

provincie **HOLLAND**
ZUID

DIRECTIE RUIMTE, GROEN EN
GEMEENTEN
afdeling Ruimtelijke
Ontwikkeling

CONTACTPERSOON
B.P. Radema
DOORKIESNUMMER
070 - 441 68 51

PROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

TELEFOON
070 - 441 66 11
FAX
070 - 441 78 13
WEBSITE
www.pzh.nl

Tram 1 en 9 en bus 18, 67,
88 en 90 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

bestuursdienst rotterdam centrale registrator (3)
ingek.: - 3 FEB 1999
kenmerk :
dir./afd. :

Stadsregio.

Het dagelijks bestuur van de Commissie Stadsregio ROTTERDAM	
milieu-effectrapportage	
ingekomen :	14 JUNI 1999
nummer :	
dossier :	725-119 / 762-124
kopie naar :	vE mh/lab

ONS KENMERK	Uw KENMERK	BIJLAGEN	DATUM
RGG/ARO/159214	SR/98/2485 en SR/98/2486	-	02 FEB. 1999

ONDERWERP

Regionaal structuurplan Noordrand II en III en regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde.

Geacht bestuur,

Met brieven, gedateerd 6 november 1998, en een erratum, gedateerd 17 november 1998, heeft u ons aangeboden het regionale structuurplan Noordrand II en III en het regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde. Dit in het kader van de goedkeuringsprocedure zoals bedoeld in artikel 36e van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Met voorliggende brief delen wij onze besluiten hierover aan u mee.

Over deze besluiten heeft de gedeputeerde de heer G. Brouwer overleg gehad op 26 november en 4 december 1998 met uw portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening, de heer L. Stam en uw portefeuillehouder Volkshuisvesting, de heer J. Wienen. De verantwoordelijke statencommissie en de Provinciale Planologische Commissie (PPC) hebben ons overeenkomstig onderstaande besluiten geadviseerd.

Onze besluiten luiden als volgt:

1. Goedgekeurd het regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde met uitzondering van het bouwtempo en variant I van de meest westelijke wegontsluiting.
2. Vastgesteld het regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde als streekplan-uitwerking met uitzondering van het bouwtempo en variant I van de meest westelijke wegontsluiting. Voor het woningbouwprogramma 1995-1999 stellen wij het programma vast, zoals vastgesteld in het woningbouwscenario Stadsregio Rotterdam 1995, namelijk 2.500 woningen. Over het bouwprogramma 2000-2004 wordt pas een uitspraak gedaan na de algehele VINEX-herijking van 2000.
3. Goedgekeurd het regionaal structuurplan Noordrand II en III, met uitzondering van het bouwtempo en de noordelijke aansluiting aan de N470 in de polder Oudeland. Deze goedkeuring is mede gebaseerd op onze vaststelling dat het RSP in de toelichting op de plankaart nog ruimte laat voor de precieze

tracékeuzes van de N470 en de ZoRo-railverbinding, zoals deze via de daarvoor reeds opgestarte tracé-MER-procedures zullen worden vastgesteld.

4. Vastgesteld het regionaal structuurplan Noordrand II en III als streekplan-uitwerking met uitzondering van het bouwtempo en de noordelijke aansluiting aan de N470 in de polder Oudeland. Voor het woningbouwprogramma 1995-1999 stellen wij het programma vast, zoals vastgesteld in het woningbouwscenario Stadsregio Rotterdam 1995, namelijk 3.600 woningen. Over het bouwprogramma 2000-2004 wordt pas een uitspraak gedaan na de algehele VINEX-herijking van 2000. Bij het toetsen van bestemmingsplannen zal rekening gehouden worden met de tracévarianten in de tracé-MER-procedures van de N470 en de ZoRo-railverbinding.

Op de navolgende punten worden deze besluiten nader toegelicht:

Beoordeling van de regionale structuurplannen

In het streekplan Rijnmond (bladzijde 86) zijn uitwerkingsregels in de vorm van concrete beleidsbeslissingen vastgelegd voor de streekplanuitwerkingen, in casu de regionale structuurplannen. Bij een provinciaal besluit dat afwijkt van deze concrete beleidsbeslissingen, dient op dit punt het streekplan te worden herzien.

Woningbouwtempo

De vastgestelde regionale structuurplannen blijken na toetsing aan deze uitwerkingsregels strijdig met de uitwerkingsregels betreffende de woningbouwprogramma's. Om precies te zijn: het streekplan stelt als uitgangspunt voor de structuurplannen voor de periode tot 2005 een woningbouwprogramma van minimaal 9.000 woningen voor Midden-IJsselmonde en minimaal 8.000 woningen voor Noordrand II en III, terwijl de structuurplannen uitgaan van een bouwprogramma van respectievelijk maximaal 6.200 woningen en maximaal 6.600 woningen in die periode. Daarmee wijken de door de regio vastgestelde plannen dus af van het streekplan, terwijl zowel in het voorontwerp als in het ontwerp van het structuurplan nog is uitgegaan van de oorspronkelijk overeengekomen programma's. Deze afwijking is het gevolg van het door de Stadsregio op 22 juli 1998 vastgestelde herijkte Woningbouwscenario.

Als gevolg van genoemde strijdigheid heeft het college van Gedeputeerde Staten (GS) de volgende twee besluiten overwogen:

- a. Goedkeuren van de regionale structuurplannen met dien verstande dat goedkeuring moet worden onthouden aan het door de Stadsregio Rotterdam voorgestane bouwtempo, omdat dit afwijkt van de betreffende uitwerkingsregels in het streekplan Rijnmond. Vervolgens instemmen met de vaststelling van de regionale structuurplannen als streekplanuitwerkingen van het streekplan Rijnmond met uitzondering van genoemd onderdeel.
- b. Goedkeuren van de regionale structuurplannen, inclusief het door de Stadsregio voorgestane bouwtempo. Vervolgens instemmen met het op zo kort mogelijke termijn starten van een procedure voor een streekplanherziening op dit punt.

GS hebben uiteindelijk voor a. gekozen. Naar het oordeel van GS is hier niet alleen sprake van een strijdigheid met het streekplan maar ook sprake van een beleidswijziging ten opzichte van het in 1995 overeengekomen VINEX-convenant (partners: Rijk, provincie en stadsregio). Het bijgestelde bouwtempo voor Midden-

IJsselmonde maakt onderdeel uit van een neerwaartse bijstelling van het regionaal woningbouwscenario (Herijking 1997). GS ondersteunen het door de Stadsregio Rotterdam gekozen beleid het totale regionale woningbouwprogramma niet te veel boven het aantal van 53.000 te laten uitstijgen.

Volgens het VINEX-convenant is de Stadsregio gerechtigd woningbouwaan-tallen te verschuiven tussen locaties binnen de hoofdlijnen van de afspraken. Ditzelfde convenant geeft echter ook aan dat het convenant herijkt zal worden in het jaar 2000. De beleidswijziging van de Stadsregio is naar de mening van GS zodanig dat het convenant herzien zou moeten worden, als de participanten in dit convenant het eens worden over de wijziging. Dit zal aan de orde komen bij de VINEX-herijking 2000, die nog in 1999 zal starten. Daarna zal naar aanleiding daarvan zonodig het streekplan worden herzien. Bij het beoordelen van bestemmingsplannen zal daarom voor de periode tot de herijking uitgegaan worden van het woningbouwtempo, zoals was vastgesteld in het woningbouwscenario Stadsregio Rotterdam 1995.

Westelijke wegontsluiting Midden-IJsselmonde

Voor het tracé van de ontsluiting van de locatie Midden-IJsselmonde in westelijke richting, is gekozen voor een ontsluiting via de verlengde Zuiderparkweg als verbinding met Rotterdam in combinatie met een ontsluitingsweg parallel aan de A15 (zuidzijde) richting Rhoon. Voor de wijkontsluitingsweg tussen het woongebied en Rhoon was in het voorontwerp van het Regionaal Structuurplan uitgegaan van een voorkeurstracé ten zuiden en op enige afstand van de A15. Dit in verband met de plannen van Rijkswaterstaat voor verbreding van de A15. De aansluiting op het wegennet van Rhoon zou plaatsvinden via de uitbreiding van het bedrijventerrein Overhoeken III. De belangrijkste argumenten voor deze keuze waren:

- een zo kort mogelijke kruising met de ondergrondse leidingenstrook;
- een bijdrage aan het voorkomen van sluipverkeer op de bestaande dijkenstructuur;
- het vergroten van de ontsluitingsmogelijkheden van de bestaande bedrijventerreinen Overhoeken I en II;
- Verkeersveiligheidsaspecten.

Op grond van reacties op het voorontwerp heeft de raad van de Stadsregio Rotterdam besloten de gemeente Albrandswaard de ruimte te geven een standpunt te bepalen. De gemeenteraad van Albrandswaard heeft gekozen voor een tracé dat noordelijker is gelegen en dat rechtstreeks kan worden aangesloten op de Groene Kruisweg. Dit met name vanuit landschappelijke overwegingen. Als tijdelijke oplossing wordt gekozen voor een extra aansluiting op de Groene Kruisweg. Deze extra tijdelijke aansluiting moet evenwel ook als veilige permanente aansluiting kunnen functioneren ingeval de gewenste aansluiting op het Groene Kruisplein geen doorgang zou kunnen vinden. Het ontwerp-RSP is conform de wens van de gemeenteraad van Albrandswaard aangepast.

Bij brief van 15 juli 1998 heeft het college van Gedeputeerde Staten nogmaals haar bezwaren kenbaar gemaakt met betrekking tot de gekozen tracévariant. Dit nadat in de maanden daaraan voorafgaand veelvuldig overleg had plaatsgevonden. De bezwaren vloeien met name voort uit het rijks- en provinciale verkeersveiligheidsbeleid. Bij de vaststelling van het RSP Midden-IJsselmonde is, naar aanleiding van deze bezwaren de ontsluitingswijze opnieuw bezien. Gezocht is naar alternatieven

die de wens van Albrandswaard respecteren het open en waardevolle polderlandschap tussen Rhoon en Smitshoek zoveel mogelijk te ontzien en anderzijds voldoen aan de eisen van verkeersveiligheid. Aan de plantoelichting van het RSP is door de regioraad bij de vaststelling van het plan het volgende toegevoegd: "Uit nader overleg met met name de provincie Zuid-Holland is gebleken dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid de voorgestelde optie via de Jaaghinweg op onoverkomelijke bezwaren stuit. Een en ander heeft geleid tot verder onderzoek naar een alternatieve oplossing. Dit is gevonden in het verlengen van de westelijke ontsluitingsweg tot aan de bestaande ontsluitingsweg en het noordelijk deel van het bedrijventerrein Overhoeken I. Via de bestaande Kleidijk en Rivierweg kan worden aangesloten op de Groene Kruisweg. Rekening houdende met het tempo van realisatie van Portland en Carnisselande en de daarbij te verwachten verkeersbewegingen in westelijke richting, biedt deze oplossing tenminste soelaas in de eerste fase van realisatie van Midden-IJsselmonde. Mede afhankelijk van het verkeersaanbod en de situatie van de op het bedrijfsterrein aanwezige bedrijven, zal wellicht op termijn alsnog gekozen moeten dienen te worden voor een aansluiting van de westelijke ontsluitingsweg op een in het geprojecteerde bedrijfsterrein Overhoeken III te realiseren ontsluitingsweg. In deze situatie zal dienen te worden gezocht naar een inrichting die voldoet aan een aantal randvoorwaarden. (.....). De uiteindelijke situering van de weg zal in het kader van een herziening van het vigerende bestemmingsplan door de gemeente Albrandswaard worden bepaald."

Alles overwegende merken wij het volgende op.

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen blijft een rechtstreekse aansluiting op de Groene Kruisweg niet aanvaardbaar. Hieraan zal ook geen medewerking kunnen worden verleend. De andere hiervoor geschetste varianten bieden kansen tot een aanvaardbare oplossing van de problematiek te komen. Het is noodzakelijk op korte termijn nader overleg te voeren om tot een definitieve keuze inzake de westelijke ontsluiting van de bouwlocatie te komen. Een overleg waarbij deelname van met name Rijkswaterstaat en leidingbeheerder onontbeerlijk is. Een en ander kan dan conform het standpunt van de regioraad in een bestemmingsplan worden vastgelegd.

Voor de goede orde wordt erop gewezen dat van de zijde van de provincie geen medewerking zal worden verleend aan het uitvoeren van werken en werkzaamheden die realisatie van de gewenste ontsluitingsmogelijkheden in de weg staan.

N470

Voor de aanleg van de N470 zijn op dit moment twee streekplanherzieningen in voorbereiding, namelijk voor de tracégedeelten in het streekplan Rijnmond en in het streekplan Zuid-Holland West, waarvan de ontwerpen begin 1999 zullen worden vastgesteld. Aan deze herzieningen zijn tracé-MER-procedures gekoppeld. De plaatskeuze van de N470, zoals in het structuurplan voorzien binnen de grenzen van dit plan, is in belangrijke mate uitgangspunt bij de betreffende tracé-MER-procedure. Op twee punten zijn daarbij echter nog opmerkingen te maken.

- a. Binnen de grenzen van het plangebied zijn in het structuurplan drie aansluitingen voorzien. Voor alle duidelijkheid: de, voor Noordrand II en III van groot belang zijnde, aansluiting van de Klapwijkseweg (N472) ligt op de structuurplankaart buiten de plangrenzen. GS hebben reeds in hun reactie op het

voorontwerp van het structuurplan aangegeven, dat er bij de aanleg van de N470 voorshands wordt uitgegaan van maximaal twee aansluitingen binnen de grenzen van het plangebied van het structuurplan (dus de aansluiting van de N472 niet meegerekend), vanwege eisen van doorstroming en verkeersveiligheid. In deze reactie is tevens aangegeven dat de door de Stadsregio voorziene derde aansluiting planologisch wel gereserveerd wordt, zodat gaandeweg de ontwikkeling van de bouwlocaties voor deze aansluiting nog een nadere afweging kan plaatsvinden.

- b. Voor het tracégedeelte direct ten zuiden van de zogenoemde Klapwijkse knoop is in de tracé-MER-procedure nog sprake van een, iets oostelijker gelegen, tracévariant, die voor een zeer klein gedeelte nog binnen het plangebied van het structuurplan valt. Dit betekent dat van de zijde van de provincie, althans tot aan het uiteindelijke tracébesluit en daarna afhankelijk van dit besluit, geen medewerking zal worden verleend aan het uitvoeren van werken en werkzaamheden die realisatie van deze variant in de weg staan.

Railverbinding Zoetermeer-Rotterdam

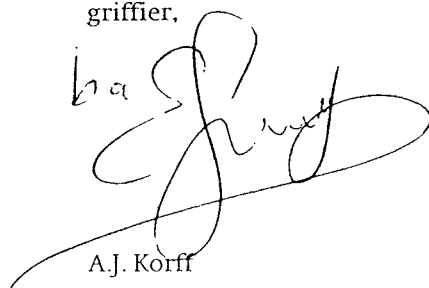
Voor deze railverbinding loopt op dit moment een tracé-MER-procedure. Op de plankaart van het streekplan Rijnmond zijn indicatief aangegeven de tracévarianten via de Landscheiding en de Swemcoperlaan. Het structuurplan geeft alleen een tracé aan via de Landscheiding. In het structuurplan wordt als onderdeel van de Milieu- en kwaliteitstoets aangegeven dat een tracévariant via de Swemcoperlaan niet onmogelijk wordt gemaakt. GS vinden het van belang aan de Stadsregio kenbaar te maken, dat geen medewerking zal worden verleend aan werken en werkzaamheden, die realisatie van deze variant in de weg staan. Zodra via de tracé-MER-procedure duidelijk wordt welk tracé gekozen is, zal via een streekplanuitwerking of streekplanherziening het definitieve tracé geregeld worden.

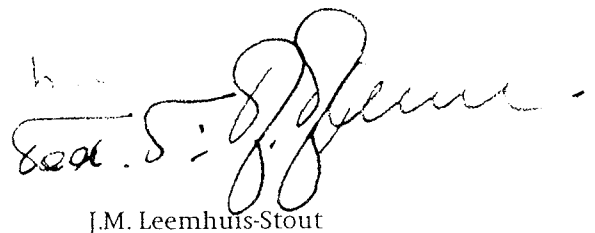
Wij hopen u met deze toelichting op de genomen besluiten voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
griffier,

voorzitter,


A.J. Korff


J.M. Leemhuis-Stout

