



---

gemeente  
**Schiedam**

gemeente Schiedam cluster Stedelijke Ontwikkeling <b>Team Ruimtelijke Ontwikkeling &amp; Beleid</b>
Postbus 1501 3100 EA Schiedam
Stadskantoor Stadserf 1 3112 DZ Schiedam
T 14 010 W <a href="http://www.schiedam.nl">www.schiedam.nl</a>

## **Reactienota**

### Voorontwerp-bestemmingsplan Sportplaza Harga

---

- Gemeentelijke reactie op opmerkingen uit het bestuurlijk vooroverleg;



## **Inleiding**

Op 18 mei 2015 is het voorontwerp-bestemmingsplan 'Sportplaza Harga' bekend gemaakt. De bestuurlijke partners en diverse betrokken organisaties zijn schriftelijk op de hoogte gesteld van het voorontwerp-bestemmingsplan 'Sportplaza Harga'. Zij zijn in het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), tot en met 1 juli 2015, in de gelegenheid gesteld te reageren op het voorontwerp-bestemmingsplan 'Sportplaza Harga'. In deze reactienota worden de ontvangen reacties weergegeven, alsmede de wijze waarop deze op het ontwerp van het bestemmingsplan zijn betrokken. Daarnaast worden in deze nota de ambtshalve wijzigingen benoemd welke zijn meegenomen in het ontwerp van het bestemmingsplan 'Sportplaza Harga'.

## **Bestuurlijk vooroverleg**

Het bestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 van het Bro voorgelegd aan het Ministerie van Infrastructuur & Milieu / Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, de gemeente Vlaardingen, DCMR Milieudienst Rijnmond en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Het bestemmingsplan is tevens voorgelegd aan diverse leidingbeheerders (Nederlandse Gasunie, Tennet TSO, Stedin Netbeheer, KPN en Evides Waterbedrijf). Omdat het plan detailhandel mogelijk maakt is het plan eveneens toegezonden aan diverse brancheorganisaties (Kamer van Koophandel, Detailhandel Nederland, MKB Nederland, Detailhandelsplatform Vlaardingen, IKV Ondernemen Vlaardingen, Stichting Centrummanagement Schiedam, Winkeliersvereniging Hof van Spaland, Stichting Centrummanagement Schiedam en Collectief Bescherming Winkelkernen).

## **Reacties vooroverleg**

In het kader van het (bestuurlijk) vooroverleg zijn reacties ontvangen van:

1. Rijkswaterstaat (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
2. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
3. Hoogheemraadschap van Delfland
4. Gemeente Vlaardingen
5. Veiligheidsdienst Rotterdam-Rijnmond
6. Nederlands Gasunie
7. Collectief bescherming winkelkernen
8. Buurtbelangenvereniging Babberspolder Noord

### **1. Rijkswaterstaat (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)**

- a. Het als bijlage bij het voorontwerp gevoegde verkeersonderzoek biedt onvoldoende inzicht in de meerjarige effecten van de ontwikkeling van Sportplaza Harga. Een nadere onderbouwing wordt gevraagd van de intensiteit van verkeer op het hoofdwegennet.
- b. De bereikbaarheid van het gebied is primair gericht op de automobilititeit. Gevraagd wordt om een toelichting op welke wijze de gemeente op het vlak van bereikbaarheid gezonde verstedelijking wil bevorderen.
- c. De auto-aantrekkende werking van de ontwikkeling is contrair met de Beter Benutten-doelstelling en heeft effect op de verkeerssituatie bij knooppunt Vijfsluizen. Een toelichting wordt gevraagd op de wijze waarop het plan zich verhoudt tot de totale verkeersproblematiek en de voorgestelde Beter Benutten-maatregelen rond Vijfsluizen

### Reactie gemeente

- a. *De verkeerseffecten van de ontwikkeling van het gehele Hargagebied op het hoofdwegennet zijn nader onderzocht voor de periode tot 2020. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling van het gebied leidt tot een beperkte toename van het verkeer op de A4 en de A20. De toename in de ochtend- en avondspits bedraagt maximaal 2,5%, waarmee sprake is van een beperkte toename van de I/C-ratio's op deze wegvakken met 0,00 tot 0,02. De ontwikkeling van Harga heeft daarmee slechts een beperkt effect op het hoofdwegennet. Paragraaf 4.7 van de toelichting is naar aanleiding hiervan aangevuld. Daarnaast is een nieuw verkeersonderzoek als bijlage bij de toelichting gevoegd.*

- b. *Het project 'Schiedam in Beweging' voorziet in de aanleg van nieuwe, moderne sportaccommodaties en de transformatie van de bestaande sportaccommodaties naar nieuwe stedelijke functies. Het plan Sportplaza Harga maakt onderdeel uit van een groter gebied waar, naast een sportplaza, ruimte is voor een nieuwe woonwijk met ongeveer 500 woningen en gemoderniseerde sportaccommodaties (zie paragraaf 5.2 van de toelichting). Het sportplaza biedt onder andere de ruimte voor het vestigen van volumineuze detailhandel in sportartikelen. Detailhandel die, aangezien deze buiten de bestaande winkelcentra is geprojecteerd, wordt aangeduid als perifere detailhandel. Deze aanduiding doet echter geen recht aan het feit dat in dit geval sprake is van een inbreidingslocatie, centraal gelegen in het stedelijk gebied van Schiedam en Vlaardingen.*

*De centrale ligging in het stedelijk gebied maakt dat deze locatie een zeer goede bereikbaarheid kent. Grote delen van beide steden, waaronder de beide centra, zijn binnen 10 á 15 minuten per fiets bereikbaar (max. 5 kilometer). Comfortabele fietspaden langs de Hargalaan, de Poldervaartroute en de Churchillweg geven een goede rechtstreekse ontsluiting van het gebied.*

*Ook met het openbaar vervoer is de locatie uitstekend bereikbaar. Het station Schiedam Nieuwland, met de bijbehorende bus- en tramhalte, bevindt zich op 5 tot 10 minuten lopen. De Hoekse Lijn wordt daarbij in 2017 omgebouwd naar een lightrailverbinding; een hoogfrequente verbinding met een directe aansluiting op de metro van Rotterdam en de Rotterdamse binnenstad. Via de overstap op station Schiedam Centrum is de locatie vanuit de hele zuidvleugel van de Randstad uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer. Omgekeerd maakt dit dat bij de ontwikkeling van de woonwijk op Harga sprake is van een 'transit oriented development'. In dat kader zijn bij het programma Beter Benutten Vervolg voorstellen ingediend om het gebied nog directer met station Schiedam Nieuwland te verbinden.*

*De ligging van de locatie direct naast de afrit van de rijksweg A20 maakt dat deze ook zeer goed bereikbaar is met de auto, zonder dat gebruik hoeft te worden gemaakt van het onderliggende lokale wegennet. Hierbij dient echter wel in aanmerking te worden genomen dat indien deze ontwikkeling op een echt perifere locatie gerealiseerd zou worden, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer of voor fietsverkeer aanzienlijk minder optimaal zou zijn. In dat geval mag worden verondersteld dat het autogebruik aanzienlijk hoger zou komen te liggen dan bij deze goed en multimodaal ontsloten locatie.*

*De Poldervaart(fiets)route, die langs het gebied loopt, geldt als een 'icoonproject' van de Schiedamse Groenblauwe structuurvisie. De route is mede gericht op het bevorderen van het (recreatief) medegebruik van de buitenruimte en sluit daarmee aan op de doelstellingen van gezonde verstedelijking. Ook bij de ontwikkeling van een sportplaza, een complex gericht op sport, gezondheid en ontspanning, zien wij weinig discrepantie met het thema gezonde verstedelijking.*

- c. *De gevolgen van de ontwikkeling van het gebied voor de verkeersaansluiting Vijfsluizen achten wij secundair. Het is echter een goede zaak om aandacht te besteden aan de mogelijkheden om de verkeersdruk op het regionale en lokale wegennet te beperken. Dit sluit ook aan bij de doelstellingen van de gemeente. Zo zijn er wellicht goede mogelijkheden om samen met de ontwikkelaar van het sportplaza te komen tot verdergaande afspraken over het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Immers, indien er minder in parkeren hoeft te worden geïnvesteerd, is dat ook voor de ondernemer aantrekkelijker. Het platform van Beter Benutten Vervolg leent zich bij uitstek voor een dergelijke uitwerking.*

## 2. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Verzocht wordt de bepaling inzake grootschalige detailhandel in sportartikelen, als genoemd in artikel 3.1, sub b van de planregels te schrappen, aangezien:

- a. het bestemmingsplan, voor zover daarmee detailhandel in (kleinschalige) sportartikelen buiten de bestaande centra wordt toegelaten, in strijd is met de provinciale verordening.
- b. bij besluit van 11 december 2014 het verzoek om ontheffing van de provinciale verordening inzake het toelaten van grootschalige sportdetailhandel reeds geweigerd is.
- c. Bij de toegelaten detailhandel geen sprake is van een onderscheidend vermogen ten opzichte van het bestaande aanbod aan sport- en rijwielwinkels.

### Reactie gemeente

- a. *De gemeentelijke visie op detailhandel onderschrijft het uitgangspunt van de provinciale verordening om de winkelfunctie in de binnenstad te versterken. Wij zien echter, anders dan het provinciale beleid, ook ruimte om buiten de centra detailhandel toe te laten zonder dat dit afbreuk doet aan dit uitgangspunt.*

*In 2014 is het nieuwe bestemmingsplan voor de binnenstad vastgesteld. Met dit bestemmingsplan wordt voor de binnenstad enerzijds een sterk en compact winkelcentrum nagestreefd, en anderzijds een versterking van de woonfunctie. Bij vaststelling van het bestemmingsplan is om deze reden, in vergelijking tot het bestemmingsplan uit 2003, meer dan 20.000 m<sup>2</sup> aan (volumineuze) detailhandelsvloeroppervlakte wegbestemd. Deze ruimte was door de grote mate van versnippering slechts in beperkte mate geschikt om te voldoen aan de behoeften van volumineuze winkelbedrijven. Bij veel van deze panden was daardoor sprake van (structurele) leegstand. De winkelruimte die vrijkomt kan in plaats daarvan worden gebruikt om invulling te geven aan de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte van Schiedam.*

*De winkelvloeroppervlakte voor volumineuze detailhandel die in de binnenstad werd wegbestemd (20.000 m<sup>2</sup>) is ruim groter dan de op grond van het bestemmingsplan Sportplaza Harga toegelaten oppervlakte aan grootschalige sportdetailhandel (12.500 m<sup>2</sup>). Met de komst van deze sportdetailhandel is daarmee nog steeds sprake van een vermindering van het aantal m<sup>2</sup> dat voor detailhandel bestemd is. Het is daarbij niet mogelijk deze oppervlakte, in lijn met de provinciale verordening, in te passen in de bestaande historische, kleinschalige winkelstructuur van Schiedam. Een kleinschalige structuur die daarbij in het kader van het beschermd stadsgezicht beschermd wordt.*

*De provinciale regeling biedt naar onze mening onvoldoende ruimte om door middel van herverdeling van de bestaande winkelvloeroppervlakte over de stad te komen tot een sterkere binnenstad, vermindering van de leegstand én een betere verdeling en gebruik van de bestaande winkelvloeroppervlakte voor volumineuze detailhandel. De verordening vormt daarmee een onevenredige belemmering bij het realiseren van de gemeentelijke beleidsdoelen met betrekking tot wonen en detailhandel. Gelet hierop en het feit dat de provinciale regeling een beperking vormt voor de vrije vestiging als bedoeld in artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, achten wij ons op dit onderdeel niet gebonden aan de provinciale verordening.*

- b. *Ons verzoek om ontheffing van de verordening is door u geweigerd. Gelet op het feit dat wij beroep hebben ingesteld tegen deze ontheffing en dit thans nog onder de rechter is zullen wij in afwachting van de uitspraak van de Raad van State hier op dit moment niet nader op in gaan.*
- c. *Door u wordt gesteld dat geen sprake is van een onderscheidend vermogen ten opzichte van de bestaande sportdetailhandel. In uw interpretatie gaat u voorbij aan de randvoorwaarden die het bestemmingsplan stelt ten aanzien van de toegelaten sportdetailhandel. Randvoorwaarden welke juist maken dat sprake is van een onderscheidende vorm van sportdetailhandel.*

*Op grond van de planregels is in de eerste plaats uitsluitend grootschalige detailhandel in sportartikelen toegelaten. Uit de begripsbepaling in artikel 1.24 volgt dat de minimale oppervlakte van een dergelijk bedrijf minimaal 5.000 m<sup>2</sup> moet bedragen. Dit maakt de toegelaten vorm van detailhandel reeds onderscheidend van andere vormen van sportdetailhandel. Daarnaast geldt de vereist dat deze grootschalige detailhandel in sportartikelen uitsluitend is toegelaten indien daarbij try & buy-voorzieningen aanwezig zijn (artikel 3.3, lid a, sub 3). Daarnaast geldt ook een minimale oppervlakte voor de inpandig gelegen try & buy-voorzieningen (artikel 3.3., lid a, sub 2). Deze vereisten met betrekking tot de toegelaten sportdetailhandel maken dat deze onderscheidend is van de reguliere sportdetailhandel, waarvoor geen verplichting geldt tot het hebben van try & buy-voorziening.*

*In de ontheffing waar naar wordt verwezen wordt het ontbreken van een onderscheidend vermogen onder andere gebaseerd op uw interpretatie dat dergelijke try & buy-voorzieningen niet bij elke vestiging van Decathlon aanwezig zijn. Hoewel deze conclusie misschien wel klopt, gaat deze wel voorbij aan het feit dat het bestemmingsplan de aanwezigheid van try & buy-voorzieningen verplicht stelt en deze situatie zich daarmee in Schiedam niet kan voordoen. Ook wordt daarmee voorbij gegaan de door Decathlon uitgesproken wens en behoefte om dergelijke voorzieningen aanwezig te hebben bij de geprojecteerde winkel op Sportplaza Harga.*

*Daarnaast wordt door u opgemerkt dat het bestemmingsplan niet uitsluitend ruimte biedt aan een Decathlon, maar dat elke vorm van sportdetailhandel op deze locatie mogelijk. Deze conclusie klopt, al dient daarbij wel opgemerkt te worden dat ook in dat geval voldaan moet worden aan de nadere randvoorwaarden met betrekking tot oppervlakte en try & buy als voornoemd. Dat het bestemmingsplan ook ruimte biedt voor een andere sportdetailist volgt uit het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening, op grond waarvan uitsluitend beoordeeld mag worden of een functie of branche uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening inpasbaar is. De wet staat daarmee een beperking van de vestigingsmogelijkheden tot één specifieke, met naam genoemde, ondernemer in de weg.*

### **3. Hoogheemraadschap van Delfland**

- a. Verzocht wordt in de planregels te borgen dat de resterende wateropgave toekomstbestendig wordt gerealiseerd.
- b. Met betrekking tot de als bijlage bij de toelichting gevoegde ‘Waterparagraaf’ wordt gevraagd deze op het onderdeel omgaan met verontreinigingen aan te vullen.

#### Reactie gemeente

- a. *Bij de ontwikkeling van het plangebied dient 1.764 m<sup>3</sup> aan waterberging te worden gerealiseerd (inclusief 168 m<sup>3</sup> bestaand). In de toekomstige situatie zal naar verwachting maximaal 1.017 m<sup>3</sup> aan waterberging aanwezig zijn binnen het plangebied. De overige 747 m<sup>3</sup> zal worden buiten het plangebied, op sportpark Harga, worden gerealiseerd. Aan de planregels is om de vereiste waterberging te borgen artikel 12.2 toegevoegd. Op grond van deze regel dient voldoende waterberging binnen het plangebied gerealiseerd te worden. De regeling kent daarbij een afwijkingsbevoegdheid indien de waterberging buiten het plangebied, maar wel binnen hetzelfde peilgebied wordt gerealiseerd. Voordat van deze afwijkingsbevoegdheid gebruik kan worden gemaakt wordt het Hoogheemraadschap van Delfland in de gelegenheid gesteld hierover te adviseren.*
- b. *De gevraagde aanpassingen zijn doorgevoerd in de laatste versie van de waterparagraaf (versie 1.0, datum 13 augustus 2015). Deze waterparagraaf is als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan gevoegd.*

### **4. Gemeente Vlaardingen**

- a. In het voorontwerp wordt gesproken over het kruispunt van de Kethelweg en de Burgemeester Heusdenslaan in Vlaardingen. Onduidelijk is welke maatregelen getroffen worden en of de ontwikkelingen ten gevolge van de openstelling van de A4 hierbij zijn meegenomen.

- b. Aanvullende onderzoeken zullen moeten worden uitgevoerd naar verkeerskundige maatregelen om een goede verkeersafwikkeling te kunnen garanderen. Deze onderzoeken zullen uitgevoerd moeten zijn voor het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Voor Vlaardingen is het van belang dat een goede bereikbaarheid van het Vlietlandziekenhuis gewaarborgd blijft.
- c. Nieuwe detailhandel, zoals een Decathlon, zou zicht moeten vestigen in de bestaande winkelcentra. Daarbij worden negatieve effecten verwacht op de bestaande detailhandel.

Reactie gemeente

- a. *In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Daarbij is rekening gehouden met de (toekomstige) aanpassingen op het hoofdwegenet, zoals de openstelling van de A4 Delft - Schiedam. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat op zaterdagen een knelpunt kan ontstaan op de kruising Kethelweg / Burgemeester Heusdenslaan. Een nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke maatregelen vereist zijn aan het kruispunt om de doorstroming te kunnen garanderen. Gelet op het feit dat sprake is van een kruispunt welke op grondgebied van de gemeente Vlaardingen ligt zullen wij hierover nader met u in overleg treden.*
- b. *Een goede bereikbaarheid en een goede doorstroming zijn belangrijke uitgangspunten bij de ontwikkeling van het gebied, met name de bereikbaarheid van het Vlietlandziekenhuis. Op basis van het verkeerskundig onderzoek worden een aantal mogelijke knelpunten geconstateerd. Nader onderzoek wordt uitgevoerd naar de vereiste verkeerskundige maatregelen om enerzijds de ontwikkeling mogelijk te maken en anderzijds de bereikbaarheid en doorstroming te garanderen. Over de verkeerskundige maatregelen die uiteindelijk gerealiseerd zullen worden zal voor het bestemmingsplan wordt vastgesteld duidelijkheid zijn.*
- c. *Met u zijn wij van mening dat nieuwe detailhandel zich in beginsel in de bestaande winkelcentra moet vestigen. Dit neemt niet weg dat er sprake kan zijn van een zodanige ontwikkeling die qua oppervlakte en/of verkeersaantrekkende werking niet is in te passen in de bestaande winkelcentra. In dit geval is sprake van een dergelijke ontwikkeling en wordt vestiging buiten de bestaande winkelcentra acceptabel en wenselijk geacht. Uit de effectenstudie volgt dat vestiging van deze detailhandel niet leidt tot een significante toename van winkelleegstand in Schiedam en de omliggende gemeenten of een duurzame verstoring van de provinciale, regionale en lokale detailhandelsstructuur.*

**5. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond**

Op 8 juli 2013 is reeds geadviseerd met betrekking tot de ontwikkeling van Sportplaza Harga. De VRR kan zich vinden in de wijze waarop deze reactie verwerkt is in het voorontwerp van het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

*Van de reactie van de VRR wordt met genoegen kennis genomen.*

**6. Nederlandse Gasunie**

Het plangebied ligt buiten de 1% letaliteitgrens van de meest nabij gelegen aardgasleiding ligt. Deze heeft daarom geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling. Geen verdere opmerkingen.

Reactie gemeente

*Van de reactie van de Nederlandse Gasunie wordt met genoegen kennis genomen.*

**7. Collectief bescherming winkelkernen**

Het bestemmingsplan maakt de vestiging van grootschalige (sport)detailhandel mogelijk. Gelet op het feit dat er voldoende locaties met een detailhandelsbestemming zijn, met een zorgwekkende leegstand, wordt verzocht deze detailhandel te vestigen in de reeds bestaande winkelgebieden. Het toelaten van perifere detailhandel zal leiden tot ontwrichting van de bestaande winkelgebieden in Schiedam en de omgeving.

### Reactie gemeente

*Met u maken wij ons zorgen over de leegstand in de bestaande winkelgebieden. Dit is voor Schiedam reden om kritisch te kijken naar de lokale detailhandelsstructuur. Dit heeft onder andere tot gevolg gehad dat bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Binnenstad 2014' ruim 20.000 m<sup>2</sup> aan, veelal versnipperde, oppervlakte voor volumineuze detailhandel geschrapt is. Dat detailhandelsoppervlakte wordt geschrapt betekent echter niet dat wij niet kijken naar nieuwe ontwikkelingen, zoals de in geding zijnde grootschalige detailhandel in sportartikelen. De ontwikkeling heeft daarbij een dusdanig oppervlakte dat deze niet in te passen is in de kleinschalige structuur van de historische binnenstad van Schiedam. Gelet op de grote behoefte aan buitenruimte voor try & buy-voorziening geldt dat vestiging evenmin mogelijk is in het centrum van Rotterdam of de bestaande opvanglocaties voor grootschalige detailhandel in de Rotterdamse regio.*

*Anders dan u stelt zien wij niet in dat het toelaten van deze grootschalige detailhandel in sportartikelen leidt tot ontwrichting van reeds bestaande winkelgebieden. De maximaal te verwachten toename van de leegstand ten gevolge van deze ontwikkeling bedraagt ongeveer 0,3% (zie paragraaf 5.5 en bijlage 3 van de toelichting op het bestemmingsplan). Een dergelijke toename van de leegstand is dusdanig beperkt dat dit niet leidt tot een ontwrichting van de bestaande winkelgebieden. Overigens wordt in het door u genoemde rapport van DTnP (d.d. 15 oktober 2014) alleen gesproken over de omzeteffecten van deze ontwikkeling en niet over de leegstandseffecten.*

*Gelet op het feit dat de voorziene ontwikkeling niet is in te passen in de bestaande winkelstructuur en de leegstandseffecten beperkt zijn, zijn wij van mening dat sprake is van een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling.*

### **8. Buurtbelangenvereniging Babberspolder Noord**

De ontwikkeling van Sportplaza Harga zal leiden tot een toename van het verkeer op de Burgemeester Heusdenslaan. Gelet hierop is het de verwachting dat bij de kruising van de Burgemeester Heusdenslaan met de Kethelweg verkeersmaatregelen vereist zijn.

### Reactie gemeente

*De ontwikkeling van Sportplaza Harga zal leiden tot een toename van verkeer in de omgeving van het plangebied. Een verkeerskundig onderzoek is uitgevoerd naar deze effecten. Hierbij is niet alleen gekeken naar de ontwikkeling van Sportplaza Harga, maar ook naar de ontwikkeling van een woonwijk met 650 woningen aan de zuidzijde van de Hargalaan. Op basis van dit onderzoek wordt voor de Burgemeester Heusdenslaan geconcludeerd dat ten opzichte van de huidige situatie het aantal verkeersbewegingen in de ochtend- en avondspts met maximaal 111% zal toenemen en op zaterdag met maximaal 145%.*

*De toename van het verkeer zegt op zichzelf niets over de verkeersafwikkeling en de doorstroming van verkeer. De doorstroming wordt beoordeeld op grond van de I/C-ratio; de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van het wegvak. Grondregel daarbij is dat bij een I/C-ratio hoger dan 0,8 stagnatie van het verkeer of filevorming zal optreden. De I/C-ratio in de ochtend- en avondspts bedraagt maximaal 0,19 en op zaterdag 0,17. Hoewel de verkeersdrukte toeneemt is er op geen enkel wegvak sprake van een dusdanige intensiteit van verkeer dat dit voor capaciteitsproblemen zorgt. Het treffen van aanvullende verkeersmaatregelen is gelet hierop niet vereist.*

*Het verkeerskundig onderzoek is naar aanleiding van uw reactie aangevuld met een kruispuntanalyse voor de kruising van de Burgemeester Heusdenslaan met de Kethelweg (in Vlaardingen). Uit de analyse blijkt dat door ontwikkeling van Harga het treffen van maatregelen aan het kruispunt mogelijk noodzakelijk is. Op basis van een nader onderzoek naar de verkeersstromen zal bepaald worden of het treffen van maatregelen daadwerkelijk noodzakelijk is en welke maatregelen in dat geval de verkeersdrukte kunnen verlichten.*