuiling, maar dat wil niet zeggen dat de luchtvervuiling overal in de Rijnmond even groot is. De luchtvervuiling is op leefniveau het grootst langs de grote verkeersaders, zoals de Rijkswegen.

Polder Zestienhoven is een gebied in de Rijnmond met minder luchtvervuiling. Dit heeft het onderzoek naar de luchtkwaliteit in en rond Polder Zestienhoven in het kader van het MER Polder Zestienhoven uitgewezen. Aan het luchtkwaliteitsonderzoek liggen de verkeersintensiteitscijfers ten grondslag, die berekend zijn met het opgestelde verkeersmodel waarin alle relevante wegen in relatie tot de ontwikkeling van Polder Zestienhoven zijn meegenomen.

Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft aangetoond dat de ontwikkeling van Polder Zestienhoven ten opzichte van de autonome ontwikkeling (= zonder de ontwikkeling van Polder Zestienhoven en met uitvoering van luchtkwaliteit verbeterende maatregelen waarover de Europese, nationale en lokale overheden afspraken hebben gemaakt) nagenoeg geen invloed heeft op de luchtkwaliteit in en rond de polder.



Gebleken is, dat zowel in de autonome ontwikkeling als met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven wordt voldaan aan alle grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit (waarmee de Europese richtlijn inzake lucht in de Nederlandse regelgeving is geïmplementeerd), behalve (net als op veel andere plaatsen in Nederland) aan de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde van de PM10-concentratie langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven, iets dat alleen met (inter)nationale maatregelen opgelost kan worden. Op lokaal niveau wordt het Besluit Luchtkwaliteit voor fijn stof in acht genomen doordat inzichtelijk is gemaakt wat de invloed van Polder Zestienhoven is en door in de planvorming te kiezen voor het uitplaatsen van de puinbreker en een verkeersstructuur waarbij sluipverkeer geweerd wordt. Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan aan te passen door een aanvullend rapport over luchtkwaliteit als bijlage toe te voegen.

Ruimtelijke onderbouwing

Het plan is in strijd met het geldende streekplan; het past weliswaar in het ontwerp-streekplan (RR 2020) maar daar is nog geen inspraak op geweest. Verbreding van de Doenkade in combinatie met aanleg van de A13/16 en de N470-zuid, zal leiden tot onaanvaardbare luchtverontreiniging en geluidhinder.

Voorstel

Het bestemmingsplan is slechts gedeeltelijk in strijd met het nu geldende streekplan; Laag Zestienhoven past geheel in het geldende streekplan. In de verwachting dat het streekplan wordt herzien conform RR 2020, loopt het bestemmingsplan daarop vooruit. Overigens zijn Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (zoals ook in het PPC-advies staat) bevoegd om gemotiveerd af te wijken van het streekplan. De PPC toont zich in haar advies bereid Gedeputeerde Staten zulks zonodig te adviseren. Aanleg van de A13/16 valt buiten de scope van het bestemmingsplan Polder Zestienhoven.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is wel rekening gehouden met de verkeersprognoses van de N470-Zuid en de (toekomstig verbrede) Doenkade.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Rotterdam Airport

Het effect van de luchthaven op Polder Zestienhoven wordt in het MER beschreven. Gemist wordt een onderzoek naar de effecten op de gezondheid tengevolge van de uitstoot van kerosine.

Toename van vliegbewegingen zal leiden tot een groter veiligheidsrisico. Indien de huidige 10^{-6} contour niet meer voldoet moet een herziening van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Voorstel

Ten behoeve van de gezondheid zijn in het Besluit Luchtkwaliteit grenswaarden opgenomen voor luchtverontreinigende stoffen. In het onderzoek naar de luchtkwaliteit in en rond Polder Zestienhoven in het kader van het MER Polder Zestienhoven is naar alle relevante luchtverontreinigende stoffen van het Besluit Luchtkwaliteit gekeken. Kerosine blijkt uit onderzoek bij Schiphol slechts in zeer beperkte mate bij te dragen aan de concentratie van luchtverontreinigende stoffen. Door de



toetsing aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit in het kader van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek is dus impliciet ook gekeken naar de gezondheidseffecten van kerosine. Daarnaast is in het kader van het MER Polder Zestienhoven ook onderzoek gedaan naar (kerosine)stank.

De huidige 10^{-6} contour is gebaseerd op het interimbeleid van de provincie. Met dit beleid is rekening gehouden. Indien dit beleid wordt aangepast, zal rekening gehouden worden met de dan bestaande situatie en de verleende vergunningen.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Zienswijze 6 **Woningbedrijf Rotterdam**

Landzicht en Zestienhoven

Het WBR heeft reeds in het kader van de inspraak verzocht om ruimere bestemmingen voor haar bezit.

De buurten Landzicht en Zestienhoven (resp. 199 en 120 woningen) In het commentaar is hier niet op ingegaan; wel blijkt op de plankaart dat in de bestemming "wonen" het maximum van 1 laag voor Landzicht is vervangen door 2 lagen zoals al voor de buurt Zestienhoven het geval was. Het WBR vindt dit niet genoeg.

Voorstel

De in het voorontwerp omschreven bestemmingen van het buurtje Landzicht en het buurtje Zestienhoven zijn reeds ruimer dan in het huidige bestemmingsplan. Verdere verruiming van deze bestemmingen kan een groter aantal bewoners tot gevolg hebben, wat niet in overeenstemming is met het restrictieve beleid (stand still-beginsel) ten aanzien van gevoelige bestemmingen in gebieden met een risico contour van 10^{-6} . De toegestane verruimingen zijn de volgende:

- Buurtje Landzicht
Hier betreft het toestaan van aanbouwen aan de achterzijde van de woningen, volgens de in art.16 uiteengezette tuinenregeling. De grens tuin/wonen is bovendien 0,5 meter naar de tuinkant geschoven, wat de uitbreidingsmogelijkheden vergroot. Een extra laag is primair toegestaan. Het toestaan van meer lagen is in stedenbouwkundig opzicht onwenselijk, gezien het smalle profiel van de straten.
- Buurtje Zestienhoven
In het bestaande buurtje Zestienhoven is geen extra bouwlaag toegestaan. Binnen de regeling in het voorontwerp is het reeds mogelijk om bovenop de bestaande lagen een kap toe te voegen. Meer lagen zijn in stedenbouwkundig opzicht onwenselijk, gezien het smalle profiel van de straten.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.



Gebouw Landzicht

Het WBR verzoekt de bestemming van het gebouw Landzicht aan de Schipholstraat 76-80 zodanig te verruimen dat hier ook woningbouw mogelijk zou zijn, wetende dat deze locatie binnen de 10^{-6} risicocontour voor externe veiligheid valt.

Het gebouw wordt momenteel gebruikt voor kinderopvang en naschoolse opvang; een ander gebruik dat past binnen de bestemming "maatschappelijke voorzieningen" is niet gewenst.

Voorstel

Verzocht wordt om een verruiming van de bestemming "maatschappelijke voorzieningen" die daar reeds is gevestigd met een woonbestemming. De risico contouren externe veiligheid van het vliegveld vormen een beperking voor het toestaan en verruimen van zgn. 'gevoelige bestemmingen'. Deze locatie ligt binnen de 10-6 contour voor plaatsgebonden risico, waar het 'stand-still' principe geldt. Tevens ligt de locatie binnen de 20 Ke geluidscontour, die wij hanteren als voorkeurscontour ten aanzien van de situering van woningbouw (wettelijk geldt de 35 Ke-contour). Zonder meer verruimen is geen optie. Om een verruiming mogelijk te maken zou nader onderzoek nodig zijn naar o.m. de implicaties van luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid op de nieuwe bestemming. Om te kunnen onderzoeken wat de gevolgen van een wijziging zijn, moet de precieze aard van de bestemmingswijziging bekend zijn. Aangezien deze gegevens niet bekend zijn, kan deze wijziging niet meegenomen worden in dit bestemmingsplantraject.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Zienswijze 7

De Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik richt haar zienswijze op de realisatie van de ecologisch/recreatieve verbingszone tussen Midden Delfland en het Rottemereengebied.

De spil hiervan wordt gevormd door de Vlinderstrik.

Twee elementen in het bestemmingsplan "Polder Zestienhoven" zijn in dit kader van belang:

- aanleg van de A 13/16;
- verplaatsing van een aantal volkstuinen.

Aanleg van de A13/16 kan wellicht een oplossing bieden voor Overschie maar vormt een bedreiging voor de Vlinderstrik vanwege milieuoverlast en het onmogelijk maken van een ecologisch/recreatieve verbinding met het Lage Bergsche Bos.

Verplaatsing van een groot aantal volkstuinen naar de Schiebroekse Polder is problematisch; in de Vlinderstrik zal eerst en vooral de 100 hectare natuur en recreatiegebied moeten worden gereserveerd.

Het ligt in de rede dat dit als verbingszone via het toekomstige 'Landscheidingspark' in Bergschenhoek wordt gerealiseerd. Dat betekent dat voor volkstuinen en sportvelden de restgebieden overblijven.

Voorstel

Dit bestemmingsplan regelt niet de aanleg van de A13/16 en gaat ook niet uit van de aanleg van de A13/16.

Op dit moment is duidelijk dat de A13/16 op z'n vroegst in 2015 en mogelijk pas in 2020 wordt opgeleverd. De A13/16 is noodzakelijk om de



doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen op de A13 en A20 op te lossen en zorgt door zijn fysieke nabijheid voor een goed bereikbaarheidsimago. Voor de Doenkade ter hoogte van Schieveen betekent de A13/16 een verlichting, omdat een deel van het verkeer van de B-driehoek (en noordelijker) naar het westen van de regio Rotterdam over de rijksweg gaat rijden. Tot die tijd, maar voor een aanzienlijk deel ook nog daarna, zal dat verkeer over de Doenkade blijven rijden.

Dit bestemmingsplan regelt evenmin de inrichting van het project Vlinderstrik, noch de besluitvorming daarover.

Het project Vlinderstrik heeft tot doel een nieuwe inrichting voor de Zuidpolder en Schiebroeksepolder te realiseren. Beide polders tezamen (in de wandelgangen De Vlinderstrik genoemd) bestrijken een gebied van circa 150 hectare. De Vlinderstrik kan in ieder geval ruimte bieden aan 100 hectare natuur- en recreatiegebied in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam, een overkoepelend project waar ook de aanleg van de Tweede Maasvlakte deel van uit maakt. Daarnaast is dus nog circa 50 ha beschikbaar voor andere functies, zoals bijvoorbeeld volkstuinen. De Schiebroekse polder is in dat kader inderdaad een optie als locatie voor de uit te plaatsen volkstuinen uit Polder Zestienhoven. Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Met betrekking tot de argumentatie in de toelichting merkt de stichting het volgende op:

Ruimtelijke onderbouwing

Het plan is in strijd met het geldende streekplan; het past weliswaar in het ontwerp-streekplan (RR 2020) maar daar is nog geen inspraak op geweest. Verbreding van de Doenkade in combinatie met aanleg van de A13/16 en de N470-zuid, zal leiden tot onaanvaardbare luchtverontreiniging en geluidhinder.

Voorstel

Verwezen zij naar het voorstel terzake bij zienswijze 5 (Bomenridders).

Luchtkwaliteit

Bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit is 'fijn stof' ten onrechte buiten beschouwing gebleven.

Voorstel

Verwezen zij naar het voorstel terzake bij zienswijze 5 (Bomenridders).

Rotterdam Airport

Het effect van de luchthaven op Polder Zestienhoven wordt in het MER beschreven. Gemist wordt een onderzoek naar de effecten op de gezondheid tengevolge van de uitstoot van kerosine.

Toename van vliegbewegingen zal leiden tot een groter veiligheidsrisico. Indien de huidige 10-6 contour niet meer voldoet moet een herziening van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Voorstel

Verwezen zij naar het voorstel terzake bij zienswijze 5 (Bomenridders).



Zienswijze 8

De heer **Van der Kraan** geeft te kennen dat alle activiteiten die in het kader van dit bestemmingsplan en van de "contramal" worden uitgevoerd, moeten voldoen aan "*Grondwet, Wet milieubeheer, Bouwbesluit 2003 en de daarin genoemde overige wetten*".

Geluidhinder en luchtkwaliteit

In het Kleiwegkwartier en het gebied van de contramal worden de normen voor geluidhinder en luchtverontreiniging al jaren ver overschreden. Realisering van "Polder Zestienhoven" zal leiden tot nog meer geluidhinder en luchtvervuiling.

Naar de mening van de heer Van der Kraan zijn de aanleg van de A13/16, de verdubbeling van de Doenkade en de aanleg van de N 470 niet in de berekeningen voor geluid en luchtkwaliteit meegenomen.

De berekeningen zijn gebaseerd op een verouderd 2^e structuurschema Verkeer en vervoer van 1991; geen rekening is gehouden met een 5-jaarlijkse verdubbeling van de verkeersintensiteit.

Bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit is 'fijn stof' geheel buiten beschouwing gebleven.

Het bieden van een gezonde leefomgeving is vastgelegd in de Grondwet.

Voorstel

Verkeer

Het 2e Structuurschema Verkeer en Vervoer is het vigerende rijksbeleid en vormt daarmee de planologische basis voor het verkeers- en vervoersbeleid. De minister van Verkeer & Waterstaat, mevrouw Peijs, heeft inmiddels in de Nota Mobiliteit het nieuwe rijksbeleid verwoord. De Nota Mobiliteit bevindt zich op dit moment in de besluitvormingsprocedure en zal naar verwachting in 2005 door de Tweede Kamer worden vastgesteld. In de planontwikkeling van Polder Zestienhoven is hierop geanticipeerd.

De bewering dat elke vijf jaar de verkeersintensiteiten verdubbelen is niet correct. Samen met de provincie en Rijk houdt de gemeente Rotterdam de ontwikkelingen op het wegennet in de regio nauwkeurig in de gaten. Daaruit blijkt dat in de afgelopen vijf jaar de verkeersintensiteit in dit deel van Rotterdam ten opzichte van 1995 met 10% is gestegen en dat ten opzichte van 2000 de groei beperkt is. Om de gevolgen van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven voor de omliggende infrastructuur in beeld te brengen is het MER opgesteld. In het MER is voor zowel de autonome situatie in 2015 als voor de situatie met realisatie van Polder Zestienhoven voor diverse wegvakken op een kaartbeeld weergegeven wat de verkeersgroei is. Onder autonome situatie wordt hier verstaan: de combinatie van groei van het verkeer als gevolg van programmatische ontwikkelingen in de omgeving van de Polder en de autonome groei van het verkeer. Op basis van deze kaart kan worden geconstateerd dat de stijging (of in een aantal gevallen daling) van de intensiteiten per wegvak zeer verschillend is en niet aan de bewering voldoet dat de intensiteiten per vijf jaar verdubbelen.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.



Lucht

Verwezen zij naar het voorstel terzake bij zienswijze 5 (Bomenridders).

Beloften en politieke moed

Als bewoner van het Kleiwegkwartier vindt de heer Van der Kraan dat beloften, gedaan in het kader van contramal, RET-remise en Randstadrail, moeten worden ingelost.

De gemeenteraad moet politieke moed tonen door de daad bij het woord te voegen en bijvoorbeeld alleen maar dieselauto's in Rotterdam toe te staan indien zij voorzien zijn van een filter.

Voor nieuwe vormen van energie zoals op basis van wind, zon en waterstof, zou subsidie moeten worden gegeven.

Voorstel

Het bestemmingsplan legt het ruimtelijk beleid vast en biedt daarbij mogelijkheden tot gebruik en bouwen.

Voor andere beleidsmatige zaken is het bestemmingsplan niet de juiste plaats.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Eisen

De heer Van der Kraan is voornemens schadevergoeding te eisen indien de overheid geen gezonde leefomgeving meer biedt. Tevens eist hij op de hoogte gehouden te worden van de ontwikkelingen rond dit bestemmingsplan en rond de contramal.

Voorstel

Indien de heer Van der Kraan meent schade te (zullen) lijden tengevolge van activiteiten die op de gemeente als veroorzaker zijn terug te voeren, ligt het op zijn weg de schade en het oorzakelijk verband aan te tonen.

Om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen in polder Zestienhoven, kan de heer Van der Kraan zich opgeven voor de Klankbordgroep Polder Zestienhoven. Voor de overige ontwikkelingen in zijn omgeving kan hij zich wenden tot de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Zienswijze 9

Riverbend

Noordelijke verbindingsweg naar Rotterdam Airport

Aanleg van de noordelijke verbindingsweg volgens de plankaart doorsnijdt het terrein van Riverbend over een afstand van 83 meter. Twee van de drie (verhuurde) loodsen moeten worden gesloopt wat leidt tot inkomstenverlies van de huurder. Een stuk grond aan de Woensdrechtstraat 79 wordt nu nog gebruikt voor opslag in containers. Ook over deze locatie kan niet meer beschikt worden.

Gevreesd wordt dat ook de parkeermogelijkheden zullen afnemen omdat voor de aanleg ook 366 m² parkeerterrein nodig is, waardoor 162 (waarschijnlijk is hier sprake van een typefout: 162 plaatsen is, gelet op de grote van het terrein, onmogelijk. Wanneer 16 is bedoeld klopt het beter) plaatsen verloren gaan.

Aanleg van de noordelijke verbindingsweg zal leiden tot een grotere inbraakgevoeligheid.



Tijdens het voorbelasten zal overlast op het terrein ontstaan doordat daar zand wordt gestort of er door verstuiving op komt.

Voorstel

Riverbend B.V. geeft aan het belang van de toekomstige verbindingsweg te begrijpen er zich daarom er niet tegen te willen verzetten. Terecht vraagt Riverbend aandacht voor een aantal uitvoeringsaspecten en in dat verband gepaste maatregelen en vergoedingen.

Gesprekken over de verwerving van de voor de wegaanleg benodigde gronden en een opstal van Riverbend en over de verplaatsing van de momenteel in het opstal gevestigde huurder Metropa zijn gaande. De daarbij te verstrekken vergoedingen worden gebaseerd op de in dit kader van toepassing zijnde onteigeningswetgeving. In de gesprekken wordt de mogelijkheid van een grondruil betrokken. In principe is er, aansluitend op het terrein van Riverbend aan de Bovendijk, een terrein beschikbaar waarop onder meer vervangende parkeervoorzieningen en bedrijfsbebouwing zouden kunnen worden gerealiseerd.

Over de feitelijke aanleg van de wegverbinding en de in dat kader te nemen maatregelen, gericht op een adequate bereikbaarheid, een goede terreinafscheiding/veiligheidssituatie, een blijvende beschikbaarheid van nutsvoorzieningen en op het voorkomen van (mogelijk) overlast door ophoging en verstuiving zullen, voorafgaand aan de werkzaamheden, nadere uitvoeringsafspraken met Riverbend worden gemaakt.

Ten aanzien van de inbraakgevoeligheid kan overigens nog worden opgemerkt, dat het terrein van Riverbend momenteel grenst aan een onverlicht braakliggend terrein (nu tijdelijk nog in gebruik als werkterrein HSL). In de toekomst zal het terrein van Riverbend gesitueerd zijn aan een belangrijke, van straatverlichting voorziene, ontsluitingsweg, een zichtlocatie. Het zou wel eens zo kunnen zijn dat daardoor de sociale controle op het complex zal toenemen. De verbeterde zichtbaarheid en de situering van het terrein van Riverbend aan een belangrijke ontsluitingsweg zouden de commerciële waarde van het complex overigens ook in positieve zin kunnen beïnvloeden.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Leiding

De loodsen Bovendijk 141 t/m 146 en een klein deel van Woensdrechtstraat 67 en Bovendijk 148a liggen binnen de toetsingszone van 27 meter vanaf de NAM-leiding. Bij eventuele herbouw is dan een vrijstelling nodig. De breedte van de toetsingszone hoeft, gezien de aard der bedrijven, slechts 5 meter te zijn.

Voorstel

De toetsingszone is 27 meter, onafhankelijk van de aard van de functies. De bebouwingsafstand is bij bedrijven inderdaad 5 meter. Herbouw mag zonder meer, bij nieuwbouw binnen de toetsingszone is een vrijstelling nodig.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Kantoren

Op Bovendijk 132 en 137 bevinden zich gebouwen waarin zelfstandige kantoren gevestigd zijn. Dat past niet in de bestemming die het ontwerp geeft.



Voorstel

De opmerking is terecht. De kantoren zullen alsnog door middel van een aanduiding op de plankaart en een toevoeging in het voorschrift mogelijk worden gemaakt.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

HSL-Zuid

De aangrenzende bestemming in het bestemmingsplan HSL-Zuid Overschie is "Gemengde doeleinden", dat lijkt wat vreemd naast de bestemming "Bedrijven". Riverbend zou graag een ruimere bestemming op haar terrein zien die ook grootschalige vrijetijdsvoorzieningen, bouwmarkten en meubelbedrijven mogelijk maakt.

Voorstel

Het bestemmingsplan is voor deze locatie conserverend. Eventuele nieuwe mogelijkheden komen aan de orde bij de ontwikkeling van Hoog Zestienhoven.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Hoogte

De in de huidige bestemming toegestane hoogte van 45 meter wordt teruggebracht naar 12 en 15 meter. Riverbend wil graag 45 meter gehandhaafd zien.

Voorstel

Een hoogte van 45 meter is, gegeven de bestemming "Bedrijven", niet reëel.

Bovendien is er nimmer een bouwplan ingediend, noch is er sprake geweest van plannen voor bebouwing met een grotere hoogte dan waarvan nu sprake is. Een grotere maximum hoogte dan de nu opgenomen 12 en 15 meter zones is, vanuit luchtverkeerstechnische veiligheidsredenen, zeer ongewenst (zie ook de reactie in het kader van het overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) op blz. 95/96 van het ontwerp bestemmingsplan).

Door Rijkswaterstaat en LVNL is bezwaar gemaakt tegen de in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen bouwhoogten. De radiocommunicatie tussen vliegtuigen en de luchtverkeersleiding zou verstoord worden door voorgestelde bouwhoogten in de bestemming "Bedrijven". De oplossing voor deze problematiek is gevonden in een zonering in bestemmingsvlakken met een ten opzichte van de luchthaven opklimmende hoogte. De op het terrein van Riverbend bepaalde bouwhoogtezones van respectievelijk 12 en 15 meter impliceren dat de bestaande bebouwing daar (ruim) binnen past en dat bij eventuele(vervangende) nieuwbouw, naar de huidige maatstaven, zonder meer zeer courante bedrijfsbebouwing kan worden gerealiseerd.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Bedrijfs categorie

Vrijstelling voor een bedrijf in categorie IV in gevallen dat het bedrijf in milieu-uitstraling vergelijkbaar is met een bedrijf in categorie II of III zou mogelijk moeten zijn.



Voorstel

In het artikel "Bedrijven" is een vrijstelling opgenomen voor bedrijven die met de toegestane bedrijven gelijk te stellen zijn naar aard en invloed op de omgeving.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Waterpeil

Riverbend gaat er van uit dat het waterpeil ter plaatse van haar terrein op 1.3 meter beneden het maaiveld ligt.

Voorstel

Het bestemmingsplan legt geen waterpeilen vast.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, en niet de gemeente, is verantwoordelijk voor het peilbesluit, het peilbeheer van het hoofdwatersysteem en de mogelijke gevolgen daarvan. Een peilbesluit doorloopt een vergelijkbare procedure als een bestemmingsplan, met een terinzagelegging en de mogelijkheid tot inspraak.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Zienswijze 10

BewonersVereniging Bovendijk en Overschiese Kleiweg

Water en groen

De BVBO wil graag een vastgesteld minimum-waterpeil.

Niet is duidelijk hoe de bedoelde waterzuivering er uit komt te zien.

Binnen de bestemming "groen" is niet alles echt groen; er zou een percentage voor vereist groen moeten vastliggen.

Voorstel

Het bestemmingsplan legt geen waterpeilen vast.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, en niet de gemeente, is verantwoordelijk voor het peilbesluit, het peilbeheer van het hoofdwatersysteem en de mogelijke gevolgen daarvan. Een peilbesluit doorloopt een vergelijkbare procedure als een bestemmingsplan, met een terinzagelegging en de mogelijkheid tot inspraak.

Het uitwerken en vormgeven van een eventuele natuurlijke waterzuivering, als aanvulling op de andere te treffen maatregelen, valt buiten het bestek van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om een specifieke voorziening te realiseren.

Zoals ook in het eindverslag is opgemerkt, zou het apart bestemmen de flexibiliteit sterk doen afnemen; dit geldt ook voor anderszins limiteren door middel van maten of percentages.

In dit geval weegt de behoefte aan flexibiliteit zwaarder dan de wens om concreetheid.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Verkeer

Sluipverkeer in het gebied van de BVBO zou moeten worden tegengegaan door verkeersremmende maatregelen en woonervorming. De BVBO is bereid een plan hiervoor te ontwikkelen en te presenteren.



Voorstel

In de MER en het bestemmingsplan zijn de wegen van het gebied van de BVBO aangemerkt als 30 km/uur-gebied.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Schade

De BVBO wil graag een 'nulmeting' van bestaande woningen voordat met de werkzaamheden wordt begonnen. In tegenstelling tot wat in het gemeentelijk commentaar staat, is de BVO van mening dat de gemeente de eerst verantwoordelijke is bij de uitvoering van de plannen en daarom ook de nulmeting zou moeten uitvoeren.

Voorstel

Zie het voorstel bij zienswijze ad 4 (Ieders Land).

De BVBO spreekt haar waardering uit over het traject met de klankbordbijeenkomsten en de goede en open wijze van informatieverstrekking. Zij hoopt dat deze weg ook in de uitwerkings- en uitvoeringsfase ingeslagen blijft.

Zienswijze 11

De Luchtverkeersleiding Nederland deelt mee geen bezwaar tegen het bestemmingsplan te hebben.

In de toekomst zien zij graag bouwplannen, met name op het bedrijventerrein, ter toetsing tegemoet.

Wij stellen voor het ontwerp-bestemmingsplan niet aan te passen.

Voorstel

Samenvattend stellen wij u voor, door vaststelling van het hierbij behorende ontwerpbesluit:

1. Aan de zienswijzen, genoemd onder 1, 5, 7, 8 en 9 tegemoet te komen door de volgende wijzigingen aan te brengen:
Naar aanleiding van de zienswijzen (5, 7, 8) een "aanvullend rapport Luchtkwaliteit" als bijlage bij het bestemmingsplan toevoegen alsmede een nieuwe tekst voor hoofdstuk 7.3, luidende als volgt:

7.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

Het Besluit luchtkwaliteit is op 19 juli 2001 in werking getreden. In het Besluit is aangegeven, dat bestuursorganen bij de uitoefening van hun bevoegdheden de normen uit het besluit, die van toepassing zijn op de buitenlucht, in acht moeten nemen. In het Besluit luchtkwaliteit zijn voor een aantal stoffen grenswaarden aangegeven, uitgedrukt in het aantal microgram van die stof per m³ buitenlucht. De concentraties van zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood liggen in Rotterdam en omgeving ruim onder de grenswaarden. De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden momenteel op veel plaatsen in Nederland overschreden. Ruimtelijke plannen voor Rotterdams grondgebied moeten daarom worden getoetst aan de grenswaarden voor fijn stof en



stikstofdioxide. Voor stikstofdioxide geldt als jaargemiddelde concentratie voor het jaar 2002 een plandrempel (een tijdelijk verhoogde grenswaarde) van $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en vanaf 2010 een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en als uurgemiddelde concentratie een concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. Voor fijn stof is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden.

De grenswaarde voor fijn stof als daggemiddelde concentratie met een toegestane overschrijding van maximaal 35 keer per jaar wordt in een groot deel van Nederland overschreden. Dit probleem is niet met lokale maatregelen op te lossen. In de toelichting op het Besluit luchtkwaliteit is daarom aangegeven dat het Rijk primair verantwoordelijk is om de fijn stof problematiek op te lossen. Dit ontslaat lokale overheden (niet zijnde het Rijk) er echter niet van de concentraties fijn stof in kaart te brengen en zich in te spannen zo veel mogelijk te doen om de fijn stof concentraties terug te dringen. Indien de lokale overheden deze verantwoordelijk nemen en de overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof worden veroorzaakt door de op veel plaatsen in Nederland voorkomende hoge achtergrondconcentratie, dan worden de lokale overheden voor de overschrijding niet verantwoordelijk gehouden en hebben zij de grenswaarden voor fijn stof in acht genomen.

Plangebied

In het MER voor het bestemmingsplan Polder Zestienhoven is de luchtkwaliteit onderzocht. Als nadere detaillering is het Aanvullend Rapport Luchtkwaliteit Polder Zestienhoven als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

De belangrijkste bron voor luchtverontreinigende stoffen is het verkeer. In 2002 werd de plandrempel van $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie van NO_2 nergens langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven overschreden. Ook werd ruimschoots voldaan aan de grenswaarde dat de uurgemiddelde concentratie van NO_2 van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. In 2003 werd die uurgemiddelde concentratie namelijk slechts drie keer overschreden. De jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijn stof werd in 2002 in en rond Polder Zestienhoven langs het zuidelijk deel van de G.K. van Hogendorpweg, het oostelijk deel van de Van der Duijn van Maasdamweg en de Zestienhovensekade overschreden met maximaal $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ een factor 2 tot 5 groter was dan de grenswaarde toestaat.

Door de maatregelen, die in komende jaren getroffen worden bij verkeer en industrie in binnen- en buitenland (bv. stimuleren van verschuivingen in de brandstofmix), zullen de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof in de autonome ontwikkeling tot 2015 (= zonder de voorgenomen ontwikkeling van Polder Zestienhoven) afnemen. Dan zal overal langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven voldaan worden aan de grenswaarden voor



stikstofdioxide en fijn stof, behalve (net als op veel andere plaatsen in Nederland) aan de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde van de PM10-concentratie langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven. Het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie van fijn stof neemt weliswaar af in de autonome ontwikkeling, maar het aantal overschrijdingen blijft een factor 2 groter dan is toegestaan.

Met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven in de periode tot 2015 veranderen de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof nagenoeg niet ten opzichte van de autonome ontwikkeling (= zonder de voorgenomen ontwikkeling van Polder Zestienhoven). De extra bijdrage van de ontwikkeling van Polder Zestienhoven aan de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10) is zeer gering en bedraagt maximaal 1 µg/m³. Van een zeer geringe toename zal sprake zijn langs het noordelijke deel van de G.K. van Hogendorpweg. Vanwege de zeer geringe veranderingen in de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof zal ook het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie van fijn stof in zeer geringe mate veranderen. Ook hiervoor geldt dat op sommige plaatsen het aantal overschrijdingen afneemt en op sommige plaatsen toeneemt. De toename van het aantal overschrijdingen bedraagt maximaal één. De ontwikkeling van Polder Zestienhoven heeft dus nagenoeg geen invloed op de luchtkwaliteit in en rond de polder ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Zowel in de autonome ontwikkeling als met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven zal aan alle grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit (waarmee de Europese richtlijn inzake lucht in de Nederlandse is geïmplementeerd) worden voldaan, behalve (net als op veel andere plaatsen in Nederland) aan de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde van de PM10-concentratie langs de wegen in en rond Polder Zestienhoven, iets waarop op (inter)nationale schaal oplossingen gevonden dienen te worden.

Daarnaast zijn in de voorgenomen ontwikkeling voor Polder Zestienhoven voor zover mogelijk luchtkwaliteit verbeterende maatregelen opgenomen: het beëindigen van de werkzaamheden van de puinbrekerij op het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven en het ontwerpen van een verkeersstructuur waarbij het sluisverkeer als gevolg van de A13 maximaal geweerd wordt.

De gemeente Rotterdam neemt hiermee de normen voor het Besluit Luchtkwaliteit in acht.

Naar aanleiding van de zienswijze (1) in artikel 24 (Leiding) de restrictie van 0,5 meter bij de diepwortelende beplanting te schrappen en in paragraaf 7.5.2. (Leidingen) van de toelichting de diameter van 4,5 inch bij een pijpleiding voor aardgas te vervangen door 4 inch.

Naar aanleiding van de zienswijzen (9) op de plankkaart ter plaatse van Bovendijk 132 en Bovendijk 137 de aanduiding "kantoor toegestaan" toevoegen.



2. Tekstuele en redactionele aanpassingen aan te brengen door:
In artikel 10 (bedrijven) in het 5^e lid het getal 2000 vervangen door 3000 in verband met het ophogen van het maximum voor kantoorruimte per vestiging in de provinciale nota "regels voor ruimte".
In artikel 26 (archeologisch waardevol gebied) het getal 7,0 (3x) te veranderen in 10,5, naar aanleiding van een door het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) gehouden onderzoek, (BOORrapporten 208), waaruit blijkt dat archeologische begeleiding pas bij een grotere diepte nodig is.
3. Het bestemmingsplan "Polder Zestienhoven" gewijzigd vast te stellen conform het onder 1 en 2 vermelde, met inachtneming van de overweging dat de ter plaatse aanwezige en door realisatie van dit bestemmingsplan nog (licht) toenemende overschrijding van de normen van het groepsrisico geaccepteerd wordt en dat het Besluit Luchtkwaliteit in acht wordt genomen.
4. De van rechtswege geldende geluidszone rond de per 1 januari 2005 vertrokken puinbreker die aan de Woensdrechtstraat 165 was gevestigd, in te trekken.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De Secretaris,

A.H.P. van Gils

De Burgemeester,

I.W. Opstelten

Behandelend ambtenaar: M. Pijlman



De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 15 maart 2005, Beleid BWV 132601, evenals de collegebrief met aanvullende informatie van 19 april 2005;

de daarin opgenomen overwegingen en motivering tot de zijne makend;

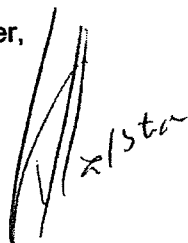
gelet op artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

Besluit:

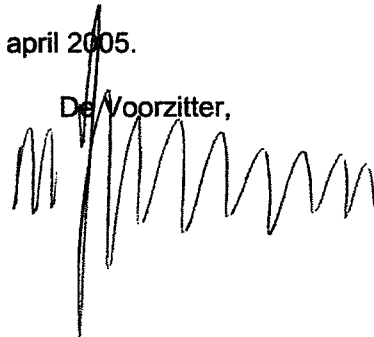
1. de indieners van de zienswijzen in hun zienswijzen te ontvangen;
2. de zienswijzen, genoemd onder 5, 7, 8 conform het voorstel van burgemeester en wethouders van 15 maart 2005 en de collegebrief van 19 april 2005 over te nemen voor zover het betreft het opnemen van een aangepaste tekst en een aanvullende bijlage over luchtkwaliteit, de zienswijzen, genoemd onder 1, 4 en 9 (inclusief de aanvulling van Riverbend BV zoals gedaan tijdens de hoorzitting van 5 april 2005), over te nemen conform het voorstel van burgemeester en wethouders van 15 maart 2005 en de collegebrief van 19 april 2005 en de overige zienswijzen conform het voorstel van burgemeester en wethouders niet over te nemen;
3. het bestemmingsplan "Polder Zestienhoven" aldus gewijzigd vast te stellen conform het voorstel van burgemeester en wethouders van 15 maart 2005 en de collegebrief van 19 april 2005, met inachtneming van de overweging dat de ter plaatse aanwezige en door realisatie van dit bestemmingsplan nog (licht) toenemende overschrijding van de normen van het groepsrisico externe veiligheid geaccepteerd wordt en het Besluit Luchtkwaliteit in acht genomen wordt;
4. de van rechtswege geldende geluidszone rond de per 1 januari 2005 vertrokken puinbreker die aan de Woensdrechtstraat 165 was gevestigd, in te trekken.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 28 april 2005.

De Griffier,



De Voorzitter,




Te betrekken bij Agendapunt (7)

05GR1202



Gemeente Rotterdam

College van Burgemeester en Wethouders

College van Burgemeester en Wethouders

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
Rotterdam

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: beleid@bsd.rotterdam.nl

Fax: 010 - 417 22 44

Inlichtingen: mr. W.A. Egberts

Telefoon: 010 - 489 5228

Raadsstuk 2005

Nummer 523

Aan de gemeenteraad

RAADSVERGADERING

28 APR 2005

Uw brief van:

Ons kenmerk: 05/1546

Betreft: bestemmingsplan "Zestienhoven"

Datum: B&W 19 april 2005

Verz:

21 APR. 2005

Naar aanleiding van de hoorzitting over het ontwerpbestemmingsplan Zestienhoven, welke is gehouden op 5 april jl in de raadscommissie Fysieke Infrastructuur en Verkeer, is een tweetal kleine aanvullende wijzigingen op het ontwerpbestemmingsplan toegezegd, te weten:

1. Inperken ruimtebeslag van de bebouwing binnen de bestemming "Parkwoningen".
2. Alsnog twee zelfstandige kantoorvestigingen mogelijk maken binnen de bestemming "bedrijven".

Op de volgende wijze willen wij hieraan voldoen:

Ad 1

Wij stellen u voor in artikel 5 (Parkwoningen) aan lid 6 (bebouwingsbepalingen) een punt f toe te voegen luidende als volgt:

'Het door bebouwing ingenomen percentage mag niet meer dan 55 bedragen..'

Ad 2

Wij stellen u voor om naar aanleiding van de schriftelijke opmerking van Riverbend op de plankaart toe te voegen de aanduiding "kantoor toegestaan" ter plaatse van Bovendijk 162 en Van Woensdrechtstraat 47 en aan artikel 10 (bedrijven) onder vernummering van de huidige leden 6 en 7 tot 7 en 8, een nieuw lid 6 toe te voegen, luidende als volgt:

'In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, is ter plaatse van de aanduiding "kantoor toegestaan" tevens een zelfstandig kantoor toegestaan met dien verstande dat voor wat betreft de locaties Bovendijk 132 en 137 de vloeroppervlakte van dit kantoor ten hoogste 1220 m2 mag bedragen, voor wat betreft de locatie Bovendijk 162, ten hoogste 640 m2 en voor wat betreft de locatie Van Woensdrechtstraat 47, ten hoogste 220 m2.'

De Secretaris

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De Burgemeester,

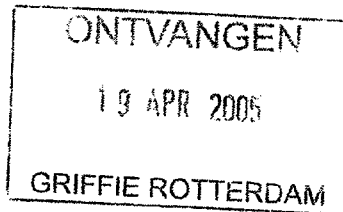


Gemeente Rotterdam

RAADSVERGADERING

28 APR 2005

De gemeenteraad



Raadscommissie voor Fysieke
Infrastructuur en Verkeer

Secretariaat: Griffie

Bezoekadres: Stadhuis Coolingsingel 40
Rotterdam

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: info@griffie.rotterdam.nl

Fax: (010) 417 91 61

Inlichtingen: D. Minnema

Telefoon: (010) 417 35 13

Ons kenmerk: GR/c-FIV

Betreft: Vaststelling bestemmingsplan
"Polder Zestienhoven"

Datum: 8 april 2005

De commissie voor Fysieke Infrastructuur en Verkeer heeft in haar openbare overlegvergadering van 5 april 2005 een hoorzitting met betrekking tot bovengenoemd onderwerp gehouden.

Tijdens deze hoorzitting is door een aantal reclamanten een nadere toelichting gegeven op de door hun ingediende zienswijze.

De commissie heeft positief geadviseerd met betrekking tot de behandeling van dit raadsvoorstel door de gemeenteraad.

De commissie heeft met betrekking tot het gegrond of ongegrond verklaren van de ingediende zienswijzen als volgt geadviseerd:

- Zienswijze 1. (NV. Nederlandse Gasunie, district West) De commissie heeft unaniem geadviseerd deze zienswijze gegrond te verklaren conform het voorstel van het college..
- Zienswijze 2. (Rijkswaterstaat, directie HSL-Zuid) De commissie heeft kennis genomen van de schriftelijke mededeling van reclamant, dat het gedeelte van de zienswijze met betrekking tot de GSMR-masten wordt ingetrokken. De commissie heeft unaniem geadviseerd deze zienswijze voor het overige ongegrond te verklaren.
- Zienswijze 3 (Hoogheemraadschap van Schieland) De commissie heeft in meerderheid geadviseerd deze zienswijze ongegrond te verklaren. De fracties van de SP en Stadspartij hebben verklaard deze zienswijze gegrond te achten.
- Zienswijze 4. (Ieders Land) De commissie heeft in meerderheid geadviseerd het gedeelte van de zienswijze met betrekking tot de concentratie van woningen in het park gegrond te verklaren. De fracties van het CDA en de VVD hebben verklaard dit gedeelte ongegrond te achten. De commissie heeft met betrekking tot het overige van deze zienswijze geadviseerd deze ongegrond te verklaren.
- Zienswijze 5. (Stichting "De Bomenridders") De commissie heeft in meerderheid geadviseerd deze zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren conform het voorstel van het college. De fracties van de SP en de Stadspartij hebben verklaard deze zienswijze geheel gegrond te achten..
- Zienswijze 6. (Woningbedrijf Rotterdam) De commissie heeft unaniem geadviseerd deze zienswijze ongegrond te verklaren.



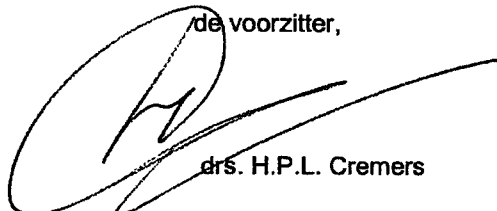
- Zienswijze 7. (*Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik*) De commissie heeft unaniem geadviseerd deze zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren conform het voorstel van het college.
- Zienswijze 8. (*De heer A.S. van der Kraan*) De commissie heeft unaniem geadviseerd deze zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren conform het voorstel van het college.
- Zienswijze 9 (*Riverbend B.V.*) De commissie heeft unaniem geadviseerd deze zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren conform het voorstel van het college.
- Zienswijze 10. *BewonersVereniging Bovendijk en Overschiese Kleiweg*) De commissie heeft unaniem geadviseerd deze zienswijze ongegrond te verklaren.
- Zienswijze 11 (*Luchtverkeersleiding Nederland*) De commissie heeft unaniem geadviseerd deze zienswijze ongegrond te verklaren.

De commissie voor Fysieke Infrastructuur en Verkeer

De commissiegriffier,


drs. P.J. Brouwer

de voorzitter,


drs. H.P.L. Cremers



TE betrekken bij Agentschap

(7)

05/1226

Gemeente Rotterdam

College van Burgemeester en Wethouders

Marco Pastors

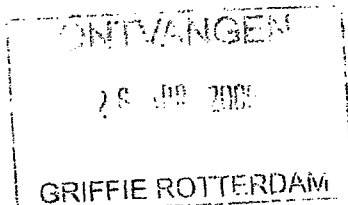
Wethouder Fysieke Infrastructuur

RAADSVERGADERING

28 APR 2005

Afschrift Gemeenteraad

Leden commissie FIV



Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40
Rotterdam

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: <http://www.rotterdam.nl>

E-mail: beleid@bsd.rotterdam.nl

Fax: 010 - 417 22 44

Inlichtingen: P.G. Ottochian

Telefoon: 010 - 489 7397

Raadsstuk 2005

Nummer 524

Uw brief van:

Ons kenmerk: 05/1658 /

Betreft: Polder Zestienhoven, beantwoording vraag
commissie FIV 5 april 2005

Datum: 26 april 2005

Geachte leden van de commissie FIV,

Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan Polder Zestienhoven in uw commissie FIV van 5 april jongstleden heeft u mij verzocht om in globale zin aan te geven op welke plaatsen in het plangebied bomen geroid zullen worden als gevolg van de planontwikkeling Polder Zestienhoven.

Polder Zestienhoven behelst de ontwikkeling van Laag, Midden en Hoog Zestienhoven.

Tot 2015, de periode van het voorliggend bestemmingsplan, worden Laag en Midden Zestienhoven ontwikkeld. Het eindbeeld voor Laag en Midden Zestienhoven is een groene en waterrijke woonwijk met wijk- en recreatieve voorzieningen.

Laag Zestienhoven ligt aan het bestaande Park Zestienhoven en zal bestaan uit circa 600 woningen in lage dichtheden. Midden Zestienhoven ligt aan weerszijden van de parkstrook boven de HSL-tunnel en wordt ontwikkeld met circa 1200 woningen in middelhoge dichtheden.

De nieuwe woningen komen te liggen in een groene omgeving: de Overschiese Plasjes, grote delen van het bestaande Park Zestienhoven en de bestaande volkstuincomplexen Blijdorp en Zestienhoven, welke met hun beplanting worden gehandhaafd. Ook wordt het plangebied aan drie zijden omsloten door de bestaande lintbebouwing met beplanting: de Zestienhovense Kade, de Overschiese Kleiweg en de Bovendijk. Tot slot wordt op het terrein van Rotterdam Airport, grenzend aan Polder Zestienhoven een groene en waterrijke inrichting tot stand gebracht.

Ook binnen de woonbuurten krijgen Laag en Midden Zestienhoven een groene en waterrijke inrichting. Binnen de woonbuurten komt water in variërende hoeveelheden, de straten en lanen krijgen een groene inrichting en als gevolg van de lage en middelhoge dichtheden komen er relatief grote tuinen bij de woningen. Hoe lager de dichtheid, hoe groener en waterrijker het beeld.

De keuze voor de ontwikkeling van Polder Zestienhoven als woon-, werk- en recreatiegebied betekent wel dat terreinen (onder andere de verlaten sportvelden met hun randbeplanting) van functie gaan veranderen. Die terreinen moeten geschikt gemaakt worden voor de nieuwe functies. Daarbij is het rooien van bestaande beplanting ten behoeve van voorbelasting en herinrichting een vervelende, maar onvermijdelijke, consequentie.

Hierbij informeer ik u over de plaatsen waarbinnen het rooien van beplanting aan de orde zal zijn. Voor meer achtergronden over de inhoud verwijs ik naar het Milieu Effect Rapport Polder Zestienhoven, dat de raad op 29 april 2004 heeft behandeld.

Gerelateerd aan de in uw bezit zijnde bestemmingsplankaart zullen ter plaatse van de volgende bestemmingen rooiwerkzaamheden aan de orde zijn.

- Ter plaatse van de bestemming water en de aanduidingen hoofdwatgang zal alle beplanting verwijderd worden. Als gevolg van de eisen van de provincie en het waterschap dient 10% van de oppervlakte van het plangebied met water te worden ingevuld.

- Ter plaatse van de bestemmingen waar woningen, voorzieningen en bedrijven worden ontwikkeld met de daarbij behorende wegen en waterlopen zal alle beplanting verwijderd worden. Dit betreft de volgende locaties op de bestemmingsplankaart: W1a, W1b, W1c, W1la, W1lb, W1lc, GD, evenals de nieuw aan te leggen (niet de bestaande) bestemmingen BII en BIII. Als gevolg van de grondgesteldheid dienen deze locaties te worden voorbelast met 2 tot 3 meter zand om verzakkingen van wegen, leidingen en tuinen te voorkomen.
- Ter plaatse van de bestemming "Parkwoningen" zullen delen van de beplanting worden gerooid. Niet de gehele bestemming "Parkwoningen" wordt benut voor bebouwing en de bijbehorende ontsluiting en parkeervoorzieningen. Conform het advies van uw commissie van 5 april jongstleden is aan de bestemming "Parkwoningen" een maximum bebouwingspercentage toegekend.
- Ter plaatse van de bestemmingen verkeersweg en verblijfsgebied zal beplanting worden gerooid ten behoeve van de aanleg van kabels en leidingen, het wegprofiel en de daarbij noodzakelijke voorbelasting. Binnen deze bestemmingen wordt echter bij de op te stellen inrichtingsplannen gedetailleerd bekeken welke bomen behouden kunnen blijven. Zo wordt bijvoorbeeld ter hoogte van het eerste bouwplan, de Laanwoningen, een rij waardevolle essen in het profiel ingepast.
- Ter plaatse van de bestemming speel- en sportvoorzieningen ten westen van W1a worden delen van de beplanting gerooid in verband met de aanleg van sportvelden met de bijbehorende bebouwing en parkeerruimte.
- Ter plaatse van de bestemming groen van het huidige Park Zestienhoven zal in verband met de stand van het (huidige en toekomstige) grondwater een deel van de huidige beplanting op termijn afsterven. Het betreft bomen en bosplantsoen rondom het hertenkamp en bosplantsoen in het parkdeel ten noorden van de volkstuinten. Als gevolg van de huidige lage terreinligging en hoge grondwaterstand vindt met name rond het hertenkamp nu al lokaal sterfte plaats onder de oudere bomen, de levensverwachting van de huidige beplanting is daar nu reeds beperkt. Bij het omhoog brengen van de waterstand zullen naar verwachting in totaal 40 tot 50 bomen het op termijn niet overleven, terwijl circa 445 are bosplantsoen zal afsterven of zich (zonder ingrijpen) zal omvormen tot waterminnende soorten. Bij de herinrichtingsplannen voor Park Zestienhoven zal uiteraard rekening worden gehouden met de grondwaterstand. Het gedeeltelijk ophogen en nieuw beplanten van deze parkdelen kan aangegrepen worden om de gebruikswaarde, de sociale veiligheid en de keuze in beplantingssoorten te vergroten.

Ik hecht eraan, om ten aanzien van het punt van het verhogen van het waterpeil te verwijzen naar het Milieu Effect Rapport. Het gekozen watersysteem biedt voor het totale plangebied een robuust watersysteem, dat een sterke verbetering geeft ten opzichte van de huidige versnippering van waterpeilen. Het voorgestane watersysteem bewerkstelligt:

- vermindering van het aantal locaties met oppervlaktewateroverlast bij extreme regenbuien;
- vermindering van het aantal locaties met grondwateroverlast in natte periodes;
- een verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit.

Tot slot wijs ik u erop, dat de rooiwerkzaamheden gefaseerd zullen plaatsvinden, omdat de verschillende plandelen gefaseerd ontwikkeld worden. Ten tijde van de laatste rooiwerkzaamheden zullen de eerste aanplantwerkzaamheden al hebben plaatsgevonden.

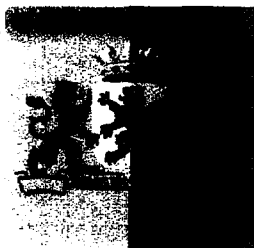
Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,



Marco Pastors

Wethouder Fysieke Infrastructuur



provincie **HOLLAND**
ZUID

DIRECTIE RUIMTE EN MOBILITEIT
afdeling Ruimtelijk Beheer

CONTACTPERSOON
mr. E.J. Molenwijk
DOORKIESNUMMER
070 - 441 74 15
E-MAIL
ej.molenwijk@pzh.nl

PROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

TELEFOON
070 - 441 66 11
FAX
070 - 441 78 63
WEBSITE
www.zuid-holland.nl

Tram 9 en
bus 65 en 88 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

GEDEPUTEERDE STATEN

05/5854
RO

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam
p.a. dS+V, afdeling Juridische Zaken
Postbus 6699
3002 AR ROTTERDAM

ONS KENMERK
DRM/ARB/05/4845B

UW KENMERK
05/2122

BIJLAGEN
div.

DATUM

13 DEC. 2005

ONDERWERP

Artikel 28 van de WRO; goedkeuren bestemmingsplan "Polder Zestienhoven".

Geacht college,

Hierbij zenden wij u toe - mede ten behoeve van de raad - twee exemplaren van ons besluit van heden, kenmerk DRM/ARB/05/4845A, tot goedkeuring van boven- genoemd bestemmingsplan. Deze toezending dient tevens te worden beschouwd als de in artikel 28, lid 5, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedoelde bekend- making.

Twee door ons gewaarmerkte plansets alsmede enkele niet-gewaarmerkte plansets zenden wij hierbij retour.

Wij attenderen u nog op het volgende.

Het bestemmingsplan maakt een kapitaalintensieve ontwikkeling mogelijk in een diep gelegen polder. Het is wenselijk om te bezien hoe de eventuele overstromings- risico's kunnen worden beheerst. Binnenkort zullen wij hierover met u in overleg treden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

M.H.J. van Wieringen-Wagenaar

J. Franssen

VERZONDEN 16 DEC. 2005



provincie **HOLLAND** **ZUID**

GEDEPUTEERDE STATEN

zie verzendlijst

DIRECTIE RUIMTE EN MOBILITEIT
afdeling Ruimtelijk Beheer

CONTACTPERSOON

mr. E.J. Molenwijk

DOORKIESNUMMER

070 - 441 74 15

E-MAIL

ej.molenwijk@pzh.nl

PROVINCIEHUIS

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 - 441 66 11

FAX

070 - 441 78 63

WEBSITE

www.zuid-holland.nl

ONS KENMERK

DRM/ARB/05/4845C

UW KENMERK

-

BIJLAGEN

div.

DATUM

13 DEC. 2005

ONDERWERP

Artikel 28 van de WRO; goedkeuren bestemmingsplan "Polder Zestienhoven", gemeente Rotterdam.

Geachte ,

Bij besluit van heden, kenmerk DRM/ARB/05/4845A, hebben wij bovengenoemd bestemmingsplan goedgekeurd. Voor onze overwegingen verwijzen wij u naar ons besluit dat in afschrift hierbij gaat.

Wij attenderen u daarbij op het volgende.

Deze brief dient te worden beschouwd als de bekendmaking als bedoeld in artikel 28, lid 5, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Op grond van artikel 28, lid 6, van de WRO dient ons besluit met het bestemmingsplan binnen twee weken na deze bekendmaking gedurende zes weken op de gemeente-secretarie ter inzage te worden gelegd. Op het moment van terinzagelegging begint ook de beroepstermijn, die zes weken duurt. Gedurende die termijn kunnen degenen die zich tijdig tot ons college hebben gewend en belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij daartoe redelijkerwijs niet in staat waren, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De dag nadat de beroepstermijn is afgelopen, wordt ons besluit van kracht (artikel 28, lid 7, van de WRO), tenzij gedurende die termijn naast het indienen van een beroep tevens bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om een voorlopige voorziening wordt gedaan (artikel 56b, lid 1, van de WRO, artikel 36 van de Wet op de Raad van State juncto artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht). Indien dat het geval is, wordt ons besluit niet van kracht voordat op dat verzoek is beslist.

Tram 9 en
bus 65 en 88 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

num1

AFDELING RUIMTELIJK BEHEER IS ISO-9001-GECERTIFICEERD

ONS KENMERK
DRM/ARB/05/4845C
PAGINA 2/2

Voor het overige verwijzen wij u naar de tekst van de gemeentelijke kennisgeving die in de Staatscourant en in een of meer plaatselijke bladen zal worden geplaatst.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,



M.H.J. van Wieringen-Wagenaar



J. Franssen

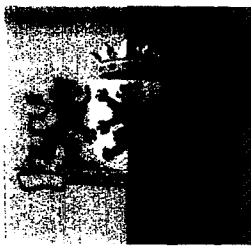
AFSCHRIFT AAN

– Burgemeester en Wethouders van Rotterdam.

VERZONDEN 16 DEC. 2005

Verzendlijst

Naam	Adres	PC+Woonplaats	Aanhef
A.S. van der Kraan	Kleweg 295 B	3051 XP ROTTERDAM	heer/mevrouw Van der Kraan
Riverbend BV	Bovendijk 132	3045 PC ROTTERDAM	heer/mevrouw
Stichting De Bomenridders p.a. J. v.d. Velden	Koweitstraat 45	3193 EG ROTTERDAM	heer/mevrouw v.d. Velden
Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard	Postbus 4059	3006 AB ROTTERDAM	heer/mevrouw
Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand	p.a. Saenredamplein 23 A	2043 RL ROTTERDAM	heer/mevrouw
VTM Milieucommunicatie Rijnmond	Overschieseweg 218	3112 NB SCHIEDAM	heer/mevrouw
Stuurgroep Ieders Land p.a. RBvV	Stevensweg 700-308	3083 AS ROTTERDAM	heer/mevrouw



provincie **HOLLAND** **ZUID**

DIRECTIE RUIMTE EN MOBILITEIT
afdeling Ruimtelijk Beheer

CONTACTPERSOON
mr. E.J. Molenwijk
DOORKIESNUMMER
070 - 441 74 15
E-MAIL
ej.molenwijk@pzh.nl

PROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

TELEFOON
070 - 441 66 11
FAX
070 - 441 78 63
WEBSITE
www.zuid-holland.nl

Tram 9 en
bus 65 en 88 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

GEDEPUTEERDE STATEN

Burgemeester en Wethouders
van ROTTERDAM

ONS KENMERK
DRM/ARB/05/4845A

UW KENMERK
-

BIJLAGEN
-

DATUM
13 DEC. 2005

BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZUID-HOLLAND MET BETREKKING TOT HET
BESTEMMINGSPLAN "POLDER ZESTIENHOVEN", GEMEENTE ROTTERDAM

I. Inleiding

Bij brief van 17 mei 2005 hebben Burgemeester en Wethouders van Rotterdam ons verzocht om goedkeuring van het door de raad van die gemeente op 28 april 2005 vastgestelde bestemmingsplan "Polder Zestienhoven", bestaande uit een kaart en uit voorschriften als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

Het plan is behandeld in de vergadering van de Provinciale Planologische Commissie (PPC) van Zuid-Holland van 17 november 2005.

II. Inhoud

Het plan omvat een groot deel van Polder Zestienhoven, exclusief Rotterdam Airport. Het plan maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van de Noordrand van Rotterdam. In Laag Zestienhoven worden ongeveer 600 woningen in lage dichtheden in een groene en waterrijke omgeving gerealiseerd. Tevens zijn in dit deel van het plangebied circa 350 volkstuinen en een aantal sportvelden opgenomen. In Midden Zestienhoven worden circa 1.200 woningen in middelhoge dichtheid gerealiseerd, alsmede wijkvoorzieningen en groen op de HSL-tunnel. Naast het luchthaventerrein is ruimte voor ongeveer 43.000 m² bvo bedrijven. Ten behoeve van een goede ontsluiting van dit bedrijventerrein is een nieuwe ontsluitingsweg geprojecteerd vanaf de G.K. van Hogendorpweg. Hoog Zestienhoven is - afgezien van deze nieuwe ontsluitingsweg - conserverend bestemd (in afwachting van de ontwikkeling tot knoop op lange termijn).

III. Beoordeling plan

Behoudens hetgeen wij onder V. ten aanzien van de naar voren gebrachte bedenkingen overwegen, constateren wij dat uit een oogpunt van rijks- en provinciaal beleid bij ons tegen het plan geen bezwaren bestaan. Het plan is in overeenstemming met het streekplan (RR2020).

IV. Bedenkingen

Het vastgestelde plan heeft met ingang van 20 mei 2005 gedurende vier weken (tot en met 16 juni 2005) voor eenieder ter inzage gelegen. Tijdens die termijn hebben de hierna te noemen personen en instanties bij ons college bedenkingen ingediend:

1. A.S. van der Kraan
Kleiweg 295 B
3051 XP Rotterdam
2. Riverbend BV
Bovendijk 132
3045 PC Rotterdam
3. Stichting De Bomenridders
p.a. J. v.d. Velden
Koweitstraat 45
3193 EG Rotterdam
4. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
Postbus 4059
3006 AB Rotterdam
5. Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand
p.a. Saenredamplein 23 A
2043 RL Rotterdam
6. VTM Milieucommunicatie Rijnmond
Overschieseweg 218
3112 NB Schiedam
7. Stuurgroep Ieders Land
p.a. RBvV
Stevelsweg 700-308
3083 AS Rotterdam

Reclamanten zijn op 18 november 2005 in de gelegenheid gesteld hun bedenkingen mondeling toe te lichten. Ook het gemeentebestuur is daarbij de gelegenheid geboden een nadere uiteenzetting te geven.

V. Buiten behandeling laten van bedenkingen

De reclamanten genoemd onder 5 en 6 hebben in het kader van het ontwerp-bestemmingsplan zienswijzen ingediend als deelnemer in de overkoepelende organisatie "Ieders Land". In het kader van het vastgestelde bestemmingsplan hebben zij bij ons separaat bedenkingen ingediend in aanvulling op de bedenkingen die zijn ingediend door de stuurgroep "Ieders Land". De bedenkingen van reclamant genoemd onder 6. zijn niet eerder als zienswijze naar voren gebracht. Deze bedenkingen zijn bovendien niet gericht tegen wijzigingen die zijn aangebracht bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Ook reclamant genoemd onder 7 voert bedenkingen aan die ten dele niet eerder als zienswijze naar voren zijn gebracht. Deze bedenkingen zijn niet gericht tegen wijzigingen die zijn aangebracht bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Gelet op het bepaalde in artikel 27 van de WRO, dienen deze bedenkingen derhalve ten dele (reclamant 7) en geheel (reclamant genoemd onder 6) buiten behandeling te worden gelaten. Zie ook onze overwegingen ten aanzien van de bedenkingen, zoals weergegeven onder VI.

De overige bedenkingen kunnen in behandeling worden genomen.

VI. Samenvatting en beoordeling bedenkingen

Bedenkingen van reclamant genoemd onder 1.

Samenvatting

Reclamant is van mening dat de ontwikkelingen in Laag en Midden Zestienhoven niet mogen leiden tot meer geluidsoverlast of overschrijding van de Europese norm voor fijn stof. Alle activiteiten die worden ontwikkeld binnen het plangebied alsmede het aansluitende Contramalgebied, dienen te voldoen aan de Grondwet, de Wet milieubeheer, het Bouwbesluit 2003 en de daarin genoemde overige wetten.

In het Kleiwegkwartier en in het Contramalgebied worden volgens reclamant de normen voor geluidhinder en luchtverontreiniging al jaren ver overschreden. Zowel de Nederlandse als de Europese normen voor luchtverontreiniging (PM10 en NOx) worden niet gehaald. Als de overheid geen schone leefomgeving biedt, zal reclamant schadevergoeding eisen.

Bij de berekeningen met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit dient rekening te worden gehouden met de A13/A16, de N 470 en de verdubbeling van de Doenkade. Bovendien is het aanbrengen van roetfilters op vrachtwagens en personenwagens noodzakelijk. Ook andere maatregelen zijn mogelijk, bijvoorbeeld subsidies voor andere vormen van energie. Hiervoor is politieke moed nodig.

Volgens reclamant worden er besluiten genomen op basis van het verouderde tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1991). Er is geen rekening gehouden met het feit dat ieder jaar de verkeersintensiteit met 10% toeneemt.

Wij overwegen het volgende ten aanzien van deze bedenkingen.

Luchtkwaliteit

De gemeente heeft in het kader van de planvorming uitvoerig onderzoek gedaan naar de milieuaspecten. Ten aanzien van fijn stof en stikstofdioxide zijn de normen van toepassing die zijn opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit 2001. Voor stikstofdioxide geldt vanaf 2010 als jaargemiddeldeconcentratie een grenswaarde van 40 microgram per m³. Voor de uurgemiddeldeconcentratie stikstofdioxide geldt een grenswaarde van 200 microgram per m³, die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. Voor fijn stof geldt vanaf 2005 een

jaargemiddeldeconcentratie van 40 microgram per m³. Voor de daggemiddelde concentratie fijn stof geldt een grenswaarde van 50 microgram per m³, die maximaal 35 keer paar jaar mag worden overschreden.

Na de vaststelling van het bestemmingsplan is het Besluit luchtkwaliteit 2005 van kracht geworden. De genoemde normen zijn niet aangepast, wel worden onder andere mogelijkheden geboden voor saldering en de aftrek van zeezout.

De gemeente heeft onderzoek gedaan naar de huidige situatie met betrekking tot luchtkwaliteit, de autonome ontwikkeling en de gevolgen van de planontwikkeling. Gebleken is dat met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven gedurende de planperiode de concentraties fijn stof en stikstofdioxide vrijwel niet veranderen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Daarbij is zowel gekeken naar het plangebied, als het aangrenzende gebied. Gedurende de planperiode (tot 2015) zullen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof afnemen, zodat wordt voldaan aan alle grenswaarden behalve voor de daggemiddeldeconcentratie voor fijn stof. De grenswaarde voor de daggemiddeldeconcentratie fijn stof wordt in grote delen van Zuid-Holland overschreden. In het kader van het onderhavige bestemmingsplan is dit nauwelijks te beïnvloeden. Wel heeft de gemeente binnen de mogelijkheden die haar ter beschikking staan de nodige maatregelen getroffen gericht op de verbetering van de luchtkwaliteit. In relatie tot het plangebied gaat het bijvoorbeeld om het beëindigen van de activiteiten van een puinbreker en het ontwerpen van een verkeersstructuur waarbij het sluipverkeer als gevolg van de A13 maximaal wordt geweerd. Daarnaast beschikt de gemeente over een plan van aanpak luchtkwaliteit. Nu de gemeente zich maximaal heeft ingespannen om de luchtkwaliteit te verbeteren en er bovendien geen verslechtering plaatsvindt ten opzichte van de autonome ontwikkeling, achten wij de overschrijding van de grenswaarde voor de daggemiddeldeconcentratie voor fijn stof aanvaardbaar.

Bij de berekeningen is nog geen rekening gehouden met de aftrek voor zeezout op basis van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Deze aftrek bedraagt zes dagen.

Tijdens de hoorzitting van 18 november 2005 heeft reclamant aangevoerd dat de door de gemeente gehanteerde meetgegevens van de RIVM afwijken van de meetgegevens van de DCMR. Wij constateren dat de door reclamant overgelegde gegevens van de RIVM betrekking hebben op het landelijk niveau en de gegevens van de DCMR op de specifieke situatie in Overschie. Een rechtstreekse vergelijking is naar onze mening niet mogelijk. Bovendien constateren wij dat de gemeente gebruik heeft gemaakt van een gebruikelijk rekenmodel.

Geluidhinder

In het plan is overeenkomstig de Wet geluidhinder rekening gehouden met wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. De benodigde grenswaarden wegverkeerslawaaï zijn tijdig vastgesteld. Tevens is rekening gehouden met luchtvaartlawaaï. De geplande nieuwbouw ligt ruim buiten de van toepassing zijnde geluidscontouren.

Verkeer

Het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) is het vigerende nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. Het SVV-II

wordt opgevolgd door de Nota Mobiliteit. Deze nota bevindt zich thans in de besluitvormingsprocedure (planologische kernbeslissing).

De stelling van reclamant dat het verkeer ieder jaar met 10% toeneemt, stemt niet overeen met de bevindingen van de gemeente. De betrokken overheden volgen de ontwikkelingen op het wegennet in de regio voortdurend. Ten opzichte van 1995 bedraagt de verkeerstoename in de omgeving van het plangebied ongeveer 10%. De laatste jaren is er slechts een geringe groei.

In het kader van het Milieu Effect Rapport (MER) zijn de gevolgen voor de omliggende infrastructuur in beeld gebracht. Daarbij is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie en de situatie met de ontwikkeling van Polder Zestienhoven. Daarbij is rekening gehouden met ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied. Het MER ligt ten grondslag aan de besluitvorming in het kader van het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze bedenkingen achten wij ongegrond.

Bedenkingen van reclamant genoemd onder 2.

Samenvatting

De toekomstige Rotterdam Airportbaan (ontsluitingsweg) zal het bedrijventerrein van Riverbend BV (economisch eigenaar Kropa Vof) doormidden snijden. Reclamant begrijpt het belang van deze weg en verzet zich daar niet tegen. Reclamant gaat ervan uit dat de gemeente voldoende compensatie biedt voor de schade.

De aanleg van de Rotterdam Airportbaan splitst het terrein van Riverbend BV in tweeën over een afstand van 83 meter. Daarnaast loopt de weg over een afstand van 220 meter langs de erfgrans en is nog een deel van een parkeerterrein benodigd van circa 366 m². De aanleg van de weg heeft volgens reclamant consequenties voor de continuering van de bedrijfsvoering. Twee van de drie loodsen van huurder Metropa Rotterdam BV zullen worden gesloopt, waardoor het bedrijf uitgeplaatst moet worden. Voorts zal een veel groter deel van het terrein aan de openbare weg komen te liggen, waardoor de kans op inbraak wordt vergroot. Bij de aanleg van de weg is het van groot belang dat de ontsluiting van het terrein gewaarborgd blijft. Het vervallen van parkeerplaatsen maakt loodsen en kantoren moeilijker verhuurbaar. Door de aanleg van de weg worden de gas-, electriciteits- en watervoorzieningen en de riolering, die ten zuiden van de Rotterdam Airportbaan liggen, volledig afgesneden van het terrein dat ten noorden van de weg ligt. Indien voorbelasting nodig is, bestaat de mogelijkheid dat reclamant hiervan hinder ondervindt.

Ten aanzien van het bestemmingsplan heeft reclamant de volgende opmerkingen.

Reclamant wil bevestigd zien dat de kantoren aan de Bovendijk 132 en 137 beide een oppervlak van 1.220 m² (totaal 2.440 m²) mogen hebben. De voorschriften zijn op dit punt niet echt duidelijk.

De loodsen Bovendijk 141 tot en met 146, alsmede de percelen Woensdrechtstraat 76 en Bovendijk 148 A liggen (deels) binnen de toetsingszone van 27 meter van de NAM-leiding. Herbouw is slechts mogelijk indien vrijstelling wordt verleend. Aangezien er thans reeds bebouwing aanwezig is, wil reclamant dat bebouwing rechtsreeks wordt toegelaten. Daarnaast is reclamant van mening dat de breedte van de toetsingszone teruggebracht kan worden tot 5 meter ten opzichte van het hart van de leiding, gezien de aard van de aanwezige bedrijven.

Reclamant wil een ruimere bestemmingsregeling, vergelijkbaar met de aangrenzende bestemming "gemengde doeleinden II" (bestemmingsplan "HSL Overschie Zuid").

De bouwhoogte is ten opzichte van de huidige bestemming teruggebracht van 45 meter naar 12 en 15 meter. De noodzaak hiertoe is niet aangetoond.

Het waterpeil moet zodanig gekozen worden dat geen overlast wordt veroorzaakt op het terrein van reclamant. Tevens wil reclamant de vrijheid om vanaf maaiveldniveau te bouwen. Dit zou betekenen dat het waterpeil op 1,30 meter onder het maaiveldniveau zou moeten komen te liggen.

Wij overwegen het volgende ten aanzien van deze bedenkingen.

Uitvoeringsaspecten

Wij constateren dat reclamant zich niet verzet tegen de aanleg van de Rotterdam Airportbaan (nieuwe verbindingsweg), maar vooral aandacht vraagt voor uitvoeringsaspecten. De gemeente is in onderhandeling met reclamant over aankoop van de benodigde gronden. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid van grondruil. Tevens worden gesprekken gevoerd over verplaatsing van één van de huurders van reclamant. Over de feitelijke aanleg van de wegverbinding en de in dat kader te nemen maatregelen ten einde overlast te voorkomen, zal de gemeente uitvoeringsafspraken maken met reclamant. Wat de inbraakgevoeligheid betreft, is het nog maar de vraag of door de ligging aan de nieuwe ontsluitingsweg sprake zal zijn van een grotere onveiligheid. Betere verlichting en zichtbaarheid kan de sociale controle juist vergroten, ten opzichte van de huidige situatie (ligging aan een onverlicht braakliggend terrein). Wij concluderen dan ook dat de gemeente zorgvuldig omgaat met de uitvoeringsaspecten.

Oppervlakte kantoren

In artikel 10, lid 6, (bestemming bedrijven) van de planvoorschriften is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding "kantoor toegestaan" een zelfstandig kantoor is toegestaan met dien verstande dat wat betreft de locatie Bovendijk 132 en 137 de vloeroppervlakte van dit kantoor ten hoogste 1.220 m² mag bedragen. Aangezien voor beide percelen een aanduiding op de plankaart is opgenomen, is naar onze mening voldoende duidelijk dat op beide percelen een kantoor van 1.220 m² (dus totaal 2.440 m²) is toegestaan.

Bij brief van 17 november 2005 heeft reclamant erop gewezen dat het kantoor op het perceel Woensdrechtstraat 47 door een meetfout te klein is bestemd (220 m² in plaats van 369 m²). Aangezien reclamant dit niet eerder naar voren heeft gebracht, laten wij dit onderdeel van de bedenking buiten behandeling.

NAM-leiding

De toetsingszone van de NAM-leiding is 27 meter, onafhankelijk van de aard van de functies. In artikel 2, lid 7, onder a, van de planvoorschriften is bepaald dat binnen de op de plankaart aangegeven toetsingsafstand, geen "kwetsbare objecten" en "beperkt kwetsbare objecten" mogen worden gerealiseerd. In artikel 1 (begripsbepalingen) is bepaald wat kwetsbare en beperkte kwetsbare objecten zijn. Het bepaalde in artikel 2, lid 7, onder a, heeft betrekking op nieuwbouw. Voor bestaande gebouwen geldt de beperking niet. Op grond van artikel 2, lid 7, onder b, kunnen Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen van het bepaalde onder a, met dien verstande dat de afstand tussen zo'n object en het hart van de leiding minimaal 5 meter bedraagt.

Bestemming gemengde doeleinden

De gemeente heeft de gronden van reclamant een conserverende bestemming gegeven. In dit geval een bedrijfsbestemming. Pas op de lange termijn zal de gemeente de ontwikkeling van Hoog Zestienhoven ter hand nemen. Gelet op de ligging van het gebied nabij Randstadrail en een mogelijke halte van de HSL-shuttle, zijn er te zijner tijd wellicht mogelijkheden voor een intensivering van het ruimtegebruik. Hier kan thans niet op worden vooruitgelopen.

Bouwhoogte

Ten opzichte van de vigerende bestemmingsregeling is de toegestane bouwhoogte op het terrein van reclamant teruggebracht van 45 meter naar 12 en 15 meter. De bestaande bebouwing past daar ruim binnen. Bovendien heeft reclamant nooit plannen kenbaar gemaakt voor het oprichten van hogere bebouwing. Een grotere bouwhoogte is in verband met luchtverkeerstechnische veiligheidsredenen hoogst ongewenst. De radiocommunicatie tussen vliegtuigen en de luchtverkeersleiding zou gestoord kunnen worden. In verband hiermee achten wij de beperking ten opzichte van de vigerende bestemming aanvaardbaar.

Waterpeil

Het waterpeil is niet vastgelegd in het bestemmingsplan. Het nemen van een peilbesluit is een verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap. Thans staat dit derhalve niet ter discussie.

Conclusie

Wij achten deze bedenkingen ongegrond.

Bedenkingen van reclamant genoemd onder 3.

Samenvatting

De ontwikkelingen in Polder Zestienhoven hebben tot gevolg dat behalve volkstuinten ook duizenden bomen verdwijnen. Een aantrekkelijk recreatiegebied, voor veel Rotterdammers dicht bij huis, zal verdwijnen. Ook zal het fourageer- en broedgebied van vogels en kleine dieren verdwijnen. Een achteruitgang wordt verwacht van enkele beschermde soorten, waaronder de groene specht.

De noodzaak voor de bouw van dure en middeldure woningen is niet aangetoond. Ook de behoefte aan bedrijventerrein is niet aangetoond.

Volgens reclamant is het plan in strijd met het geldende streekplan.

De normen voor de luchtkwaliteit (NO₂ en fijn stof) worden in het plangebied overschreden, net als in grote delen van de rest van Rotterdam. De bouw van woningen, bedrijven en voorzieningen zal het aantal verkeersbewegingen doen toenemen en daarmee de luchtvervuiling. Het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten van een puinbreker is onvoldoende om de toename van de luchtverontreiniging mee te compenseren.

Ten aanzien van externe veiligheid is het CHAMP-document bij het bestemmingsplan gevoegd. Een beperkte toename van de overschrijding van de oriënterende waarde wordt aanvaardbaar geacht, gelet op het maatschappelijk belang bij de bouw van dure en middeldure parkwoningen. Reclamant acht dit onvoldoende zwaarwegend. Bovendien mogen op grond van het "Interim-beleid Rotterdam Airport" binnen de 10-6 contour geen gevoelige bestemmingen worden toegevoegd.

De voorkeursgrenswaarde wegverkeerslawaai van 50 dB(A) wordt overschreden. De gemeente vindt zelfs 60 dB(A) aanvaardbaar. Het is nog maar de vraag of die woningen nog te verkopen zijn. Ook overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai acht de gemeente aanvaardbaar. De gemeente wil zelfs gemotiveerd afwijken tot 70 dB(A). Door cumulatie van geluid ontstaat een onleefbare situatie. Door het kappen van bomen zal ook de geluiddempende en filterende werking verdwijnen. Verbreding van de Doenkade in combinatie met de A13/16 en de N 470-Zuid, zal leiden tot onaantvaardbare luchtverontreiniging en geluidhinder.

Wij overwegen het volgende ten aanzien van deze bedenkingen.

Noodzaak woningbouw in groengebied

Zowel in de plantoelichting als in de beantwoording van de zienswijze van reclamant gaat de gemeente uitvoerig in op de behoefte aan geschikte woningen voor de midden en hogere inkomensgroepen. In de gemeentelijke woonvisie (2003) is een aanzienlijk tekort gesignaleerd aan woningen voor deze inkomensgroepen. Er is vooral veel vraag naar eengezinswoningen in suburbane woonmilieus. Polder Zestienhoven is bij uitstek geschikt voor dit type woningbouw en is bovendien gunstig gelegen ten opzichte van de voorzieningen in het stadscentrum.

Ondanks de woningbouw zal met name het westelijk deel van het plangebied grotendeels groen blijven. Dit gedeelte zal bovendien aantrekkelijker worden ingericht, zodat meer mensen daar gebruik van kunnen maken. Ook het oostelijk gedeelte, dat primair voor woningbouw is bestemd, zal een groen karakter krijgen met veel bomen. Thans bevinden zich hier sportvelden. Per saldo zal het verlies aan groen beperkt zijn. De gemeente heeft tijdens de hoorzitting op 18 november 2005 verklaard dat voor bomen een herplantplicht van ten minste 50% is afgesproken. Daarbij is geen rekening gehouden met het groen en de bomen in de tuinen van particulieren. Gelet op het maatschappelijk belang bij woningbouw in het plangebied, achten wij de afname van de hoeveelheid groen aanvaardbaar.

Flora en fauna

De gemeente heeft uitvoerig onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde planten en dieren. De conclusie van de gemeente is dat de ontwikke-

ONS KENMERK
DRM/ARB/05/4845A
PAGINA 9/14

ling van Polder Zestienhoven per saldo een aanzienlijke vooruitgang van de diversiteit aan soorten zal betekenen. Er is echter ook een aantal beschermde soorten dat achteruit zal gaan. Voor het aantasten van het leefgebied van deze soorten zal een ontheffing worden aangevraagd bij het ministerie van LNV. Wij hebben geen aanwijzingen dat deze ontheffing niet kan worden verleend.

Luchtkwaliteit en geluid

Wij verwijzen naar onze overwegingen ten aanzien van de bedenkingen van reclamant genoemd onder 1.

Externe veiligheid

De ontwikkeling van het plangebied heeft tot gevolg dat het groepsrisico als gevolg van Rotterdam Airport in zeer beperkte mate toeneemt. Het gaat om overschrijding van de zogenaamde "oriënterende waarde". Afwijking van deze oriënterende waarde is toegestaan, mits goed gemotiveerd op basis van de zogenaamde CHAMP-methodiek. CHAMP staat voor Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. De gemeente heeft een CHAMP-rapport opgesteld. Op basis van het rapport heeft de gemeenteraad het maatschappelijk belang bij de ontwikkeling van Polder Zestienhoven zwaarder laten wegen dan de beperkte stijging van het groepsrisico. Wij zijn van mening dat de gemeente haar standpunt voldoende heeft onderbouwd met het CHAMP-rapport.

Anders dan reclamant veronderstelt, worden in het bestemmingsplan geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt binnen de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico van Rotterdam Airport. Dit is in overeenstemming met het provinciaal interim-beleid terzake.

Conclusie

Deze bedenkingen achten wij ongegrond.

Bedenkingen van reclamant genoemd onder 4.

Samenvatting

Het hoogheemraadschap heeft bedenkingen tegen het ontbreken van een voorschrift over de aanleghoogte van woningen. Het is van groot belang dat er geen woningen te laag ten opzichte van het water worden gebouwd. Recente voorbeelden (Nieuw Terbregge en Leidschenveen) tonen aan dat dit verstrekende gevolgen kan hebben. Zo kan bij hoge waterstanden schade aan woningen ontstaan, terwijl de bergende functie van het oppervlaktewater wordt beperkt. De bij de watertoets gemaakt afspraken tussen gemeente en waterschap over de hoeveelheid waterberging zijn gebaseerd op de toelaatbare peilstijging. Als deze wordt beperkt door te laag bouwen, zal compensatie moeten plaatsvinden in de vorm van een groter wateroppervlak. Dit kan om een aanzienlijk ruimtebeslag gaan.

Reclamant stelt voor een voorschrift op te nemen dat regelt dat de voor verblijf geschikte delen van woongebouwen niet lager worden aangelegd dan het niveau van de hoogte van de weg. Het voorschrift is onafhankelijk van het waterpeil.

Wij overwegen het volgende ten aanzien van deze bedenkingen.

Wij onderkennen de problematiek die het hoogheemraadschap schetst. In zijn algemeenheid achten wij het goed om in overleg met de betrokken partijen te bezien welke instrumenten ingezet kunnen worden om te voorkomen dat te laag wordt gebouwd en wie verantwoordelijk is voor het inzetten van die instrumenten.

Het voorschrift dat het hoogheemraadschap voorstelt, luidt als volgt:
"van de in lid xxx van dit artikel bedoelde gebouwen mogen geen bouwlagen geheel of gedeeltelijk onder het ter plaatse geldende peil worden aangelegd".

Het is de bedoeling deze bepaling op te nemen bij de woonbestemmingen in de planvoorschriften. Overigens kunnen wij in het kader van de goedkeuring van een bestemmingsplan geen voorschriften toevoegen. Dat betekent dat wij bij gegronde verklaring van deze bedenking goedkeuring zouden moeten onthouden aan de woonbestemmingen.

Wij constateren dat het voorschrift is gekoppeld aan "het ter plaatse geldende peil". In de begripsbepalingen van het bestemmingsplan is "peil" als volgt gedefinieerd:
"voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg;
voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct 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 een weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend."

De door het hoogheemraadschap voorgestelde bepaling is niet gekoppeld aan het waterpeil. In juridisch-planologische zin zou dat overigens ook niet mogelijk zijn, aangezien het peilbesluit niet door de gemeente wordt genomen maar door het hoogheemraadschap. Een nieuw peilbesluit kan onafhankelijk van het bestemmingsplan worden genomen. Indien dat zou doorwerken in het bestemmingsplan zou dat een aantasting van de rechtszekerheid betekenen.

Nu een koppeling met het waterpeil ontbreekt, kan de vraag worden gesteld of het voorgestelde voorschrift wel voldoende effectief is. Wij constateren dat het voorschrift niet alle ongewenste situaties kan voorkomen. Het voorschrift kan namelijk niet verhinderen dat het bouwterrein geheel of ten dele te laag wordt aangelegd. De ruimte tussen waterpeil en vloerpeil kan dan te klein zijn, zodat het waterbergend vermogen onvoldoende is. Het voorschrift zou aan effectiviteit winnen door koppeling aan een vaststaande norm, zoals het Normaal Amsterdams Peil (N.A.P.).

Conclusie

Het door het hoogheemraadschap voorgestelde voorschrift achten wij niet in alle gevallen effectief. De bedenking dient derhalve als ongegrond te worden aangemerkt. Wel achten wij nader overleg met de betrokken partijen over deze problematiek in zijn algemeenheid wenselijk, om te onderzoeken welke instrumenten wel effectief zijn en wie verantwoordelijk is voor het inzetten van die instrumenten. Wij zullen hiervoor het initiatief nemen.

Reclamant genoemd onder 5.

Samenvatting

Het bestemmingsplan voldoet niet aan de maatvoering en gewenste natuurdoel-einden van een ecologische verbindingszone (de Groene Loper). De natte ecologi-sche verbindingszone richting Bergse Plassen wordt onderbroken door de G.K. van Hogendorpweg en de geplande Contramal. De geplande verstedelijking nabij de Landscheiding doorbreekt de provinciale ecologische hoofdstructuur en maakt van de Groene Loper een doodloper. Door het verdwijnen van bomen en struiken ver-liest de Groene Loper aan ecologische waarde. Dit effect wordt volgens reclamant versterkt door de aanleg van een 40 meter breed kanaal achter de Overschiese Kleiweg.

Het kappen van bomen wordt volgens reclamant ten onrechte niet gecompenseerd, hetgeen in strijd is met de natuurbeschermingswetgeving.

Reclamant pleit voor natuurlijke oevers die een waterzuiverende werking hebben en natuurcompensatie bieden voor amfibieën en kleine zoogdieren.

De Europese normen voor luchtkwaliteit (NO₂ en fijn stof) worden overschreden. Ook wordt de toegestane geluidbelasting op de gevel opgetrokken tot meer dan 55 dB(A), hetgeen in strijd is met de wet. Evenmin is rekening gehouden met de stankoverlast van startende en proefdraaiende vliegtuigen op Rotterdam Airport.

Wij overwegen het volgende ten aanzien van deze bedenkingen.

Ecologische verbindingszone

Reclamant heeft in het kader van het voorontwerp zienswijzen naar voren gebracht als deelnemer van de overkoepelende organisatie "Ieders Land". In die zienswijzen is niet nadrukkelijk ingegaan op de breedte van de ecologische verbindingszone. Tijdens de hoorzitting op 18 november 2005 heeft reclamant aangegeven dat deze bedenking moet worden gezien als nadere onderbouwing bij de zienswijze over de invulling van de groenbestemming. Wij hebben deze bedenking alsnog in behandeling genomen.

Wij merken op dat - anders dan reclamant veronderstelt - de zogenaamde Groene Loper geen onderdeel uitmaakt van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. De Groene Loper is een gemeentelijk initiatief, dat is neergelegd in het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010). De provincie stelt derhalve geen voorwaarden aan de breedte van de Groene Loper. Voorts constateren wij ook dat in de toekomst sprake zal zijn van een zeer groen en waterrijk gebied met voldoende ecologische kwaliteit.

Kappen van bomen

Het kappen van bomen en het compenseren voor boomkap kan niet geregeld worden in een bestemmingsplan. In het kader van de goedkeuring van het bestemmingsplan staat dit derhalve niet ter discussie.

ONS KENMERK
DRM/ARB/05/4845A
PAGINA 12/14

Wat betreft de afname van de hoeveelheid groen door het kappen van bomen, verwijzen wij naar onze overwegingen ten aanzien van de bedenkingen van reclamant genoemd onder 3.

Natuurlijke oevers

De vormgeving van oevers is een kwestie voor de uitvoering van het bestemmingsplan. In het kader van de goedkeuring van het bestemmingsplan staat dit derhalve niet ter discussie.

Luchtkwaliteit en geluidhinder

Wij verwijzen naar onze overwegingen ten aanzien van reclamant genoemd onder 1. In het MER is het aspect stankhinder onderzocht. Ernstige stankoverlast is niet te verwachten. Overigens is in het kader van de zienswijzen van "Ieders Land" geen aandacht gevraagd voor de milieu-aspecten.

Conclusie

Deze bedenkingen achten wij ongegrond.

Reclamant genoemd onder 6.

Samenvatting

De bedenkingen richten zich tegen het verdwijnen van meer dan 300 volkstuinen. Er wordt geen recht gedaan aan de sociale meerwaarde van de complexen. Volgens reclamant is er een toenemende behoefte aan volkstuinen. De gemeente heeft dit niet onderzocht. De volkstuinen hebben een positief effect op de lokale milieu-kwaliteit. Reclamant wijst verder op het educatieve aspect en de natuurwaarde van de volkstuincomplexen.

Wij overwegen het volgende ten aanzien van deze bedenkingen.

Conclusie

Deze bedenkingen zijn niet eerder naar voren gebracht in het kader van de zienswijzen die tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn ingediend door de overkoepelende organisatie "Ieders Land". Die organisatie stelt namelijk dat sprake is van een aanvaardbare oplossing voor de inpassing van de volkstuinen in het plan Polder Zestienhoven.

Deze bedenkingen dienen derhalve buiten behandeling te worden gelaten (zie ook onder V).

Reclamant genoemd onder 7.

Samenvatting

Reclamant heeft bedenkingen tegen de aanpak van de waterproblematiek in het plan. Een verhoging van het waterpeil heeft desastreuze gevolgen voor het bomenbestand in het park. Het G2-deel van het park zal een moerassig karakter krijgen. Daardoor zal 50% van de bomen sneuvelen en 100% van het aanwezige bosplantsoen. Dit wordt bevestigd door nader onderzoek door de gemeente. Ook zal de voorgestelde waterzuivering door een rietfilter niet het effect opleveren dat men er

aanvankelijk van verwachte. Reclamant is dan ook van mening dat het waterbergings- en zuiveringssysteem op het natste gedeelte van het park gesitueerd dient te worden. Reclamant verzoekt goedkeuring te onthouden aan het G2-gedeelte van het plan. Ten slotte betwijfelt reclamant of de woningen wel onder de toekomstige moerasachtige omstandigheden gerealiseerd kunnen worden.

Wij overwegen het volgende ten aanzien van de bedenkingen.

Waterpeil

Het waterpeil kan niet worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Het nemen van een peilbesluit is een verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap. Hiervoor dient een aparte procedure te worden gevolgd, die met de nodige rechtswaarborgen is omkleed. In het kader van de goedkeuring van het bestemmingsplan staat het waterpeil niet ter discussie. In het Milieu Effect Rapport (MER) en in de waterparagraaf van het bestemmingsplan wordt uitvoerig aandacht besteed aan de waterhuishoudkundige situatie. De gemeente en de waterbeheerder zullen de nodige maatregelen treffen teneinde te voorkomen dat op ongewenste plekken moerasachtige situaties ontstaan. Waterzuivering door middel van een rietfilter is niet vastgelegd in het bestemmingsplan. In het kader van de uitvoering van het bestemmingsplan kunnen derhalve ook andere oplossingen worden gekozen.

Situering waterbergings- en zuiveringssysteem

Het verzoek van reclamant om het waterbergings- en zuiveringssysteem in het natste gedeelte van het park te situeren, is niet naar voren gebracht in het kader van de ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Aangezien het bestemmingsplan op dit punt ongewijzigd is vastgesteld, dient deze bedenking buiten behandeling te worden gelaten. Zie ook onder V.

Conclusie

Deze bedenkingen achten wij ongegrond.

VII. Beslissing

Gezien het voorgaande en mede gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening besluiten wij:

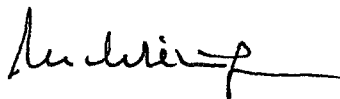
1. de bedenkingen van reclamanten genoemd onder 7 ten dele en van reclamant genoemd onder 6 geheel buiten behandeling te laten;
2. de overige bedenkingen ongegrond te verklaren;
3. het plan goed te keuren;
4. ingevolge artikel 11, lid 7, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te bepalen, dat de besluiten van Burgemeester en Wethouders tot uitwerking/ wijziging van het bestemmingsplan, als bedoeld in de artikelen 28 en 29 van de voorschriften, geen goedkeuring van ons college behoeven;
5. wat betreft beroep tegen dit besluit te wijzen op het gestelde in artikel 54 van die wet, zoals die luidde voor 1 juli 2005;
6. dit besluit te zenden aan:
 - a. Burgemeester en Wethouders van Rotterdam;
 - b. de raad van de gemeente Rotterdam;
 - c. de onder IV. genoemde reclamanten;

ONS KENMERK
DRM/ARB/05/4845A
PAGINA 14/14

- d. de Provinciale Planologische Commissie van Zuid-Holland;
- e. de VROM-Inspectie regio Zuid-West, Postbus 29036, 3001 GA Rotterdam.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,



M.H.J. van Wieringen-Wagenaar



J. Franssen

VERZONDEN 16 DEC. 2005