

STICHTING NATUURBESCHERMING  
**VLINDERSTRIK**

Larikslaan 138  
3053 LE Rotterdam



Tel/fax: 010-4226671  
E-mail: [info@vlinderstrik.net](mailto:info@vlinderstrik.net)  
Website: [www.vlinderstrik.net](http://www.vlinderstrik.net)

**AANGETEKEND MET HANDTEKENING RETOUR**

**Tevens per fax nr. 010-4894933 (zonder bijlagen)**  
**Gemeenteraad van Rotterdam,**  
**p/a Directeur dS+V, Afdeling Ruimtelijke Ordening**  
**(Bureau Bestemmingsplannen)**  
**Postbus 6699**  
**3002 AR Rotterdam**

**Tevens per fax nr. 010-8004001 (zonder bijlagen)**  
**Gemeenteraad van Lansingerland**  
**Raadhuislaan 1**  
**Postbus 1**  
**2650 AA Berkel en Rodenrijs (gemeente Lansingerland)**

<b><u>Gemachtigde</u></b>	<b><u>Ons kenmerk</u></b>	<b><u>Bijl.</u></b>	<b><u>Datum</u></b>
<b>J.H. Ochtman</b>	<b>U/9048</b>	<b>11</b>	<b>22 december 2009</b>

**Onderwerp:**

**ZIENSWIJZE**  
**'Ontwerpbestemmingsplan Vlinderstrik'.**

Geachte Colleges,

Hierbij maken wij gebruik van de gelegenheid om tot en met 24 december 2009 een zienswijze te kunnen indienen op het ontwerpbestemmingsplan "Vlinderstrik".

**Inleiding.**

Op 16 juli 2004 is onze stichting opgericht met o.a. als doelstelling het gebied van de "Vlinderstrik" te doen realiseren zoals is omschreven in de Planologische Kernbeslissing (PKB)-plus deel vier van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam, vastgesteld in september 2003 (PKB-Plus/PMR 2003).

De acht concrete beleidsbeslissingen in PKB-Plus/PMR 2003 heeft de Raad van State in haar uitspraak van 26 januari 2005 vernietigd, maar alle beslissingen van wezenlijk belang in stand gelaten. Op 2 september 2005 werd de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) ondertekend met als doel om de door de Raad van State geconstateerde gebreken te herstellen, waarbij ervan uitgegaan werd dat het herstel van de gebreken niet zal leiden tot een wijziging van de inhoud van de PKB-Plus/PMR 2003 en de twee concrete beleidsbeslissingen voor wat betreft het Project "750 hectare natuur- en recreatiegebied".

Het herstel van de PKB-Plus/PMR 2003 was voor ons geen aanleiding om onze doelstelling te wijzigen. Wij blijven er van uitgaan dat de Vlinderstrik wordt ingericht conform de in de PKB-Plus/PMR 2003 gemaakte afspraken overeenkomstig het Milieueffectrapport (MER) uit 2001 voor de deelnota "750 hectare natuur- en recreatiegebied", waarvan de Vlinderstrik deel uitmaakt.

Onverlet het ontbreken van de concrete beleidsbeslissingen in de herstelde PKB/PMR 2006 blijft de Staat verantwoordelijk en de Provincie is aanspreekpunt voor de Staat ten aanzien van de Uitvoering van het project "750 hectare natuur- en recreatiegebied".



De provincie blijft zorg dragen voor het financieel beheer van het Projectbudget en voor de opzet en het onderhoud van de Projectbeheersstructuur van het Programma "750 hectare natuur- en recreatiegebied", zoals is vastgesteld in de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) van 2 september 2005.

Op deze herstelde PKB/PMR 2006 is de Europese Richtlijn Strategische Milieubeoordeling (SMB) van toepassing, omdat er o.a. sprake is van planonderdelen die kaderstellend zijn voor komende m.e.r.-(beoordelings)plichtige projecten.

Op 14 augustus 2006 hebben wij een inspraakreactie ingediend op de Strategische Milieubeoordeling (SMB) behorend bij deel 3 van de Planologische Kernbeslissing PMR 2006.

In het kader van deze SMB heeft de commissie voor de Milieueffectrapportage (Commissie MER) op 24 augustus 2006 het navolgende advies uitgebracht ten aanzien van het project "750 ha natuur- en recreatiegebied":

"De 750 hectare natuur- en recreatie impliceert functiewijziging met een oppervlakte die m.e.r.-(beoordelings)plichtig is. Doordat de nieuwe PKB geen concrete beleidsbeslissingen bevat, zal de realisatie van de 750 hectare natuur- en recreatiegebied afhangen van planologische besluitvorming door provincie en gemeenten. Daartoe is o.a. een Uitwerkingsovereenkomst (UWO) gesloten met genoemde bestuurslagen en het Rijk, zo blijkt uit de PKB. Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam (RR2020) voorziet op 'provinciaal besluitvormingsniveau' in de 750 hectare bestemmingsplannen van enkele gemeenten zouden daarop moeten volgen. Net als de PKB, bevat ook RR2020 geen concrete beleidsbeslissingen. Hierdoor komt – juridisch gezien – de nadruk geheel op de gemeenten te liggen. RR2020 is kaderstellend voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten, dus is een SMB vereist. Voor de bestemmingsplannen zelf is m.e.r. (eventueel ook SMB) aan de orde".

### **Deelnota MER 750 ha natuur- en recreatiegebied PMR, vastgesteld mei 2001.**

Aan de PKB/PMR voor de 750 ha natuur- en recreatiegebied ligt bovengenoemd MER 2001 ten grondslag.

Dit MER laat voor wat betreft de verbindende functie voor ecologie en recreatie van de Vlinderstrik niets aan duidelijkheid te wensen over. De Vlinderstrik is onderdeel van de Groenblauweslinger, een robuuste ecologisch/recreatieve verbindingszone tussen het Rottemeregebied en Midden Delfland in het kader van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur. Het gebied tussen Rotterdam en Berkel en Rodenrijs, de Zuidpolder en de Schiebroekse Polder, wordt ingericht als een aaneenschakeling van een vier of vijftal natuurgebieden, met een recreatieve en ecologische gebruiks- en verbindingsfunctie. De groene inrichting van het gebied beoogt een recreatieve en ecologische verbinding te maken tussen de Groenblauwe Slinger en het Rottemeregebied. In de natuurgebieden is natte natuur en het creëren en beheren van een duurzame water- en milieuinrichting aspectbepalend. Zo stelt het MER dat het openhouden van dit gebied onder andere als ecologische verbindingszone prioriteit verdient en dat de nadruk ligt op verbetering van de recreatieve route om zo het gebied aantrekkelijk en veilig doorreisbaar te maken op weg naar verder gelegen natuur- en recreatiegebieden. Het gebied wordt ingericht als verbindingszone; dat wil zeggen dat de mogelijkheden om er doorheen te reizen worden verbeterd, maar dat het plangebied niet wordt ingericht voor verblijfsrecreatie. Het gebied dient niet als eindpunt voor recreatief verkeer. Het autoverkeer zal geconcentreerd blijven op de bestaande doorgaande routes. Op de verwachte toename van verkeer op de N209 wordt autonoom geanticipeerd door de verbreding van de weg in het kader van de verbinding van de A13 met de A16.



Over de waterhuishouding staat op blz. 66:

"De waterhuishouding van het gebied is momenteel gericht op de agrarische functie. Na transformatie van het gebied is de agrarische functie uit het plangebied verdwenen, zodat meer mogelijkheden ontstaan om het gebied een bijdrage te laten leveren aan duurzaam waterbeheer";

Op blz.104:

"In het gebied ontbreekt het aan (aantrekkelijke) fietspaden en glastuinbouwconcentratie maakt het gebied landschappelijk-recreatief bezien niet interessant";

Op blz. 114 en 116:

"De belangrijkste agrarische functie van het gebied is grasland. Daarnaast komen in het gebied glastuinbouw en enkele percelen bouwland voor. Zowel grasland als akkerbouw zorgen door bemesting voor een verrijking van bodem en grondwater met de voedingsstoffen (nutriënten) fosfor (P) en stikstof (N). Op deze manier komen ook zware metalen als koper en cadmium in de bodem terecht. Daarnaast worden bestrijdingsmiddelen toegepast die gedeeltelijk in bodem en water terechtkomen. Ook glastuinbouw zorgt voor een verrijking met nutriënten en daarnaast kan emissie van bestrijdingsmiddelen (zoals lindaan, dichloorvos, parathion en fluorantheen) optreden. Een van de belangrijkste verontreinigingen door wegverkeer (N209) is zink [lit. 34]. De concentraties stikstof en fosfaat in het water in deze regio zijn hoog: vrijwel alle meetpunten overschrijden de grenswaarde. In de Zuidpolder, zuidwestelijk deel van het gebied, bedraagt zowel het stikstof als het fosfaatgehalte 5 à 10 maal de grenswaarde. Wat zware metalen betreft zijn met name de gehalten aan kwik, koper en zink te hoog [lit. 34]".

Alles overziende is de conclusie gerechtvaardigd dat in het gebied van de Vlinderstrik beëindiging van de (agrarische) bedrijvigheid en sanering van het glastuinbouwkassenareaal noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de in het MER 2001 gestelde doeleinden. Het realiseren van een nagenoeg aaneengesloten, openbaar toegankelijk en vanuit de stad bereikbaar robuust natuur- en recreatiegebied vormt een wezenlijke component voor het realiseren van de tweede doelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

### **Strategische Milieubeoordeling (SMB).**

Wij zijn van mening dat het resultaat van de SMB voor wat betreft de milieubeoordeling ten aanzien van de Vlinderstrik als openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied – ter realisering van de tweede doelstelling van de PKB/PMR om de kwaliteit van de leefomgeving in het Rijnmond gebied te verbeteren – onvoldoende is verwerkt in deel 3 van de PKB PMR (2006).

De commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 24 augustus 2006 geadviseerd dat onze bezwaren tegen de SMB, wegens het ontbreken van concrete beleidsbeslissingen in de PKB/PMR 2006 en het RR2020, aan de orde kunnen komen bij de behandeling van het bestemmingsplan Vlinderstrik. Ook de MER-(beoordelings)plicht kan dan ter sprake worden gebracht.

Derhalve zullen wij in deze procedure onze bezwaren aan de orde stellen.

In deel 3 van de PKB PMR (2006) is namelijk verwerkt de op 2 september 2005 gesloten Uitwerkingsovereenkomst (UWO) van het deelproject "750 hectare natuur- en recreatiegebied", tussen de Staat der Nederlanden, Provincie Zuid-Holland, Gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. Op blz. 2 onder C van deze UWO wordt gesteld: "Het programma "750 hectare natuur- en recreatiegebied " is gericht op de realisatie van de hoofdfunctie natuur en recreatie.



Binnen deze hoofdfuncties blijft er ruimte voor andere functies. Dit wisselt per Deelgebied. Gestreefd wordt naar het optimaliseren en combineren van functies”.

Partijen hebben het in de PKB en het Bestuursakkoord omschreven Programma “750 hectare natuur- en recreatiegebied” en de afzonderlijke Programmaonderdelen ingevuld en uitgewerkt in het Toetsingskader dat als bijlage 3 bij deze UWO is gevoegd. Het Toetsingskader bevat de eisen waaraan het resultaat van de Uitvoering van de Programmaonderdelen wordt getoetst.

Voor wat betreft de Vlinderstrik wordt in het Toetsingskader het volgende gesteld:

1. “Het betreft een gebied van circa 100 hectare met als hoofdfunctie natuur en recreatie, waarbinnen andere functies mogelijk zijn. Te denken valt aan de functies van agrarische bedrijvigheid, wonen (bestaande woningen, geen nieuwbouw), transport, infrastructuur en waterkering. De functie staat los van de eigendomssituatie”
2. “Het betreft een gebied dat vanuit het aanliggende stedelijk gebied bereikbaar is (aansluitende infrastructuur) en met functies die aansluiten bij de stedelijke behoeften zoals sporten, wandelen en dagrecreatie”
3. “Het betreft de realisatie van recreatieve infrastructuur in het gebied die aansluit op het stedelijk gebied van Rotterdam en op de Groenblauweslinger”
4. “Het betreft het handhaven en realiseren in het gebied van hoogwaardige bebouwing met onder andere de functies wonen en werken in een groene, parkachtige omgeving die de huidige landschappelijke structuur versterkt”
5. “Het betreft het mogelijk maken van een ecologische verbinding tussen het Rottemeregebied en de Groenblauweslinger”
6. “Het betreft het inrichten en beheren van het gebied zodat de negatieve effecten van de infrastructurele barrières op de functies natuur en recreatie zoveel mogelijk worden gereduceerd”

### **Deel 3 PKB PMR (2006) versus deel 4 PKB-Plus PMR (2003)**

De Raad van State heeft in januari 2005 de Concrete beleidsbeslissingen in de PKB-Plus PMR vernietigd, maar alle beslissingen van wezenlijk belang in stand gelaten. Uitdrukkelijk is door alle betrokken partijen toegezegd dat het herstel van de PKB geen afbreuk mag doen aan de intenties en de doelstellingen van de oorspronkelijke PKB-Plus PMR deel 4, waaraan ten grondslag ligt, voor wat betreft de 100 hectare in de Vlinderstrik, de deelnota MER 750 ha natuur- en recreatiegebied Project Mainportontwikkeling Rotterdam, vastgesteld mei 2001. Ondanks deze toezeggingen mag worden geconcludeerd dat het herstelde deel 3 PKB PMR (2006), in ieder geval voor wat betreft de Vlinderstrik, bij lange na niet toekomt aan de doelstellingen van het MER 2001 en dus ook niet aan die van deel 4 PKB-Plus PMR (2003).

Het is immers zo dat de bestuurlijke Uitwerkingsovereenkomst van september 2005 met daaraan gekoppeld het Toetsingskader, een geïntegreerd onderdeel vormt van het herstelde deel 3 PKB PMR (2006). Naar onze mening kan hier zelfs gesproken worden van onbehoorlijk bestuur; omdat voor het natuurgedeelte van de Vlinderstrik essentiële voorwaarden zoals openbare toegankelijkheid en het uitsluiten van volkstuinen, sportvelden, (agrarische) bedrijvigheid, extra ontsluitende infrastructuur naast een recreatief fietspad met wandelpaden, met voeten worden getreden. Een recreatief concentratiepunt en een ZoRo-bus langs de Landscheiding worden mogelijk gemaakt hetgeen strijdig is met het MER 2001, met de PKB-Plus/PMR 2003, met de Beslissingen van Wezenlijk Belang (en de toelichtingen daarop) nrs. 23 en 25 van de PKB/PMR 2006, met het RR2020 en met het RGSP2.



**Streekplan Rijnmond,**  
**Ruimtelijk Plan regio Rotterdam 2020 (RR2020)**

In de Toelichting van het in december 2005 vastgestelde RR2020 staat op blz. 83 het volgende:

"Zowel voor de verbetering van het vestigingsklimaat als voor de kwaliteit van het leven in bredere zin is een goed functionerend groenblauwe raamwerk in en om het stads- en dorpsgebied van de regio noodzakelijk. De groene en blauwe verbindingen binnen en tussen genoemde gebieden vormen een belangrijke schakel in het raamwerk. In de Planologische Kernbeslissing Plus Project Mainportontwikkeling Rotterdam heeft het Rijk door middel van concrete beleidsbeslissingen op Midden-IJsselmonde (600 ha) en in de Intermediaire Zone (150 ha) groengebieden begrensd als openbaar toegankelijke natuur- en recreatiegebieden. In het groenblauwe raamwerk geldt de op de plankaart weergegeven legenda voor het landelijk gebied: gebied met (inter)nationale natuurbescherming, natuurgebied (bestaand en te ontwikkelen), openluchtrecreatie of stedelijk groen (bestaand en te ontwikkelen), verblijfsrecreatiegebied, agrarisch gebied, agrarisch gebied plus en zoeklocatie woningen in het groen."

Op blz. 103 vermeldt het RR2020 o.a.:

"Een deel van het programma voor natuur en recreatie is als concrete beleidsbeslissing vastgelegd in het Project Mainport Rotterdam, de planologische kernbeslissing van het Rijk. Deze concrete beleidsbeslissingen moeten doorwerken in het RR2020.

Ze luiden als volgt:

- "In het gebied Midden-IJsselmonde wordt binnen de begrenzing die is aangegeven op figuur 3.6 (van de concrete beleidsbeslissing) een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied gerealiseerd met een oppervlakte van circa 600 hectare. Het gebied ten noorden van de Essendijk zal de hoofdfunctie openluchtrecreatie met natuurwaarden worden gegeven. Het gebied ten zuiden van de Essendijk gelegen zal de hoofdfunctie hoogwaardige natuur met recreatief medegebruik krijgen. Bij de transformatie van Midden-IJsselmonde zal ruimte blijven voor agrarische bedrijvigheid en zullen de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen zoveel mogelijk behouden blijven."
- Zoals op figuur 3.8 (van de PKB) staat aangegeven zal in de Schiebroekse- en de Zuidpolder, een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied met een oppervlakte van circa 100 hectare worden gerealiseerd. In de Schiezone wordt overeenkomstig figuur 3.8 (van de PKB) circa 50 hectare openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied gerealiseerd".

Op de plankaart van het RR2020 is, indicatief, de Groene Verbinding ingetekend die Midden Delfland moet verbinden met het Rottemerengebied. Deze groene verbinding is ingetekend zowel in het te ontwikkelen natuurgebied als binnen de gebieden voor te ontwikkelen openluchtrecreatie of stedelijk groen. Dat gebieden aan weerszijden van de HSL in de Schiebroekse polder op de plankaart van het RR2020 zijn aangeduid als openluchtrecreatiegebied of stedelijk groen betekent geenszins dat deze gebieden zijn uitgesloten van de ecologisch/recreatieve verbindingzone tussen Midden Delfland en het Rottemerengebied. Het betekent wel dat in deze gebieden meer de nadruk komt te liggen op de recreatieve verbindingfunctie van de PEHS, zoals is aangegeven in de Groenzone Noordrand waarvan de "Annie M.G. Schmidtpark" onderdeel is (**bijlage 1**).

De PKB/PMR schrijft voor dat in de Vlinderstrik 100 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied zal worden ingericht. Dit betekent voor de Vlinderstrik, tussen de Oude Bovendijk en de Wildersekade, een gemiddelde breedte van 400 meter.

Dit moge ook blijken uit blz. 83 van het in oktober 2005 vastgestelde streekplan Rijnmond (RR2020) waarin wordt gerefereerd aan de PKB-Plus van het PMR.



Daarin wordt gesteld dat het Rijk, door middel van concrete beleidsbeslissingen, in de Intermediaire Zone (150 ha Vlinderstrik en Schiezone tezamen) groengebieden heeft begrensd als openbaar toegankelijke natuur- en recreatiegebieden.

Het streekplan Rijnmond RR2020 stelt hoge prioriteit aan de Intermediaire Zone en heeft aan deze zone de status van "Structurerend element" toegekend. Zo heeft het RR2020 in de Plankaart een strook van 400 meter langs de Oude Bovendijk in Polder Schieveen, aansluitend met de Vlinderstrik, de bestemming "natuurgebied, te ontwikkelen" toegekend. Het RR2020 beschrijft op blz. 99 deze aanduiding als "overige gebieden met de hoofdfunctie Natuur. Extensief recreatief medegebruik is, waar toepasbaar, toegestaan.

## **RR2020 – RGSP 2**

### **Bijlage 1**

In bijlage 1 van onze zienswijze vindt u documentatie uit het Streekplan RR2020 en uit het in het RR2020 opgenomen Regionaal Groen Structuurplan 2 (RGSP 2).

De inhoud van deze documenten verzoeken wij u hier als ingelast en herhaald te beschouwen.

Het betreft documentatie over de Groenzone Noordrand (Intermediaire Zone). Zoals aangegeven in het RR2020 en het RGSP2 is de functie van de Groenzone Noordrand een ecologisch/recreatieve verbindingzone en als zodanig onderdeel van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Het RR2020 geeft hieraan de eerste prioriteit zo blijkt uit tabel 6.1 op blz. 104, een samenvatting van het uitvoeringsprogramma RGSP2. Op blz. 56 van het RR2020 staat het volgende over de Intermediaire Zone (ook wel "Groenzone Noordrand") tussen de regioparken Delfland en Rottemeren:

"In de dichtbebouwde regio verdienen groenzones langs het stedelijk gebied bijzondere aandacht. De ruimtedruk is hier doorgaans hoog. Om de ecologische functie duurzaam in stand te houden, zijn investeringen in een hoge groene kwaliteit nodig. De zones krijgen daarmee ook een functie in de geleding van de stad, als verbinding voor het recreatieve verkeer en als groengebied voor de omliggende bebouwing".

Uit kaart 5a – projecten – van het RGSP2 blijkt dat de Groenzone Noordrand bestaat uit de volgende gebieden:

- N1 Schiezone
- N2 Polder Schieveen
- N3 Vlinderstrik
- N4 Boterdorpse polder
- N5 Tussenstuk Hoekse Park-west en Boterdorpse polder
- N6 Landscheidingspark (Annie M.G. Schmidtpark).

De ecologische verbinding is benoemd onder punt 32 (Akerdijkse Plassen – Rottemeren) en de recreatieve verbinding onder punt 16 (Provinciaal fietspad 269 Noordrand).

Uit de bladzijden 43, 44, 52 en 56 van het RGSP2 blijkt de belangrijkheid van de Groenzone Noordrand voor de verbindende functie tussen de regioparken Delfland en de Rottemeren op het gebied van zowel ecologie als recreatie. Gezien de belangrijke functie die de regioparken en groenzones hebben voor recreatie, natuurontwikkeling en waterberging dichtbij het centraal stedelijk gebied wordt in deze gebieden een speciaal beschermingsregime voorgesteld dat gericht is op het tegengaan van verstedelijking. Vernippering van de gebieden door infrastructuur wordt tegen gegaan.



### **Leefbaarheid.**

De leefbaarheid in het Rijnmondgebied wordt bedreigd door gebrek aan groen dichtbij de stad, onvoldoende bereikbaarheid van natuurgebieden voor recreanten, gebrek aan kwaliteit van recreatieve voorzieningen en (toekomstige) natuurgebieden die onder druk staan van toenemende verstedelijking en ander ruimtegebruik. De milieukwaliteit staat onder druk door verkeerslawaaï, toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot, NO<sub>x</sub>-, SO<sub>2</sub>- depositie zit boven de gestelde beleidsdoelen, NO<sub>2</sub> en fijn stof overschrijden op enkele plaatsen de gestelde normen.

De compensatie van 750 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied voor de kwalijke milieugevolgen ten gevolge van de aanleg van de Tweede Maasvlakte is hard nodig voor de verbetering van de leefbaarheid in het Rijnmondgebied.

Voor wat betreft de Vlinderstrik voldoet het herstelde deel 3 PKB PMR (2006) bij lange na niet aan de in het MER 2001 gestelde doeleinden en dus ook niet aan de PKB-Plus/PMR 2003.

### **Project-MER.**

Het project 750 ha natuur- en recreatiegebied impliceert een functiewijziging van een oppervlakte van beduidend meer dan 250 ha. Ingevolge het advies van de commissie MER op de SMB d.d. 24 augustus 2006 kan geconcludeerd worden dat de opgave van 750 ha natuur- en recreatiegebied als één samenhangend project is te beschouwen en derhalve in het kader van onderdeel C categorie 9 van het Besluit MER 1994 (gewijzigd 2006) absoluut Project MER-plichtig is en er geen sprake kan zijn van alleen maar een MER-beoordelingsplicht. In het kader van het voorontwerp bestemmingsplan zijn de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland – naar onze mening ten onrechte - er van uitgegaan dat het bestemmingsplan Vlinderstrik uitsluitend MER-beoordelingsplichtig is ingevolge onderdeel D categorie 9 van het besluit MER 1994 dat voorziet in een functiewijziging van 125 ha of meer. In het kader van de besluitvorming door de gemeenteraden hebben wij ingesproken en er op aangedrongen een Project-MER op te doen stellen op grond van onderdeel C categorie 9 van het besluit MER 1994. Ingevolge de MER-beoordelingsplicht van het bestemmingsplan hebben wij vanwege de kwalijke milieugevolgen van het bestemmingsplan geadviseerd een MER op te doen stellen in het kader van onderdeel D categorie 9 van het besluit MER 1994 omdat het in dit bestemmingsplan gaat om een functiewijziging van 125 ha of meer.

Tot onze teleurstelling hebben beide gemeenteraden besloten om geen MER op te doen stellen. Wij maken hierbij bezwaar tegen deze besluiten. Als onderbouwing van ons bezwaar sluiten wij hierbij de volgende documenten in welke wij u verzoeken hier als ingelast en herhaald te willen beschouwen (**Bijlage 2**):

1. 9 juli 2009 Raadsbesluit gemeente Rotterdam;
2. 1 juli 2009 Onze inspraak Commissie FIBS, Rotterdam;
3. 11 juni 2009 Onze brief aan raadsvergadering Rotterdam;
4. 25 juni 2009 Raadsbesluit gemeente Lansingerland;
5. 25 juni 2009 Onze inspraak gemeente Lansingerland;
6. 10 juni 2009 Onze inspraak Commissie Wonen en Werken, Lansingerland.

### **Aanmeldingsnotitie m.e.r. beoordeling bestemmingsplan Vlinderstrik.**

Deze meldingsnotitie is tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Wij delen niet de conclusie uit deze notitie dat de effecten op het milieu ten gevolge van de voorgenomen activiteiten slechts gering zullen zijn en dat er zelfs sprake zou zijn van een verbetering van de waterkwaliteit.



Integendeel, de waterkwaliteit zal verslechteren door een toename van ongewenste activiteiten zoals het RCP, de ZoRo-bus en de blokkade van de ecologische verbindingzone door het bewust verkeer om laten leggen van de fietstunnel ten zuiden van de ecoduiker onder de N471 en de ecologische blokkade van de altijd redelijk goed functionerende duiker onder de Randstadrail tengevolge van de aanleg van een fietspad. Tengevolge hiervan zijn langs een groot deel van het pad natuurvriendelijke oevers verdwenen waardoor de biodiversiteit en de waterkwaliteit nadelig worden beïnvloed. Van enige afname van bedrijfsactiviteiten is nauwelijks sprake. In de Zuidpolder van Berkel en Rodenrijs is weliswaar enig glas gesaneerd, maar daartegenover staat de plaatsing van het RCP te midden van de ecologisch belangrijke hoofdwatgang. Verder blijven in de Zuidpolder aan de Rodenrijse weg een milieuvervuilend transportbedrijf en een glastuinbouwareaal met daarnaast een forse reservering voor agrarische doeleinden die in het voorontwerp bestemmingsplan nog als "groen" was ingevuld. In de Schiebroekse polder is geen enkele afname van welke bedrijfsactiviteit dan ook geconstateerd, wel een toename in de vorm van de zeer milieu-belastende ZoRo-busbaan. Langs de Wildersekade heeft zelfs kasuitbreiding plaats gevonden en worden, in tegenstelling tot het vigerende bestemmingsplan, caravanstallingen annex vervuilende garagebedrijven gelegaliseerd en vindt er zelfs uitbreiding van caravanstallingen plaats. Garagebedrijven zijn weliswaar in het bestemmingplan niet toegestaan, maar er wordt niet gehandhaafd. Al vele jaren lang is een garagebedrijf aan de Wildersekade werkzaam waartegen niet opgetreden wordt.

#### **140 ha Transformatie.**

De PKB/PMR 2006 bepaalt in de Beslissingen van Wezenlijk Belang (en de toelichtingen daarop) nrs 23 en 25 dat in de Vlinderstrik in totaal 140 ha moet worden getransformeerd: 100 ha voor openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied en 40 ha voor het ruimtelijk mogelijk maken van de 100 ha, als zoekgebied in de 140 ha. De 40 ha mogen worden gebruikt voor sportvelden en volkstuinten, maar mogen geen onderdeel vormen van de 100 ha. Het bestemmingsplan gaat er van uit dat de PKB/PMR doelstelling 100 ha is. Dit is niet juist. De 40 ha extra zijn bedoeld om het natuur- en recreatiegebied van 100 ha ruimtelijk mogelijk te maken. Men kan nu eenmaal geen ecologisch/recreatieve verbindingzone aanleggen te midden van agrarisch grondgebruik, glastuinbouw en vervuilende bedrijven.

Op blz. 33 van de toelichting van het ontwerp van het onderhavige bestemmingsplan, onder 4.2.1 Natuur en recreatiegebied, wordt het totaal aantal beschikbare hectares aangegeven voor de inrichting van het natuur- en recreatiegebied. Wij zouden graag een nadere specificatie willen zien van de 20 ha dat wordt ingenomen door infrastructuur en bebouwing. Het is ons niet duidelijk welke infrastructuur en welke bebouwing worden bedoeld.

Gezien het substantiële aantal hectares voor (agrarische) bedrijven en glastuinbouw die niet gesaneerd worden en de hectares die in beslag worden genomen door de aanleg van het RCP en de ZoRo-busbaan zouden wij graag voor de duidelijkheid een nadere specificatie willen zien van het aantal hectares die de bestemming "natuur- en recreatiegebied" (NI, II en III) hebben gekregen, zowel ten westen en ten oosten van de N471 in de Zuidpolder als ten westen en ten oosten van de HSL in de Schiebroekse Polder.

Er is in de Plankaart geen ruimtereservering opgenomen voor de ZoRo-railverbinding in de Schiebroekse Polder zoals die is vastgesteld in het RR2020. Wij verzoeken u dit alsnog te doen en de Plankaart en de Regels dienovereenkomstig te wijzigen.



Al met al komen wij tot de conclusie dat vanwege de complexiteit van het bestemmingsplan een Project-MER noodzakelijk is om de milieugevolgen van het bestemmingsplan helder in kaart te kunnen brengen.

Wij zullen dit nader onderbouwen in onze inhoudelijke beschouwing van het bestemmingsplan.

## **ZUIDPOLDER + SCHIEBROEKSE POLDER**

### **Bestemmingen NI, NII en NIII voor "Natuur- en recreatiegebied"**

Het ontwerpbestemmingsplan maakt voor de invulling van het natuur- en recreatiegebied onderscheidt in drie deelbestemmingen:

- NIa: Versterking, ontwikkeling en behoud van natuurlijke waarden in de vorm van vochtig kruidenrijk grasland alsmede faunapassages;
- NIIa: Versterking, ontwikkeling en behoud van een ecologische verbindingzone in de vorm van een half open moeraslandschap alsmede faunapassages;
- NIIIa: Natuurgebied zoals bedoeld in de bestemming "natuur-1" en natuurgebied zoals bedoeld in de bestemming "natuur-2" alsmede faunapassages.

Het MER 2001 en de PKB/PMR spreken over een ecologisch/recreatieve verbindingzone van 100 ha dat ingevuld zal moeten worden in het zoekgebied van 140 ha. De bestemming NI sluit de functie voor een ecologische verbindingzone uit. Er blijft dan niet veel over van een "zoekgebied". Dit is niet in de geest van het MER en de PKB.

Wij verzoeken u voor al het groen in de Vlinderstrik binnen de begrenzing van figuur 3.8 van de PKB/PMR de bestemming "N" te geven met als omschrijving:  
"versterking, ontwikkeling en behoud van een ecologisch/recreatieve verbindingzone".

Bij de inrichting van de Vlinderstrik zal eerst en vooral prioriteit moeten worden verleend aan de invulling van de 100 ha zoals bedoeld in de Beslissingen van Wezenlijk Belang nrs. 23 en 25. Het restgebied van 40 ha dat dan overblijft, kan ingevuld worden zoals beschreven in de toelichting van Beslissing van Wezenlijk Belang nr. 25.

### **Bestemming G ("Groen")**

Om bovengenoemde redenen verzoeken wij u de binnen de begrenzing van figuur 3.8 van de PKB/PMR aangegeven bestemmingen G ("Groen") te wijzigen in de bestemming "N" met als omschrijving:  
"versterking, ontwikkeling en behoud van een ecologisch/recreatieve verbindingzone".

## **ZUIDPOLDER (Gemeente Lansingerland)**

### **Transportbedrijf, glastuinbouw en agrarisch grondgebruik Langs de Rodenrijzeweg ten oosten van de N471 (ca. 5 ha)**

Het gebruik van deze locaties betekent een bedreiging van de waterkwaliteit en een belemmering voor een aantrekkelijke recreatieve verbindingzone tussen Midden Delfland en het Rottemereengebied zoals bedoeld in het RGSP2, opgenomen in het RR 2020. Wij verzoeken u aan deze locaties de bestemming "N" (Ecologisch/recreatieve verbindingzone) te willen geven.

### **Recreatief Concentratiepunt (RCP, ca. 6 ha)**

Het RCP tussen de N471 en het bedrijventerrein Spoorhaven betekent een ernstige bedreiging voor de waterkwaliteit.



Vier omvangrijke gebouwen en twee grote parkeerplaatsen worden gebouwd aan weerszijden van de ecologische hoofdwatgang van de Vlinderstrik. Dit water staat in directe verbinding met de ecoduiker onder de N471. De ecologische verbindingszone wordt hierdoor onaanvaardbaar aangetast.

Het RCP mist een goede ruimtelijke onderbouwing. Noch in het RGSP2, noch in het RR2020, noch in de Beslissingen van Wezenlijk Belang nrs. 23 en 25 van PKB/PMR 2006 staat vermeld dat op deze locatie een RCP is toegestaan.

Wel staat op blz. 42 van het RGSP2 te lezen dat een kans voor een recreatief transferpunt zich voordoet bij de Randstadrail-halte Rodenrijs. Deze halte ligt midden in de Groenzone Noordrand en is een uitstekend startpunt voor routegebonden recreatie.

Wat er met een recreatief transferpunt wordt bedoeld staat te lezen op blz. 33 van het RGSP2:

“Daarnaast bestaat de behoefte aan een betere bereikbaarheid van de recreatiegebieden. Om de bereikbaarheid vanuit de stad te verbeteren worden een aantal locaties voor recreatieve transferpunten aangewezen. Dit zijn locaties die goed met de auto of het openbaar vervoer bereikbaar zijn en die het startpunt vormen van routegebonden recreatie. Op deze locaties zijn ondersteunende faciliteiten aanwezig, zoals bijvoorbeeld een informatiebord, parkeergelegenheid of de verhuur van fietsen. Zowel de recreatieve concentratie- als transferpunten vormen de herkenbare entrees van de regioparken en de andere groengebieden in de regio”.

#### **Zie bijlage 1:**

Plankaart met Legenda en bladzijden 33, 42 en 52 uit het RGSP2.

Wij willen hierbij opmerken dat er bij station Rodenrijs reeds voldoende voorzieningen zijn voor het parkeren van auto's en het stallen van fietsen. Wat nog ontbreekt zijn informatieborden (aan weerszijden van het station één) en een mogelijkheid om fietsen te huren. Wij stellen voor deze voorziening aan te brengen aan de oostzijde van het station op de locatie van de halte van de voorgenomen ZoRo-busverbinding.

Wij verzoeken u het RCP uit het bestemmingsplan te schrappen wegens volkomen gebrek aan een goede ruimtelijke onderbouwing en wegens ernstige bedreiging van de waterkwaliteit en daarmee dus ook van de ecologische verbindingszone.

#### **Gecombineerde Ecoduiker en Fietstunnel onder N471.**

Naar aanleiding van de in de Heraut op 9 februari 2005 gepubliceerde aanvraag voor het oprichten van een gecombineerde ecoduiker en fietstunnel in de Vlinderstrik hebben wij aan het college van Burgemeester en Wethouders van Berkel en Rodenrijs tijdig geadviseerd om de fietstunnel ten noorden van de ecoduiker te plaatsen, omdat een ligging van de fietstunnel ten zuiden van de ecoduiker de ecologische verbindingszone zal blokkeren (**Bijlage 3**).

De enige mogelijkheid om de ecologische verbindingszone te realiseren ligt immers in het zuidelijke gedeelte van de Zuidpolder waar nog ruimte voor een faunapassage gevonden kan worden ten zuiden van het bedrijventerrein Spoorhaven, waar nu op Rotterdams grondgebied nog een tijdelijke waterberging is geplaatst. Het College heeft ons advies niet gevolgd en op 11 maart 2005 de vergunning conform de aanvraag verleend. Zie hiervoor de aanvraag met plantekening en de verleende vergunning, **bijlage 4**.



Wij verzoeken u afdoende maatregelen te nemen om de blokkade op te heffen en deze maatregelen duidelijk kenbaar te maken in de Regels en de Plankaart van het ontwerp bestemmingsplan. In dit kader verzoeken wij u ook in de Regels en de Plankaart de constructie en de maten alsmede de precieze locatie weer te geven van de faunapassage onder de Landscheiding.

### **SCHIEBROEKSE POLDER (Gemeente Rotterdam).**

#### **Tijdelijke waterberging ten zuiden bedrijventerrein Spoorhaven.**

Het bestemmingsplan Spoorhaven van de gemeente Berkel en Rodenrijs werd op 25 juli 1995 door GS van Zuid-Holland goedgekeurd. In dit bestemmingsplan werd bepaald dat de tijdelijke waterberging ten zuiden van het bedrijventerrein bij de inrichting van de Vlinderstrik moet worden vervangen ten behoeve van de ecologische verbindingzone. Zie hiervoor de stukken vervat in **bijlage 5**:

A: Toestemmingsbrief van de gemeente Rotterdam d.d. 19 augustus 1993; B: Overleg ex artikel 10 BRO; C: Brief PPC Provincie Zuid-Holland d.d. 9 december 1993 en D: Goedkeuringsbesluit van GS Zuid-Holland dd. 18 juli 1995.

Wij verzoeken u in de Regels en de Plankaart de tijdelijke waterberging de bestemming "N" (ecologisch/recreatieve verbindingzone) te geven en overeenkomstig de afspraak met HH Delfland de definitieve waterberging te plaatsen in de Zuidpolder. De locatie van deze vervangende waterberging verzoeken wij u in de Plankaart aan te geven, zodanig dat deze geen belemmering geeft voor de ecologische verbindingzone. De bestemming "N" voor de tijdelijke waterberging is overeenkomstig het advies van de Gebiedscommissie Oude Leede om aan weerszijden van faunapassages een aantrekkelijk ecologisch gebiedje te realiseren om zodoende de passage voor Fauna en Flora te vergemakkelijken.

#### **Nieuwe fietspad langs de Randstadrail (v/h Hofpleinlijn).**

Door de natuurvriendelijke oevers langs het voormalige "Zwarte paadje" en de voor watergebonden dieren ecologisch redelijk goed functionerende duiker onder de Randstadrail met daarop aansluitend een open brug die geen belemmering vormde voor het functioneren van de duiker kon men genieten van het heldere water en de aanwezige vissen, amfibieën en waterinsecten. Zelfs de Meerkoet en het Waterhoen konden gebruik maken van de ruime duiker om van het ene naar het andere gebied te kunnen komen. Vanaf de brug kon men dit goed gadeslaan en deze brug was dan ook in recreatief opzicht belangrijk.

In het voorjaar van 2008 kwam hieraan helaas een einde toen in het kader van de aanleg van het nieuwe fietspad de natuurlijke oevers over een lengte van 300 meter moesten plaats maken voor een harde beschoeiing, de duiker door middel van een bak met 7 meter werd verlengd en de brug – overigens zonder vergunning – werd gesloopt.

Wij hebben bezwaar aangetekend tegen deze gang van zaken en een beroepsprocedure bij de Rechtbank loopt nog.

Te uwer informatie zenden wij u hierbij het advies van de commissie bezwaarschriften van HH Schieland en de Krimpenerwaard alsmede onze pleitnota ingediend ter zitting Rechtbank d.d. 31 juli 2009. Wij verzoeken u de inhoud van deze documenten hier als ingelast en herhaald te beschouwen (**Bijlage 6**).

Vooruitlopend op de uitspraak van de rechtbank verzoeken wij u in de Regels en de Plankaart de constructie en de maten alsmede de precieze locatie weer te geven van de faunapassage onder de Randstadrail ter plekke van de tijdelijke waterberging.



### **Glastuinbouw en Caravanstallingen annex garagebedrijven in Schiebroekse Polder (ca. 12 ha)**

In weerwil van alle mogelijke beleid om de glastuinbouw in de Schiebroekse polder te saneren is er in het ontwerp van het bestemmingsplan geen sprake van enige sanering van glas in de Schiebroekse polder. De Raad van State heeft in haar uitspraak in zaaknummer 200900863/1/H1 op 11 november 2009 zelfs kasuitbreiding langs de Wildersekade toegestaan vanwege het belang van de werkgelegenheid. De Afdeling heeft in het kader van de art. 19 lid 1 WRO vrijstellingsprocedure niet in overweging genomen dat uitgerekend deze uitbreiding was bedoeld voor de inrichting van een caravanstalling, zoals is gebleken uit de plankaart van het nieuwe bestemmingsplan Vlinderstrik. Wildgroei van gelegaliseerde Caravanstallingen annex garagebedrijven wordt nu in het ontwerp bestemmingsplan Vlinderstrik mogelijk gemaakt, waar deze Caravanstallingen annex garagebedrijven in het vigerende bestemmingsplan nog niet officieel werden toegestaan. De – zeer vervuilende – garagebedrijven zijn in het nieuwe bestemmingsplan weliswaar niet toegestaan, maar deze waren ook niet toegestaan in het vigerende bestemmingsplan. Handhaving was niet aan de orde en wij zien daarom geen aanleiding om te veronderstellen dat in het nieuwe bestemmingsplan het verbod op garagebedrijven wel gehandhaafd zou gaan worden.

In de Schiebroekse Polder vormen zowel de glastuinbouwcomplexen ten westen van de HSL alsmede het glastuinbouwareaal - met het oneigenlijke gebruik daarvan zoals caravanstallingen annex vervuilende garagebedrijven – ten oosten van de HSL langs de Wildersekade een ernstige bedreiging voor het realiseren van de ecologisch/recreatieve verbindingzone.

Alleen al door het niet transformeren in de Schiebroekse Polder van ca 12 ha glastuinbouw en het oneigenlijke gebruik daarvan zoals caravanstallingen annex garagebedrijven kan naar onze mening de PKB/PMR doelstelling niet worden gehaald.

Een milieueffectrapport is naar onze overtuiging noodzakelijk om de gevolgen van het niet transformeren in kaart te kunnen brengen.

### **M.e.r.-beoordeling – Aanleg ZoRo-busbaan is m.e.r.-plichtig.**

#### **Inleiding**

Voor de hoogwaardige railverbinding Zoetermeer-Rotterdam (ZoRo-lijn) heeft de Provincie Zuid-Holland op 1 maart 2001 een concept Tracénota/MER Hoogwaardige railverbinding Zoetermeer-Rotterdam (ZoRo) opgesteld (**Bijlage 7**).

In categorie 2.2 van het Besluit MER 1994 is de aanleg van een vrijliggende busbaan opgenomen. De reden hiervoor is dat de fysieke ingreep en eventuele milieugevolgen van de aanleg van een busbaan vergelijkbaar zijn met die van de aanleg van een Lightrail (Blz. 65 van de Nota van Toelichting Besluit MER 1994).

Het ligt dan in de rede dat de inpassing van de hoogwaardige ZoRo-bus dezelfde behoort te zijn zoals die is gesteld in de Tracénota/MER voor de hoogwaardige railverbinding; te meer daar de aanleg van de tijdelijke vrijliggende ZoRo-busbaan is bedoeld als voorloper van en als voorinvestering voor de ZoRo-railverbinding.

Het onderhavige tracé betreft een ca. 7 km lange buiten de bebouwde kom gelegen vrijliggende busbaan van twee rijstroken met overwegend gelijkvloerse kruisingen en waarover wordt gereden met een snelheid van 80 km per uur. Het tracé van de vrijliggende busbaan ligt vanaf station Rodenrijs tot aan de Groendalseweg.



Vanaf de Groendalseweg (gemeente Bleiswijk) tot aan de gemeentegrens met Zoetermeer maakt de bus gebruik van bestaande infrastructuur. Tussen de bebouwing van Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs wordt de busbaan aan de oostzijde fysiek afgescheiden door de HSL en aan de westzijde door het ca.3 km lange natuur- en recreatiepark het "Annie M.G. Schmidtpark" met een breedte variërend tussen 108 en 304 meter. De dichtst bijzijnde bebouwing ligt 165 meter verwijderd van de busbaan, afgescheiden door een watergang, een fietspad en een natuur- en recreatiepark. De feitelijke situatie is zodanig dat de vrijliggende busbaan tussen station Rodenrijs en de Groendalseweg over de gehele lengte van 7 km ruim buiten de feitelijke bebouwing ligt van de gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek, Bleiswijk en de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek.

Conclusie: het gehele tracé van de vrijliggende busbaan ligt buiten de bebouwde kom.

In de Vlinderstrik doorsnijdt de busbaan een begrensde ecologische/recreatieve verbindingzone, onderdeel van de Groenzone Noordrand en de PEHS, zoals die is vastgelegd in het streekplan RR2020 (**zie bijlage 1**).

In het RR2020 is opgenomen de PKB/PMR.

De in het bestemmingsplan voorziene ZoRo-busbaan valt binnen de begrenzing van figuur 3.8 uit de Beslissing van wezenlijk belang 23 van de PKB/PMR 2006. Beslissing van wezenlijk belang nr. 23 luidt als volgt:

"Zoals op figuur 3.8 staat aangegeven zal in de Schiebroekse- en de Zuidpolder een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied met een oppervlakte van circa 100 hectare worden gerealiseerd".

Hiermee is de begrenzing van de ecologische verbindingzone een feit.

Dit moge ook blijken uit blz. 83 van het in oktober 2005 vastgestelde streekplan Rijnmond (RR2020) waarin wordt gerefereerd aan de PKB-Plus van het PMR.

Daarin wordt gesteld dat het Rijk, door middel van concrete beleidsbeslissingen, in de Intermediaire Zone (150 ha Vlinderstrik en Schiezone tezamen) groengebieden heeft begrensd als openbaar toegankelijke natuur- en recreatiegebieden. Ten overvloede wijzen wij u er op dat hiermee wordt bedoeld figuur 3.8 uit de PKB/PMR. Het voorgenomen tracé van de ZoRo-bus in de Vlinderstrik ligt binnen de begrenzing van figuur 3.8 uit de PKB/PMR.

Het tracé van de voorgenomen ZoRo-busbaan frustreert het provinciale recreatieve fietspad 269 Noordrand, via het RGSP2 opgenomen in het RR2020 (**bijlage 1**).

Dit fietspad vormt een onmisbare schakel voor de recreatieve verbinding met het aansluitende "Annie M.G. Schmidtpark", eveneens onderdeel van de Groenzone Noordrand (**bijlage 1**).

Uit de Nota regels voor ruimte blijkt dat het gebied van de Vlinderstrik onderdeel is van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur.

### **Nota Regels voor Ruimte.**

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 8 maart 2005 de Nota Regels voor Ruimte vastgesteld. Deze nota komt in de plaats van de nota Planbeoordeling 2002. In deze nota is het volgende bepaald:

"Daarnaast is de inzet vooral gericht op realisatie van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur en investeringen in Groen in en om de Stad. Dit houdt in dat gebieden die in het provinciaal beleid een dergelijke functie hebben gekregen, gevrijwaard moeten blijven van functies die daarvoor een belemmering kunnen vormen. (pagina 11).



- Natuurgebieden en de groene verbindingen (zoals ecologische verbindingzones) daartussen ((Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur) dienen gevrijwaard te worden van bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de functie van de gebieden. Nieuwe bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de ontwikkeling van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur ((P)EHS) is uitgesloten (pagina 12).
- **In ruimtelijke plannen dienen ecologische verbindingzones uit het rapport "Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland" veilig te worden gesteld** (Pagina 12).

Het gebied van de Vlinderstrik is opgenomen in het rapport "Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland", in 1998 vastgesteld door GS van Zuid-Holland, en is daarmee onderdeel van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur.

Een nadere uitwerking van het in 1998 door GS vastgestelde rapport "Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland" is het in april 2000 door GS vastgestelde "Advies van de Gebiedscommissie Oude Leede". Het tracé van de voorgenomen busbaan valt binnen het werkingsgebied van dit advies. Nadrukkelijk wordt in dit advies uitgegaan van de recreatieve verbindingfunctie in het kader van de PEHS. Voor de ecologisch/recreatieve verbindingzone wordt in het advies dan ook een minimale breedte van 400 meter voorgesteld. Dit komt overeen met de 100 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied zoals is vastgelegd in beslissing van wezenlijk belang nr. 23 en figuur 3.8 van de PKB/PMR.

Het advies gaat uit van een gemiddelde breedte van 400 meter voor de ecologisch/recreatieve verbindingzone. Het heeft wel de voorkeur, maar het is niet per se noodzakelijk dat de ecologische en recreatieve verbinding aan elkaar gekoppeld zijn. Vanwege de barrièrewerking door het bedrijventerrein Spoorhaven worden het Recreatieve en het ecologische gedeelte van de PEHS noodzakelijkerwijs losgekoppeld. In de Schiebroekse polder kunnen het ecologische en het recreatieve gedeelte ter hoogte van het landscheidingsfietspad, onderdeel van het provinciale fietsplan 269 noordrand, aan elkaar gekoppeld worden. Dit is belangrijk om te voldoen aan de in het RR2020 gestelde eisen voor het realiseren van de Groenzone Noordrand (PEHS), waarvan het "Annie M.G. Schmidtpark" onderdeel is (**Bijlage 1**).

### **Regelgeving.**

In het Besluit milieueffectrapportage 1994 wordt onder onderdeel A Begripsbepaling verstaan onder gevoelig gebied o.a.:

'Een begrensde verbindingzone, dat deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur, zoals die structuur is vastgelegd in een geldend streekplan'.

De Vlinderstrik is onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur tussen Midden Delfland en het Rottemereengebied zoals die is opgenomen in het rapport "Ecologische Verbindingzones in Zuid-Holland", in 1998 vastgesteld door GS van Zuid-Holland (Nr.32: "Akerdijkse Plassen – Rottemeren").

De Planologische Kernbeslissing Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PKB/PMR 2006) heeft deze verbindingzone bij beslissing van wezenlijk belang nr. 23 begrensd in de Vlinderstrik (figuur 3.8 van de PKB/PMR 2006).

Het streekplan RR2020 heeft deze PKB/PMR 2006 opgenomen en daarmee is de begrenzing van de ecologische verbindingzone in de Vlinderstrik in het streekplan vastgelegd.



Het ontwerp bestemmingsplan sluit de omgeving van de busbaan uit van de ecologisch/recreatieve verbindingzone door er de bestemmingen "G" en "N1" aan te geven. Dit is strijdig met de beslissingen van wezenlijk belang nrs. 23 en 25 van de PKB/PMR omdat de transformatie van de 140 ha in de Vlinderstrik als zoekgebied dient voor de realisatie van de 100 ha ecologisch/recreatieve verbindingzone. Wij maken bezwaar tegen de bestemmingen "G" en "N1" juist in een voor ecologie en recreatie zo'n belangrijk en aantrekkelijk gebied. Zoals eerder in onze zienswijze is aangegeven in blz. 9 behoren ook deze bestemmingen "G" en "N1" te worden gewijzigd in: "versterking, ontwikkeling en behoud van een ecologisch/recreatieve verbindingzone", om te kunnen voldoen aan de opgave om binnen de 140 ha een zoekgebied te creëren voor de realisatie van de 100 ha ecologisch/recreatieve verbindingzone. Het ontwerpbestemmingsplan is immers een globaal plan en de ligging van de ca 400 meter brede ecologisch/recreatieve verbindingzone (100 ha) dient nader ingevuld te worden.

De Vlinderstrik kan ingevolge onderdeel A Begripsbepaling van het Besluit MER 1994 als een gevoelig gebied worden aangemerkt.

In onderdeel C Categorie 2.2 van het Besluit MER 1994 wordt onder een m.e.r.-plichtige activiteit o.a. verstaan:

"De aanleg van een vrijliggende busbaan met een tracélengte van 5 kilometer of meer buiten de bebouwde kom in een gevoelig gebied".

In de Nota van toelichting van dit besluit staat in blz. 65 onder 2.2 dat de verbinding niet in haar geheel in een gevoelig gebied hoeft te liggen. Er geldt reeds een m.e.r.-plicht bij een doorsnijding van een gevoelig gebied.

### **Conclusie.**

De ZoRo-busbaan is m.e.r.-plichtig en daarmee is ook het onderhavige bestemmingplan Vlinderstrik voor de locatie van de vrijliggende ZoRo-busbaan m.e.r.-plichtig.

### **Tracé vrijliggende ZoRo-busbaan in Vlinderstrik: Goede ruimtelijke onderbouw ontbreekt.**

### **Regelgevingen RR2020 en PKB/PMR.**

De ZoRo-busverbinding tussen Zoetermeer en Rodenrijs met een afwijkend tracé als die van de railverbinding gekoppeld aan de Hoge Snelheids Lijn (HSL) is in strijd met zowel het streekplan RR2020 als met de Planologische Kernbeslissing van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PKB/PMR).

Het RR2020 is gebonden aan de PKB/PMR (Blz. 103 RR2020). Het RR2020 houdt een reservering open voor een railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam, de ZoRo-lijn, gekoppeld aan de HSL (zie blz.86 RR2020 en blz.38 nota van wijzigingen Plankaart).

Na opheffing van het tot 1998 geldende bouwverbod voor het zuidelijke gedeelte van het bedrijventerrein "Spoorhaven" (zie dossier uitspraak Raad van State d.d. 24 december 2002 zaaknummer 200201760/1 (**Bijlage 8**) is aantakking van de ZoRo-verbinding op de Randstadrail in de Schiebroekse Polder immers niet meer mogelijk.

Het voorgenomen tracé voor de ZoRo-bus in het ontwerp bestemmingsplan wijkt in de Vlinderstrik aanzienlijk af van de in het RR2020 gereserveerde tracé voor de ZoRo-lijn, gekoppeld aan de HSL.



Dit in het RR2020 gereserveerde tracé wordt door de beslissing van wezenlijk belang (bwb) nr. 25 in de PKB/PMR 2006 niet gewijzigd. Deze bwb schrijft uitsluitend dwingend voor de inpassing van het in het RR2020 vastgestelde tracé in de Schiebroekse Polder. Dat de bwb 25 in de herstellende PKB/PMR 2006 spreekt over de inpassing van de ZoRo-busverbinding heeft alleen te maken met het feit dat het RR2020 heeft bepaald dat voorafgaande aan de realisatie van de ZoRo-railverbinding een tijdelijke ZoRo-busverbinding zal worden aangelegd. Het RR2020 gaat daarbij er van uit dat het tracé van de tijdelijke busverbinding gelijk is aan het vastgestelde tracé in de Schiebroekse Polder. Het RR2020 heeft geen aparte reservering gemaakt voor de busverbinding.

Op blz. 28 van het RR2020 staat te lezen dat de verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam (de ZoRo-lijn) vooralsnog de vorm krijgt van een busverbinding. Dit betekent dat het bustracé is gebonden aan het railtracé, gekoppeld aan de HSL. Het voorgenomen tracé van de busbaan in de Vlinderstrik wijkt aanzienlijk af van het in het RR2020 gereserveerde tracé voor de ZoRo (Zoetermeer/Rotterdam) Railverbinding, gekoppeld aan de HSL. Een daarvan afwijkend tracé is derhalve juridisch niet mogelijk.

#### **Nut en noodzaak van de ZoRo-busverbinding ontbreken.**

- Nut en noodzaak voor een goed ingepaste directe railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam zijn bij ons nooit ter discussie geweest. Wel hebben wij altijd grote moeite gehad met een ZoRo-bus tussen Zoetermeer en station Rodenrijs om de volgende redenen:
  1. Het RR2020 en de PKB/PMR voorzien niet in een definitieve ZoRo-busverbinding tussen Zoetermeer en Rodenrijs. Het RR2020 en de PKB/PMR spreken uitsluitend over een tijdelijke busverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam gekoppeld aan de HSL, als voorloper op de ZoRo-lijn.
  2. Dit sluit een definitieve vrijliggende busbaan met een afwijkend tracé dan dat voor de railverbinding gekoppeld aan de HSL uit.
  3. De ervaring leert dat busdiensten met een lastige en tijdrovende overstap tot mislukken zijn gedoemd, te meer daar er al een minstens zo snelle en comfortabele ZoRo-railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam voorhanden is via het Randstadrailstation Leidschenveen.
  4. Cijfers van het passagiersaanbod op de al bestaande ZoRo-railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam met een comfortabele en snelle overstap op Randstadrailstation Leidschenveen, ontbreken. Het reizen van af Zoetermeer via Randstadrailstation Leidschenveen is sneller en comfortabeler dan met de busverbinding op een kostbare, vrijliggende baan met een lastige en tijdrovende overstap bij station Rodenrijs. In Zoetermeer rijden twee Randstadrailmetro's via Leidschenveen naar Den Haag: lijn 3 en lijn 4. Deze bieden veel opstapplaatsen en hoge frequenties. Het is dan onwaarschijnlijk dat reizigers vanuit Zoetermeer gebruik gaan maken van de ZoRo-bus.
  5. De lokale ontsluitingsproblemen in Lansingerland kunnen beter opgelost worden door busaansluitingen met Randstadrailstations Berkel Westpolder en/of Pijnacker (Zuid), die een betere bereikbaarheid en betere overstapvoorzieningen kunnen bieden dan station Rodenrijs.

#### **De financiële onderbouwing van het bestemmingsplan ontbreekt.**

##### **Uitwerkingsovereenkomst (2 september 2005):**

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak van 26 januari 2005 (Zaaknummer 200307350/1) de planologische kernbeslissing "PKB-plus: Project Mainportontwikkeling Rotterdam Deel 4" vernietigd voor zover het de acht daarin opgenomen concrete beleidsbeslissingen betreft.



Daarna werd op 2 september 2005 de Uitwerkingsovereenkomst ondertekend door de Staat der Nederlanden, Provincie Zuid-Holland, Gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam en mede ondertekend door de gemeente Berkel en Rodenrijs en de gemeente Albrandswaard; met als doel om de gebreken die de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak aan de vernietiging van de concrete beleidsbeslissingen ten grondslag heeft gelegd, te herstellen.

Partijen zijn er ten behoeve van deze Overeenkomst vooronderstellenderwijs van uitgegaan dat het herstel van de gebreken niet zal leiden tot een wijziging van de inhoud van de planologische kernbeslissing "PKB-plus: Project Mainportontwikkeling Rotterdam Deel 4" en de (twee) concrete beleidsbeslissingen voor wat betreft het Programma "750 hectare natuur- en recreatiegebied".

De Minister van LNV treedt als vertegenwoordiger op namens de Staat ten aanzien van het Programma "750 hectare natuur- en recreatiegebied" en fungeert als aanspreekpunt voor de Uitvoerende Partijen ten aanzien van de uitvoering van deze Overeenkomst. De Minister van LNV rapporteert aan de door de Tweede Kamer aangewezen Projectminister.

De Provincie is aanspreekpunt voor de Staat ten aanzien van de Uitvoering van het Programma "750 hectare natuur- en recreatiegebied" en coördineert de Uitvoering van het Programma "750 hectare natuur- en recreatiegebied".

Dit houdt onder meer in dat de Provincie het eerste aanspreekpunt voor de Staat is ter zake van de voortgang, Voortgangsrapportages, het verstrekken van aanvullende informatie en het afleggen van verantwoording zoals in deze Overeenkomst is bepaald.

De Provincie draagt zorg voor het financieel beheer van het Projectbudget en voor de opzet en het onderhoud van de Projectbeheersstructuur van het Programma "750 hectare natuur- en recreatiegebied".

De Provincie draagt zorg voor de Voorbereiding en Uitvoering van het Programmaonderdeel Midden-IJsselmonde zoals partijen dat nader hebben ingevuld en uitgewerkt in deze Overeenkomst en het daarvan deel uitmakende Toetsingskader.

Rotterdam draagt zorg voor de Voorbereiding en Uitvoering van de Programmaonderdelen Schiebroekse Polder en Zuidpolder en de Schiezone zoals Partijen dat nader hebben ingevuld en uitgewerkt in deze Overeenkomst en het daarvan deel uitmakende Toetsingskader.

De streefdatum voor de realisatie van de Programmaonderdelen is vijftien (15) jaar na de Aanvangsdatum (d.i. goedkeuringsdatum PKB PMR, november 2006).

Projectbudget (Hoofdstuk 7 art. 7.1 t/m 7.26 van de Uitwerkingsovereenkomst):

- 7.1. Voor de Voorbereiding en Uitvoering van de Programmaonderdelen Midden-IJsselmonde, Schiebroekse Polder en Zuidpolder, en Schiezone stellen Partijen in totaal € 148 miljoen (prijspeil 1 februari 2002) beschikbaar (het Projectbudget 1) op de wijze zoals voorzien in de bepalingen van dit artikel. Daarvan is in totaal € 30,5 miljoen bestemd voor de Voorbereiding en Uitvoering van de Programmaonderdelen Schiebroekse Polder en Zuidpolder, en Schiezone en is in totaal € 117,5 miljoen bestemd voor de Voorbereiding en Uitvoering van het Programmaonderdeel Midden-IJsselmonde.



- 7.2. Partijen stellen voor de Voorbereiding en Uitvoering van de Programmaonderdelen Midden-IJsselmonde, Schiebroekse Polder en Zuidpolder, en Schiezone de volgende bijdragen beschikbaar:
- 7.2.1. De Staat stelt in totaal € 112 miljoen beschikbaar. De Minister van LNV draagt zorg voor het storten van de bijdrage van de Staat bij het Groenfonds zoals beschreven in het derde lid van dit artikel. Uitvoerende Partijen hebben de door de betrokken ministeries onderling gemaakte afspraken over de in dit lid bedoelde bijdrage van de Staat voor akkoord gezien.
- 7.2.2. De Provincie stelt € 9 miljoen beschikbaar.
- 7.2.3. Rotterdam stelt € 9 miljoen beschikbaar.
- 7.2.4. De Stadsregio Rotterdam stelt € 18 miljoen beschikbaar.
- 7.3. Partijen storten met ingang van dertig dagen na Aanvangsdatum en vervolgens jaarlijks uiterlijk op 1 februari ten minste 1/15<sup>e</sup> deel van de in het vorige lid genoemde bedragen, vermeerderd met een over die bedragen toe te passen indexering van 2% per jaar (basisdatum = 1 februari 2002), op de (nog te openen en aan te houden) rekening-courant van de Provincie bij het Groenfonds.
- 7.4. De Provincie en Rotterdam kunnen de op grond van het tweede lid van dit artikel verschuldigde bijdrage in één keer verrekenen met de kosten voor de Voorbereiding en Uitvoering van het programmaonderdeel Midden-IJsselmonde, respectievelijk de programmaonderdelen Schiebroekse Polder en Zuidpolder en de Schiezone, en de kosten voor uitvoering van deze Overeenkomst, die zij aantoonbaar hebben gemaakt.
- 7.5. De door de Provincie met het Groenfonds gesloten overeenkomst ter zake van de in dit artikel bedoelde rekening-courant van de Provincie bij het Groenfonds is een bijlage 4 bij deze Overeenkomst gevoegd.
- 7.6. De Staat stelt zich jegens de Provincie ervoor garant dat de Provincie steeds tijdig en onvoorwaardelijk kan beschikken over het saldo bij het Groenfonds. In dit kader zal de minister van LNV zijn bevoegdheid ex artikel 47 jo 45 en 46 van de Comptabiliteitswet niet gebruiken om de bedoelde beschikbaarheid van het saldo te (doen) beïnvloeden.  
Zulks laat het bepaalde in artikel 11 lid 4 van deze Overeenkomst onverlet.
- 7.7. De Staat en de Provincie hebben met het Groenfonds een overeenkomst gesloten ter zake van de uitwerking van de financiële bepalingen in deze Overeenkomst en in aansluiting op de in het vijfde lid van dit artikel bedoelde overeenkomst tussen de Provincie en het Groenfonds. Deze tripartiete overeenkomst is als bijlage 5 bij deze Overeenkomst gevoegd.
21. Specifieke afspraken / Fietstunnel N 470
- 21.1. Uitvoerende partijen stellen de volgende financiering voor met betrekking tot de aanleg van een fietstunnel onder de N470, de Uitvoerende Partijen genoegzaam bekend:
- De Provincie betaalt € 1.000.000, waarvan € 500.000 in mindering wordt gebracht op de bijdrage van de Provincie aan het Projectbudget;
  - Rotterdam betaalt € 500.000;
  - De Stadsregio Rotterdam betaalt € 500.000 welk bedrag in mindering wordt gebracht op de bijdrage van de Stadsregio Rotterdam aan het Projectbudget.

De Uitvoerende Partijen zullen terzake een nadere overeenkomst sluiten waarin de overige rechten en verplichtingen ten aanzien van de fietstunnel N 470 zullen worden uitgewerkt.

Tot zover deze verkorte weergave van de Uitwerkingsovereenkomst van 2 september 2005.



Aan hetgeen uit deze verkorte weergave blijkt, kunnen wij de volgende conclusies trekken:

- 1.** De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de financiële afwikkeling van het programma 750 ha natuur- en recreatiegebied en legt hiervoor verantwoording af bij de Minister van LNV zijnde de vertegenwoordiger namens de Staat; de provincie kan beschikken over de bij het Groenfonds in Rekening-Courant gestorte bijdragen;
- 2.** Voor het Programma Schiebroekse Polder en Zuidpolder (Vlinderstrik) en Schiezone gezamenlijk wordt in totaal € 30,5 miljoen beschikbaar gesteld. Van dit bedrag worden in mindering gebracht € 9 miljoen voor (overhead?)kosten van Rotterdam en € 1 miljoen ten behoeve van de fietstunnel onder de N470 (Zuid), zodat netto overblijft € 20,5 miljoen. Niet inzichtelijk is gemaakt welk aandeel ter beschikking wordt gesteld voor de Schiezone c.q. Vlinderstrik.
- 3.** Gedurende een periode van 15 jaar, te beginnen vanaf januari 2007 storten Partijen 1/15<sup>e</sup> deel van de verschuldigde bijdragen in het groenfonds, te weten 1/15<sup>e</sup> van € 20,5 miljoen, dat is jaarlijks een bedrag van € 1,37 miljoen voor het Programma Vlinderstrik en Schiezone gezamenlijk (Prijspeil per 1 februari 2002 met een jaarlijkse indexering van 2%).

Er resteert een bedrag van € 20,5 miljoen (prijspeil 1 februari 2002, indexering 2%) voor de transformatie en het beheer van de Vlinderstrik en de Schiezone gezamenlijk. Kostbare mitigerende maatregelen moeten genomen worden om de ecologische blokkade op te heffen veroorzaakt door de fietstunnel onder de N470 die willens en wetens verkeerd om is aangelegd.

In plaats van mitigerende maatregelen wordt van de € 2 miljoen kostende fietstunnel een bedrag van € 1 miljoen ten laste gelegd van het projectbudget voor de Vlinderstrik. Wij zijn van oordeel dat de in de PKB PMR (2006) verplichte inpassing van de N470 (Zuid), de HSL en de ZoRo ten laste dient te komen van de aanvrager van deze infrastructuur en niet ten koste mag gaan van het projectbudget. De vraag kan vervolgens gesteld worden welk bedrag ten laste wordt gelegd van het projectbudget Vlinderstrik voor de inpassing van de vrijliggende ZoRo- busbaan. Wij hebben daar echter geen zicht op omdat wij geen toegang hebben tot de door de Provincie beheerde Rekening-Courant bij het Groenfonds. Evenmin hebben wij er zicht op welk bedrag wordt besteed aan de Schiezone dat beheerd gaat worden door Natuurmonumenten. Het nog te besteden budget van € 20,5 miljoen wordt uitgesmeerd over een periode van 15 jaren.

Van het jaarlijks te besteden bedrag van € 1,37 miljoen zal een aanzienlijk bedrag aangewend moeten worden alleen al voor aan Natuurmonumenten te betalen beheerkosten ten behoeve van de Schiezone.

In de Toelichting van het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 9, blz. 61, uitleg gegeven over de financiële uitvoerbaarheid.

Wij zouden graag een nadere specificatie willen zien welke bedragen zijn gemoeid bij de voorbereiding, uitvoering en het beheer van het 140 ha natuur- en recreatiegebied in de Vlinderstrik.

In het commentaar op de maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt aangegeven dat er geen financiële dekking is voor de naar ons oordeel noodzakelijke transformatie van het glastuinbouwareaal – en het oneigenlijke gebruik daarvan – in de Schiebroekse Polder.



Wij verzoeken u nader te onderbouwen en inzichtelijk te maken waarom er geen financiële dekking is voor deze transformatie.

**CONCLUSIE:**

Het plan in de huidige vorm voldoet niet aan de doelstellingen die zijn gesteld in het MER 2001 deelnota 750 ha natuur- en recreatiegebied en aan de PKB/PMR 2006.

**VERZOEK:**

Wij verzoeken u tegemoet te komen aan onze opmerkingen, verzoeken en aanbevelingen en onze zienswijze gegrond te verklaren.

In afwachting van uw berichten verblijven wij,

Hoogachtend,

J.H. Ochtman

Voorzitter en gemachtigde namens het bestuur Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik

J.F. Dijkshoorn (secretaris)

C.J. van Dijk (penningmeester)

**Bijlagen:**

1. Documentatie "Groenzone Noordrand" uit RR2020 en RGSP2;
2. Raadsbesluiten en Inspraakreacties MER;
3. Onze inspraakreacties begin 2005 over de gecombineerde ecoduiker/fietstunnel onder de N471;
4. Verleende Bouwvergunning d.d. 11 maart 2005 voor de gecombineerde ecoduiker/fietstunnel onder de N471;
5. Stukken tijdelijke waterberging ten zuiden van het bedrijventerrein Spoorhaven;
6. Stukken i.v.m. onklaar maken ecologisch functioneren duiker onder de Randstadrail t.g.v. vernieuwen fietspad en verlenging bestaande duiker met 7 meter in het voorjaar van 2008;
7. Concept tracénota/MER hoogwaardige railverbinding Zoetermeer – Rotterdam (ZoRo) d.d. 1 maart 2001;
8. Uitspraak Raad van State d.d. 24 december 2002 met daaraan gehecht dossier over opheffing bouwverbod tot 1998 voor het zuidelijke gedeelte bedrijventerrein Spoorhaven;
9. Statuten;
10. Uittreksel KvK;
11. Machtiging.