



Nota zienswijzen en staat van wijzigingen

bestemmingsplan

“A16 Rotterdam deel Lansingerland”

NL.IMRO.1621.BP0179-VAST
T19.20440
19 december 2019

Inhoudsopgave	Blz.
Hoofdstuk 1 Zienswijzen	2
1.1 Inleiding	2
1.2 Procedure	2
1.3 Zienswijze, gemeentelijke reactie en conclusie	2
1.4 Eindconclusie zienswijzen	17
Hoofdstuk 2 Staat van wijzigingen	17
2.1 Inleiding	17
2.2 Ambtshalve wijzigingen en motivering	17
Hoofdstuk 3 Overzicht wijzigingen	18

1. ZIENSWIJZEN

1.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (paragraaf 1.2), een weergave van de zienswijzen en een gemeentelijke reactie op de zienswijzen. Daarbij wordt met redenen omkleed aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan (paragraaf 1.3).

1.2 Procedure

In de Staatscourant en in het gemeenteblad van 15 mei 2019 is bekend gemaakt dat met ingang van 16 mei 2019 tot en met 26 juni 2019 het ontwerpbestemmingsplan “A16 Rotterdam deel Lansingerland” met identificatienummer NL.IMRO.1621.BP0179-ONTW ter inzage lag. Het plan was in te zien via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl en via de viewer van de gemeentelijke website. Gedurende deze termijn werd een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het genoemde ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

1.3 Zienswijze, gemeentelijke reactie en conclusie

De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

1. Reclamant 1: Natuur- en vogelwacht Rotta

Brief d.d. 25 juni 2019, ingekomen 26 juni 2019 (I19.14937)

2. Reclamant 2: Rijkswaterstaat

Brief d.d. 25 juni 2019, ingekomen 26 juni 2019 (I19.14850)

3. Reclamant 3: Bewonersgroep Rodenrijs-West

Brief d.d. 24 juni 2019, ingekomen 25 juni 2019 (I19.14706)

De ontvangen zienswijzen zijn tijdig verstuurd, ontvankelijk en worden inhoudelijk beoordeeld. Hieronder is een (ambtshalve) samenvatting gemaakt van de zienswijzen en is per zienswijze een gemeentelijke beoordeling en conclusie vermeld.

Reclamant 1:

Samenvatting

- a. Geconstateerd is dat reclamant niet is betrokken bij het vooroverleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro terwijl zij wel betrokken zijn het gebied waar dit plangebied over gaat. Dringend wordt verzocht reclamant in het vervolg weer op de hoogte te stellen van de ter inzage legging van relevante ruimtelijke plannen.
- b. In de toelichting van het plan wordt ten aanzien van het compenseren van natuur verwezen naar het mitigatieplan. Voor zover dat al vast ligt in het TB kan dat terug worden gevonden, het zou mooi zijn als dat in een aparte notitie nog eens duidelijk wordt beschreven. Voor de boscompensatie wordt in de reactie op de DCMR (in de nota inspraak en overleg) verwezen naar een bestuurlijke overeenkomst tussen Rijkswaterstaat en de gemeente. Waarom is deze overeenkomst niet ter informatie bij het plan gevoegd? Reclamant is zeer geïnteresseerd in de afspraken die gemaakt worden over de plaats waar de grote aantallen bomen die ten behoeve van de A16 Rotterdam op allerlei plaatsen zijn of worden gekapt in onze gemeente terug gaan komen. Verzocht wordt duidelijk in enigerlei vorm aan te geven waar en hoe compensatie plaats gaat vinden.
- c. Op pagina 22 van de toelichting wordt vermeld dat een in het plan opgenomen bestemming geen verplichting inhoudt voor de grondgebruiker maar alleen een toegestane mogelijkheid. Dat kan toch niet betekenen dat het onzeker is of bijvoorbeeld de bestemmingen 'natuur II' en 'groen' leiden tot de inrichting van het gebied zoals aangeven in de regels van het plan?

Beoordeling

- a. Om onverklaarbare reden en zonder opzet was reclamant niet opgenomen op de lijst van overlegpartners in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. We bieden daarvoor onze excuses aan. Uiteraard wordt reclamant, zoals te doen gebruikelijk, in het vervolg betrokken bij het vooroverleg van plannen die voor reclamant van belang zijn.
- b. Omdat het bestemmingsplan het Tracébesluit overneemt is het niet noodzakelijk alle informatie uit het Tracébesluit te herhalen. In de toelichting kunnen we wel een link opnemen waar alle rapporten van Rijkswaterstaat zijn te vinden die ten grondslag hebben gelegen aan het Tracébesluit. Ten aanzien van de Boswetcompensatie zijn er principe-afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat. Bij het inventariseren van mogelijke locaties voor bomencompensatie samen met de gemeente Rotterdam, is aansluiting gezocht bij de Afsprakenkaart waarin reeds een aantal plekken zijn voorzien voor bos/bomen. Naast de opgaven volgend uit de Inpassingsovereenkomst en het Regionale Uitvoeringsprogramma heeft de gemeente de ambitie om het Park de Polder, grenzend aan het tracé, uit te breiden. Hiermee kan extra afscherming van de A16 Rotterdam en woonkwaliteit worden geboden aan de nog te ontwikkeling woonwijk Wilderszijde. De komende maanden worden nadere afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat. Daar waar mogelijk betrekken wij reclamant daarbij.

- c. Op grond van bestemmingsplannen kan in principe niets afgedwongen worden. Indien bijvoorbeeld ergens een woonbestemming wordt opgenomen kan de gemeente de eigenaar niet verplichten een woning te realiseren. Wel zal een aanvraag voor een omgevingsvergunning getoetst worden aan het bestemmingsplan. Als de aanvraag niet binnen het bestemmingsplan past wordt de vergunning niet verleend of er moet specifiek een procedure doorlopen worden om af te wijken van het bestemmingsplan. Daarnaast kan gehandhaafd worden als een functie niet voldoet aan het bestemmingsplan. Tenzij het al een bestaande situatie is die op basis van het overgangsrecht voortgezet mag worden. In het geval van de bestemming Natuur II en Groen mogen de gronden niet anders ingericht worden dan volgens die bestemmingen zijn opgenomen. Over de aanleg van het groen/natuur zijn privaatrechtelijke overeenkomsten afgesloten die de realisatie garanderen. Er is een inrichtingsplan vastgesteld en ook gerealiseerd. Het bestemmingsplan maakt de realisatie ook planologisch mogelijk. Zie ook paragraaf 2.2 van de ambtelijke wijzigingen onder 'regels'.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan op de volgende punten:

- In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een link opgenomen naar het Tracébesluit met alle onderliggende onderzoeken.

Reclamant 2:

Samenvatting

- a. De regeling in de artikelen 4 en 7 over de maximaal toegestane rijstroken komt niet altijd overeen met de inhoud van het Tracébesluit. Verzocht wordt de regeling op dit punt met het Tracébesluit in overeenstemming te brengen.
- b. In artikel 5.2.1 onder c wordt als maximale bouwhoogte voor de tunnel genoemd: maximaal 10 meter. Volgens de Tracébesluit-detailkaarten is de maximale hoogte voor een groot deel 9 meter. Dus hier is 10 meter voldoende. Maar aan de uiteinden van de tunnels is de hoogte meer dan 10 meter. Bijvoorbeeld ter hoogte van de Grindweg is de hoogte volgens de betreffende detailkaart iets meer dan 11 meter. Verzocht wordt de hoogteregeling voor de beide uiteinden van de tunnel passend te maken binnen het plan.
- c. Volgens de kaarten behorend bij het Tracébesluit worden op bepaalde locaties taluds gerealiseerd. Verzocht wordt om in de planregels, om onduidelijkheid hierover te voorkomen, expliciet te maken dat de realisatie van taluds binnen de bestemmingen Groen (artikel 3), Recreatie (artikel 5) en Verkeer-Rijksweg (artikel 7) is toegestaan.
- d. Is met regel 5.2.1 e. voldoende geborgd dat naast de C2000-mast ook bijbehorende installaties en hekwerk ter beveiliging kunnen worden gebouwd in het aangegeven gebied? Graag bezien of de C2000-mast en de bijbehorende installaties en hekwerk past binnen de bestemming en

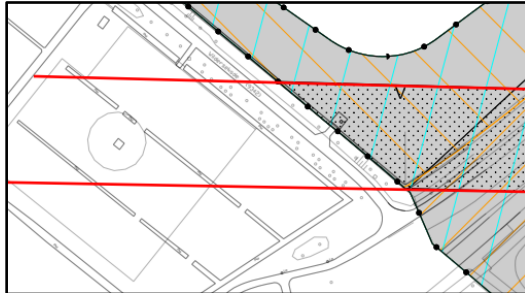
anders graag artikel 5.2.1 e. zodanig aanpassen dat de C2000-mast met toebehoren daarin past.

- e. Op de plankaart lijkt in het gedeelte ten oosten van de Wildersekade nog steeds een overlap te zijn tussen het aangegeven tracé voor de buisleidingenstrook en het radiobaken (indien het onderdeel van het tracé voor de buisleidingenstrook naar het westen wordt doorgetrokken). Dit lijkt niet in overeenstemming met het voorkeurstracé zoals bekend bij Rijkswaterstaat.
- f. In het bestemmingsplan is, overigens maar voor een klein gebied binnen de Tracébesluit grenzen, toch een planologische regeling voor de buisleidingenstrook is opgenomen, terwijl het gaat om werken of werkzaamheden ten behoeve van het Tracébesluit A16. Het Barro is niet van toepassing op een bestemmingsplan in de zin van de Tracéwet, dat puur bedoeld is om het Tracébesluit planologisch vast te leggen.

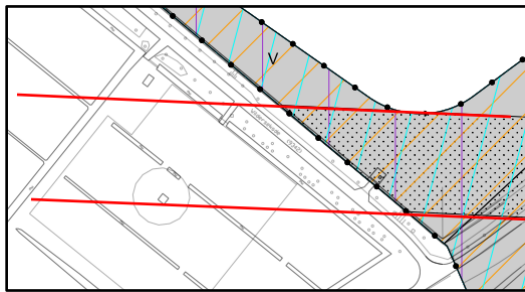
Beoordeling

- a. De regels worden in overeenstemming gebracht met het Tracébesluit. In de volgende artikel (leden) wordt het maximaal aantal rijstroken aangepast van 8 naar 6:
 - artikel 5.1 lid i
 - artikel 6.1 lid l
 - artikel 7.1 lid a
 - artikel 8.1 lid c
- b. In onderhavig plan is één uiteinde van de tunnel opgenomen (bij de Bergweg-Zuid/Grindweg). Het andere uiteinde is gelegen op grondgebied van de gemeente Rotterdam. Aan artikel 5.2.1 onder c wordt toegevoegd: *“, bij de tunnelmond maximaal 11,5 meter”*. Deze aanvulling voegen we ook toe aan artikel 6.2.3 onder b (bestemming Verkeer) en aan artikel 8.2 onder b (bestemming Water). Gebleken is dat bij de bestemming Groen de functieaanduiding niet in de regels was opgenomen (wel op de verbeelding). Vandaar dat aan artikel 3.1 lid l wordt toegevoegd: *“ter plaatse van de aanduiding ‘tunnel’ tevens voor wegen met een landelijke ontsluitingsfunctie bestaande uit maximaal 6 rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer, waarbij in- en uitvoegstroken en opstelstroken niet meegeteld worden”*. Aan artikel 3.2.1 wordt lid e gevoegd: *“de bouwhoogte van een tunnel bedraagt maximaal 10 meter, bij de tunnelmond maximaal 11,5 meter”*.
- c. Taluds worden in de regel geschaard onder groen(voorzieningen) en water. Het kan echter geen kwaad om het expliciet op te nemen. In de genoemde regels wordt ‘taluds’ toegevoegd.
- d. De bouwhoogte van de zend-ontvangstinstallatie is geregeld in artikel 5.2.1 lid d. Daar waar de C2000-mast wordt aangeduid op de verbeelding geldt ook de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf-technische ruimte’. Installaties behorende bij de C2000-mast zijn dan ook mogelijk. Hekwerken zijn tot een hoogte van 4 meter mogelijk op grond van artikel 5.2.1 lid e.

- e. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is het tracé verschoven zo ver dat mogelijk was. Om de rest van het tracé niet teveel te beïnvloeden kon de strook ook niet te ver naar het noorden worden gelegd. Er is binnen de reserveringenstrook voldoende schuifruimte om het radiobaken te ontzien. Bovendien zou de leiding daar geboord worden volgens de tekening “Samenhangend beeld Rijksweg A13/16”.



Voorontwerp bestemmingsplan



Ontwerp bestemmingsplan

- f. In artikel 1.2, aanhef en onder b, van het Barro is het volgende bepaald:

“Dit besluit is niet van toepassing op:

(...)

b. een bestemmingsplan, voor zover dat strekt ter uitvoering van een tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet, (...).”.

Reclamant merkt, gelet op het bepaalde in bovenstaand artikel, terecht op, dat het Barro niet van toepassing is op het bestemmingsplan, voor zover dat strekt ter uitvoering van het tracébesluit (zie ook: AbRS 2 augustus 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2087).

Artikel 1.2, aanhef en onder b, van het Barro brengt niet met zich, dat een bestemmingsplan dat strekt ter uitvoering van een tracébesluit geen betrekking kan hebben op andere ontwikkelingen dan de ontwikkeling die met het tracébesluit mogelijk wordt gemaakt (mits uiteraard geen strijd met het tracébesluit ontstaat). Dat kan ook het vastleggen van een tracé voor een buisleidingenstrook van nationaal belang zijn. Onderhavig bestemmingsplan hoeft, met andere woorden en anders dan reclamant stelt, dus niet enkel betrekking te hebben op het enkel planologisch verankeren van het tracébesluit.

Het voorgaande volgt met zo veel woorden uit de tekst van artikel 1.2, aanhef en onder b, van het Barro, waarin is bepaald, dat het Barro niet van toepassing is op het bestemmingsplan, voor zover dat strekt ter uitvoering van een tracébesluit. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bevestigt in haar uitspraak van 9 januari 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:BU7990) bovendien, dat het bestemmingsplan een ruimer bereik kan hebben dan enkel het planologisch verankeren van het tracébesluit:

“3.2. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad in het plangebied van het bestemmingsplan niet ook gronden heeft kunnen betrekken die buiten de begrenzing van het tracébesluit vallen, mits de uitvoering van het tracébesluit daardoor niet onmogelijk wordt gemaakt. De Afdeling is van oordeel dat de raad in redelijkheid aan buiten de begrenzing van het tracébesluit gelegen gronden ten zuid-westen van de woning van [appellant] de bestemming "Groen-1" die ook de aanleg en instandhouding van ontsluitingswegen mogelijk maakt, heeft kunnen toekennen. Daarbij betreft de Afdeling dat op deze gronden al de ontsluitingsweg voor het tennispark ligt en dat deze bestemming de uitvoering van het tracébesluit niet onmogelijk maakt. Naar aanleiding van de vrees van [appellant] voor verkeersoverlast door een nog aan te leggen sportpark merkt de Afdeling op dat het onderhavige plan de verwezenlijking van een nieuw sportpark niet mogelijk maakt. Daarvoor is, aldus de raad, een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure noodzakelijk. Inhoudelijke bespreking van die vrees van [appellant] is hier dan ook niet aan de orde.”.

Geconcludeerd wordt, dat het bestemmingsplan een ruimer bereik kan hebben dan het planologisch vastleggen van het tracébesluit, en dus ook betrekking kan hebben op het verankeren van een tracé voor een buisleidingenstrook van nationaal belang in het bestemmingsplan. De realisatie van de buisleiding van nationaal belang in de toekomst, zal immers niet aan de uitvoering van het Tracébesluit (in dit bestemmingsplan) in de weg staan.

Het bestemmingsplan kan dus, naast op de uitvoering van het tracébesluit, ook betrekking hebben op het vastleggen van het voorkeurstracé van een buisleiding van nationaal belang op grond van het Barro. Daarbij zij opgemerkt dat dit bestemmingsplan, waarin de buisleidingenstrook wordt vastgelegd, in overleg met diverse betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat, tot stand is gekomen. Voor een nadere toelichting op de (achtergronden van de) reservering van de buisleiding van nationaal belang in dit bestemmingsplan wordt verder verwezen naar de beantwoording onder 3.a van deze zienswijzennota.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan op de volgende punten:

- Aan artikel 3.1, 5.1 en 7.1 lid b wordt ‘taluds’ toegevoegd;
- In artikel 5.1 lid i, 6.1 lid l, 7.1 lid a en 8.1 lid c wordt het aantal rijstroken aangepast naar 6;
- Aan artikel 5.2.1 onder c, 6.2.3 onder b en 8.2 onder b wordt toegevoegd: “, bij de tunnelmond maximaal 11,5 meter”;
- Aan artikel 3.1 lid l wordt toegevoegd: “*ter plaatse van de aanduiding ‘tunnel’ tevens voor wegen met een landelijke ontsluitingsfunctie bestaande uit maximaal 6 rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer, waarbij in- en uitvoegstroken en opstelstroken niet meegeteld worden*”;
- Aan artikel 3.2.1 wordt lid e gevoegd: “*de bouwhoogte van een tunnel bedraagt maximaal 10 meter, bij de tunnelmond maximaal 11,5 meter*”.

Reclamant 3:

Samenvatting

- a. Naar aanleiding van de beantwoording van de inspraakreactie in de nota inspraak en overleg merkt reclamant het volgende op met betrekking tot de buisleidingenstrook in relatie tot de Barro: De termijn in artikel 3.1 van de Barro bedraagt 3 jaar. Dit is de termijn zodat de gemeente Lansingerland tijd heeft om het bestemmingsplan aan te passen en de buisleidingenstrook in het bestemmingsplan kan opnemen. Buiten de termijn van 3 jaar kan de gemeente Lansingerland het bestemmingsplan nog aanpassen maar dan geldt het voorkeurstracé zoals is vastgelegd in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035.

Dat de termijn niet van toepassing zou zijn op het tracé van de buisleidingenstrook is niet genoemd in artikel 3.1. Sterker nog, in de nota van toelichting van de Barro staat: “*In uitzonderingsgevallen, waarbij de bepalingen in het Barro expliciet een aanpassing van ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, vergen (anders dan de algemene termijnen van herziening van de Wro) geldt de termijn van drie jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van desbetreffende bepalingen van het Barro*”. De buisleidingenstrook is een dergelijk uitzonderingsgeval waarvan sprake is in artikel 3.1 van de Barro: de termijn van 3 jaar is geldig.

De buisleidingenstrook is niet opgenomen in het Tracébesluit van de A16 Rotterdam, dus het argument van dat het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam niet mogelijk is, houdt geen stand. Voor de duidelijkheid herhaalt reclamant wat i.c. de procedure van de Barro is:

- De gemeente Lansingerland dient initiatiefnemer te zijn indien het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook gewijzigd moet worden. Met andere woorden: alleen de gemeente Lansingerland mag i.c. een mogelijke wijziging van het tracé van de buisleidingenstrook initiëren. Dat is in dit geval niet gebeurd. Rijkswaterstaat is hierin initiatiefnemer geweest. Dat is in strijd met de Barro;

- Voor de gemeente Lansingerland moet er een reden zijn om het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook te wijzigen. Een reden is er voor de gemeente Lansingerland niet. Het Tracébesluit A16 Rotterdam speelt in deze ook geen rol, omdat de buisleidingenstrook geen onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit. De gemeente Lansingerland handelt in strijd met de Barro;
 - In de Barro is een termijn van 3 jaar genoemd waarin de gemeente Lansingerland het tracé van de buisleidingenstrook kan opnemen in het bestemmingsplan. In de structuurvisie is aangegeven dat buiten de termijn het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook niet meer kan worden gewijzigd. De gemeente Lansingerland handelt in strijd met de Barro.
Aan bovenstaande 3 voorwaarden moet zijn voldaan om het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook te kunnen wijzigen. In dit kader wordt aan geen van de 3 voorwaarden voldaan en handelt de gemeente Lansingerland in strijd met de Barro.
- b. Reclamant geeft aan zijn inspraakreactie nog steeds van kracht te verklaren en verwijst naar de bijlage (de inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan). Conclusie: het bestemmingsplan is in strijd met de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 en de Barro. Het tracé (voor de reservering) van de buisleidingenstrook dient conform het voorkeurstracé uit de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 te zijn. Het bestemmingsplan dient te worden aangepast en het voorkeurstracé van de buisleidingen dient in dit bestemmingsplan te worden opgenomen.
- c. Reclamant geeft aan zijn inspraakreactie nog steeds van kracht te verklaren en verwijst naar de bijlage (de inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan). Conclusie: het bestemmingsplan dient in het kader van geluidsbelasting te worden aangepast aan de vereisten conform het Tracébesluit A16 Rotterdam.

Beoordeling

- a. Vooropgesteld wordt, dat reclamant tegen het tracébesluit van 29 juni 2016 beroep heeft ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarbij reclamant (ook) heeft aangevoerd dat het Barro in de weg staat aan de uitvoering van het tracébesluit (AbRS 2 augustus 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2087). De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft geoordeeld, dat het Barro niet van toepassing is op een bestemmingsplan dat strekt ter uitvoering van het tracébesluit en dat de afweging tussen diverse belangen (onder meer: de uitvoering van het tracébesluit en het tracé voor de buisleidingenstrook) niet onevenwichtig is.

Op grond van artikel 2.9.2 van het Barro worden in de Barro voorkeurstracés voor een buisleidingstrook aangewezen met aan weerszijden van het tracé een zoekgebied van 250 meter. In het Barro is voor de onderhavige locatie het volgende voorkeurstracé (donkerpaars) met zoekgebied (lichtpaars) aangewezen:



Geconstateerd is, dat het tracé van de nieuwe A16 het hierboven met donkerpaars weergegeven voorkeurstracé voor een toekomstige buisleiding van nationaal belang als bedoeld in het Barro gedeeltelijk overlapt. In goed overleg tussen de diverse betrokken partijen, waaronder de Gasunie, de gemeente Rotterdam, het voormalig ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, is vervolgens, ten opzichte van het in het Barro aangewezen voorkeurstracé, een alternatief voorkeurstracé van de buisleidingstrook tot stand gekomen. Dit alternatief is nu vastgelegd in het onderhavige bestemmingsplan. De overlap tussen het tracébesluit en het tracé voor de buisleidingstrook, alsmede de relatie tot het inrichtingsplan voor de Vlinderstrik, heeft tot het gekozen tracé voor de buisleidingstrook geleid. Anders dan reclamant stelt, bestaat derhalve wel degelijk een (gegronde) reden voor het verschuiven van het voorkeurstracé. De Afdeling bestuursrechtsspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak van 2 augustus 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:2087) geoordeeld dat de minister, gelet op de overlap tussen het tracé voor de buisleidingstrook en de uitvoering van het tracébesluit een evenwichtige belangenafweging heeft gemaakt. Het Barro verplicht er bovendien, eveneens anders dan reclamant stelt, niet toe, dat de gemeente initiatiefnemer van de verplaatsing van het voorkeurstracé dient te zijn.

Het uitwerken van een ander voorkeurstracé dan het voorkeurstracé uit het Barro is in dit geval, anders dan reclamant stelt, wel degelijk in overeenstemming met het Barro gebeurd. In artikel 2.9.3 van het Barro is immers vastgelegd, dat de gemeenteraad het voorkeurstracé in een bestemmingsplan nader kan uitwerken. In dat geval is vereist dat het voorkeurstracé binnen het zoekgebied is gelegen. In artikel 2.9.3, aanhef en onder a, van het Barro is immers bepaald dat het tracé voor de buisleidingenstrook gelegen blijft binnen het zoekgebied. Aan deze eis is, zoals uit de eerder weergegeven afbeelding blijkt, voldaan. Op grond van artikel 2.9.3, aanhef en onder b en c, van het Barro is verder vereist dat het tracé voor de buisleidingenstrook aansluit op tracé in de naastliggende gemeenten en een breedte heeft die gelijk is aan de breedte die het voorkeurstracé over het grootste deel van dat tracé heeft. Ook aan deze eisen wordt voldaan.

Anders dan reclamant stelt, is de bevoegdheid om een alternatief voorkeurstracé aan te wijzen, niet door verloop van een termijn van drie jaren komen te vervallen.

Reclamant stelt, dat de gemeenteraad, vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van de desbetreffende bepaling over de buisleiding van nationaal belang, drie jaar de tijd heeft om van de bevoegdheid die hem op grond van artikel 2.9.3 van het Barro toekomt gebruik te maken en een ander voorkeurstracé dan het voorkeurstracé zoals opgenomen in het Barro in een bestemmingsplan vast te leggen. Buiten deze termijn van drie jaar kan de gemeenteraad volgens reclamant wel een planologische regeling voor de buisleiding van nationaal belang vastleggen, maar dan geldt het voorkeurstracé zoals vermeld in de Structuurvisie Buisleidingen 2012 - 2035. Reclamant verwijst in dat verband naar artikel 3.1 van het Barro en de Structuurvisie Buisleidingen 2012 - 2035.

Artikel 3.1 van het Barro luidt als volgt:

“Voor zover een bepaling in dit besluit verplicht tot aanpassing van een geldend bestemmingsplan, stelt de gemeenteraad uiterlijk binnen drie jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van de desbetreffende bepaling een bestemmingsplan vast met inachtneming van dit besluit, tenzij in dit besluit een andere termijn is bepaald.”.

Bovenstaand artikel is enkel van toepassing op bepalingen in het Barro die de gemeenteraad ertoe verplichten een geldend bestemmingsplan aan te passen. De artikelen 2.9.3 en 2.9.4, noch andere artikelen uit titel 2.9 van het Barro (over buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen) verplichten de gemeenteraad ertoe dat hij een geldend bestemmingsplan aanpast. Titel 2.9 van het Barro verplicht de gemeenteraad ertoe het Barro in acht te nemen, als hij een bestemmingsplan vaststelt. Dat en wanneer de gemeenteraad dit moet doen, schrijft het Barro niet voor. Vergelijk ook de volgende passage uit de Nota van Toelichting bij het Barro:

“De nadere uitwerking van een voorkeurstracé in een bestemmingsplan kan plaatsvinden direct na de aanwijzing van het voorkeurstracé in de ministeriële regeling of bij de eerstvolgende wijziging van een bestemmingsplan, wanneer de gemeente reeds een aangepast tracé voor de buisleidingenstrook in gedachten heeft. In dat geval is voor alle betrokkenen direct duidelijk waar de buisleidingenstrook definitief komt te liggen en waar er geen nieuwe belemmerende activiteiten zijn toegestaan. De gemeente kan er ook voor kiezen om met de uitwerking van het voorkeurstracé te wachten totdat zich een initiatief aandient voor het leggen van een buisleiding van nationaal belang. Tot dat moment zal de gemeente het bij ministeriële regeling aangewezen voorkeurstracé echter moeten vrijwaren van mogelijke belemmerende activiteiten en er daarnaast zelf zorg voor moeten dragen dat ook een eventueel alternatief tracé ruimtelijk mogelijk blijft.” [1]

Reclamant verwijst ter onderbouwing van zijn stelling ook naar de Structuurvisie Buisleidingen 2012 - 2035, waarin is vermeld dat aan het gebruik van de mogelijkheid een alternatief voorkeurstracé in het bestemmingsplan vast te leggen een termijn zal worden gesteld. De Structuurvisie Buisleidingen 2012 - 2035 bindt de gemeenteraad niet. Bovendien is de bedoelde termijn niet in het (wel juridisch bindende) Barro terechtgekomen. De regering stelt daarover in de Nota van Toelichting bij het Barro (Stb. 2014, nr. 174) het volgende:

“Anders dan waar in de Structuurvisie Buisleidingen en de Nota van Antwoord bij de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen vanuit werd gegaan, wordt geen termijn gesteld aan de mogelijkheid voor gemeenten om het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook nader uit te werken. De keuze om dit te doen direct na de aanwijzing van het voorkeurstracé of op het moment dat zich een initiatief aandient voor het leggen van een leiding is aan gemeenten. In de Structuurvisie Buisleidingen werd aangekondigd dat aan de mogelijkheid voor gemeenten om de ligging van het voorkeurstracé te optimaliseren een termijn zou worden gebonden, waarbij werd gedacht aan een termijn van 5 jaar. Daarna zou het zogeheten zoekgebied van 250 meter aan weerszijden van het voorkeurstracé komen te vervallen en zou de ligging van de buisleidingenstrook alleen kunnen worden aangepast na tussenkomst van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Zowel de Velin als de VNG hebben naar aanleiding van de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen zienswijzen ingediend over deze termijn. De Velin bepleitte met het oog op duidelijkheid voor de leidinglegger dat het tracé voor de buisleidingenstrook meteen al definitief zou worden vastgelegd. De VNG vroeg om maximale flexibiliteit in de tijd door geen termijn te hanteren voor eventuele aanpassingen van het voorkeurstracé.

In de Nota van Antwoord bij de ontwerp-Structuurvisie buisleidingen werd voor het vasthouden aan de termijn van vijf jaar aangevoerd dat over de gevolgen van ruimtelijke plannen niet te lang onzekerheid dient te bestaan. Bij nader inzien lijkt het echter wenselijk om gemeenten ook na een termijn van 5 jaar nog de mogelijkheid te bieden de ligging van het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook beperkt aan te passen, zonder daarbij de Minister

¹ Stb. 2014, 174, p. 9.

van Infrastructuur en Milieu te hoeven betrekken. Daartoe is het voordeel van een langdurige flexibiliteit voor gemeenten afgezet tegen de noodzaak tot langdurige controle en monitoring van het tracé voor de buisleidingenstrook door de leidingexploitanten. De langdurige flexibiliteit voorkomt dat een gemeente te maken krijgt met een definitief tracé voor een buisleidingenstrook terwijl dat tracé voor de betrokken gemeente of voor een initiatiefnemer voor een nieuwe buisleiding geen optimaal tracé (meer) is. Deze situatie zou dan door een gemeente niet zelfstandig aangepast kunnen worden. Deze flexibiliteit leidt naar de mening van het Rijk voor de leidingexploitanten niet tot een grotere controle- en monitoringslast ten opzichte van de huidige praktijk, aangezien de leidingexploitanten nu ook al nauwgezet de ontwikkelingen in de omgeving van hun buisleidingen monitoren.”.

Hetgeen in de Structuurvisie Buisleidingen 2012 - 2035 is vermeld over de op te nemen termijn, heeft, om redenen genoemd in bovenstaand citaat uit de parlementaire geschiedenis, geen vertaling gekregen in het (juridisch bindende) Barro. Aan het in de Structuurvisie Buisleidingen 2012 - 2035 vermelde kan dus niet de betekenis worden toegekend die reclamant daaraan wenst toe te kennen.

Tenslotte wordt verwezen naar onze reactie in de ‘Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan A16 Rotterdam deel Lansingerland’ onder 1a en naar de beantwoording van zienswijze 2f in onderhavige nota.

- b. Verwezen wordt naar de beantwoording onder a.
- c. Verwezen wordt naar de beantwoording op de inspraakreactie: Artikel 15.4 is een standaard algemene bouwregel die van toepassing is bij de bouw van een gebouw binnen het plangebied. Deze regel ziet niet op de bestaande situaties, waarvan in casus sprake is. In het Tracébesluit (TB) zijn de wettelijke geluidsnormen leidend geweest. In regionaal verband zijn er aanvullende maatregelen afgesproken om het geluidniveau en luchtkwaliteit te handhaven op het niveau van 2012. Dit wordt het “pakket saldo nul maatregelen” genoemd, zoals de toepassing van extra- en hogere geluidschermen en stil asfalt. Dat is mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.4 Eindconclusie zienswijzen

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan op de punten zoals aangegeven in de puntsgewijze conclusies bij de beoordeling van de zienswijzen. In hoofdstuk 3 is een opsomming van deze wijzigingen opgenomen.

2. STAAT VAN WIJZIGINGEN

2.1 Inleiding

Op basis van een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan zijn op een aantal onderdelen punten geconstateerd die verbeterd/verduidelijkt kunnen worden. Het betreft diverse redactionele aanpassingen in de plantoelichting die niet uitputtend worden opgesomd. Daarnaast hebben zich nog een aantal ontwikkelingen/nadere inzichten voorgedaan in het plangebied die leiden tot onderstaande ambtshalve wijzigingen.

2.2 Ambtshalve wijzigingen en motivering

REGELS

Wijziging 1

Aan artikel 5.5.3 wordt de volgende zin toegevoegd: *“Onverminderd de toetsing aan landschappelijke en/of natuurlijke waarden geldt voorts dat ter plaatse van de functieaanduiding ‘tunnel’ de omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien de constructieve veiligheid van de tunnel niet nadelig wordt beïnvloed”.*

Motivering

Voor de robuustheid van de tunnel moet voorkomen worden dat langs de tunnel bijvoorbeeld vijvers gegraven kunnen worden. Dat is in het ontwerpbestemmingsplan niet helemaal geborgd. Door toevoeging van bovenstaande regel is duidelijk dat voor het afgeven van een omgevingsvergunning ook getoetst moet worden aan de constructieve veiligheid.

Wijziging 2

Artikel 4 wordt als volgt aangepast:

Artikel 4	Natuur -II-
4.1 Bestemmingsomschrijving	
De voor 'Natuur -II' aangewezen gronden zijn bestemd voor:	
a	versterking, ontwikkeling en behoud van een ecologische verbingszone in de vorm van rietland- en struweelland alsmede faunapassages;
b	waterlopen (lijnvormige waterelementen) met een maximale breedte gemeten bij maximaal winterpeil van vijf meter en met een totale oppervlakte van ten hoogste 15% van het bestemmingsvlak;
c	langs waterlopen is een zone van maximaal vijf meter rietland toegestaan, met een omvang van maximaal 15% van het bestemmingsvlak;
d	gebouwen ten behoeve van beheer;
e	een recreatieve fiets- en wandelverbinding alsmede een ruitpad , struin en wandelpaden.
4.2 Bouwregels	
Op de in artikel 4, lid 4.1 bedoelde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:	
a	bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, duikers, beschoeiingen e.d.;
b	gebouwen ten behoeve van het beheer mits niet groter dan 80 m ³ .
	4.1 f. groenvoorzieningen
	4.1 g. openbare nutsvoorzieningen
	4.1 h. water en voorzieningen voor de waterhuishouding

Motivering

Ten noorden van het plangebied, nabij de kruising N471/A16, waren in het ontwerpbestemmingsplan twee bestemmingen opgenomen, te weten 'Natuur-II' en 'Groen'. Deze bestemmingen waren rechtstreeks overgenomen uit het bestemmingsplan Vlinderstrik. Het gebied is reeds ingericht ter uitvoering van het Tracébesluit (boscompensatie). Derhalve kan met 1 aangepaste bestemming worden volstaan en aansloten worden op de feitelijke situatie. Zie ook hieronder de wijziging van de verbeelding ten aanzien van dit punt.

Wijziging 3

In artikel 7.1 b wordt de zinsnede 'ten behoeve van kruisende infrastructuur' verwijderd.

Motivering

De zinsnede zou de tunnelmond binnen de bestemming van de Rijksweg (artikel 7 Verkeer-Rijksweg) niet mogelijk maken. Met het verwijderen van de zinsnede zijn tunnels mogelijk, ook ten behoeve van kruisende infrastructuur maar niet uitsluitend ten behoeve van kruisende infrastructuur.

Wijziging 4

Artikel 9 Leidingen-Buisleidingenstrook en artikel 17.2.1 lid d komen te vervallen. In de plaats daarvan wordt aan artikel 15 lid 5 toegevoegd:

15.5 Vrijwaringszone - buisleidingenstrook van nationaal belang

Ter plaatse van de aanduiding ‘vrijwaringszone - buisleidingstrook van nationaal belang’ zijn geen belemmerende activiteiten toegestaan, behoudens activiteiten die verband houden met de uitvoering van het tracébesluit ‘A16 Rotterdam’ dat als bijlage 1 aan de regels van dit bestemmingsplan is gehecht.

Aan artikel 1 wordt de volgende definitie van ‘belemmerende activiteiten’ opgenomen: activiteiten die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg en instandhouding van een buisleiding van nationaal belang, waaronder in ieder geval wordt verstaan:

- a. het bouwen van een bouwwerk, met uitzondering van een bouwwerk dat noodzakelijk is voor de aanleg, het onderhoud of de instandhouding van een buisleiding van nationaal belang;
- b. de aanleg van een verharde weg of verhard pad of een spoorweg in de lengterichting van het voorkeustracé;
- c. de aanleg van een watergang in de lengterichting van het voorkeustracé;
- d. de aanleg van een waterkering, inclusief de daartoe behorende beschermingszone als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet in de lengterichting van het voorkeustracé;
- e. de aanleg van een buisleiding, niet zijnde een buisleiding van nationaal belang, of een ondergrondse hoogspanningsverbinding of ondergronds leidingstelsel in de lengterichting van het voorkeustracé;
- f. het bebossen;
- g. het gebruik als stortplaats voor afvalstoffen of permanente opslag van grond, of andere stoffen of goederen.

Motivering

In het ontwerpbestemmingsplan was er voor gekozen een dubbelbestemming ‘Leiding - Buisleidingstrook’ op te nemen. Op grond hiervan lijkt de buisleiding rechtstreeks toegelaten. De bedoeling was het voorkeustracé voor de buisleidingenstrook te reserveren (zie ook paragraaf 5.3.1 van de toelichting). Het ligt, gelet op het doel dat de gemeente beoogt te bereiken, voor de hand een vrijwaringszone in het bestemmingsplan vast te leggen. Daarmee worden nieuwe belemmerende activiteiten als planologisch strijdig gebruik aangemerkt.

VERBEELDING

Wijziging 1

Het deel van de parkeerplaats ‘mollenplaats’ dat binnen dit plangebied valt wordt als zodanig aangeduid.

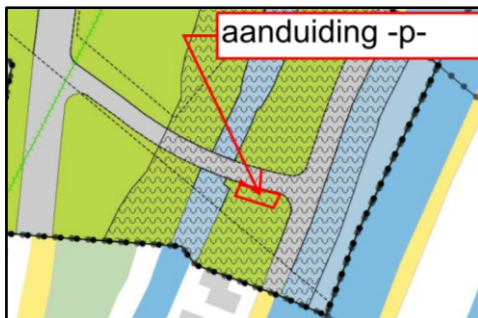


Motivering

Het deel van de parkeerplaats ‘zwijnenplaats’ is wel aangeduid op de verbeelding. Het deel van de ‘mollenplaats’ is vergeten. Dat wordt nu hersteld.

Wijziging 2

Er wordt een aanduiding ‘parkeren’ opgenomen ten zuiden van de te verplaatsen Branddreef. De aanduiding krijgt een afmeting van 6 bij 15 meter.

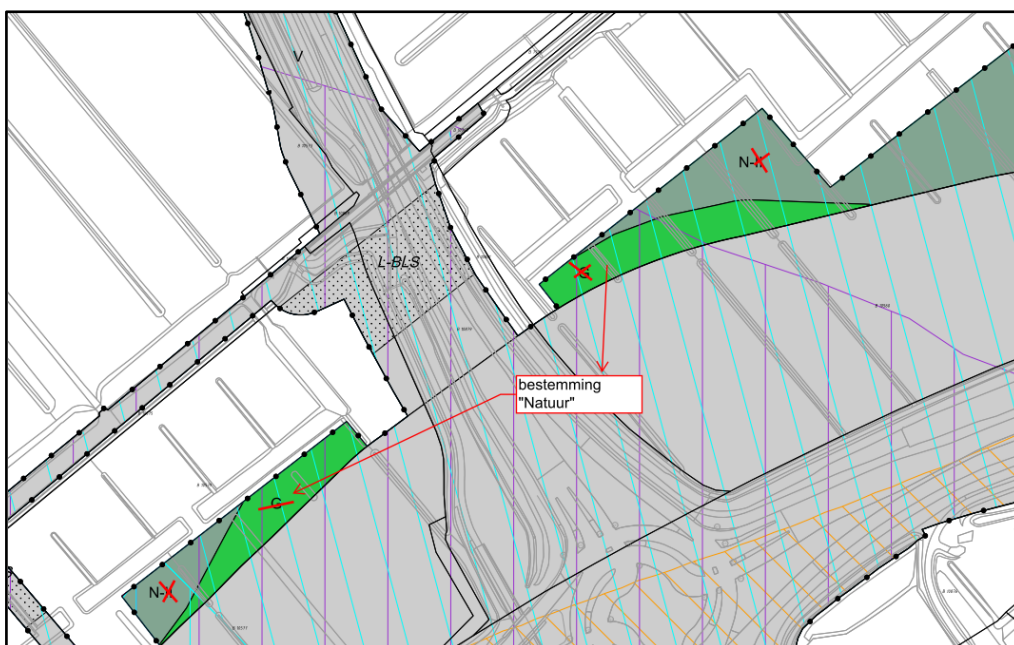
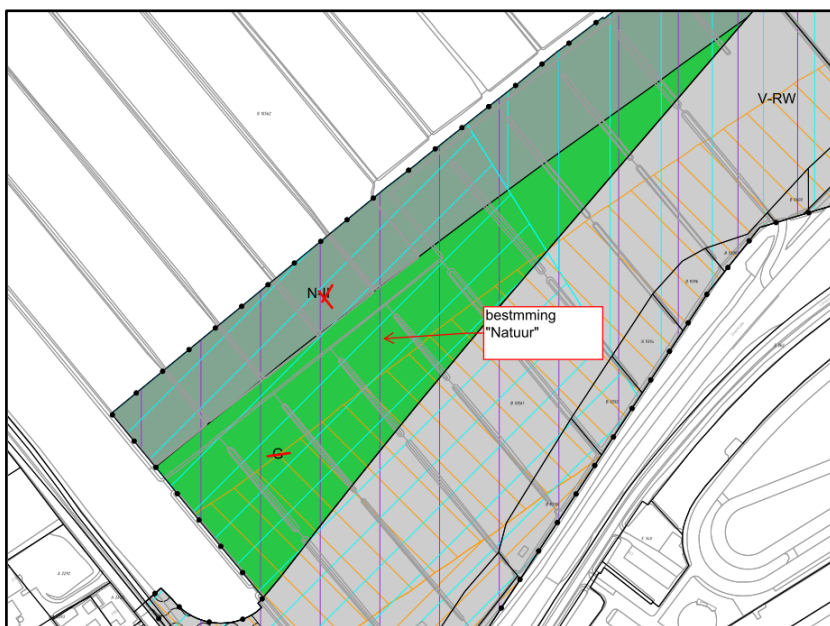


Motivering

Een aantal omwonenden willen graag een aantal parkeerplaatsen in halfverharding op deze locatie. De wijziging op de verbeelding maakt de aanleg van parkeerplaatsen op die plek juridisch-planologisch mogelijk. De daadwerkelijke realisatie is afhankelijk van medewerking van de grondeigenaar (Staatsbosbeheer).

Wijziging 3

De bestemming “Groen” wordt omgezet naar “Natuur”. De bestemming “Natuur-II” krijgt de bestemming “Natuur”.



Motivering

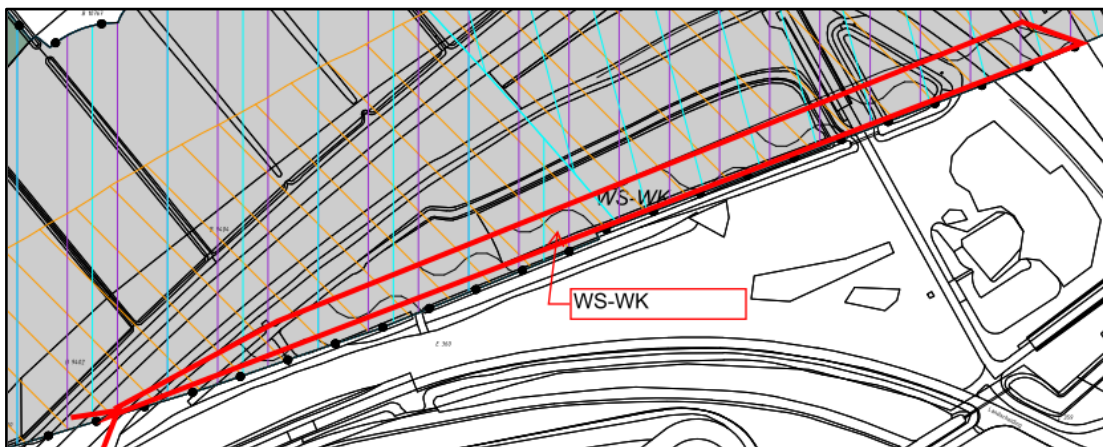
Zie hierboven wijziging 2 van de regels.

Wijziging 4

Diverse kleine aanpassingen. Zie onderstaande uitsneden van de verbeelding.

Wijziging 6

Er wordt ter hoogte van de Doenkade een dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering opgenomen.



Motivering

Gebleken is dat op grond legger van het hoogheemraadschap van Delfland een deel van de invloedszone van de landscheiding niet was opgenomen op de verbeelding.

3 OVERZICHT WIJZIGINGEN

Voor de volledigheid is hieronder een opsomming opgenomen van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan die voortkomen uit de beoordeling van de zienswijzen en de ambtshalve beoordeling.

Toelichting

- In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een link opgenomen naar het Tracébesluit met alle onderliggende onderzoeken.

Regels

- Aan artikel 3.1, 5.1 en 7.1 lid b wordt 'taluds' toegevoegd;
- In artikel 5.1 lid i, 6.1 lid l, 7.1 lid a en 8.1 lid c wordt het aantal rijstroken aangepast naar 6
- Aan artikel 5.5.3 wordt de volgende zin toegevoegd: *"Onverminderd de toetsing aan landschappelijke en/of natuurlijke waarden geldt voorts dat ter plaatse van de functieaanduiding 'tunnel' de omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien de constructieve veiligheid van de tunnel niet nadelig wordt beïnvloed"*.
- Aan artikel 5.2.1 onder c, 6.2.3 onder b en 8.2 onder b wordt toegevoegd: *" , bij de tunnelmond maximaal 11,5 meter"*;
- Aan artikel 3.1 lid l wordt toegevoegd: *"ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' tevens voor wegen met een landelijke ontsluitingsfunctie bestaande uit maximaal 6 rijstroken voor het*

20

gemotoriseerd verkeer, waarbij in- en uitvoegstroken en opstelstroken niet meegeteld worden”.

- Aan artikel 3.2.1 wordt lid e gevoegd: “de bouwhoogte van een tunnel bedraagt maximaal 10 meter, bij de tunnelmond maximaal 11,5 meter”.
- Aan artikel 5.5.3 wordt de volgende zin toegevoegd: “Onverminderd de toetsing aan landschappelijke en/of natuurlijke waarden geldt voorts dat ter plaatse van de functieaanduiding ‘tunnel’ de omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien de constructieve veiligheid van de tunnel niet nadelig wordt beïnvloed”.
- Artikel 4 wordt als volgt aangepast:

Artikel 4 ~~Natuur -II~~

4.1 Bestemmingsomschrijving
De voor ‘Natuur ~~-II~~’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a versterking, ontwikkeling en behoud van een ecologische verbingszone in de vorm van rietland- en struweelland alsmede faunapassages;
- b waterlopen (lijnvormige waterelementen) met een maximale breedte gemeten bij maximaal winterpeil van vijf meter en met een totale oppervlakte van ten hoogste 15% van het bestemmingsvlak;
- c langs waterlopen is een zone van maximaal vijf meter rietland toegestaan, met een omvang van maximaal 15% van het bestemmingsvlak;
- d gebouwen ten behoeve van beheer;
- e ~~een recreatieve fiets- en wandelverbinding alsmede een ruitpad~~, struin en wandelpaden.

4.2 Bouwregels
Op de in artikel 4, lid 4.1 bedoelde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, duikers, beschoeiingen e.d.;
- b gebouwen ten behoeve van het beheer mits niet groter dan 80 m³.

4.1 f. groenvoorzieningen
4.1 g. openbare nutsvoorzieningen
4.1 h. water en voorzieningen voor de waterhuishouding

- In artikel 7.1 b wordt de zinsnede ‘ten behoeve van kruisende infrastructuur’ verwijderd.
- Als bijlage bij de regels wordt de besluittekst van het Tracébesluit opgenomen.
- Artikel 9 Leidingen-Buisleidingenstrook en artikel 17.2.1 lid d komen te vervallen. In de plaats daarvan wordt aan artikel 15 lid 5 toegevoegd:

15.5 Vrijwaringszone - buisleidingenstrook van nationaal belang

Ter plaatse van de aanduiding ‘vrijwaringszone - buisleidingstrook van nationaal belang’ zijn geen belemmerende activiteiten toegestaan, behoudens activiteiten die verband houden met de uitvoering van het tracébesluit ‘A16 Rotterdam’ dat als bijlage 1 aan de regels van dit bestemmingsplan is gehecht.

- Aan artikel 1 wordt de volgende definitie van ‘belemmerende activiteiten’ opgenomen:
activiteiten die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg en instandhouding van een buisleiding van nationaal belang, waaronder in ieder geval wordt verstaan:

- a. het bouwen van een bouwwerk, met uitzondering van een bouwwerk dat noodzakelijk is voor de aanleg, het onderhoud of de instandhouding van een buisleiding van nationaal belang;*
- b. de aanleg van een verharde weg of verhard pad of een spoorweg in de lengterichting van het voorkeurstracé;*
- c. de aanleg van een watergang in de lengterichting van het voorkeurstracé;*
- d. de aanleg van een waterkering, inclusief de daartoe behorende beschermingszone als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet in de lengterichting van het voorkeurstracé;*
- e. de aanleg van een buisleiding, niet zijnde een buisleiding van nationaal belang, of een ondergrondse hoogspanningsverbinding of ondergronds leidingstelsel in de lengterichting van het voorkeurstracé;*
- f. het bebossen;*
- g. het gebruik als stortplaats voor afvalstoffen of permanente opslag van grond, of andere stoffen of goederen.*

Verbeelding

In hoofdstuk 2 zijn de uitsneden opgenomen van de wijzingen op de verbeelding. Hieronder een opsomming van de aanpassingen.

- Het deel van de parkeerplaats ‘mollenplaats’ dat binnen dit plangebied valt wordt als zodanig aangeduid;
- Er wordt een aanduiding ‘parkeren’ opgenomen ten zuiden van de te verplaatsen Branddreef. De aanduiding krijgt een afmeting van 6 bij 15 meter;
- De bestemming “Groen” ten noorden van de bestemming “Verkeer-Rijksweg” wordt omgezet naar “Natuur”. De bestemming “Natuur-II” krijgt de bestemming “Natuur”;
- Een aantal kleine aanpassingen waar de grenzen niet goed zijn ingetekend (zie hoofdstuk 2);
- De dubbelbestemming “Leiding-Leidingenstrook” wordt vervangen door de aanduiding “vrijwaringszone-buisleidingenstrook van nationaal belang”;
- Ter hoogte van de Doenkade wordt een dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering opgenomen.