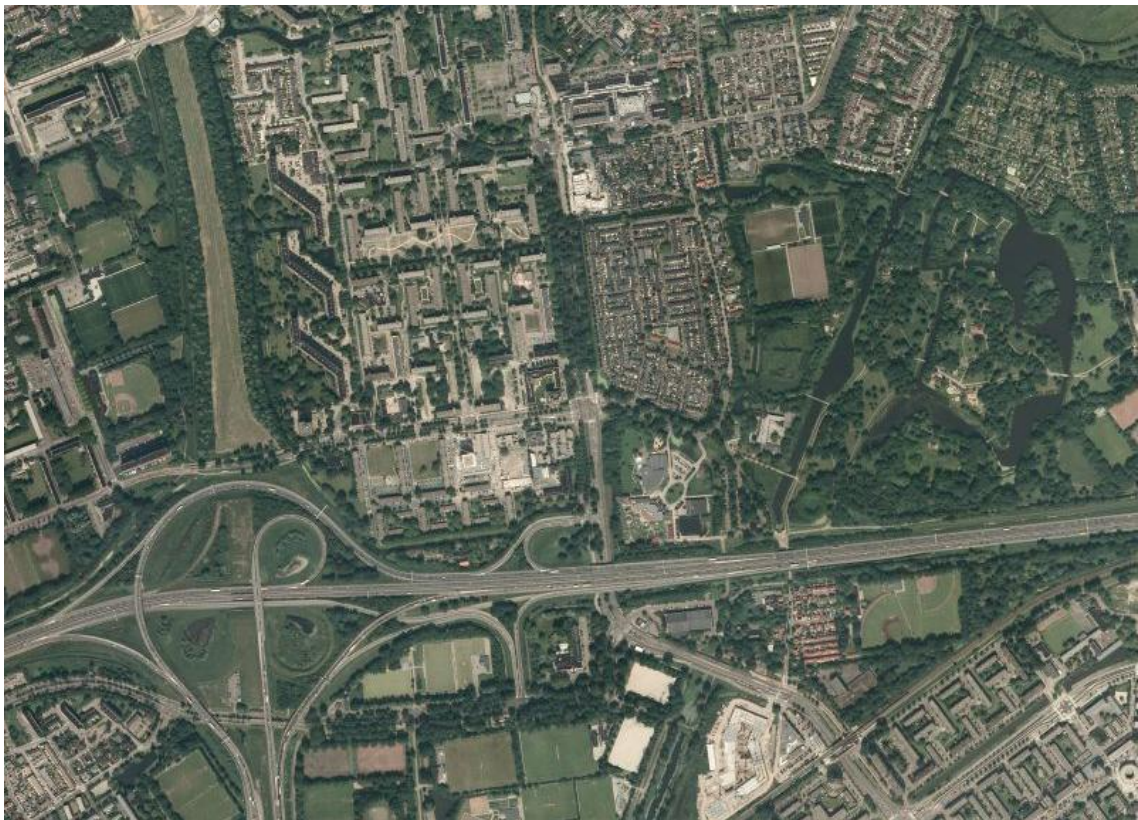




Bestemmingsplan A4 Schiedam



Februari 2012

Bestemmingsplan A4 Schiedam

Ontwerp : **29 september 2011**

Vastgesteld door

de gemeenteraad

: **2 februari 2012**

bij besluit nr. **VR 05/2012**

Uitspraak Afdeling

bestuursrechtspraak

van de Raad van State :

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

A4 Schiedam

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doelstelling	3
1.2 Begrenzing plangebied	3
1.3 Geldende bestemmingsplannen	4
1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting	4
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie	5
2.1 Voorgeschiedenis	5
2.2 Ruimtelijke beschrijving	5
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	7
3.1 Beleidskader	7
3.2 Tracébesluit A4 Delft-Schiedam	9
3.3 Milieu	10
3.4 Archeologie	11
Hoofdstuk 4 Juridische aspecten	14
4.1 Algemene juridische opzet	14
4.2 Bestemmingen	14
4.3 Dubbelbestemmingen	15
4.4 Overige bepalingen	15
Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid	16
Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17
Bijlagen bij de toelichting	19

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Aanleiding

Op 2 september 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Tracébesluit A4 Delft-Schiedam (verder: Tracébesluit)¹ genomen voor de aanleg van de rijksweg A4 van Schiedam naar Delft. Op dezelfde datum is door de verschillende betrokken besturen de bestuurlijke overeenkomst 'Integrale ontwikkeling Delft - Schiedam' (IODS) ondertekend.

Na jarenlange discussie maakt het Tracébesluit de realisatie van de rijksweg A4 van knooppunt Kethelplein naar Delft mogelijk. De gemeente Schiedam heeft zich vanaf dat moment toegelegd op het streven naar een goede ruimtelijke inpassing van de weg op Schiedams grondgebied. De uitkomsten van het overleg over de ruimtelijke inpassing van de weg zijn opgenomen in de bestuurlijke overeenkomst IODS². Het onderhandelingsresultaat behelst een pakket aan maatregelen en afspraken om de weg goed in te passen, extra voorzieningen te realiseren op het gebied van geluidswering, fietsverbindingen en sportfaciliteiten en ruimte in de stad te creëren voor nieuwe ontwikkelingen.

Het Tracébesluit is bij uitspraak van de Raad van State van 6 juli 2011 onherroepelijk geworden³. Op grond van artikel 15, achtste lid van de Tracéwet is de gemeenteraad van de gemeente waarop het Tracébesluit betrekking heeft, verplicht binnen één jaar na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit een bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen.

Doelstelling

Het hoofddoel van het bestemmingsplan is te voldoen aan de wettelijke verplichting op grond van de Tracéwet om een bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen. Het bestemmingsplan beoogt daarbij primair een planologische onderlegger te bieden voor het gebied waarop het Tracébesluit betrekking heeft en voor hetgeen op grond van het Tracébesluit mogelijk wordt gemaakt. Aansluitend wordt een goede aansluiting van het plangebied op de andere bestemmingsplannen en de gemeentegrens beoogd.

Met dit bestemmingsplan wordt niet beoogd een planologische regeling te bieden voor de aanleg van sportvoorzieningen op en in de omgeving van het tunneldak ten noorden van de Brederoweg, grenzend aan de wijk Woudhoek; het Park A4. Hoewel de aanleg van deze sportvoorzieningen deel uitmaakt van het IODS vallen deze buiten de reikwijdte van het Tracébesluit en daarmee ook buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Voor de realisatie van deze sportvoorzieningen zullen los van dit bestemmingsplan de vereiste juridisch-planologische procedures gevoerd worden.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied betreft het volledige tracé van de A4, als omschreven in het Tracébesluit⁴, van de gemeentegrens tot kilometer 71,6. Het plangebied betreft daarnaast de groengebieden aan de westzijde van de wijk Groenord, waaraan in 2005 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedkeuring is onthouden. Deze groengebieden worden op een conserverende wijze meegenomen in dit bestemmingsplan om een goede aansluiting te verkrijgen tussen dit bestemmingsplan en de gemeentegrenzen dan wel de grenzen van de vigerende bestemmingsplannen in het aansluitende gebied.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan 'A4 Schiedam' vervangt (deels) de in de tabel genoemde bestemmingsplannen. Met uitzondering van 'Abtswoude 2004' laten alle bestemmingsplannen nagenoeg overeenkomstig het tracé van de A4 verkeersdoeleinden omsloten door groenvoorzieningen toe. Het bestemmingsplan 'Abtswoude 2004' kent ter plaatse van het tracé een recreatieve bestemming.

Bestemmingsplan 'Groene Long 2007' is een zogenoemde “paraplu-herziening”, welke aanvullend werkt op de bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan is van toepassing op de gronden gelegen tussen het tracé van de A4 / A20 en de bebouwing van de wijk Groenord. Het bestemmingsplan heeft tot doel de belangrijkste groengebieden in de stedelijke ecologische hoofdstructuur te beschermen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Goedgekeurd door GS
Kethel West	30 maart 1951	21 augustus 1951
Vlaardingen Noord	8 januari 1953	18 januari 1954
Part. uitbreidingsplan in hoofdzaak, Vlaardingen	27 november 1961	25 oktober 1963
Groenord	24 februari 1964	18 november 1964
Randbebouwing Groenord	5 september 1966	24 mei 1967
Holy-Zuid	3 november 1966	6 september 1967
Woudhoek-Zuid	4 mei 1971	4 oktober 1972
Borodinlaan	27 mei 1976	27 april 1977
Woudhoek Noord	29 november 1977	29 augustus 1978
Hargalaan	18 augustus 1980	27 mei 1981
Bijdorp	27 mei 1991	17 december 1991
Bencor 1994	11 december 1995	16 juli 1996
Ziekenhuis 1999	2 oktober 2000	8 mei 2001
Groenord 2003	13 september 2004	26 april 2005
Abtswoude 2004	1 februari 2005	20 september 2005
Groene Long 2007	12 november 2007	6 maart 2008

1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- de toelichting: hierin worden de overwegingen beschreven die hebben geleid tot het geven van een bepaalde bestemming, evenals een uitleg van de gebruikte bestemmingen;
- de regels: hierin wordt per bestemming een omschrijving gegeven van het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing van de in dit plan begrepen gronden, en;
- een verbeelding met daarop aangegeven de bestemmingen van alle gronden.

De inhoud van de toelichting is als volgt opgebouwd.

- In hoofdstuk 2 wordt de voorgeschiedenis en de huidige situatie van het plangebied beschreven.
- In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van het beleid en het Tracébesluit.
- In hoofdstuk 4 worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven.
- Hoofdstuk 5 heeft betrekking op de economische uitvoerbaarheid van het plan.
- Hoofdstuk 6 behandelt ten slotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Voorgeschiedenis

In 1953 ontstaan de eerste plannen voor de aanleg van de A4 door Midden-Delfland. Deze plannen hebben er toe geleid dat in 1965 een tracébesluit is genomen voor de aanleg van deze weg. In de daarop volgende jaren werd een aanvang gemaakt met de aanleg van de A4 door het opspuiten van het zandlichaam waarop de weg moest komen te liggen. Naar aanleiding van twijfel bij de betrokken besturen en onder druk van maatschappelijk protest zijn de werkzaamheden aan de A4 tussen Delft-Zuid en Schiedam in 1976 voor onbepaalde tijd stilgelegd⁵ om te onderzoeken of er alternatieven voor de aanleg van deze weg waren.

In 1993 is een tracé- en m.e.r.-procedure gestart voor de A4 Delft-Schiedam, wat in 1996 heeft geleid tot een Tracénota / Milieu Effect Rapport. In 1998 is vervolgens door de Tweede Kamer besloten het project wederom stil te leggen. In 2004 is de tracé- en m.e.r.-procedure hervat. Op grond van de resultaten van deze procedure is in 2009 besloten tot aanleg van de A4 Delft-Schiedam en is de daarvoor vereiste tracébesluitprocedure gestart. Nadat op 2 september 2010 het Tracébesluit is genomen zal in 2012 een aanvang worden gemaakt met de aanleg van dit ontbrekende stuk van de A4.

2.2 Ruimtelijke beschrijving

Het plangebied ligt aan de westkant van Schiedam en sluit aan op de gemeentegrens met Vlaardingen. Het plangebied valt in vier delen uiteen:

- het tracé van de A4 in Midden-Delfland,
- het tracé van de A4 tussen de woonwijken in Vlaardingen en Schiedam ten noorden van de A20;
- knooppunt Kethelplein en het daarop aansluitende deel van de A20 in oostelijke richting en de A4 in zuidelijke richting;
- de groenstructuur tussen het tracé van de A4 en de bebouwing van Groenoord.

Het noordelijke deel van het plangebied is gelegen in het open veenweidegebied van Midden-Delfland. Het gebied kenmerkt zich als een open, agrarisch gebied met verspreid liggende bebouwing en lintbebouwing langs historische structuren zoals de Woudweg. Het gebied heeft daarnaast een functie als stedelijk uitloopgebied, met name aan de randen van de steden, welke wordt doorkruist door een netwerk van (recreatieve) fiets- en wandelpaden. Begin jaren '70 is begonnen met de aanleg van de A4 in dit gebied door het opspuiten van een zandlichaam. Het zandlichaam is sindsdien herkenbaar als een verhoogd in het landschap gelegen element.



Het middengedeelte van het plangebied ligt ingeklemd tussen de bestaande stedelijke bebouwing van Schiedam en Vlaardingen. Aan de oostzijde van het tracé liggen de Schiedamse wijken Groenoord en Woudhoek terwijl aan de oostzijde de wijk Holy in Vlaardingen ligt. Deze wijken zijn gebouwd in de jaren '60 tot '80 van de vorige eeuw.

Eind jaren '60 is begonnen met de aanleg van een zandlichaam tussen deze wijken vanaf knooppunt Kethelplein. Het zandlichaam vormt sindsdien een fysieke barrière tussen de beide steden en kenmerkt zich als een hoger gelegen, deels door boompartijen omzoomt, ruig groengebied welke hoofdzakelijk wordt gebruikt als wandel- en struingebied voor de bewoners van de omliggende wijken. Het zandlichaam wordt ter plaatse van de Brederoweg en de Laan van Bol'es doorsneden door dwarsverbindingen voor tram en auto tussen Vlaardingen en Schiedam.



Het zuidelijke deel van het plangebied is knooppunt Kethelplein en de aansluitende delen van de A20 (in de richting Rotterdam) en de A4 (in de richting van de Beneluxtunnel). Knooppunt Kethelplein en de aansluitende wegen zijn in 1967 opengesteld voor het verkeer. Dit gebruik is sindsdien ongewijzigd. Knooppunt Kethel wordt aan de zuidzijde doorsneden door een dwarsverbinding tussen Schiedam en Vlaardingen, de Hargalaan.

Aan de westzijde van Groenoord, grenzend aan de flats aan het Chopin- Grieg- en Sibeliusplein, bevindt zich een open groenstructuur. Deze groenstructuur maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit, maar wordt meegenomen in dit bestemmingsplan om tot een goede aansluiting te komen tussen het plangebied en het plangebied van het aangrenzende bestemmingplan 'Groenoord 2003'. Dit geldt ook voor de groenstrook gelegen tussen het Tracébesluit en de gemeentegrens met Vlaardingen. De betreffende gronden krijgen een conserverende groenbestemming, welke ziet op behoud (en versterking) van deze groenstructuur. Deze wijze van bestemmen maakt ten opzicht van de voorheen geldende bestemmingsplannen voor deze groenstructuren geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van het beleid en het Tracébesluit. Specifiek wordt in dit hoofdstuk ingegaan op die onderdelen van het Tracébesluit welke een ruimtelijke impact hebben en om die reden dienen te worden meegenomen in dit bestemmingsplan. In aanvulling wordt voor wat betreft de nadere onderbouwing en de verschillende (milieu)onderzoeken verwezen naar het Tracébesluit en de daarbij behorende stukken.

3.1 *Beleidskader*

3.1.1 **Rijksbeleid**

Het kabinetsbeleid zet in op versterking van de twee met elkaar samenhangende vleugels binnen de Randstad (noordelijke Randstad: Amsterdam-Almere-Utrecht en zuidelijke Randstad: Rotterdam-Den Haag). De Randstad moet in 2040 een concurrerende en duurzame topregio vormen. Om verdere economische en sociale ontwikkeling mogelijk te maken en om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken, is mobiliteit een randvoorwaarde. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel. De aanleg van het gedeelte van de A4 tussen Delft en Schiedam draagt bij aan het realiseren van deze doelstelling doordat het leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid over de weg tussen Den Haag en Rotterdam.

Verkeerskundig zorgt de aanleg van de A4 Delft-Schiedam voor een grotere robuustheid van het verkeersnetwerk, een toename van het verkeer op het hoofdwegennet en een afname van het verkeer op regionale en lokale weg, een verbeterde verkeersafwikkeling en korte reistijden.

3.1.2 **Provinciaal en regionaal beleid**

De provincie Zuid-Holland heeft op 2 juli 2010 voor de gehele provincie de structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' vastgesteld. De structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid van de provincie tot 2020, met een doorkijk naar 2040. Het accent ligt op sturing vooraf en sturing in kwaliteit. De structuurvisie vervangt de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020 (2004), de streekplannen Zuid-Holland Zuid (2000), -West (2003), -Oost (2003) en Rijnmond (2005) en alle herzieningen en uitwerkingen ervan, evenals de nota Regels voor Ruimte (2006). Daarnaast implementeert de structuurvisie afspraken met de andere Groene Hartprovincies.

In de structuurvisie wordt een hoogwaardige externe en interne bereikbaarheid essentieel geacht voor een goede concurrentiepositie. De inzet is daarbij dat Zuid-Holland in 2040 een uitstekend infrastructureel netwerk heeft dat verschillende modaliteiten met elkaar verbindt. Het stedelijk netwerk heeft een samenhangend openbaar vervoersysteem dat uitstekend aansluit op onder- en bovenliggende netwerken van wegen en water. Het verbindt belangrijke woon-, werk- en recreatielocaties met elkaar. Het systeem is in staat om grote aantallen mensen te verplaatsen en een snelle verbinding te vormen met andere stedelijke gebieden. Dit stedelijk netwerk is aangesloten op internationale netwerken. De aanleg van het ontbrekende deel van de A4 tussen Schiedam en Delft draagt bij aan het realiseren van deze doelstelling.

Het versterken en verbeteren van de bereikbaarheid vormt ook een van de hoofdpogingen van het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020), dat in 2005 is vastgesteld. Het RR2020 dient als regionaal structuurplan voor de stadsregio Rotterdam. Het plan bestrijkt het grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bedoeld voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). De kern van de RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio draagt daaraan bij. De Regionale Strategische Agenda 2010-2014, welke een uitvloeisel is van het RR2020, zet daarbij in op het realiseren van een robuust mobiliteitssysteem en het verbeteren van de (recreatieve) verbindingen tussen stad en land. De aanleg van de A4 tussen Schiedam en Delft, specifiek de aanleg van een landtunnel, dragen bij aan het realiseren van deze ambities.

De Ruimtelijke Visie Hof van Delfland 2025 geeft de gezamenlijke visie van de verschillende betrokken besturen op de ontwikkeling en inrichting van het Hof van Delfland. Gelet op de ruimtelijke kwaliteiten van de Hof van Delfland is de A4 zorgvuldig ingepast in het gebied door middel van een (half)verdiepte ligging van de weg en de aanleg van een ecopassage met aquaduct. Daarnaast maakt de keuze voor een landtunnel het mogelijk het bovenliggende gebied in te richten als een groenblauwe verbinding tussen de stad en het polderlandschap.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie

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

In de Stadsvisie wordt voor aanleg van de A4 een zodanige inpassing in het landschap nagestreefd dat de woongebieden in Schiedam-Noord en Vlaardingen hiervan geen hinder ondervinden en de bestaande openheid van het landschap van Midden-Delfland wordt gerespecteerd. Aan deze randvoorwaarden voor de inpassing van de weg wordt voldaan door de verdiepte ligging en het realiseren van een landtunnel.

Daarnaast wordt er naar gestreefd voor de groengebieden een zo hoog mogelijk inrichtingsniveau met goede gebruiksmogelijkheden voor de stedeling te realiseren, gekoppeld aan een hoogwaardig beheer. Deze doelstelling kan worden gerealiseerd voor de groengebieden aan de westkant van de wijk Groenord en het dak van de landtunnel, welke (deels) ingericht wordt als groen uit- en overloopgebied.

Groenstructuurplan

In het Groenstructuurplan uit 1995 is het gemeentelijk groenbeleid vastgelegd. Het structuurplan is een belangrijk instrument voor de langere termijn (10 jaar) en geeft een integrale visie op de openbare ruimte en de manier waarop water en groen, in relatie tot recreatie en ecologie, daarin een rol spelen. Het doel van het Groenstructuurplan is samen te vatten als "het veiligstellen en ontwikkelen van de specifieke kwaliteitskenmerken van de openbare ruimte in Schiedam". Het Groenstructuurplan is in 2008 geëvalueerd.

Het Groenstructuurplan beoogt te voorkomen dat bij de aanleg van de A4 een stadsrand ontstaat met een negatieve uitstraling. Om dit te bereiken wordt voorgesteld de reeds aanwezige groengebieden tussen de rijksweg en Woudhoek en Groenord recreatief te ontwikkelen. De aanleg van de A4 in een landtunnel en de mogelijkheden op het dak van de landtunnel bieden de ruimte dit gebied als een aantrekkelijk groen uit- en overloopgebied in te richten.

Bestemmingsplan Groene Long

In november 2007 heeft de gemeenteraad, ter bescherming van de belangrijkste en structuurbepalende groengebieden, het bestemmingsplan 'Groene Long 2007' vastgesteld. Het bestemmingsplan 'Groene Long 2007' is de juridische vertaling van het Groenstructuurplan en kan gezien worden als een herziening/aanvulling op de geldende bestemmingsplannen in het plangebied. De gebruiksfuncties uit deze plannen zijn in het bestemmingsplan 'Groene Long 2007' min of meer indirect bestemd. De gebruiksfuncties zijn positief bestemd door middel van een "parapluregeling". Dit houdt in dat een nadere afweging vereist is wanneer aanspraak wordt gemaakt op de gebruiksfuncties uit de vigerende plannen.

De groengebieden aan de westkant van de wijk Groenord maken op grond van dit bestemmingsplan onderdeel uit van de ecologische groenstructuur van bosgebieden en -linten en natte linten. Het streven is het behoud, herstel en waar mogelijk versterken van de ecologische structuur van dit gebied en het creëren van een samenhang tussen de verschillende groen- en waterstructuren met als doel te komen tot een ononderbroken ecologische structuur. Deze gebieden zijn bestemd als 'Groen - 2'. Door de gebieden op deze manier te bestemmen worden de doelstellingen uit het bestemmingsplan 'Groene Long 2007' gecontinueerd.

3.2 Tracébesluit A4 Delft-Schiedam

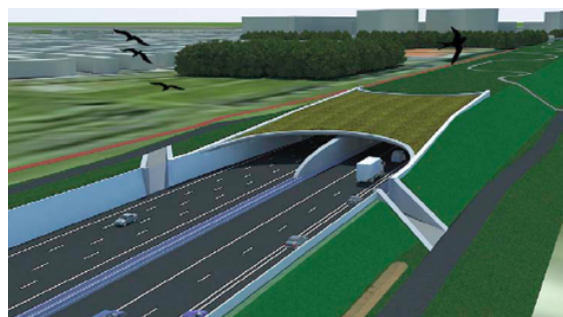
Het Tracébesluit ziet op de aanleg van een autosnelweg (A4) van Delft tot Schiedam, tussen kilometer 56,4 en kilometer 71,8 met een maximum snelheid van 100 km/uur. Het tracé sluit bij knooppunt Kethelplein, bij kilometer 70,5, aan op de bestaande A4 en A20. Het tracé is vanaf kilometer 60,6 tot kilometer 71,8 gelegen op Schiedams grondgebied. Aanvullend ziet het Tracébesluit - voor zover gelegen op Schiedams grondgebied - op een aanpassing van het knooppunt Kethelplein, de aanpassing van de aansluiting Schiedam-Noord, een aanpassing van de A20 en de aanleg van een dienstweg aan weerszijden van de A4.

Landschappelijke inpassing

De landschappelijke inpassing van het tracé kan worden opgedeeld in twee delen: de inpassing in het open weidegebied van Midden-Delfland en de inpassing van het tracé in het stedelijk gebied.

Voor het gebied van Midden-Delfland geldt als één van de belangrijkste uitgangspunten van het Tracébesluit dat de snelweg niet als een barrière in de omgeving mag worden ervaren. Het voorkomen van deze barrièrewerking wordt bereikt door de weg hier (half) verdiept aan te leggen. Daarnaast worden de historische structuren in dit gebied in hun originele profiel en op hun originele locatie over de snelweg doorgezet. Door deze maatregelen wordt er vanuit de omgeving nauwelijks verstoring van het landschap ervaren. Om dit te bereiken worden de volgende (bouw)werken gerealiseerd:

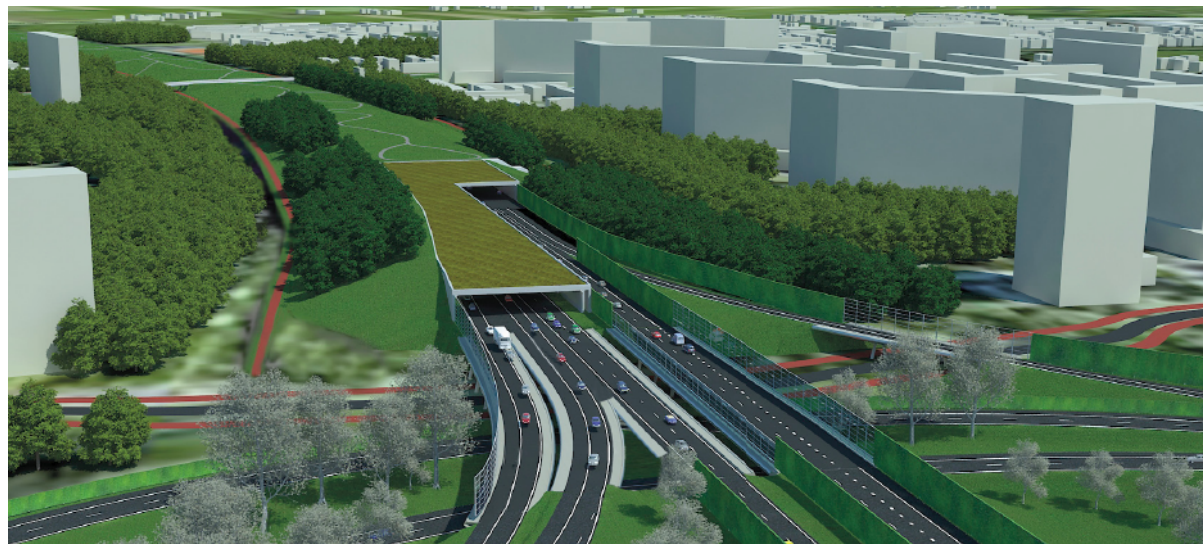
- het verdiept aanleggen van de weg in een tunnelbak van kilometer 60,0 tot 61,4;
- een aqua-/ecoduct met een lengte van ongeveer 100 meter ten behoeve van de omgelegde Slinksloot samen met de Zweth en een ecologische verbinding, tussen kilometer 60,6 tot 60,7;
- een kruising van de Woudweg met de A4 door middel van een viaduct op ongeveer 1,5 meter boven het maaiveld in het verlengde van de oorspronkelijke cultuurhistorische lijn in het landschap bij kilometer 61,2;
- een dienstweg welke ook kan worden gebruikt als secundaire aanrijdroute voor hulpdiensten, vanaf de grens met de gemeente Midden-Delfland tot de noordelijke tunnelmond.



Voor het gebied tussen de noordelijke stadsdelen van Schiedam en Vlaardingen vormt het beperken en voorkomen van (milieu)hinder voor en op de omgeving het voornaamste uitgangspunt. Aanvullend moet de weg zodanig worden ingepast dat deze aansluit op de bestaande infrastructuur ter plaats van knooppunt Kethelplein. Deze laatste vereiste maakt de aanleg van een tunnel beneden maaiveld niet mogelijk. Daarom is voor dit deel van het tracé gekozen voor de aanleg van een landtunnel op maaiveldniveau. De bestaande verbindingen tussen Vlaardingen en Schiedam (Brederolaan en Laan van Bol'es) blijven behouden. De aanleg van een landtunnel maakt het mogelijk het dak in te richten als groen uitloopgebied voor bewoners van de omliggende wijken, maar ook meer intensievere vormen van dubbel grondgebruik kunnen op het tunneldak mogelijk worden gemaakt. De volgende (bouw)werken worden gerealiseerd op dit deel van het tracé:

- een landtunnel / overkluizing op het niveau van het maaiveld vanaf kilometer 61,4 tot 63,1 voor de oostelijke tunnelbuis en tot 63,4 voor de westelijke tunnelbuis voorzien van struinpaden, (kruisende) fietspaden, dienstwegen en ingericht als groen uit- en overloopgebied;
- een kruising voor de Tramplus, samen met een fietspad en een route voor hulpdiensten ter plaatse van de Brederoweg bij kilometer 62,5;

- verschillende kunstwerken ter hoogte van knooppunt Kethelplein voor een goede aansluiting van het nieuw aan te leggen tracé van de A4 op het bestaande wegennet;
- geluidswerende voorzieningen ter hoogte van knooppunt Kethelplein;
- het omleggen van de bestaande polderkades Vlaardingen-Holierhoek en Poldervaartpolder van kilometer 61,4 tot 69,9.



3.3 Milieu

Het bestemmingsplan maakt naast de aanleg van de A4 als beschreven in het Tracébesluit geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Voor wat betreft de vereiste milieuonderzoeken en de waterparagraaf wordt daarom kortheidshalve verwezen naar de onderzoeken welke in het kader van het Tracébesluit en de bijbehorende Milieu Effect Rapportage zijn uitgevoerd.

3.3.1 Externe veiligheid

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren langs een vervoersas (dan wel rondom een inrichting). Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Met betrekking tot externe veiligheid in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg wordt verwezen naar het onderzoek en de verantwoording welke in het kader van het Tracébesluit heeft plaatsgevonden⁶. Aanvullend hierop zijn voor het plangebied twee ondergrondse buisleidingen voor het transport van aardgas van belang voor de externe veiligheid:

- Aan de westzijde van het plangebied, parallel aan de grens met de gemeente Vlaardingen bevindt zich een landelijke aardgastransportleiding: A-517-KR-044 t/m 050 (diameter 30 inch, druk 66 bar).
- Ten noorden van knooppunt Kethelplein en ten zuiden van de wijk Groenoord en het Prinses Beatrixpark bevindt zich een regionale aardgastransportleiding: W-521-07-KR-003 t/m 008 (diameter 16 inch, druk 40 bar).

Op de buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. De beide leidingen hebben geen PR 10^{-6} contour. Binnen het plangebied bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten en het bestemmingsplan laat geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten toe. Een nadere onderbouwing van het groepsrisico is daarom niet nodig. Wel geldt ter plaatse van de buisleidingen, voor het onderhoud daarvan, een

belemmeringenstrook met een breedte van 5,0 meter aan weerszijden van de buisleiding met een druk van meer dan 40 bar (artikel 14, eerste lid Bevb) en 4,0 meter bij buisleidingen met een lagere druk (artikel 5, onder a van de Regeling externe veiligheid buisleidingen). De buisleidingen en de bijbehorende belemmeringenstrook zijn weergegeven op de verbeelding. In de planregels is de bijbehorende beschermende dubbelbestemming 'leiding' opgenomen.

3.3.2 Geluid

In het kader van het Tracébesluit heeft een akoestisch onderzoek⁷ plaatsgevonden naar de invloed van de weg op in de omgeving van de weg liggende geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen). Uit het onderzoek blijkt dat, na het treffen van de geadviseerde geluidsreducerende maatregelen, als gevolg van de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam de grenswaarde van 48 dB bij enkele honderden geluidsgevoelige bestemmingen wordt overschreden⁸. Voor deze geluidsgevoelige gebouwen heeft de Minister op grond van artikel 6 van het Tracébesluit hogere grenswaarden (geluid) vastgesteld.

De Wet geluidhinder stelt aanvullend grenswaarden voor de geluidsbelasting binnen een geluidsgevoelig gebouw. Door de wegbeheerder zal bij alle geluidsgevoelige gebouwen waarvoor hogere grenswaarden zijn vastgesteld onderzoek uitvoeren naar de gevelisolatie. Indien de grenswaarden worden overschreden zal Rijkswaterstaat een aanbod doen om de geluidsisolatie van de gevel te verbeteren.

3.3.3 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteitseisen worden benoemd in de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer). Centraal staat een gebiedsgerichte aanpak via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen, zodat de luchtkwaliteit verbetert en gewenste ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening doorgang kunnen vinden. De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in AMvB's en ministeriële regelingen.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma van het Rijk, provincies en gemeenten om samen de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden en heeft een looptijd van 1 augustus 2014. Het bevat een pakket aan zowel (generieke) Rijksmaatregelen als locatiespecifieke maatregelen van gemeenten en provincies. Dit pakket maatregelen zorgt ervoor dat alle negatieve effecten van geplande ruimtelijke ontwikkelingen ruim worden gecompenseerd.

Een belangrijk onderdeel is de AMvB 'Niet in betekenende mate bijdragen'. Uitgangspunt is dat als een project minder dan 3% van de grenswaarde voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, het project doorgang kan vinden. Deze projecten hoeven niet te worden getoetst aan de grenswaarden. De reden hiervoor is dat in het NSL voldoende maatregelen zijn genomen om de bijdrage van deze projecten aan verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren.

De aanleg van de A4 Delft-Schiedam zal “in betekenende mate” bijdragen aan de luchtverontreiniging. Het project is echter als geplande ruimtelijke ontwikkeling onder IB-nummer 1203 opgenomen in het NSL. Er is derhalve geen nader onderzoek nodig om aan te tonen dat aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan.

3.4 Archeologie

Door het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam is ten behoeve van het bestemmingsplan een archeologieparagraaf opgesteld.

Beleidskader

De gemeente Schiedam onderschrijft de uitwerking van het “Verdrag van Malta”: behoud van het archeologisch erfgoed waar mogelijk en documentatie van vindplaatsen waar nodig. Hierbij wordt aangesloten op het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het “Verdrag van Malta” is ontwikkeld en dat zijn

neerslag heeft gevonden in de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007). Schiedam heeft in 2008 een gemeentelijk archeologisch beleid vastgesteld, waarvan de Archeologische Waarden- en Beleidskaart een belangrijk instrument vormt. De kaart toont de archeologische waarden en verwachtingen binnen het gemeentelijk grondgebied en geeft aan hoe de gemeente daarmee wenst om te gaan. In bestemmingsplannen wordt voor de verschillende plangebieden het archeologisch beleid nader uitgewerkt.

Het doel van het gemeentelijk archeologisch beleid is om:

- te zorgen voor het ongeschonden behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem;
- te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is;
- te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden binnen een te ontwikkelen plangebied vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De inventarisatie kan worden afgerond met een waardering van eventuele archeologische resten. De waardering vormt 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.

Bewoningsgeschiedenis en archeologische verwachting

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Schiedam (2008) gelden voor een aantal zones binnen dit gebied verschillende archeologische verwachtingen, van redelijk hoog tot hoog, met hieraan gekoppeld archeologisch beleid. Dit beleid wordt in voorliggend bestemmingsplan omgezet in een viertal archeologische regimes (zie: Aanbevelingen). Archeologisch onderzoek ter plekke van het zandlichaam van de A4 heeft de archeologische verwachting van het gebied inmiddels bevestigd. Het archeologisch onderzoek in het gebied was op het moment van opstellen van het bestemmingsplan nog niet afgerond.

In het gehele bestemmingsplangebied zijn vindplaatsen uit de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen te verwachten. Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van een veengebied waarop in verschillende periodes klei is afgezet (Afzettingen van Duinkerke I en III). Diverse geulruggen in de omgeving van het plangebied vinden hun oorsprong mogelijk in veenwatertjes en dateren in aanleg uit de late Prehistorie. Op het veen werd vanaf de IJzertijd (800 voor Christus-begin jaartelling) gewoond, vindplaatsen uit de Romeinse tijd (begin jaartelling-450 na Christus) liggen meestal op de oevers van geulen, later ook op de met zand en klei opgevulde geultjes zelf. Er bevindt zich een fors aantal vindplaatsen uit beide periodes in en om het bestemmingsplangebied, waaronder een opvallende concentratie vindplaatsen uit de IJzertijd - nederzittingsresten en/of verkavelingspatronen - in het noordoostelijke kwadrant van het Kethelplein.

In de 10^e/11^e eeuw werd het (klei-op-)veengebied ontgonnen, waarbij een verkavelingspatroon ontstond dat nog tot in de jaren '60 van de 20^{ste} eeuw goed herkenbaar was in het open landschap. Binnen de contouren van het bestemmingsplangebied zijn op vier locaties in de Holierhoekse polder nederzittingsresten uit de Late Middeleeuwen A (1050-1250 na Christus) aangetroffen. Door moderne bebouwing en ophogingen (spuitlocaties) is de middeleeuwse verkavelingsstructuur inmiddels in een groot deel van het plangebied onzichtbaar geraakt. Het oorspronkelijke maaiveldniveau is nu alleen nog aan het oppervlak aanwezig ten zuiden-zuidoosten van het Kethelplein en in het uiterste noorden van het bestemmingsplangebied, vanaf de spuitkades ten zuiden van de Woudweg. Op deze locaties liggen de archeologisch relevante niveaus dicht aan het oppervlak en zijn daardoor kwetsbaarder.

Archeologisch onderzoek in de wijken langs de snelweg laat zien, dat archeologische vindplaatsen goed onder de latere overbouwingen en ophogingen bewaard zijn gebleven. Het betreft met name resten van nederzettingen uit de Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen. Het is nog onduidelijk of eenzelfde goede conservering ook geldt voor eventuele vindplaatsen die zich deels of geheel onder het zandlichaam van de Rijksweg A4 bevinden, aangezien hier ná afdekking geen archeologisch onderzoek meer heeft plaatsgevonden.

In het bestemmingsplangebied zijn zowel grote landschappelijke fenomenen (slootstructuren, akkercomplexen) te verwachten, als kleinere structuren die in een booronderzoek traceerbaar zijn, zoals huisplaatsen uit de prehistorie of de Romeinse tijd. Dergelijke structuren hebben een gemiddelde oppervlakte van 100-200 vierkante meter. Archeologische indicatoren van dit type en/of uit deze periode, aangetroffen in een klein plangebied (kleiner dan 200 vierkante meter), leveren doorgaans een beperkte wetenschappelijke waarde op en de archeologische informatie is gefragmenteerd. De kosten en administratieve handelingen die een dergelijk onderzoek met zich meebrengt staan niet in verhouding tot de relatief kleine (en dus minder kostbare) bodemingreep, die vaak door een particulier wordt uitgevoerd en betaald. Het verlies aan archeologische informatie als in dergelijke gevallen geen onderzoek wordt uitgevoerd is relatief gering. Uiteindelijk is de diepte van de bodemverstoring (in combinatie met de specifieke bodemopbouw) belangrijker dan de oppervlakte; die bepaalt of archeologische waarden bedreigd worden of niet. Het registreren van een enkel spoor of een enkele vondst die bij dergelijke bodemingrepen wordt aangetroffen kan wel zinvol zijn. Daarom wijst de gemeente, wanneer (nader) archeologisch onderzoek niet verplicht is, altijd op de meldingsplicht in geval van 'toevalsvondsten', zoals verwoord in artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

Aanbevelingen

Uit het oogpunt van de bescherming van archeologische waarden gelden de navolgende regelingen:

- Voor (het zandlichaam van) de Rijksweg A4 en voor de Rijksweg A20 (Waarde-archeologie-1), geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan 3,0 meter beneden maaiveld.
- Voor het deel van het plangebied ten zuiden-zuidoosten van het Kethelplein (Waarde-archeologie-2), geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld.
- Voor het deel van het plangebied ten oosten van de Rijksweg A4, tussen het Kethelplein en de spuitkaden ten zuiden van de Woudweg (Waarde-archeologie-3), geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan 1,0 meter beneden maaiveld.
- Voor het deel van het plangebied ten oosten van de Rijksweg A4, ten noorden van de spuitkaden ten zuiden van de Woudweg (Waarde-archeologie-4), geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 200 m², ongeacht de diepte.

Hoofdstuk 4 Juridische aspecten

4.1 Algemene juridische opzet

Het voorliggend bestemmingsplan biedt een juridisch-planologische doorvertaling van het Tracébesluit Delft-Schiedam in een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voldoet naar vorm, inhoud en procedure aan het bepaalde in de Wet op de ruimtelijke ordening en biedt een toetsingskader voor aanvragen om omgevingsvergunning en het gebruik van gronden en bouwwerken.

Op de bijbehorende verbeelding is te zien waar en welke bestemmingen van toepassing zijn. Eveneens is op de verbeelding de exacte omvang en ligging van het plangebied vastgelegd. De regels behorende bij onderhavig bestemmingsplan zijn gebaseerd op standaardregels van de gemeente Schiedam. Wijzigingen ten opzichte van deze standaardregels vloeien voort uit bepaalde situaties die zich in het plangebied voordoen.

De regels zijn als volgt gestructureerd:

- Hoofdstuk 1 van de regels geeft de algemene bepalingen weer. Het betreft de begripsbepalingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2).
- In hoofdstuk 2 zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per bestemming is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels gelden. Uitgangspunt is het Tracébesluit in het bestemmingsplan te bestemmen.
- In hoofdstuk 3 staan de aanvullende bepalingen die voor het hele plangebied gelden. Hierbij kan worden gedacht aan de algemene gebruiks-, afwijkings- en wijzigingsregels.
- Hoofdstuk 4 van de regels heeft betrekking op het overgangsrecht en de slotbepaling.

4.2 Bestemmingen

4.2.1 Agrarisch

De op het tracé van de A4 aansluitende gronden in het veenweidegebied van Midden-Delfland hebben de bestemming 'Agrarisch' gekregen. De betreffende gronden dienen onbebouwd te blijven en mogen worden gebruikt voor agrarische doeleinden alsmede extensieve recreatie.

4.2.2 Groen

De groenstrook gelegen tussen de gemeentegrens met Vlaardingen en de grens van het Tracébesluit en de groenstructuur tussen het tracé van de A4 en de bebouwing van Groenord hebben een conserverende groenbestemming gekregen. De groenstructuur grenzend aan Groenord is daarbij, overeenkomstig de behoudende en beschermende wijze van bestemming in het bestemmingsplan 'Groene Long 2007' bestemd als 'Groen - 2'. Voet- en fietspaden en extensieve recreatie zijn binnen deze bestemmingen toegestaan.

4.2.3 Verkeer

Het tracé van de A4, knooppunt Kethelplein, het daarop aansluitende deel van de A20 en de bijbehorende op- en afritten zijn bestemd als 'Verkeer - Rijksweg'. De aanleg van de A4 Delft-Schiedam als bedoeld in het Tracébesluit met de bijbehorende (kunst)werken zijn binnen deze bestemming toegelaten, alsmede de (her)inrichting van het gebied. Ook kruisende wegen, paden en trambanen behorende tot het onderliggende lokale verkeersnetwerk zijn binnen deze bestemming toegelaten. In aanvulling op het gebruik ten behoeve van verkeer is ook extensieve recreatie toegelaten.

Het onderliggende lokale verkeersnetwerk, specifiek het gebied ter plaatse van de Brederoweg waar de trambaan zal worden verschoven, is bestemd als 'Verkeer'. Deze gronden mogen worden gebruikt voor verschillende verkeersdoeleinden en als verblijfsgebied.

4.2.4 Water

De bestaande waterloop grenzend aan de groenstructuur aan de westzijde van Groenoord is bestemd als 'Water'. De bestaande waterlopen en polderkades zullen ten gevolge van de aanleg van de A4 worden verlegd. Om dit mogelijk te maken en om aansluiting op andere waterlopen mogelijk te maken is water binnen alle bestemmingen toegelaten.

Ter plaatse van de polderkades geldt doorgaans een zone ter bescherming en instandhouding van de waterkering en de waterbeheersing. Omdat de bestaande polderkades worden verlegd en de definitieve ligging van de polderkades nog niet kan worden verschoven is deze beschermingszone vooralsnog niet opgenomen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan biedt wel de mogelijkheid om middels een wijzigingsbevoegdheid deze beschermingszone alsnog toe te kennen aan de polderkades op het moment dat de ligging daarvan definitief is.

4.3 Dubbelbestemmingen

4.3.1 Leiding

Deze dubbelbestemming is bedoeld om de aan de rand van het plangebied aanwezige ondergrondse aardgastransportleiding en de langs de Hargalaan gelegen rioolpersleiding te beschermen. De dubbelbestemming kent een bouwverbod voor het bouwen binnen 5,0 meter van de aardgastransportleiding en 3,0 meter van de persleiding. Van dit verbod kan worden afgeweken indien de leidingbeheerder toestemming verleent. Het bouwverbod geldt niet voor de niet op de grond rustende delen van een viaduct en andere kunstwerken ten behoeve van het wegverkeer ter plaatse van de rioolpersleiding, aangezien deze 'zwevende' delen van het bouwwerk geen invloed hebben op het functioneren van de leiding. Voor het aanleggen van werken en werkzaamheden binnen deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning vereist.

4.3.2 Waarde - Archeologie

Voor het gehele plangebied gelden archeologische (verwachtings)waarden. Deze verwachtingswaarden worden door middel van deze dubbelbestemming beschermd. Binnen deze dubbelbestemming is in de regels een bouwverbod en een omgevingsvergunning vereist voor het aanleggen van werken en werkzaamheden. Afwijken van het bouwverbod of het verlenen van de omgevingsvergunning kan pas nadat een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Aan de afwijking of omgevingsvergunning kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden. Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om deze dubbelbestemming op grond van een uitgevoerd archeologisch onderzoek geheel of gedeeltelijk te verwijderen.

4.4 Overige bepalingen

In het bestemmingsplan is zoveel mogelijk met recht bestemd. Om flexibel om te kunnen gaan met kleine meetfouten, ondergeschikte verschuivingen in de inrichting van het plangebied of andere beperkte wijzigingen biedt het bestemmingsplan een aantal beperkte mogelijkheden om af te wijken van het bestemmingsplan of om het bestemmingsplan te wijzigen.

Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. De A4 Delft-Schiedam wordt aangelegd door het Rijk en wordt bekostigd uit de Rijksbegroting. Het Tracébesluit is daarmee economische uitvoerbaar.

Planschade

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. In dit geval wordt enige planschade, voor zover hier op grond van een nader onderzoek sprake van is, veroorzaakt door het Tracébesluit A4 Delft-Schiedam. Artikel 17 van het Tracébesluit biedt een grondslag voor het vragen van een vergoeding voor schade welke wordt geleden ten gevolge van de aanleg van de A4. Het bepaalde in artikel 20d, tweede lid van de Tracéwet is om deze reden van toepassing, wat betekent in het kader van dit bestemmingsplan geen planschade als bedoeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kan worden gevraagd voor zover dit betrekking heeft op ontwikkelingen welke op grond van het Tracébesluit mogelijk worden gemaakt.

Het bestemmingsplan is voor het zover het de groengebieden gelegen buiten het Tracébesluit betreft conserverend van aard. Omdat dit geen planologische wijzigingen tot gevolg heeft is er in zoverre evenmin grondslag voor planschade.

Geen exploitatieplan

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

Het bestemmingsplan 'A4 Schiedam' maakt op zichzelf geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar vormt de wettelijk verplichte doorvertaling van een Tracébesluit in een bestemmingsplan. Gelet op de aard van dit bestemmingsplan en het bepaalde in het IODS is er geen aanleiding om aanvullend op het bestemmingsplan 'A4 Schiedam' een exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bestuurlijk vooroverleg

In het kader van het wettelijke verplichte overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Bro is het voorontwerp bestemmingsplan op 18 juli 2011 voorgelegd aan de gebruikelijke partners, zoals de provincie Zuid-Holland, de Inspectie VROM, het Waterschap en overige organisaties. De resultaten van het vooroverleg zijn verwerkt in de 'Reactienota voorontwerp A4 Schiedam' (Bijlage 4).

Terinzagelegging

Het bestemmingsplan heeft vanaf 29 september 2011 gedurende zes weken als ontwerp ter inzage gelegd. Tijdens deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gehad om zienswijzen tegen het plan in te dienen. Naar aanleiding hiervan zijn 12 zienswijzen ontvangen. De ingediende zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in de "Nota van zienswijzen bestemmingsplan A4 Schiedam" (Bijlage 5).

Beroep

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

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Tracébesluit A4 Delft-Schiedam, deel I - besluittekst
Bijlage 2	Tracébesluit A4 Delft-Schiedam, deel II - plankaarten
Bijlage 3	Tracébesluit A4 Delft-Schiedam, deel III - toelichting
Bijlage 4	Reactienota bestuurlijk vooroverleg
Bijlage 5	Nota van zienswijzen bestemmingsplan A4 Schiedam

Eindnoten

1. Zie bijlage 1: Tracébesluit A4 Delft-Schiedam, deel I - besluittekst.
2. Op 10 augustus 2010 heeft het college van Schiedam ingestemd met het onderhandelingsresultaat. De gemeenteraad heeft op 23 september 2010 ingestemd.
3. ABRS, nr. 201009980/1, d.d. 6 juli 2011.
4. Zie bijlage 2: Tracébesluit A4 Delft-Schiedam, deel II - plankaarten.
5. De aanleg van de A4 tussen knooppunt Ypenburg en Delft-Zuid is wel doorgegaan. Dit wegdeel is in 1999 opengesteld.
6. Tracébesluit A4 Delft-Schiedam, Deel IV - Bijlage E bij de toelichting: Externe veiligheid (definitief september 2010).
7. Tracébesluit A4 Delft-Schiedam, Deel IV - Bijlage D bij de toelichting: Akoestisch onderzoek (definitief september 2010).
8. Zie tabel 1.1 tot 1.5 van bijlage 1.