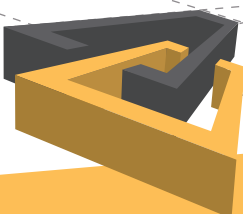


BESTEMMINGSPLAN

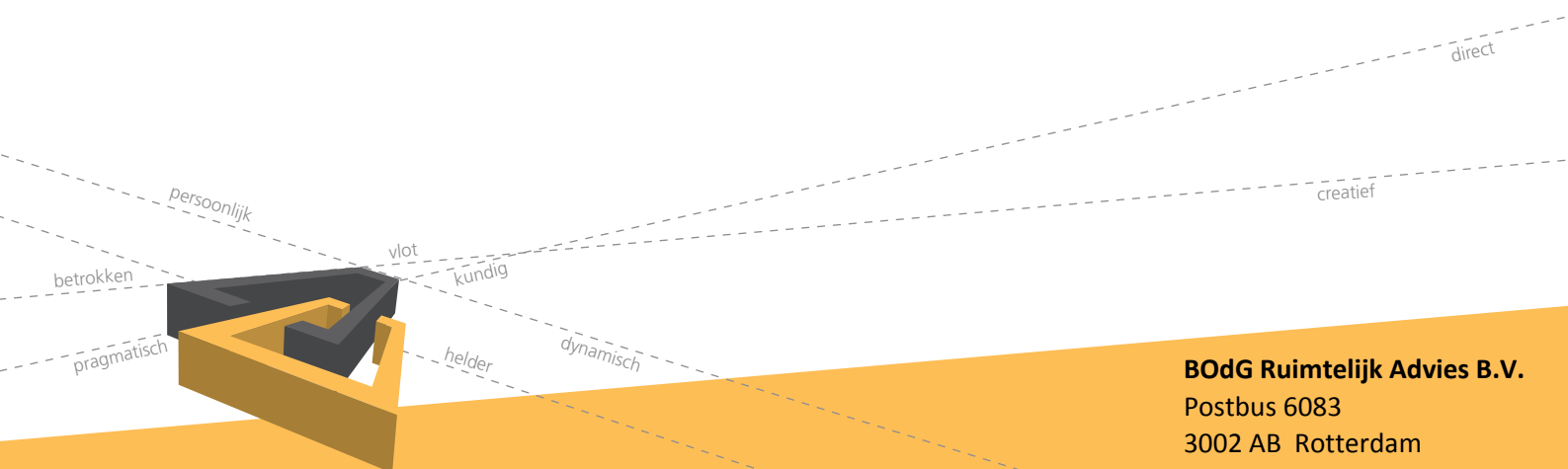
HOEKSE LIJN



BESTEMMINGSPLAN

HOEKSE LIJN

voorontwerp	13 februari 2015
ontwerp	26 mei 2015
vaststelling	1 december 2015



INHOUDSOPGAVE

I. TOELICHTING

II. REGELS

III. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)

IV. VERBEELDING

I. TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING.....	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Ligging en begrenzing	11
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	12
1.4 Gekozen planopzet	12
2. BELEIDSKADER.....	13
2.1 Rijksbeleid	13
2.2 Provinciaal beleid.....	15
2.3 Regionaal beleid.....	19
2.4 Gemeentelijk beleid.....	20
3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	25
3.1 Ontstaansgeschiedenis Hoekse Lijn.....	25
3.2 Omgeving en huidig gebruik.....	26
3.3 Planbeschrijving.....	27
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	31
4.1 Milieueffectrapportage.....	31
4.2 Water	32
4.3 Milieuzonering.....	34
4.5 Geluid.....	35
4.6 Luchtkwaliteit	36
4.7 Externe veiligheid	37
4.8 Bodem.....	38
4.9 Archeologie.....	39
4.10 Cultuurhistorie.....	41
4.11 Natuur.....	41
4.12 Niet gesprongen explosieven	44
4.13 Molenbiotop	45
5. JURIDISCHE ASPECTEN	47
5.1 Inleiding	47
5.2 De opzet van de planregels.....	47
5.3 Handhaving	50
6. UITVOERBAARHEID.....	51
6.1 Financiële uitvoerbaarheid	51
6.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	51
6.3 Zienswijzen	54

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

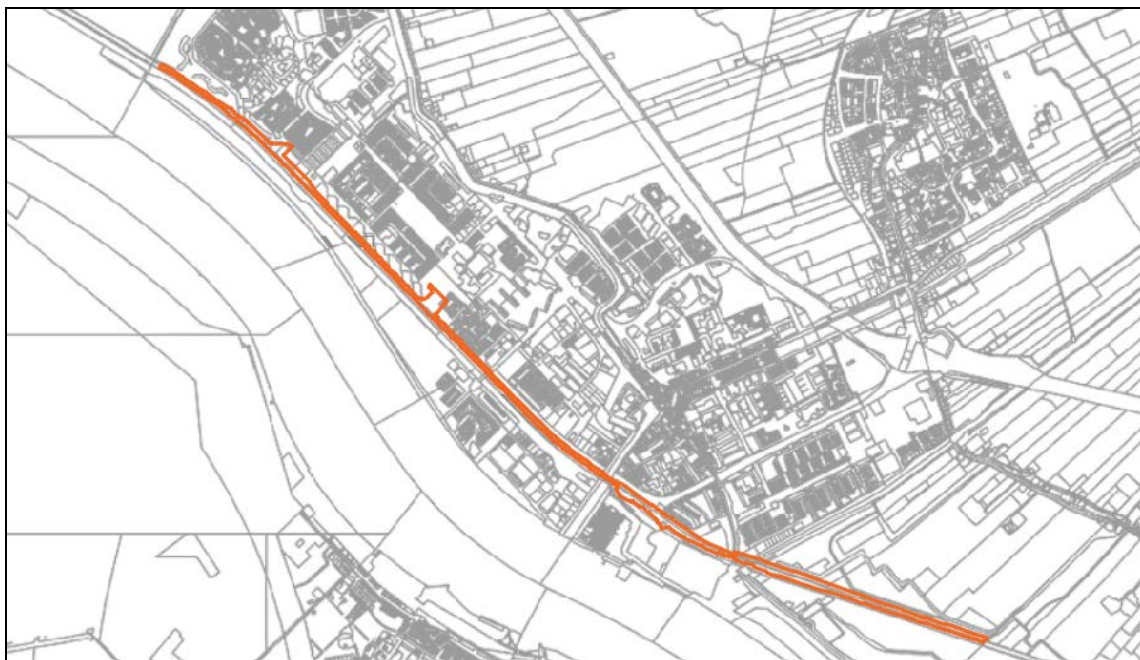
Na de verzelfstandiging van de NS heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen het ministerie van Verkeer en Waterstaat) voor dertig spoorlijnen bepaald, dat deze geen deel meer hoeven uit te maken van het hoofdspoornet. Een van deze lijnen betreft de Hoekse Lijn, die van Schiedam naar Hoek van Holland loopt. Sinds 2007 heeft de stadsregio Rotterdam de regie over de exploitatie van deze lijn.

Om het openbaar vervoer in de regio te verbeteren, heeft het dagelijks bestuur van de stadsregio besloten om het tracé van de Hoekse Lijn om te bouwen van een gewone spoorlijn naar een lightrail (metro). Naast deze ombouw is de stadsregio voornemens om de lijn in Hoek van Holland met circa 1.200 meter te verlengen. Hierdoor krijgt de lijn een eindpunt op korte afstand van het strand. Door de Hoekse lijn vervolgens in Schiedam aan te takken op metrolijn B naar Nesselande, ontstaat een directe verbinding tussen het strand in Hoek van Holland en het strand aan de Zevenhuizerplas in Nesselande. Door deze nieuwe verbinding ontstaat dus niet alleen een snelle verbinding tussen de centra van Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Rotterdam, maar ook een directe recreatieve verbinding tussen de stranden.

Hoewel de huidige spoorlijn reeds in bestemmingsplannen is vastgelegd, is het toch wenselijk om over één juridisch-planologisch kader te beschikken. Om die reden is besloten een nieuw bestemmingsplan op te stellen, dat de gehele lijn omvat binnen het grondgebied van de gemeente Maassluis.

1.2 *Ligging en begrenzing*

Het plangebied omvat het gehele bestaande tracé van de Hoekse Lijn, waarbij op een aantal locaties extra ruimte is voorzien ten behoeve van technische ruimten en of voorzieningen zoals stations. In onderstaande afbeelding is het plangebied geprojecteerd op een kadastrale ondergrond.



Afbeelding 1: Ligging van het plangebied.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Zoals aangegeven is het geldende juridisch-planologisch kader voor het plangebied versnipperd. Het huidige tracé is vastgelegd in diverse bestemmingsplannen, te weten:

- "Recreatiegebied Steendijkpolder" (vastgesteld op 19 juni 2007);
- "Steendijkpolder" (vastgesteld op 14 december 2010);
- "Vogelwijk" (vastgesteld op 2 oktober 2007);
- "Koningshoek West III" (vastgesteld op 3 maart 1970);
- "Het Balkon" (vastgesteld op 20 juni 2006);
- "Het Balkon 1e Herziening" (vastgesteld op 5 april 2011);
- "Kapelpolder" (vastgesteld op 15 oktober 2013);
- "Stationsgebied e.o." (vastgesteld op 14 december 2010);
- "Aalkeetpolder" (vastgesteld op 19 mei 2009).

In al deze plannen kent het tracé een bestemming die is toegespitst op het gebruik als spoorlijn, met daarbij behorende bermen, taluds en spoorwegovergangen, als ook ongelijkvloers kruisende wegen, fiets- en voetpaden. De stations en andere gebouwen zijn door middel van een bouwvlak op de verbeelding vastgelegd. Daarnaast zijn bijbehorende voorzieningen toegestaan ten behoeve van het regelen, geleiden, beveiligen en bewegwijzeren van het verkeer.

Voor een klein deel van de Hoekse Lijn geldt momenteel geen bestemmingsplan. Het gaat hierbij om het deel rondom de Keersluis. Hier dient teruggevallen te worden op de Bouwverordening.

1.4 Gekozen planopzet

Dit bestemmingsplan biedt een juridisch-planologische regeling voor de Hoekse Lijn. Ook worden met dit plan alle voor de lijn benodigde voorzieningen mogelijk gemaakt. De regeling geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 2) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 3). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding.

Wat betreft de planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Maassluis. Wel is het plan met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012) vormgegeven. De vigerende bestemmingsplannen zijn meestal nog vormgegeven op basis van een eerder model.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Maassluis en in het bijzonder die voor dit bestemmingsplan.

2.1 *Rijksbeleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 / Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte(Barro)
Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) vastgesteld. Deze visie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in diverse documenten, zoals de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De SVIR geeft daarmee een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Door vaststelling van de SVIR geldt voor de ruimtelijke ordening in brede zin dat een aanzienlijk deel van de Rijkstaken is gedecentraliseerd. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen wordt de bevoegdheid om algemene regels te stellen ingezet. Het gaat hierbij om nationale belangen, zoals kustfundament, grote rivieren en primaire waterkeringen, waarvoor kaderstellende uitspraken zijn opgenomen. Deze zijn zodanig geformuleerd, dat ze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

De in de SVIR genoemde nationale belangen 5 tot en met 7 hebben betrekking op het thema 'mobiliteit'. Hiermee wordt getracht een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's (inclusief achterlandverbindingen) te realiseren en in stand te houden. Daarnaast wordt getracht de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen beter te benutten.

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen geborgd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Titel 2.7 van het Barro gaat in op hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Onder laatstgenoemde worden die spoorlijnen bedoeld, die op grond van artikel 1 van de Tracéwet aangemerkt worden als spoorlijn van nationaal belang. Op grond van artikel 2.7.2 Barro liggen rondom deze spoorwegen reserveringsgebieden. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op deze gebieden mag hier geen nieuwe bouwwerken, stortplaatsen van afvalstoffen en/of bergingsgebieden als bedoeld in de Waterwet mogelijk maken. Daarnaast gaat Titel 2.11 in op primaire waterkeringen buiten het kustfundament. Deze keringen dienen in een bestemmingsplan voorzien te worden van een passende bestemming, zodat de waterkerende functie behouden blijft.

Naast de nationale belangen hanteert het Rijk ook het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Hiermee wordt voor aspecten die niet vallen onder één van de nationale belangen het beleid overgelaten aan de lagere overheden. Wel geldt hierbij de ladder voor duurzame verstedelijking, die is gebaseerd op de 'SER-ladder'. Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke

ordering. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

- is er vraag naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
- kan hiervoor bestaand stedelijk gebied of bestaande bebouwing worden hergebruikt;
- indien nieuwbouw nodig is, dan dient gezorgd te worden voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Nota Belvédère

In 1999 is de Nota Belvédère verschenen. Doel van de nota is de cultuurhistorische identiteit meer richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte. Deze doelstelling wordt in de nota geconcretiseerd in een breed scala van te ondernemen acties op Rijks-, regionaal- en lokaal niveau. In het kader van de nota is een landsdekkend overzicht gemaakt van de cultuurhistorisch meest waardevol geachte steden en gebieden: de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland (ook wel Belvédèrekaart genoemd). Het bestemmingsplangebied behoort hier niet toe.

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is de Monumentenwet uit 1988. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Dit verdrag is in de Wet op de archeologische monumentenzorg verankerd, die officieel in werking is getreden op 1 september 2007, ondermeer als wijziging op de Monumentenwet 1988.

In het kader van het project 'modernisering monumentenzorg' (MoMo) hebben per 1 januari 2012 enkele wijzigingen in de wet- en regelgeving plaatsgevonden. Voor het bestemmingsplanproces is de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de belangrijkste: gemeenten dienen in hun bestemmingsplannen rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich diverse cultuurhistorische waarden (zie § 4.10).

Europese Kaderrichtlijn Water / Nationaal Waterplan

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water (KRW) omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van de gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven; ook de ecologische ambities worden op dit niveau geregeld.

Het Rijksbeleid met betrekking tot het aspect 'water' is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is het Nationaal Waterplan. Dit beleidsdocument is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. Tevens bevat het een eerste beleidsmatige uitwerking op het advies van de Deltacommissie.

Conclusie Rijksbeleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Op grond van Barro maakt de huidige Hoekse Lijn onderdeel uit van het netwerk van landelijke spoorwegen. Door de minister is echter per brief¹ aangegeven dat dit niet meer het geval zal zijn na ombouw. Dit bestemmingsplan heeft dan ook geen betrekking op de nationale belangen 5 tot en met 7 uit de SVIR. Verder is van belang, dat met de ombouw van de Hoekse Lijn tot lightrail en de verlenging juist getracht wordt een verbetering van het spoornetwerk te realiseren en om mensen die naar het strand willen uit de auto te krijgen.

Ten aanzien van de ladder van duurzame verstedelijking geldt, dat niet gesproken kan worden van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin wordt een stedelijke ontwikkeling namelijk omschreven als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Daarvan is geen sprake, zodat gesteld kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het beleid omtrent duurzame verstedelijking.

2.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit

Als gevolg van grote veranderingen, zoals een veranderende economie, op sommige plaatsen een krimpende bevolking en meer behoefte aan duurzame energievoorzieningen, hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Structuurvisie "Ruimte en Mobiliteit" vastgesteld. Ook de Verordening ruimte 2014 en de programma's 'Ruimte' en 'Mobiliteit' maken hiervan onderdeel uit. In deze documenten is het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie tot aan 2030 vastgelegd, waarbij de programma's een grotere dynamiek kennen dan de visie. De Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en bijbehorende verordening komen hierdoor te vervallen, net als het provinciaal Verkeers- en vervoerplan en de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010.

In de structuurvisie word het strategisch ruimtelijk beleid verwoord. Met betrekking tot het OV-netwerk stelt de provincie in haar visie, dat een inhaalslag op twee punten noodzakelijk is om een kwalitatief hoogwaardig systeem van openbaar vervoer op het niveau van de stedelijke agglomeratie te krijgen. Zo loopt ten eerste het OV-systeem nog steeds achter de grote toename van regionale verplaatsingen aan. Daarnaast is de benutting van capaciteitswinst in het regionale systeem door de aanleg van de HSL nog niet volledig gewaarborgd. Het oplossen van knelpunten in het regionaal systeem blijft daarom belangrijk. Op Randstadniveau wordt aansluitend op de ambities van de Stedenbaan, gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer door de ontwikkeling van R-net. Dit is een hoogwaardig netwerk van bus-, tram-, metrolijnen en treinverbindingen. Hierbij wordt ingezet op veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is.

¹ Brief van Ministerie van Infrastructuur d.d. 9 december 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/270696.



Afbeelding 2: Ligging Hoekse Lijn (oranje streep) ten opzichte van het bestaand stads- en dorpsgebied.

Bestaand stads- en dorpsgebied

Uit bovenstaande afbeelding valt op te maken, dat een groot deel van het plangebied is gelegen binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Voor dit gebied is een van de speerpunten van het provinciale beleid gericht op het beter benutten van het gebied. Hierbij speelt de ladder voor duurzame verstedelijking een belangrijke rol. De provincie ziet graag dat deze ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Daarnaast dient ingezet te worden op transformeren, herstructureren en verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en de haltes van de Stedenbaan.

Veenlandschap

Het deel van de Hoekse Lijn dat in de Aalkeetpolder is gelegen, maakt geen onderdeel uit van het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit gebied behoort namelijk tot het veenlandschap. Hier zet de provincie in op behoud en versterking van het waterrijke en open karakter. Daarnaast is behoud van de kenmerkende afwisseling van veenweidelandschap, rivieren, boezems, plassen en droogmakerijen van groot belang. De veenlandschappen combineren een agrarische economie met cultuurhistorische en ecologische waarden. Deze combinatie maakt de landschappen ook aantrekkelijk als recreatief en toeristisch gebied.

Belangrijke opgaven zijn de aanpak van bodemdaling, behoud van de karakteristieken van het veenweidelandschap, verbetering van de waterkwaliteit en instandhouding en ontwikkeling van de bijzondere natuurwaarden. Het accent wordt hierbij gelegd op innovatiemaatregelen voor de grondgebonden landbouw en alternatieve realisatiestrategieën voor natuurontwikkeling. Het behoud van de belangrijke weidevogelgebieden vraagt om een specifieke vorm van verweving van landbouw en natuur. Met name het waternetwerk en de cultuurhistorische kwaliteiten lenen zich voor verdere ontwikkeling van de mogelijkheden voor recreatie en toerisme.

Groene buffer

Het betreffende gebied is tevens aangemerkt als 'groene buffer', alwaar het contrast tussen de dynamiek en de dichtheid van de stad en de luwte van de aangrenzende groene ruimte als belangrijke kwaliteit wordt aangemerkt. Deze contrastkwaliteit dient dan ook behouden te

worden. Verder is het wenselijk om hier een betere verweving van recreatie, natuur, water en landbouw te realiseren. Deze opgave heeft extra urgentie in relatief kleine open ruimten grenzend aan stedelijk gebied en in de groene ruimten tussen de stedelijke gebieden. Omdat de stedelijke invloed hier verhoudingsgewijs groot is en soms van meerdere kanten komt, is extra zorgvuldigheid bij ruimtelijke ontwikkelingen geboden. Behoud van deze ruimten is van belang voor de identiteit en leefkwaliteit van het stedelijk gebied, aangezien ze op de schaal van de provincie een onmisbare tegenhanger vormen van de stedelijke dynamiek en verdichting.

Programma Ruimte en Programma Mobiliteit

Het strategisch beleid uit de structuurvisie is operationeel doorvertaald in het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit. Deze programma's verwijzen naar de kwaliteitskaart, die bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD) gebruikt wordt als richtingskader. Hierbij is de inzet van de provincie, dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de op deze kaart benoemde ruimtelijke kwaliteit.

Veenlandschap

Met betrekking tot het veenlandschap wordt in het Programma Ruimte gesteld, dat het behoud en versterking van het waterrijke en open karakter en de kenmerkende afwisseling van veenweidelandschap, rivieren, boezems, plassen en droogmakerijen van belang is.

Openbaar vervoer

Met betrekking tot het OV-netwerk wordt in het Programma Mobiliteit gesteld, dat de ambitie van de provincie is gericht op een adequaat regionaal OV-aanbod. Het beleid wordt gericht op de veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is. In Zuid-Holland gaat het dan om lijnen die onderdeel zijn van Stedenbaan en de regionale R-net lijnen.

De missie van Stedenbaan is om de ruimtelijk-programmatische opgaven bij stations te verbeteren in samenhang met de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de zuidelijke Randstad. Dit gebeurt door het realiseren van een zowel voor de inwoners als de reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes. De partners binnen Stedenbaan hebben verder afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom de bestaande en potentieel nieuw te openen treinstations.

Wat Stedenbaan is voor de Zuidelijke Randstad, is R-net voor de gehele Randstad. Ook R-net beoogt de ontwikkeling van een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. Dit gebeurt aan de hand van een aantal kwaliteitscriteria (hoge frequentie, hoge snelheid, in- en uitstapcomfort en marketing). In de provincie wordt dit al uitgerold voor een aantal HOV-corridors in Holland-Rijnland en ook de nieuwe trams van Randstadrail in Den Haag zijn in lijn met de R-net formule.

In het Programma Ruimte wordt met betrekking tot spoorlijnen gesteld, dat deze naast hun verbindende functie belangrijke lijnen zijn om het landschap te beleven. Bij ontwikkelingen langs het spoor of in stationsgebieden is een visuele relatie tussen spoor en omgeving gewenst; dit betekent dat ontwikkelingen rekening houden met het zicht vanuit de trein op de omgeving.

Verordening ruimte 2014

De belangrijkste provinciale doelen uit de visie en de programma's zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte 2014.

Op kaart 7 behorende bij de Verordening is de Aalkeetpolder aangemerkt als een gebied behorende tot 'beschermingscategorie 2'. Dit vanwege de aanwijzing als 'groene buffer', maar deels ook als recreatiegebied. In dergelijke gebieden kan niet zondermeer voorzien worden in een ruimtelijke ontwikkeling. Alleen ontwikkelingen van bovenlokale infrastructuur, van natuur of om een in het Programma ruimte uitgezonderde ontwikkeling zijn toegestaan, waarbij voldaan moet worden aan de gestelde voorwaarden. Zo moet sprake zijn van een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ook aandacht is besteed aan de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart.

Waterplan Zuid-Holland 2010-2015

In het op 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgestelde Waterplan Zuid-Holland is het provinciaal waterbeleid vastgelegd. In dit beleidsdocument zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdoopgaven:

1. Waarborgen waterveiligheid.
2. Zorgen voor mooi en schoon water.
3. Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening.
4. Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

In het plan zijn deze opgaven verder uitgewerkt in 19 thema's én voor drie gebieden, in samenhang met economische, milieu- en maatschappelijke opgaven.

Conclusie provinciaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd om een eenduidige juridisch-planologische regeling te realiseren ten behoeve van de ombouw van de Hoekse Lijn naar een metrolijn. Voor het deel buiten het bestaand stads- en dorpsgebied geldt hierbij, dat de werkzaamheden nauwelijks buiten het bestaande spoorbed plaatsvinden. Van een nieuw ruimtebeslag en daarmee een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is geen sprake. De ombouw van de Hoekse Lijn leidt dan ook niet tot aantasting van het veenlandschap en/of de groene buffer.

Het nieuwe station Maassluis Steendijkpolder en de aanpassingen aan de andere stations zijn voorzien binnen het bestaand stads- en dorpsgebied, alwaar het provinciaal beleid gericht is op het beter benutten van de gronden. Omdat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling (zie conclusie § 2.1), is een verdere toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking niet aan de orde. Daarnaast wordt met de ombouw van de Hoekse Lijn, inclusief de daarbij behorende werkzaamheden rondom (nieuwe) stations, beoogd om de OV-verbindingen van Maassluis te verbeteren. Hiermee wordt dan ook voldaan aan de doelstelling uit het Programma Mobiliteit. Gesteld wordt, dat de ombouw van de Hoekse Lijn past binnen het provinciaal beleid.

2.3 *Regionaal beleid*

Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020

De stadsregio Rotterdam geeft in dit plan aan hoe zij aankijkt tegen mobiliteit en welke richting zij met het verkeer en vervoer op wil. Het document geeft hiermee richting aan de uitvoering van infrastructuurprojecten en -maatregelen, zowel op korte als lange termijn. Hierbij wordt dezelfde visie gehanteerd als in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan: "mobiliteit mag en de burger kiest zelf met welk middel, waarbij de overheid in de vraag naar mobiliteit voorziet; dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de regio en de verkeersveiligheid".

Met betrekking tot het regionale openbaar vervoer wordt in dit plan gesteld, dat op een aantal regionale assen de infrastructuur van NS en die van de metro aan elkaar gekoppeld moet worden. Hierdoor wordt het mogelijk om met nieuwe voertuigen (lightrail) op beide systemen te kunnen rijden, wat leidt tot een goed ov-netwerk op stadsgewestelijk niveau. De delen van de regio die aan deze regionale assen liggen, worden dan direct en snel gekoppeld met het Rotterdamse centrum en met andere regionale knooppunten.

Om het kwaliteitsnetwerk voor het regionaal openbaar vervoer op orde te brengen zijn verbeteringen en aanvullingen nodig. Maassluis behoort in dit beleidsdocument tot de subregio Noordwest. De Hoekse Lijn behoort hier tot de drager van het openbaar vervoer. Kwaliteitsverbetering van deze lijn vraagt om een hogere frequentie en extra haltes in Hoek van Holland en Maassluis. Dit kan gerealiseerd worden door de Hoekse Lijn geschikt te maken voor lightrail, waarbij verlenging tot het strand in Hoek van Holland uitgangspunt is. Met een koppeling aan het Rotterdamse metronetwerk ontstaat een regionale lijn die reizigers uit deze subregio snel tot in het centrum van Rotterdam brengt en vanuit de (regio) Rotterdam naar het strand.

Bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I en II"

Op 17 december 2012 hebben de volgende partijen de bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I" ondertekend: stadsregio Rotterdam, gemeente Schiedam, gemeente Vlaardingen, gemeente Maassluis, gemeente Rotterdam en de voormalige deelgemeente Hoek van Holland. In deze overeenkomst is vastgelegd om de huidige Hoekse Lijn, het traject tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland Strand, om te bouwen tot een hoogwaardige metroverbinding en om deze te koppelen aan metrolijn B met behoud van de mogelijkheid om goederenvervoer plaats te laten vinden tot aan het station Maassluis. Onderdeel van het project is tevens om de bestaande stations aan te passen en om een aantal nieuwe stations te realiseren. Daarnaast zijn in artikel 21 van deze overeenkomst nog enkele specifieke afspraken vastgelegd, die betrekking hebben op Maassluis. Zo wordt hier gesproken over de realisatie van een goede langzaamverkeersverbinding tussen Het Balkon en Koningshoek nabij het station Maassluis-West, maar ook tussen het station Maassluis en woonwijk 't Hoofd.

Op 3 december 2014 is het tweede deel van deze overeenkomst ondertekend. Naast allerlei algemene afspraken die betrekking hebben op het project, zijn in artikel 15 ook nog enkele specifieke afspraken vastgelegd. Met betrekking tot Maassluis gaat het hierbij om waar mogelijk een zuidelijke ontsluitingsweg van het perron van station Maassluis te realiseren. Daarnaast is afgesproken, dat de toekomstige dienstregeling zodanig wordt vormgegeven dat buiten de spits brugbediening mogelijk blijft om het scheepvaartverkeer adequaat doorgang te kunnen verlenen.

Besluit dagelijks bestuur stadsregio Rotterdam

Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het besluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland om te bouwen tot metro en de lijn aan te sluiten op het regionale metronet. De Hoekse Lijn maakt vanaf dat moment als onderdeel van metrolijn B deel uit van het regionale metronet. In Hoek van Holland wordt de lijn verlengd tot vlak bij de zee. De lijn loopt daardoor van het strand van Nesseland naar het strand van Hoek van Holland, dwars door het winkelhart van Rotterdam en de andere stedelijke centra in de regio. Een ander onderdeel van het project is de volledige modernisering van alle stations langs de lijn, waardoor de sociale veiligheid en het comfort aanzienlijk verbeteren. Maassluis wordt bovendien van een nieuw station voorzien: Steendijkpolder.

Conclusie regionaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De stadsregio wil de bereikbaarheid verbeteren en openbaar vervoer stimuleren. De huidige exploitatie van de Hoekse Lijn kent een grote spits/dalverhouding (spits druk, dal stil) en een grote eenzijdigheid ('s ochtends veel reizigers naar Rotterdam, 's avonds veel reizigers in tegengestelde richting) in het vervoer. Door de ombouw naar een metrolijn wordt het gebruik van deze lijn geïntensiveerd en geoptimaliseerd, doordat de treinstellen in hogere frequentie rijden. Daardoor wordt de Hoekse Lijn voor meer reizigers aantrekkelijk en wordt het centrum van Rotterdam rechtstreeks, zonder overstap, bereikbaar voor bewoners van Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland en vice versa. Hiermee worden deze kernen aantrekkelijker als woon- en werklocatie. Het project Hoekse Lijn zorgt er verder voor, dat de huidige stations toegankelijker en sociaal veiliger worden gemaakt en dat reizigers comfortabeler kunnen in- en uitstappen.

Ten opzichte van de huidige situatie worden op jaarbasis circa 53% meer instappende reizigers verwacht en groeit het totaal aantal reizigerskilometers met 27%². De groei wordt vooral veroorzaakt door een betere bereikbaarheid en kortere reistijd vanuit Hoek van Holland, Maassluis en Vlaardingen naar Rotterdam Centrum, Rotterdam Zuid en Den Haag-Leiden, en vice versa. De wijze waarop de ombouw wordt gerealiseerd en de taakverdeling zijn in bovengenoemde bestuurlijke overeenkomsten vastgelegd.

2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2012-2025 en bijbehorend Integraal stedelijk functieprogramma

Maassluis streeft ernaar een sociale en financieel gezonde stad te zijn. Centraal hierbij staat het behoud van de kwaliteit van de stad voor wonen en werken. Om dit te bewerkstelligen heeft de gemeenteraad op 17 april 2012 de Structuurvisie 2012-2025 vastgesteld. Deze visie vormt het kader waarbinnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen worden aangestuurd en beoordeeld. Hierbij geeft de bijbehorende visiekaart het globale streefbeeld voor de toekomstige ontwikkeling van Maassluis weer. De structuurvisie is daarmee een belangrijk instrument voor de afweging van ruimtelijke beslissingen en voor het aangeven van de beleidsrichting voor bestemmingsplannen, ontwikkelingsplannen en projectbesluiten.

De ombouw van de Hoekse Lijn is een van de ruimtelijke ontwikkelingen die concreet in de structuurvisie wordt genoemd. Daarbij is op de visiekaart ook aangegeven waar het nieuwe station 'Steendijkpolder' is voorzien. Realisatie en ingebruikname van dit station verbetert de ontsluiting van Maassluis via de Hoekse Lijn aanzienlijk. Wel dient de buitenruimte rondom het

² Goudappel Coffeng, Voorbereiding MER Hoekse Lijn; Verkeerseffecten en vervoerwaardestudie, april 2015, kenmerk: RTD264/Tnn/1865.01.

nieuwe station zodanig te worden aangepast, dat voldoende parkeergelegenheid en stallingsgelegenheid aanwezig is. De ombouw van de Hoekse Lijn heeft tevens invloed op het busvervoer. Dit vervoer zal dan namelijk minder gericht zijn op de verbinding met Vlaardingen en Schiedam, maar meer op het bedienen van de lokale vraag en een goede verbinding met de Hoekse Lijn.

Integrale Economische Beleidsnota Maassluis

Maassluis heeft het imago van een woonstad en koestert dat ook. De kwaliteit van het wonen wordt echter mede bepaald door de aanwezigheid van werkgelegenheid en voorzieningen in de gemeente. Om deze aspecten op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren, is op 4 juli 2006 de Integrale Economische Beleidsnota Maassluis vastgesteld. Hierin is het economische beleid voor Maassluis tot 2015 verwoord. Naast een toekomstvisie bevat deze nota ook een uitvoeringsprogramma. Het document vormt een breed afwegingskader op vier categorieën, namelijk detailhandel, industriële bedrijvigheid, dienstverlening en toerisme.

De in het uitvoeringsprogramma opgenomen maatregelen zijn gebaseerd op twee uitgangspunten:

1. Koesteren wat je hebt. Hierbij gaat het om het behouden van reeds aanwezige voorzieningen, bedrijven en bestedingen van de lokale bevolking, vanuit het oogpunt dat de huidige bedrijvigheid de belangrijkste groei vormt.
2. Groei van buiten. Het betreft hier maatregelen die gericht zijn op het aantrekken van bedrijven en bezoekers van buiten de gemeente teneinde extra werkgelegenheid te scheppen.

De gemeente heeft hierbij een grote invloed op het lokale vestigingsklimaat. Een goed klimaat kan ondernemers behouden, maar ook aantrekken.

Welstandsnota 2012

Als uitgangspunt voor het welstandsbeleid geldt, dat Maassluis zoekt naar evenwicht tussen de bouwmogelijkheden voor burgers en bedrijven enerzijds en het aanzien van de gemeente anderzijds. Zo vormt in het historisch centrum, langs doorgaande wegen, aan karakteristieke panden en bij nieuwe locaties een hoge beeldkwaliteit als uitgangspunt; welstand moet hier bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Voor de oudere woongebieden, bedrijventerreinen en grote delen van de glastuinbouw stelt Maassluis zich terughoudend op en wordt waar mogelijk ruimte gelaten voor particulier initiatief.

Binnen Maassluis worden drie verschillende welstandsniveaus onderscheiden, te weten 'gewoon', 'bijzonder' en 'beschermd'. Het plangebied maakt overwegend onderdeel uit van het welstandsgebied met het niveau 'gewoon'. Hier is het beleid gericht op het handhaven van een goede basiskwaliteit met daarbij voldoende vrijheid voor de burger of ondernemer om invulling te geven aan eigen initiatieven. Alleen ter hoogte van het station Maassluis West is de Hoekse Lijn gelegen binnen het welstandsgebied met het niveau 'bijzonder'. In deze gebieden is extra inspanning ten behoeve van het behoud en de eventuele versterking van de ruimtelijke kwaliteit gewenst.

Daarnaast is Maassluis opgedeeld in verschillende deelgebieden, waarbij het plangebied is gelegen in de volgende deelgebieden:

- 10 'Burgemeesterwijk en Het Balkon': het betreffen hier recente woongebieden die beschikken over een heldere structuur met gevarieerde woningen die per stedenbouwkundige eenheid worden herhaald. De gebieden hebben een open en groen karakter door brede straatprofielen, ruime tuinen en grote groenelementen. Het

welstandsbeleid is hier gericht op het tot stand komen en het beheer van de samenhang binnen de stedenbouwkundige eenheden en het aanzien vanuit omliggende gebieden;

- 13 'Bedrijventerrein': het betreffen hier monofunctionele gebieden, die in de regel een dichte bebouwingsstructuur kennen bestaande uit voornamelijk kleinschalige bedrijfshallen, kantoorgebouwen en een enkele winkel. De terreinen hebben een eenvoudige hoofdstructuur met vrijwel aaneengesloten individuele bebouwing. De inrichting van de openbare ruimte is doelmatig, eenvoudig en sober. Het welstandsbeleid is hier gericht op het behoud van de samenhang in massa's, waarbij variatie niet tot rommeligheid moet leiden;
- 14 'Groen en parken': het betreffen hier gebieden met een recreatieve of sportfunctie met overwegend eenvoudige bebouwing en een groen karakter. Het welstandsbeleid is hier terughoudend en gericht op beheer. Mogelijke uitbreidingen dienen met name buiten de kern in het landschap ingepast te worden.

Wegenstructuurvisie (2010-2025)

In de wegenstructuurvisie Maassluis zijn oplossingsrichtingen gegeven voor de toekomstige verkeersstructuur van Maassluis en is onderzocht of knelpunten te verwachten zijn met de demografische en ruimtelijke ontwikkeling van Maassluis tot 2025. Uit deze visie blijkt, dat het wegennet van Maassluis, zonder uitbreiding met nieuwe infrastructuur, maar wel met het toepassen van enkele benuttings- en aanpassingsmaatregelen, voldoende capaciteit biedt om de effecten op het verkeer van de nu bekende ontwikkelingen tot 2025 te kunnen verwerken.

Beleidsregels Parkeren Maassluis 2012

Sinds 29 november 2014 is de 'Reparatiewet BZK 2014' in werking getreden. Hierdoor zijn de bepalingen van de Woningwet geschrapt, die de grondslag vormen voor het opnemen van stedenbouwkundige voorschriften in de Bouwverordening. Eén van deze voorschriften betreft de verplichting dat voldoende parkeergelegenheid moet worden aangebracht.

De Reparatiewet BZK 2014 regelt, dat gemeenten de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening moeten opnemen in bestemmingsplannen. Parkeren dient dus in het bestemmingplan geregeld te worden. Hiervoor is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Artikel 3.1.2, tweede lid, onder a van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt, dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening een bestemmingsplan regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Ter bevordering van de rechtszekerheid heeft het college met betrekking tot het aspect 'parkeren' de beleidsregels "Parkeren Maassluis 2012" vastgesteld. Hierin is bepaald welke parkeernormen van toepassing zijn bij bouwplannen.

Waterbeheerplan 2010-2015 (hoogheemraadschap) / Waterplan Maassluis 2008-2015

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad. Momenteel ligt ook een ontwerpversie "KRW-programma Delfland 2016-2021" ter inzage. Dit programma is gericht op verbetering van de waterkwaliteit in sloten en vaarten in zeven oppervlaktewaterlichamen in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het KRW-programma beschrijft de toestand van het

oppervlaktewater en de maatregelen die het hoogheemraadschap neemt in de periode 2016-2021 om de waterkwaliteit hiervan te verbeteren.

In samenwerking met het hoogheemraadschap is het gemeentelijk waterbeleid vastgelegd in het Waterplan Maassluis 2008-2015. Hierin is opgenomen hoe Maassluis zich voorbereidt op toekomstige klimaatsveranderingen en hoe de chemische en ecologische waterkwaliteit van het oppervlaktewater verbeterd kan worden. Met dit plan wordt invulling gegeven aan de wensen en eisen uit onder andere het Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Daarnaast wil Maassluis met dit waterplan gestalte geven aan de wens om het water meer te beleven en de natuurlijke omgeving te versterken, ondersteund door een robuust en goed functionerend watersysteem. Om dit te realiseren is in het waterplan een maatregelenpakket opgenomen.

Groenstructuurplan

Doelstelling van het uit 2001 stammende Groenstructuurplan is behoud en versterking van belangrijke groenelementen op stedelijk en wijkniveau, oftewel het groene raamwerk. Deze structuren zijn vastgelegd op een kaart, die in 2004 door de raad is herzien. Door middel van de groenstructuurplankaart en de actieplannen is aangegeven waar groen behouden dient te blijven, waar groen versterkt dient te worden en op welke wijze omgegaan moet worden met ontwikkelingen. Het gemeentelijk groenstructuurplan wordt de komende tijd geactualiseerd.

Motie "Bomen in de Stad"

Op 6 november 2013 heeft de gemeenteraad unaniem de motie "Bomen in de Stad" aangenomen. Met deze motie wordt beoogd om het aantal bomen in Maassluis niet te laten afnemen. Het college van burgemeester en wethouders is dan ook verzocht om de herplantverplichting aan te scherpen. Hierbij geldt als uitgangspunt dat voor iedere gekapte boom er minimaal één teruggeplaatst dient te worden. Bij herplanting dienen niet alleen snelgroeiers, maar ook kwalitatief hoogwaardige bomen ingezet te worden. Deze verscherpte herplantplicht wordt opgenomen in het nieuwe groenstructuurplan.

Archeologiebeleid Maassluis 2013

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg zijn gemeenten verantwoordelijk voor het archeologisch beleid binnen de stadsgrenzen. Daarvoor heeft Maassluis informatie nodig over wat zich in de grond bevindt. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 16 april 2013 het Archeologiebeleid Maassluis 2013 vastgesteld; op 19 mei 2015 is een geactualiseerde versie door de raad vastgesteld. Onderdeel van dit beleid is de Archeologische waarden- en verwachtingenkaart. Op basis van deze kaart gelden voor het gemeentelijk grondgebied diverse archeologische verwachtingswaarden. Voor de doorvertaling van dit beleidsdocument naar dit bestemmingsplan wordt verwezen naar § 4.9.

Duurzaamheidsvisie Maassluis (2012-2015)

Maassluis is een stad waar mensen wonen, werken en recreëren. Het is een stad waar veel gebeurt op lokaal niveau. De gemeente kiest daarom om de duurzaamheid in de stad te bezien volgens de principes van People (mensen), Planet (milieu) en Profit (welvarendheid), of volgens het coalitieakkoord 'sociale, financiële en duurzame doelstellingen' die in een harmonieuze wijze gecombineerd gelijktijdig dienen te worden gehaald.

Maassluis heeft daarom duurzaamheidsbeleid geformuleerd dat moet leiden tot een CO₂-neutrale stad in 2040. Hierbij wordt ingezet op een lager energieverbruik en op meer gebruik

maken van duurzaam opgewekte energie. Hiervoor zet de gemeente in op haar eigen organisatie en op het stimuleren van duurzaamheid bij bedrijven en burgers.

Conclusie gemeentelijk beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan

De ombouw van de Hoekse Lijn, evenals het realiseren van het nieuwe station Steendijkpolder, is als een van de concrete ruimtelijke ontwikkelingen in de structuurvisie opgenomen. Deze ontwikkeling past dan ook binnen het gemeentelijk ruimtelijk ordeningsbeleid. Toetsing aan welstandseisen vindt plaats bij uitwerking van de bouwplannen.

3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het voornemen. Eerst wordt aandacht besteed aan de ontstaansgeschiedenis van de Hoekse Lijn. Vervolgens wordt ingegaan op de bestaande situatie, het huidige gebruik van de omgeving en de beoogde nieuwe situatie.

3.1 *Ontstaansgeschiedenis Hoekse Lijn*

Halverwege de jaren '60 in de 19^e eeuw is sprake van een regelmatige bootverbinding tussen het spoorwegennet in Groot-Brittannië en Nederland. Eenmaal per week vaart namelijk een boot van Harwich naar het station Rotterdam Maas. Vanaf 1875 wordt de frequentie zodanig verhoogd, dat sprake is van een dagelijkse vaart. Om de reistijd te verkleinen, worden - in eerste instantie door Engelse particulieren - plannen gemaakt om een spoorverbinding naar Hoek van Holland te realiseren. Uiteindelijk leidden deze plannen ertoe, dat in het kader van de derde en laatste staatsaanleg in juli 1875 wordt besloten om een spoorlijn van Schiedam naar Maassluis aan te leggen. Op een later moment wordt vervolgens het besluit genomen om de lijn door te trekken naar Hoek van Holland.

De Hoekse Lijn - als aftakking van de spoorlijn Den Haag - Rotterdam - is dan ook in twee etappes aangelegd. Zo is in 1891 het gedeelte Schiedam (Centrum) - Vlaardingen - Maassluis geopend en volgde het traject Maassluis - Hoek van Holland twee jaar later. Het eind van de spoorlijn werd toepasselijk Hoek van Holland Eindpunt genoemd (tegenwoordig Haven). Weer twee jaar later wordt de Hoekse Lijn enkele honderden meters doorgetrokken naar het strand. Omdat Hoek van Holland Eindpunt min of meer als kopstation is gebouwd en het doortrekken van de sporen door de aanwezigheid van de Berghaven niet mogelijk is, buigen de sporen naar Hoek van Holland Strand ter hoogte van het station af zodat een soort vork-station ontstaat. Voor een goedkopere en meer frequente exploitatie wordt de Hoekse Lijn in 1935 geëlektrificeerd.

Direct na ingebruikname van de volledige lijn in 1893 gaan posttreinen van Hoek van Holland naar Hamburg en Berlijn rijden. Dit geldt ook voor de Noordexpress: de rechtstreekse spoor- en bootverbinding tussen Londen en Berlijn. Hiermee start de periode als belangrijke schakel in het Europese spoorwegennet. Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog komt tijdelijk een einde aan de treindienst. Na de Eerste Wereldoorlog duurt het twee jaar voordat zowel de trein- als bootdiensten weer op het oude voorzieningenniveau zijn. Met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog worden de internationale verbindingen via Hoek van Holland opnieuw gestaakt.

Direct na de Tweede Wereldoorlog komen de internationale verbindingen weer op gang. Zo wordt de verbinding via Hoek van Holland gebruikt voor Britse verlofgangerstreinen tussen Hoek van Holland en Duitse steden als Hamburg, Hannover en Münster. Daarnaast gaat vanaf 1946 de Holland-Scandinavië Express rijden en enkele jaren later vertrekken er vanuit De Hoek diverse treinen naar een groot aantal Europese bestemmingen. Ook Amsterdam kent in aansluiting op zowel de dag- als de nachtboot naar Harwich een rechtstreekse verbinding met De Hoek. Het station wordt daarom in 1950 uitgebreid met een nieuw ontvangst- en kantoorgebouw aan de zijde van de Nieuwe Waterweg.

Door de groeiende populariteit van de burgerluchtvaart en de auto komt vanaf halverwege de jaren '60 van de vorige eeuw verandering aan het internationale belang van de Hoekse Lijn. Dit leidt ertoe dat in de loop van de jaren '80 een eind komt aan de meeste internationale

treindiensten. Begin jaren '90 rijden nog slechts drie internationale treinen in aansluiting op de veerboten van en naar Harwich. In mei 1993 vertrekt echter de laatste internationale treindienst op de Hoekse Lijn.

De Hoekse Lijn fungeert tegenwoordig voornamelijk als belangrijke voorstadsverbinding. Hiertoe is in de loop der jaren ook een aantal nieuwe voorstadshaltes geopend: Schiedam Nieuwland, Vlaardingen West en Maassluis West. Het spoor wordt voornamelijk gebruikt voor personenvervoer, maar tot aan Maassluis incidenteel ook voor goederenvervoer.

3.2 **Omgeving en huidig gebruik**

Kort nadat de Hoekse Lijn het station Vlaardingen West is gepasseerd, wordt de Aalkeetpolder doorsneden. Deze polder maakt deel uit van het groengebied Midden-Delfland, dat gelegen is tussen de steden Delft, Maassluis en de agglomeratie Rotterdam-Schiedam-Vlaardingen. Hoewel de polder noordelijker open van karakter is, is de Hoekse Lijn grotendeels 'ingepakt' met bosschages. Tussen de bomen door is het achterliggende bedrijventerrein 'De Dijk', alsook de gelijknamige begraafplaats zichtbaar.



Afbeelding 3: Ligging van Hoekse Lijn in de Aalkeetpolder, met linksonder het bedrijventerrein 'De Dijk'.

Direct nadat de Boonervliet wordt gekruist, bevindt de Hoekse Lijn zich in de bebouwde kom van Maassluis. Vrijwel direct daarna arriveert de trein op station Maassluis, dat zuidelijk van het centrum is gelegen. Dit station is herkenbaar aan de bomen op het perron en de zware overkapping. Op het voormalige tramtracé naar Maasland, Schipluiden en De Lier is nu de Laan 1940-1945 gelegen. Het station heeft een uitgang aan de noordzijde naar het Stationsplein. Hier bevinden zich (fiets)parkeerplaatsen en een busstation. De toegang tot het station bestaat uit een onopvallende spoorwegovergang, waarna een hellingbaan naar het middenperron leidt. Op het perron staat een gebouw met een forse perronkap, dat geen duidelijke functie meer heeft. Dit gebouw vormt het meest in het oog springende deel van het station. Ten zuiden zijn fabrieksterreinen zichtbaar en aan de noordzijde zijn achter de bomenrijen woningen gelegen.



Afbeelding 4: Aanzicht vanaf het Stationsplein op het huidige station Maassluis.

Na het station Maassluis passeert de Hoekse Lijn de Keersluis, alwaar een draaibrug in het spoor is aangebracht. Tussen de bedrijventerreinen en woonwijken door loopt de lijn naar station Maassluis West. Het betreft hier een onopvallend klein station met zijperrons in een bajonetligging (verschoven ten opzichte van elkaar). De toegang tot de perrons bevindt zich ter hoogte van de spoorwegovergang. Op de perrons staan twee oude overkappingen en een aantal nieuweabri's. Met name de oude overkappingen op het zuidelijk spoor zijn vrij lang en zorgen voor een visuele scheiding tussen het station en zijn omgeving. De uitgang aan de noordzijde bevindt zich niet aan het stationsplein, maar er direct naast. Tevens is vanaf het noordelijke perron een achteruitgang aanwezig ter hoogte van de tweede flat aan de Merellaan. Ook aan de zuidzijde is een uitgang aanwezig. Het station Maassluis West is nabij het winkelcentrum Koningshoek gelegen. Het stationsplein grenst hier aan twee grote grasvlaktes en bestaat uit bushaltes, een parkeerplaats en fietsenstallingen.

Na het station Maassluis West is alleen nog ten noorden van de lijn bebouwing aanwezig. Aan de zuidzijde is sprake van een groenstrook. Nadat de lijn de bebouwde kom van Maassluis ter hoogte van de Oranjeplassen weer heeft verlaten, bevindt het spoor zich in de Oranjevliet. Hier is de Hoekse Lijn vrij dicht langs de Nieuwe Waterweg gelegen.

Vanwege de ligging langs de Nieuwe Waterweg, maken delen van de spoordijk deel uit van de primaire waterkering. Bij de uitvoering van het Deltaplan is de waterkering verhoogd zonder het spoor mee op te tillen. Dit heeft er toe geleid, dat de dijk visueel naast het spoor is gelegen. Zo wordt de lijn tussen station Maassluis en de Maeslantkering aan de zuidzijde begeleid door de Delflandsedijk.

3.3 Planbeschrijving

Alvorens in te gaan op de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, wordt het project Hoekse Lijn uiteengezet.

Project Hoekse Lijn

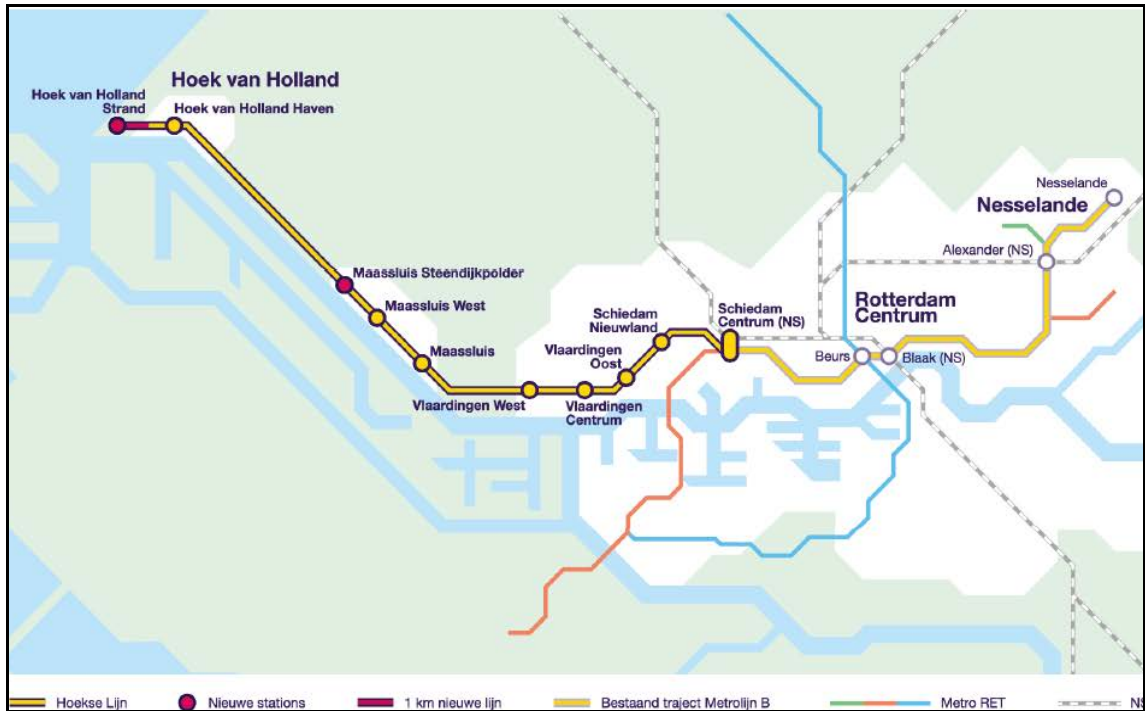
Het project Hoekse Lijn beoogt het aantakken van de spoorlijn naar Hoek van Holland op het regionale metronet van Rotterdam en het geschikt maken van deze lijn voor lightrail-exploitatie. Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft als exploitatiebeheerder op 10 juli 2013 het besluit voor deze ombouw genomen. Het uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk het bestaande spoor te handhaven.

Desondanks zijn rondom de Hoekse Lijn enkele ingrepen noodzakelijk. Zo dienen de zeven bestaande stations langs de lijn - Schiedam Nieuwland, Vlaardingen Oost, Vlaardingen Centrum, Vlaardingen West, Maassluis, Maassluis West en Hoek van Holland Haven - geschikt gemaakt te worden voor metrovoertuigen en gerenoveerd te worden. Hierbij worden alle perrons ingekort naar 90 meter, verhoogd en dicht tegen de rails aangelegd. Daar waar perrons in een bocht liggen, worden deze rechtgetrokken. Op enkele plekken wordt een extra keer- of opstelspoor aangelegd en worden wissels aangepast. Daarnaast zijn ten behoeve van de ombouw aanpassingen aan de energievoorziening nodig. Metrovoertuigen rijden namelijk op 750 volt, terwijl de huidige NS-Sprinters op 1500 volt rijden. Vanwege de aanpassingen aan de energievoorziening en de hogere ritfrequenties zijn ook nieuwe gelijkrichterstations nodig. Verder moet het beveiligingssysteem worden aangepast door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe beveiligingsstations.

Op enkele plaatsen zijn grotere ingrepen voorzien. Zo vindt in Schiedam de koppeling aan het metronet plaats en is hier de aanleg van een goederenopstelspoor noodzakelijk. Immers, de

Hoekse Lijn wordt zodanig omgebouwd, dat de lijn deels nog gebruikt kan worden voor het huidige goedertransport. In Maassluis is het nieuwe station "Maassluis Steendijkpolder" voorzien. Ook in Hoek van Holland wordt een nieuw station gebouwd (Hoek van Holland Strand) en wordt de lijn verlengd.

Door de ombouw van de Hoekse lijn en de aantakking op metrolijn B naar Nesselande, ontstaat een directe verbinding tussen het strand van Hoek van Holland en het strand aan de Zevenhuizerplas in Nesselande. Het hart van Rotterdam, evenals de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis worden op deze manier verbonden aan deze stranden.



Afbeelding 5: Schematisch overzicht van de toekomstige metrolijn B, met daarin opgenomen de Hoekse Lijn.

Deelproject Maassluis

In Maassluis richt het project Hoekse Lijn zich voornamelijk op het geschikt maken van de huidige spoorverbinding en stations voor lightrailverkeer. Dit grijpt niet wezenlijk in op de landschaps- en stedenbouwkundige structuur van de gebieden waar de lijn doorheen loopt. De plek van de bestaande stations wijzigt slechts op detailniveau. Wel krijgen alle stations een uniforme uitstraling, waarbij bijzondere en/of beeldbepalende elementen behouden blijven. Ook de nieuw aan te brengen baanelementen, zoals geluidsschermen, spoorbeveiligingsstations, gelijkrichterstations en evacuatieperrons, staan parallel langs en dicht op het spoor. Door deze positionering zijn deze herkenbaar als elementen die bij het spoor behoren.

Voor het station Maassluis leidt de ombouw tot verandering van het aanzicht. Het huidige stationsgebouw en de overkappingen worden gesloopt, waarna er multiwanden worden teruggeplaatst. Deze wanden zijn ruimtelijk minder dominant dan het huidige gebouw. Ten behoeve van de realisatie van de nieuwe perrons, zullen hoogstwaarschijnlijk vier van de bomen op het huidige perron wijken. Indien mogelijk worden deze herplant. Het station Maassluis krijgt door realisatie van een nieuwe toegangspoort ook een duidelijkere entree aan het stationsplein. Bij dit station worden ook extra P&R-plaatsen gerealiseerd.

De toegang tot station Maassluis West is na de ombouw beter gepositioneerd ten opzichte van het stationsplein. Dit betekent wel, dat een beperkte aanpassing van de buitenruimte nodig is om de toegang vanaf het plein bereikbaar te maken. Doordat de nieuwe perrons korter worden, komt de huidige 'achteruitgang' van het noordelijke perron te vervallen. Daarnaast worden de perrons tegenover elkaar gerealiseerd; de huidige bajonetligging komt te verdwijnen. Dit komt ten goede aan de sociale veiligheid. De perronoverkappingen komen te verdwijnen. Ook voor dit station geldt, dat de entree duidelijk wordt aangegeven door de plaatsing van nieuwe toegangspoorten.

Het te realiseren station Maassluis Steendijkpolder betekent een geheel nieuw element in zijn omgeving en is gelegen op een logische plek in de stedenbouwkundige structuur: centraal ten opzichte van de aangrenzende woonwijken, langs een doorgaande weg, en de afstand tussen de stations in Maassluis is regelmatig. Het station wordt zo gepositioneerd, dat meer dan de helft van de lengte van de midden- en zijperrons naast het aanwezige parkeerdek is gelegen. De visuele impact blijft hierdoor beperkt. De toegangspoort krijgt een prominente plek aan het nieuw in te richten stationsplein. Dit plein wordt ingericht met een parkeerterrein en fietsenstallingen. Bij het station komt een extra spoor, dat het mogelijk maakt om metro's te laten keren.

Het spoor tussen Maassluis en Schiedam zal in gebruik blijven voor goederentreinen van enkele bedrijven die erlangs zijn gevestigd. Deze treinen gaan voornamelijk overdag buiten de spits en in de avonduren (na de avondspits) rijden. Dit is een verandering ten opzichte van de huidige situatie, waarin deze treinen voornamelijk overdag rijden. Goederenvervoer en personenvervoer vinden zoveel mogelijk gescheiden plaats door gebruikmaking van verschillende sporen.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In de volgende paragrafen worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor dit bestemmingsplan, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieu- aspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 *Milieueffectrapportage*

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage.

Laatstgenoemde is per 1 april 2011 gewijzigd, waarbij de drempelwaarden in kolom 2 van de D-lijst indicatief gemaakt zijn. Dit betekent, dat niet meer kan worden volstaan met de mededeling dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde ligt en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk is. Onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Deze motivering moet op basis van dezelfde criteria als de m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is, dat in elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan de m.e.r. Dit kan zijn in de vorm van een motivering of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van de m.e.r. (-beoordeling).

Ombouw Hoekse Lijn

Nagegaan is of het om te bouwen deel van de Hoekse Lijn m.e.r.-plichtig is. Hierbij is getoetst aan de beschrijving van categorie D2.2 lid b: de wijziging of uitbreiding van een spoorweg, indien deze bestaat uit een uitbreiding met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied.

Hoewel de ombouw lokaal plaatsvindt in of vlak langs een gevoelig gebied (Ecologische Hoofdstructuur), voorziet het om te bouwen deel niet in nieuw spoor met een aaneengesloten lengte van 5 kilometer of meer. Gesteld kan worden dat niet aan de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage wordt voldaan. Omdat echter niet op voorhand kan worden uitgesloten dat het om te bouwen deel belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient vormvrij te worden beoordeeld of het opstellen van een MER noodzakelijk is.

Omdat voor het te verlengen deel van de Hoekse Lijn een m.e.r.-plicht geldt en beide tracédelen nauw met elkaar verbonden zijn, vanwege een inhoudelijke, organisatorische en financiële samenhang, is besloten om voor het gehele project Hoekse Lijn één MER³ op te stellen.

³ I-Bureau Gemeente Rotterdam, Milieueffectrapport Hoekse Lijn; Hoofdrapport, mei 2015, rapportnummer R.2015.009.HLRO.

Dit MER met bijbehorende deelrapporten heeft als input gediend voor de meeste van de hierna volgende milieuaspecten. Hierbij worden zoveel als mogelijk alleen die passages uit het MER opgenomen die voor dit bestemmingsplan relevant zijn.

4.2 Water

Bij elk besluit binnen de ruimtelijke ordening is de betrokkenheid van de waterbeheerder van groot belang. Met het uitvoeren van de zogenaamde 'watertoets' wordt de waterbeheerder actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen betrokken en krijgt water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland, dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert. Tevens beschikt het hoogheemraadschap over een handreiking watertoets voor gemeenten van Delfland.

4.2.1 Beschrijving watersysteem

Uit het MER-deelrapport 'Water'⁴ blijkt, dat De Hoekse Lijn is gelegen in diverse polders. Met uitzondering van de Steendijkpolder geldt voor deze polders dat sprake is van een tekort aan waterberging. Het grootste deel van het plangebied ter plaatse van Maassluis ligt niet in een peilgebied. Hier gaat het om vrij afwaterend gebied, dat door opspuiting relatief hoog ten opzichte van het omringende land is gelegen. Afwatering van dit gebied vindt plaats onder natuurlijk verval. Knelpunten op het gebied van grondwater zijn niet bekend.

In het plangebied zijn diverse oppervlaktewateren aanwezig. Zo kruist de Hoekse Lijn de Boonervliet. Ten oosten van deze vliet zijn aan weerszijden van het spoor sloten gelegen. De sloot aan de noordzijde is in beheer bij het hoogheemraadschap, de sloot aan de zuidzijde bij de NS. Net ten westen van station Maassluis kruist de Hoekse Lijn de Buitenhaven. Daarnaast bevindt zich ten westen van station Maassluis-West weer een sloot ten zuiden van de spoorlijn.

De gemeenten Maassluis, Schiedam en Vlaardingen werken sinds 2005 samen met de gemeenten Midden-Delfland, Westland en het Hoogheemraadschap van Delfland op het gebied van inzameling, transport en zuivering van afvalwater. Het afvalwater van deze vijf gemeenten komt samen bij de afvalwaterzuiveringsinstallatie 'de Groote Lucht' en mondt daarna uit in de Nieuwe Waterweg. In Maassluis is grotendeels nog een gemengd rioolstelsel aanwezig. Om te voorkomen dat bij hevige regenval water uit de riolering te frequent overstort op het oppervlaktewater is overstortbemaling aanwezig. Bij hevige regenval wordt de riolering ontlast door water uit het rioolstelsel via de haven naar de Nieuwe Waterweg te pompen. Door het afkoppelen van verhard oppervlak wordt geprobeerd om het aantal overstorten te beperken. Maassluis heeft de ambitie om tot en met 2025 circa 20% van het verharde oppervlak af te koppelen.

De Delflandsedijk ligt deels in het plangebied. Deze waterkering, evenals de bijbehorende kern- en beschermingszones is op de verbeelding voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Hierdoor wordt de functie van deze dijk beschermd. Deze waterkering maakt overigens onderdeel uit van dijkkring 14. Deze ring kent een beschermingsniveau van 1 op 10.000 jaar; dit betekent dat de waterkering bescherming biedt tegen een extreem hoogwaterpeil dat gemiddeld genomen eens in de 10.000 jaar voorkomt. Bij een eventuele doorbraak van de waterkering van de Nieuwe Maas (de Delflandse Dijk) zal een groot deel van Maassluis onder water komen te staan. De impact van een overstroming

⁴ I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Water, mei 2015, projectcode 100010489.

voor Maassluis en de regio zijn enorm, zowel ten aanzien van het aantal slachtoffers als ten aanzien van de economische schade. Het water komt bij een dijkdoorbraak snel en diep Maassluis binnen en kan ook niet meer weg. De Hoekse Lijn komt zelf niet onder water te staan, doordat deze relatief hoog is gelegen. Alleen in de Aalkeetpolder blijft de lijn bij een overstroming niet droog, doordat de lijn hier nauwelijks boven het maaiveld is gelegen. Naast de Delflandsedijk zijn ook de boezemkades langs het Boonervliet, de binnenwaterkering (Maasdijk) en een polderkade in het plangebied gelegen. Ook deze waterkeringen zijn voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'.

4.2.2 *Wateropgave*

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Water' blijkt, dat de ombouw van de Hoekse Lijn voor een groot deel in buitendijks gebied is gelegen. Hier is geen compensatie nodig in de vorm van extra water bij toename van verharding. Voor de delen die binnendijks zijn gelegen, geldt dat hier mogelijk wel sprake is van extra verhard oppervlak. Zo leidt de realisatie van het nieuwe station Maassluis Steendijkpolder tot extra verharding. Extra verharding door aanpassing van het bestaande stationsplein bij Maassluis-West maakt geen deel uit van het project Hoekse Lijn. Omdat sommige deelplannen nog niet helemaal uitgekristalliseerd zijn, is de exacte toe-/afname in verhard oppervlak nog niet bekend. Vooralsnog wordt deze ingeschat op een toename van 2.272 m². Omdat de stations gelegen zijn in het vrij afwaterend gebied van Maassluis, is voor dit gebied geen peil vastgesteld. Het treffen van compensatiemaatregelen is alleen noodzakelijk als de ingrepen wateroverlast kunnen veroorzaken. De waterbeheerders zijn bij het project 'Hoekse Lijn' aangehaakt en in overleg wordt bepaald waar en hoe eventuele noodzakelijke maatregelen worden getroffen. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van dergelijke maatregelen mogelijk.

Vanwege de open opbouw van het spoor kan het hemelwater in de toekomstige situatie blijven infiltreren naar de ondergrond. Vandaar dat wordt gesteld, dat de ombouw geen negatieve invloed heeft op de grondwaterstand. Bij de stations wordt daar waar mogelijk de afvoer van het dak afgekoppeld om het hemelwater te laten infiltreren in de ondergrond. Omdat langs de lijn geen openbare toiletvoorzieningen worden gerealiseerd en dus alleen sprake is van enkele toiletvoorzieningen voor het personeel, worden geen negatieve effecten op de belasting van het rioolsysteem verwacht.

In Maassluis zijn ten behoeve van de ombouw enkele ingrepen in de waterkering noodzakelijk (zie onderstaande afbeelding). De grootste ingreep in de primaire waterkering betreft de aanleg van station Maassluis Steendijkpolder. Dit vindt deels plaats in de beschermingszone van de Delflandsedijk. De buitenruimte bij het station is buiten de waterkering gelegen. Verder ligt het gecombineerde gelijkrichter- en beveiligingsstation bij station Maassluis Steendijkpolder in de beschermingszone van de Delflandsedijk. Net ten oosten van station Maassluis snijden drie regionale keringen het plangebied. Hier vinden echter geen ingrepen plaats. Het project heeft hier dan ook geen invloed op deze waterkeringen.

Kilometerraai	Wat	Ingreep
13,7-13,9	Aanpassen huidige station Maassluis-West, inkorten perrons	Werken in beschermingszone aan de landzijde, Ingreep zit net enkele decimeters in het waterstaatswerk.
13,7-13,9	Buitenruimte bij station Maassluis West	Bij de aansluiting van de buitenruimte op het nieuwe station zal gewerkt worden in de beschermingszone
14,7-14,9	Aanleg station Maassluis Steendijkpolder	Werken in de beschermingszone van de waterkering aan de landzijde
14,7-14,9	Buitenruimte bij nieuw station Maassluis Steendijkpolder	De buitenruimte bij station Steendijkpolder lijkt geheel buiten de beschermingszone te vallen.
15,1	Gecombineerd gelijkrichter- en spoorbeveiligingsstation	In de beschermingszone van de waterkering aan de landzijde

Afbeelding 6: Overzicht van de noodzakelijk ingrepen in de waterkeringen in Maassluis.

Momenteel vindt afstemming plaats met het Hoogheemraadschap over alle ingrepen in de waterkering. De vormgeving wordt zodanig gekozen, dat geen negatieve invloed is op de waterveiligheid. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met de onlangs aan de Tweede Kamer aangeboden deltabeslissingen. De nieuwe normering is vastgelegd in de tussentijdse herziening van Nationaal Waterplan 2009-2015. De nieuwe normering wordt opgenomen in de Waterwet die naar verwachting op 1-1-2017 van kracht zal worden. Deze nieuwe normen voor de waterkering kunnen leiden tot een groter ruimtebeslag. Veranderingen in de spoorlijn bieden mogelijk ook een kans om ruimte te scheppen voor de veranderingen in de dijk die nodig zullen zijn vanwege de Deltabeslissingen.

4.2.3 Overleg met de waterbeheerder(s)

De gemeente Maassluis werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. De waterbeheerders zijn betrokken bij het wettelijk vooroverleg in het kader van dit bestemmingsplan. Tevens zijn de waterbeheerders betrokken geweest bij de totstandkoming van het MER-deelrapport 'Water'.

4.3 Milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (maart 2009) een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot het omgevingstype "rustige woonwijk".

Dit bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van het nieuwe station Maassluis Steendijkpolder. De VNG-uitgave koppelt aan een dergelijke voorziening (SBI-code 491,492.1)

een hindercontour van 100 meter, voor wat betreft het aspect 'geluid'. Binnen een straal van 100 meter rondom het nieuwe station bevinden zich milieugevoelige objecten. Uit het MER-deelrapport 'Geluid'⁵ blijkt, dat de geluidsuitstraling van de omroepinstallatie voor deze inrichting maatgevend is. Het uur gemiddelde geluidniveau van dit station bedraagt hierbij maximaal 35 dB(A). De omroepinstallatie is vanwege het aanwezige achtergrondniveau hierbij nauwelijks hoorbaar in zijn omgeving. Bij het nieuwe station Maassluis Steendijkpolder wordt een nieuwe parkeervoorziening gerealiseerd, die aansluit op de Dr. Albert Schweizerdreef. De dichtstbijzijnde woningen liggen op grote afstand van de parkeervoorziening. Daardoor zijn ook hier geen relevante effecten te verwachten ten aanzien van de geluidmissie naar de omgeving. Gesteld wordt, dat het station Maassluis Steendijkpolder geen negatief effect heeft op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de reeds aanwezige woningen. Afwijking van de in de VNG-uitgave opgenomen hinderafstand wordt dan ook acceptabel geacht.

4.4 Trillingen en laagfrequent geluid

In het MER is aandacht besteed aan trillingshinder en laagfrequent geluid, als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn naar metrolijn⁶. Uit dit document blijkt, dat in de referentiesituatie in Maassluis zo'n negen trillingsgehinderde woningen aanwezig zijn. Hierbij is getoetst aan het aantal overschrijdingen van zowel de A1-, A2- of A3-streefwaarde uit de SBR B-richtlijn. De ombouw naar metrolijn leidt over de hele lijn tot een forse reductie van het aantal personen dat trillingshinder ervaart. In Maassluis betreft het echter een kleine afname van vier woningen. De ombouw leidt dus tot een lichte verbetering.

Voor hinder als gevolg van laagfrequent geluid wordt in het deelrapport gesteld, dat hiervan in de referentiesituatie geen sprake is. In Maassluis bevinden zich namelijk geen woningen waar een overschrijding van de grenswaarde van 35 dB(A) plaatsvindt. Het maximale laagfrequent geluidniveau bedraagt namelijk 22 dB(A). Ook na de ombouw tot metrolijn is in Maassluis geen sprake van dergelijke hinder. Het maximale laagfrequent geluidniveau blijft hierbij ongewijzigd.

Op grond van dit MER-deelrapport wordt geconcludeerd, dat de aspecten 'trillingshinder' en 'laagfrequent geluid' geen belemmering vormen voor dit bestemmingsplan.

4.5 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk. Wel is binnen het plangebied momenteel een spoorlijn gelegen, die wordt omgebouwd tot metrolijn. Met een akoestisch onderzoek⁷ is dan ook bekeken wat voor akoestische gevolgen deze ombouw op de omliggende geluidsgevoelige objecten heeft.

Het toetsingskader wordt gevormd door de Wet milieubeheer. Voor de bestaande spoorlijn zijn door de Minister van I&W geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Bij de wijziging van

⁵ I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Geluid, mei 2015, rapportnummer R.2015.004.HLRO.

⁶ Movares / I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport trillingen en laagfrequent geluid, mei 2015.

⁷ I-Bureau Gemeente Rotterdam, Akoestisch onderzoek 2015 Ombouw Hoekse Lijn, juli 2015, projectcode R.2014.038.HL.

een bestaande spoorlijn moet gestreefd worden om de geldende GPP's niet te overschrijden. Als toetswaarde geldt hierbij de waarde die zou heersen, wanneer het GPP geheel zou worden benut. Indien de stand-still doelstelling niet gehaald kan worden, dient te worden onderzocht of deze met doelmatige nieuwe maatregelen (zo veel mogelijk) kan worden bereikt. Indien dit niet mogelijk is moeten nieuwe GPP's worden vastgesteld.

Uit het akoestisch onderzoek wordt opgemaakt, dat door de ombouw op een aantal plaatsen in Maassluis de geldende GPP's worden overschreden. Het gaat hierbij om de locaties aan/rondom Prinses Julianalaan, Havenplein, Maasweg, Cornelis van der Kolfstraat, Houten Braak, Lisztstraat en Merellaan. Om deze overschrijdingen teniet te doen, wordt langs het merendeel van de genoemde spoortrajecten aan de noord- en/of zuidzijde een 0,9 meter hoog geluidsscherm gerealiseerd. Er zijn twee uitzonderingslocaties. Zo is langs het spoortraject Maasweg een geluidsscherm voorzien met een hoogte van 2 meter. De andere uitzonderingssituatie betreft Prinses Julianalaan. Omdat hier slechts bij één woning niet voldaan kan worden aan de geldende GPP, is het niet doelmatig om hier een scherm te plaatsen. Na realisatie van deze geluidsbepalende maatregel wordt dus nog niet overal voldaan aan de geldende GPP's. Voor 11 woningen dient een onderzoek naar gevelmaatregelen plaats te vinden.

Daarnaast worden door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor de gehele Hoekse Lijn nieuwe GPP's vastgesteld. Op sommige plaatsen is hierbij sprake van een beperkte verhoging ten opzichte van de huidige GPP's. Op andere plaatsen is juist sprake van een verlaging van het geluidplafond. Het ontwerpbesluit is op 14 oktober 2015 ter inzage gelegd. Dit betekent, dat ruim voor de ingebruikname van de Hoekse Lijn als lightrailverbinding de gewijzigde GPP's zijn vastgesteld.

Omdat dit bestemmingsplan geen aanpassingen aan gezoneerde wegen en/of industrieterreinen mogelijk maakt, is een nadere beschouwing van deze thema's niet aan de orde. Op basis van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat het aspect 'geluid' geen belemmering vormt voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.6 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. Dit houdt in, dat sprake is van een 'niet in betekenende mate'-project als de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) ten gevolge van het plan met maximaal 1,2 µg/m³ toenemen.

Uit de MER-deelstudie 'Lucht'⁸ blijkt, dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ in 2015 in Maassluis gelegen is tussen 26,0 en 27,3 µg/m³. Voor PM₁₀ geldt dat deze concentratie is gelegen tussen 22,0 en 23,0 µg/m³. Voor beide stoffen ligt de jaargemiddelde concentratie in 2015 dus ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m³. Ook de etmaalwaarde fijn stof is gelegen beneden de grenswaarde.

De ombouw plus de verlenging van de Hoekse Lijn draagt in totaal minder dan 1,2 µg/m³ bij blijft daarmee onder de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Een deel van deze bijdrage wordt veroorzaakt door de extra P&R-plaatsen bij het station Maassluis en Maassluis West. Daarnaast draagt ook het nieuwe station Maassluis Steendijkpolder met bijbehorende voorzieningen bij. De totale toename van de ontwikkelingen in Maassluis bedraagt 0,5 µg/m³ voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie NO₂; voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is dit een bijdrage van <0,1 µg/m³. Op grond hiervan wordt gesteld, dat het project 'Hoekse Lijn' voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

4.7 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in twee categorieën van risicobronnen: mobiele (route gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buis) en stationaire (inrichtingen, zoals LPG-stations).

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden.

Het groepsrisico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een risicolocatie een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 slachtoffers in één keer kan vallen. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand (het zogenaamde invloedsgebied) van een risicovolle activiteit ophoudt. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid wordt geboden om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

Uit het MER-deelrapport 'externe veiligheid'⁹ blijkt, dat de volgende risicobronnen zowel voor de ombouw als de verlenging van de Hoekse Lijn niet relevant zijn:

- vervoer gevaarlijke stoffen over de weg;
- vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor;
- toepassing en opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen.

Deze risicobronnen zijn in het MER-deelrapport dan ook niet nader beschouwd. Hier is alleen aandacht besteed aan het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en over het water.

⁸ I-bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; deelrapport lucht, mei 2015, rapportnummer R2014.008.HLRO.

⁹ I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Externe veiligheid, mei 2015, rapportnummer R.2014.006.HLRO.

Transport over water

Uit het Basisnet 'Water' blijkt dat over de Nieuwe Maas / Nieuwe Waterweg gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het project 'Hoekse Lijn' leidt in Maassluis tot de bouw van een nieuw station, alsook de aanpassing van bestaande stations. Een dergelijke voorziening wordt hierbij aangemerkt als 'kwetsbaar object'. De afstanden van de stations tot aan de transportas bedraagt hierbij 140 meter voor station Steendijkpolder, 250 meter voor station Maassluis West en 345 meter voor station Maassluis. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is hierbij tot op de waterlijn gelegen en vormt geen belemmering. Dit geldt ook voor het plasbrandaandachtsgebied, dat zich uitstrekt tot op 40 meter uit de waterlijn.

De invloed van de (ver)bouw van deze stations op het groepsrisico is verwaarloosbaar. De stations zijn namelijk gelegen in een gebied dat intensief bebouwd is. De toename in persoonsdichtheid is hierbij zeer minimaal. Het uitvoeren van een groepsrisicoberekening alsook een nadere verantwoording is daarom niet noodzakelijk.

Transport door buisleidingen

In Maassluis kruist de Hoekse Lijn alleen in de Aalkeetpolder een vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevante leiding. Het betreft hier een CO₂-leiding met een diameter van circa 26 inch en een maximale werkdruk van 22 bar. Volgens het MER-deelrapport is rondom deze leiding geen sprake van een 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour, dan wel van een invloedsgebied. Overigens wordt opgemerkt, dat deze leiding op (korte) termijn verlegd wordt.

De ombouw van de Hoekse Lijn leidt niet tot een wijziging van de ligging van deze buisleiding. Daarnaast worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten toegevoegd, waardoor de ruimtelijke situatie hetzelfde blijft. De ombouw heeft geen invloed op de 10^{-6} plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het aspect 'externe veiligheid' levert dan ook geen belemmeringen op voor de voorgenomen ombouw van de Hoekse Lijn.

4.8 Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Uit het bij het MER behorende deelrapport 'Bodem'¹⁰ blijkt, dat rondom de Hoekse Lijn diverse baggerloswallen zijn gelegen. Zo is het tracédeel ter hoogte van Maassluis en het oostelijk deel van Hoek van Holland vrijwel geheel omgeven met deze loswallen. Deze in het verleden opgespoten, verontreinigde baggerspecie is afkomstig uit de Rotterdamse havens en is veelal verontreinigd met zware metalen en eventueel andere parameters. De verontreinigingen zijn vaak niet/nauwelijks mobiel. De Hoekse Lijn ligt zelf grotendeels op een speciaal hiervoor aangelegde waterkerende dijk, die in de jaren '90 nog is verhoogd. Gelet op de samenstelling van baggerspeciehoudende grond en het tijdstip van aanleg en ophoging van de dijk, wordt aangenomen dat de dijken niet, of anders zeer beperkt, zijn opgebouwd uit baggerspecie.

¹⁰I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport - Bodem, mei 2015, rapportnummer R.2014.004.HLRO.

Wel kunnen naastgelegen stations en voorzieningen zich bevinden op de voormalige loswallen. Zo zijn in de bodem rondom het station Maassluis Centrum sterke niet mobiele verontreinigingen aangetroffen. Deze zijn deels gesaneerd door middel van verwijdering of isolatie. De nog te saneren delen dienen gesaneerd te worden bij herinrichting, verandering van gebruik en/of het aanvragen van een omgevingsvergunning. De bodem rondom dit station is in het MER-deelrapport dan ook aangemerkt als 'matig' tot 'sterk' verdacht.

Aan het gebied rondom het station Maassluis West wordt dezelfde verwachtingswaarde gekoppeld. Zo blijkt uit eerdere onderzoeken dat de bodem hier, na een hoogstens licht verontreinigde, in dikte variërende leeflaag, sterk verontreinigd is. Op een andere locatie nabij het station zijn vanaf het maaiveld sterke verontreinigingen aangetroffen, die te relateren zijn aan in het verleden opgespoten, verontreinigde baggerspecie.

De beoogde locatie van het station Maassluis Steendijkpolder wordt aangemerkt als ten hoogste licht tot matig verontreinigd. In eerdere bodemonderzoeken ten noordwesten van deze locatie zijn namelijk geen ernstige bodemverontreinigingen aangetroffen. Ook tussen de rails wordt een lichte tot matige verontreiniging verwacht. Hier is een verontreiniging met nikkel mogelijk, omdat deze stof mee komt met ijzerstof als gevolg van slijtage van de spoorbaan en wielbanden. IJzerstof kan tezamen met arseen tevens leiden tot ijzer(hydr)oxiden in het grondwater. Koperverontreiniging is mogelijk als gevolg van slijtende bovenleidingen en doorslijtage van de spoorbanen kan tot een zink-verontreiniging leiden. Verontreiniging met PAK is mogelijk afkomstig van gecreosoteerde dwarsliggers en (diesel)treinen. Tevens kunnen minerale oliën in spoorgronden voorkomen als gevolg van lekkende locomotieven en smeeroïlen. Ook kunnen verontreinigingen met bestrijdingsmiddelen voorkomen als gevolg van het geregeld toepassen van onkruidverdelgers ter plaatse van spoorbermen.

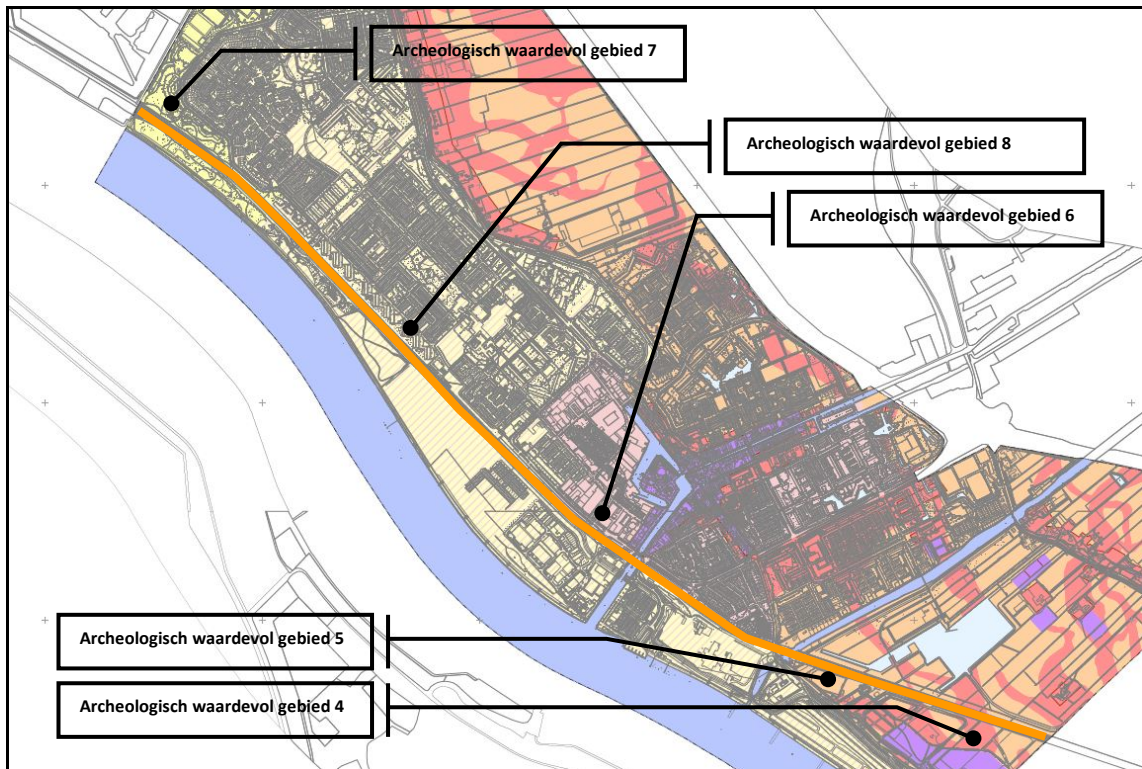
Voor de ombouw van de Hoekse Lijn zal het grondverzet zich over het algemeen in de bovenste meters afspelen. Bij de werkzaamheden rondom de stations Maassluis Centrum en Maassluis West zal naar verwachting over het algemeen matig tot sterk verontreinigde grond vrijkomen. Door de ombouwwerkzaamheden wordt dan ook positief bijgedragen aan het verwijderen van de verontreinigde grond. Voor de bouw van het nieuwe station Maassluis Steendijkpolder is ook grondverzet nodig, waarbij de bodemkwaliteit over het algemeen matig tot sterk verontreinigd is ingeschat. Bij grondverzet kan grond met deze kwaliteit, indien civieltechnisch geschikt, binnen de werkgrens worden hergebruikt.

In alle gevallen wordt indien mogelijk getracht de vrijkomende grond te hergebruiken binnen het werk. Indien saneringen noodzakelijk zijn, dan zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar. De milieuhygiënische kwaliteit staat de realisatie van de ombouw en verlenging van de Hoekse Lijn niet in de weg.

4.9 Archeologie

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WamZ) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij de gemeente. Zo verplicht de WamZ om bij de vaststelling van een bestemmingsplan of bij afwijking daarvan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van omgevingsvergunningen in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Uit het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit'¹¹ blijkt, dat het tracé van de Hoekse Lijn van oost naar west een gevarieerd landschap doorsnijdt met een wisselende bewoningsgeschiedenis en bijgevolg een sterke diversificatie in archeologische waarden en verwachtingen. Volgens de in mei 2015 geactualiseerde archeologische verwachtingskaart Maassluis blijkt, dat het in het plangebied diverse archeologische verwachtingen aanwezig zijn. Deze zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afbeelding 7: Overzicht van de aanwezige archeologische waarden rondom de Hoekse Lijn.

Uit de toelichting behorende bij de archeologische beleidskaart Maassluis wordt opgemaakt, dat op gronden die aangewezen zijn als 'archeologisch waardevol gebied' bodemverstoringen voorkomen moeten worden. Indien dit niet mogelijk blijkt, geldt een onderzoeksplicht als voldaan wordt aan de volgende 'grenswaarden':

- voor gebied 4 een verstoring groter dan of gelijk aan 100 m² en een verstoringsdiepte vanaf 40 centimeter beneden maaiveld;
- voor gebied 5 een verstoring groter dan of gelijk aan 200 m² en een verstoringsdiepte vanaf 40 centimeter beneden maaiveld;
- voor gebied 6 een verstoring groter dan of gelijk aan 200 m² en een verstoringsdiepte vanaf één meter beneden maaiveld;
- voor gebied 7 alleen bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen, die onder de m.e.r.-plicht vallen;
- voor gebied 8 een verstoring groter dan of gelijk aan 200 m² en een verstoringsdiepte vanaf drie meter beneden maaiveld.

Deze archeologische verwachtingswaarden zijn doorvertaald naar dit bestemmingsplan door middel van de dubbelbestemmingen "Waarde - Archeologie". In deze bestemming is

¹¹ Marianne de Snoo / Jurrien Moree, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, mei 2015, rapportnummer R.2014.007.HLRO.

aangegeven aan welke voorwaarden voldaan moet worden, alvorens eventuele bodemversturende activiteiten uitgevoerd mogen worden.

4.10 *Cultuurhistorie*

Uit § 2.1 blijkt dat in een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied. In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' is hieraan aandacht besteed. Zo blijkt, dat in omgeving van het plangebied diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen/objecten aanwezig zijn. Zo is ten noorden van het station Maassluis het beschermd stadsgezicht gelegen. De oorspronkelijke Middeleeuwse dijknederzetting is hier nog goed herkenbaar. Met name het stedenbouwkundige patroon van straten en wateren, in combinatie met de kleinschaligheid van de bebouwing, is hier van grote waarde.

Direct aan de Hoekse Lijn zijn enkele gemeentelijke monumenten gelegen, namelijk de Binnenhaven en de woningen Haven 1RD en 1Zw, 2RD en 2ZW, Haven 49 en Fenacolijslaan 66. Tevens bevinden zich in de directe nabijheid ook enkele rijksmonumenten. Het gaat hierbij om gemaal De Zaayer met bijbehorende voormalige bedrijfswoningen, alsmede molen De Hoop (zie ook § 4.12). Op de provinciale kaart Cultuurhistorische Hoofdstructuur zijn daarnaast nog enkele andere waardevolle landschapshistorische elementen benoemd. Het gaat hierbij om de buurt ten oosten van de Buitenhaven en ten zuiden van de Hoekse Lijn. Hieraan wordt een redelijk hoge waarde gekoppeld. Ook de noordwestelijke punt van de Sluispolder en de oostelijke punt van de Kapelpolder zijn op de provinciale kaart als cultuurhistorisch belangrijk aangemerkt. Aan deze gebieden is een zeer hoge waarde gekoppeld, vanwege de aanwezigheid van een knooppunt dorp 1850-1860 waarvan de structuur intact is.

Uit het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' blijkt, dat de ombouw van de Hoekse Lijn geen gevolgen heeft voor het beschermd stadsgezicht, alsmede voor de langs de lijn gelegen monumenten of andere waardevolle landschapshistorische elementen.

4.11 *Natuur*

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming. Hieronder worden beide aspecten nader toegelicht.

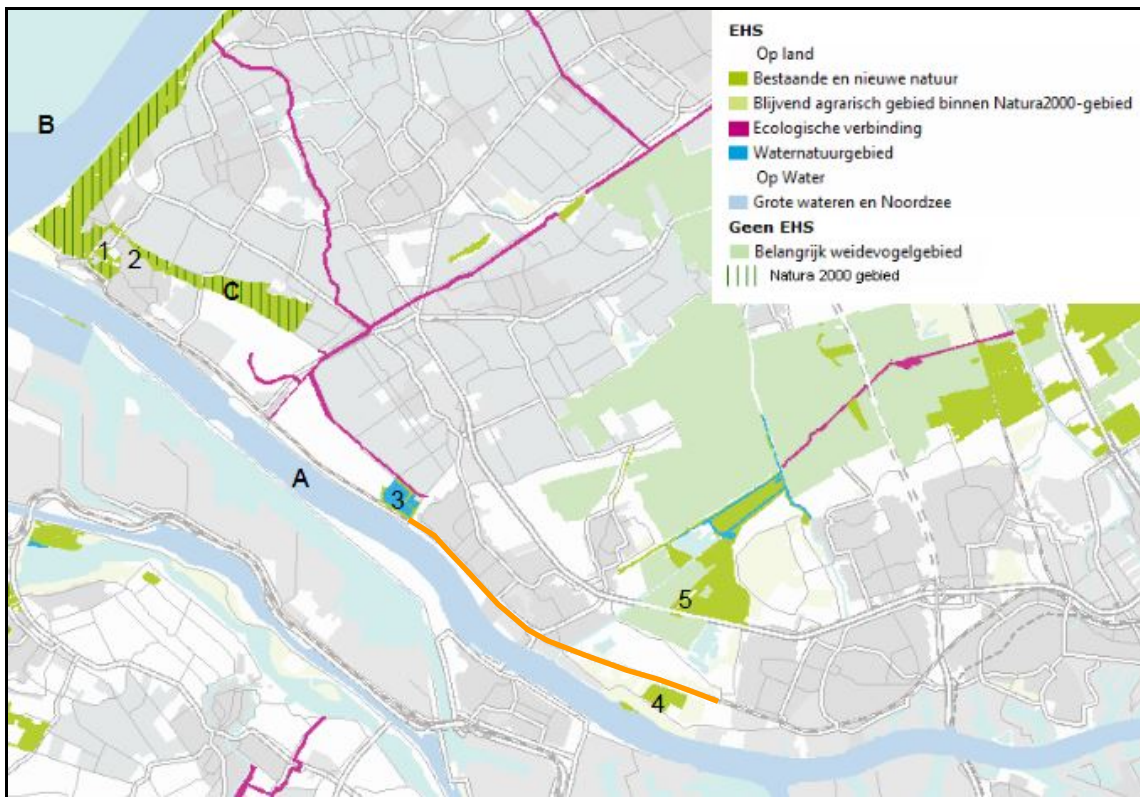
Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000, staats- of beschermend natuurmonument zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. De gebieden die door de Natuurbeschermingswet beschermd worden zijn de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), welke op een andere wijze beschermd worden.

Uit het MER-deelrapport 'Natuur'¹² blijkt, dat rondom het tracé van de Hoekse Lijn diverse gebieden aanwezig zijn die bescherming genieten. Zo zijn daar de Natura 2000-gebieden "Solleveld & Kapittelduinen" en "Spanjaards Duin". Het gebied 'Kapittelduinen' is in 1996 tevens aangewezen als natuurmonument, vanuit het oogpunt van natuurschoon en

¹²Arcadis / I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Natuur, mei 2015.

natuurwetenschappelijke betekenis. Naast deze Natura 2000-gebieden bevinden zich langs het tracé ook gebieden die onderdeel uitmaken van de (provinciale) EHS. De Aalkeetpolder tussen Maassluis en Vlaardingen is daarbij ook aangemerkt als weidevogelgebied. Op onderstaande afbeelding zijn deze gebieden weergegeven.



Afbeelding 8: Overzicht van de aanwezige beschermde natuurgebieden langs de Hoekse Lijn (plangebied is oranje lijn).

Als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn gaan de voertuigen op het tracé in een hogere frequentie rijden. Dit leidt ter plaatse van de Natura 2000-gebieden echter niet tot een hogere geluidbelasting - en dus meer verstoring - dan in de huidige situatie. Omdat de ombouw ook niet leidt tot werkzaamheden binnen een beschermd Natuurmonument, is het niet noodzakelijk om de externe werking op de oude doelen te toetsen. Negatieve effecten op weidevogelgebieden zijn uitgesloten, omdat geen sprake is van een permanente toename van verstoring. Door de ombouw is tevens sprake van een afname van verstoring in de EHS.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet (FF-wet); deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in drie categorieën:

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de FF-wet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;

- categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de FF-wet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de betreffende minister goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Uit het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Natuur' blijkt, dat de aanwezigheid en verspreiding van beschermde dier- en/of plantensoorten ter hoogte van de Hoekse Lijn relatief beperkt is. Dit komt, doordat een groot deel van het tracé in stedelijk of agrarisch gebied is gelegen en groene structuren en biotopen hier grotendeels ontbreken.

De stedelijk gebieden van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis bieden aan relatief weinig beschermde soorten een plek. Opgaande beplanting in de vorm van ruigte, bosschages en struwelen vormen hoofdzakelijk biotoop voor algemeen voorkomende broedvogels en licht beschermde zoogdieren en amfibieën. Wel zijn op verschillende locaties boven de bosschages waarnemingen gedaan van foeragerende gewone en ruige dwergvleermuizen. Beide soorten zijn strikt beschermd.

In het buitengebied tussen Vlaardingen en Maassluis is het natuurgebied de Rietputten gesitueerd (grondgebied van Vlaardingen), waar verschillende beschermde soorten zijn waargenomen. Dit geldt ook voor het aangrenzende Volksbos en omliggende agrarische graslandpercelen. Relatief bijzonder is de groeiplaats van de strikt beschermde wilde kievitsbloem op de Maassluisdijk. Jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels zijn aanwezig in het Volksbos en op het erf van de boerderij Vergulde Hand. Het gaat hierbij om nesten van buizerd, havik en sperwer, kerkuil en huismus. In de Rietputten is een waarneming bekend van de strikt beschermde waterspitsmuis en kleine modderkruiper. Verder zijn hier tal van waarnemingen van licht beschermde soorten. Zo is in de Rietputten een vossenfamilie aanwezig.

Het EHS-gebied Rietputten, het Volksbos en de in de omgeving daarvan aanwezige agrarische graslanden vormen een leefgebied voor verschillende Rode lijstsoorten. Zo vormt De Rietputten voor verschillende bedreigde moeras- en rietvogels belangrijk leefgebied, waaronder bijzondere soorten als de roerdomp en zomertaling. In het aangrenzende agrarisch gebied, met name ter hoogte van boerderij Vergulde Hand, komen soorten als tureluur en boerenwaluw tot broeden. Het Volksbos is daarnaast van belang voor tal van bedreigde soorten paddenstoelen. De Rietputten vormt verder leefgebied voor twee libellensoorten; de vroege glazenmaker en glassnijder. Daarnaast is de koninginnenpage (dagvlinder) in het gebied waargenomen. Ondanks dat sprake is van een toename aan verstoring, zijn deze Rode Lijst-

soorten hier niet gevoelig voor. Permanente effecten zijn dan ook uitgesloten. Langs het tracé in Maassluis worden geen Rode Lijstsoorten verwacht, doordat groene structuren en biotopen ontbreken.

Uit het MER-deelrapport 'Natuur' blijkt verder, dat door de ombouw van de Hoekse Lijn in Maassluis de volgende effecten te verwachten zijn. Nieuw ruimtebeslag leidt tot een afname van groeiplaatsen van plantensoorten. Het gaat echter om algemeen voorkomende soorten, waarvoor in de omgeving voldoende andere mogelijkheden zijn. Verstoring is voor deze soortgroep dan ook niet aan de orde. Door de ombouw wordt de directe omgeving van het spoorlijn niet minder geschikt voor algemeen voorkomende broedvogels en licht beschermde zoogdieren en amfibieën. Bovendien is de lijn voor het grootste deel in de bebouwde kom gelegen; hier is reeds sprake van een verstoorde situatie. In de huidige situatie is immers sprake van gebruik van de spoorlijn. Doordat de werkzaamheden niet leiden tot het grootschalig verdwijnen van opgaande beplanting, blijven foerageergebieden van vleermuizen behouden. Effecten op deze soortgroep zijn dan ook uitgesloten.

Naast het MER-deelrapport 'Natuur' is in opdracht van Maassluis ook een quickscan ecologie¹³ uitgevoerd. In deze quickscan is nader ingezoomd op het station Maassluis-West en de beoogde locatie van het station Steendijkpolder. Uit dit aanvullende onderzoek blijkt, dat in het onderzoeksgebied geen beschermde planten zijn aangetroffen. Ook vissen en reptielen worden door het ontbreken van een geschikt habitat niet verwacht. Voor de soortgroep amfibieën geldt, dat door eventuele werkzaamheden aan greppels langs het spoor de hier eventueel aanwezige kikkers hinder ondervinden. Voor de te verwachten soorten geldt echter een vrijstelling, aangezien deze toebehoren tot tabel 1.

Binnen het onderzoeksgebied zijn twee territoria van vogels aangetroffen, namelijk in het struweel langs de Dokter Albert Schweitzerdreef. Het betreft hier een territorium van een merel en van een heggemus. In beide gevallen betreffen het soorten waarvan de nesten niet jaarrond beschermd zijn. Door het struweel buiten het broedseizoen te verwijderen, vinden geen overtredingen van de Flora- en faunawet plaats.

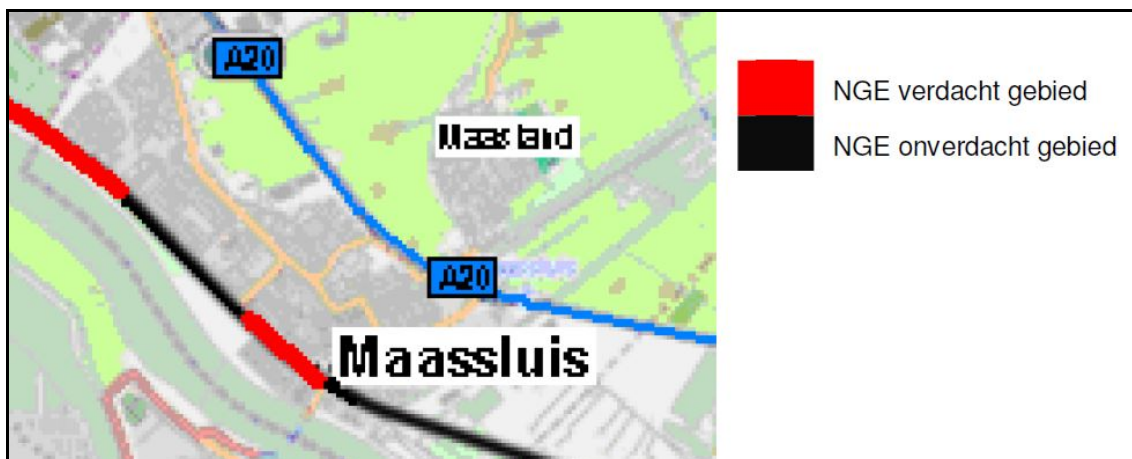
Uit de quickscan blijkt tevens, dat geen verblijfplaatsen van vleermuizen worden verwacht. Wel hebben de Hollandse iepen nabij het station Maassluis-West een functie; deze bomen worden mogelijk als beschutting tijdens het foerageren gebruikt. Met een aanvullend onderzoek¹⁴ is onderzocht of het verwijderen van deze bomen een negatief effect heeft. Uit dit onderzoek blijkt, dat het verwijderen van de bomen geen gevolgen heeft voor vleermuizen. Wel leidt een mogelijke verschuiving van het station naar het noordwesten tot een negatief effect op de daar aanwezige foeragerende gewone dwergvleermuis. Mogelijk ondervinden ook parende exemplaren hinder. Eventuele hinder kan voorkomen worden door het toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting.

4.12 Niet gesprongen explosieven

In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Bodem' is tevens aandacht geschonken aan de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven (NGE) rondom de Hoekse Lijn. Hieruit blijkt, dat een deel van de Hoekse Lijn in Maassluis gelegen is binnen NGE-verdacht gebied (zie onderstaande afbeelding).

¹³ Pius Floris Boomverzorging, Oriënterend ecologisch onderzoek stations Maassluis-west en Steendijkpolder te Maassluis, juli 2014, projectnummer PFBA.14/21345.ond.

¹⁴ Pius Floris Boomverzorging, Soortgericht vleermuisonderzoek station Maassluis-west, oktober 2014, projectnummer PFBA.14/21345.ond.



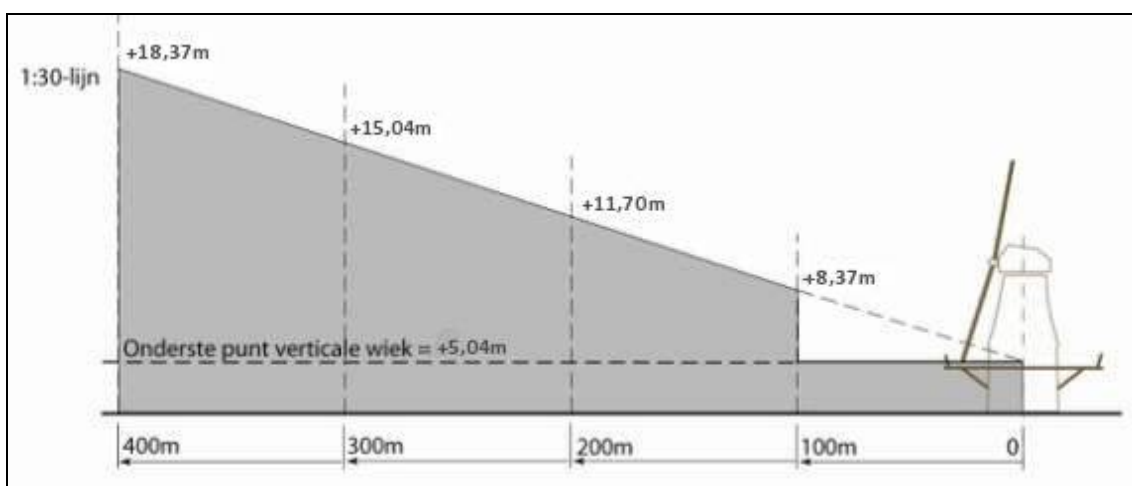
Afbeelding 9: Schematische weergave van NGE-(on)verdachte gebieden ter plaatse van de Hoekse Lijn.

Indien binnen het NGE-verdacht gebied grondverzet noodzakelijk is, zijn speciale veiligheidsvoorzieningen en/of toezicht noodzakelijk. Eventuele aanwezige NGE moeten worden verwijderd, zodat een NGE-vrije (bouw)grond opgeleverd kan worden. Voorsnog wordt niet verwacht dat binnen het NGE-verdacht gebied grondverzet noodzakelijk is.

4.13 Molenbiotoop

Op circa 300 meter ten noordoosten van het station Maassluis Centrum is molen "De Hoop" gesitueerd. Het betreft hier een ronde stenen stellingkorenmolen die gebruikt werd om graan te malen. Hoewel de molen buiten bedrijf is, draait deze wel met enige regelmaat.

In de door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgestelde Verordening Ruimte wordt de windvang van molens beschermd door middel van het instellen van een molenbiotoop. Deze zone strekt zich uit tot 400 meter vanaf het middelpunt van de molen en geldt alleen voor nieuw op te richten bebouwing.



Afbeelding 10: Schematische weergave bouwhoogten in nabijheid van een molen. In deze afbeelding is uitgegaan van een hoogte van 5,04 meter als laagste punt van de verticaal staande molenwiek.

Binnen een straal van 100 meter mag geen bebouwing worden opgericht, hoger dan het onderste punt van de verticaal staande molenwiek. Uit de Molendatabase blijkt, dat voor molen "De Hoop" deze hoogte circa 11 meter boven NAP bedraagt. Voor de zone van 100 tot

400 meter vanaf het middelpunt van de molen geldt dat per 30 meter afstand de bebouwing 1 meter hoger mag zijn. Dit wordt ook wel de 1-op-30-regel genoemd. In een rekenformule ziet dit er als volgt uit, waarbij x de afstand tot het middelpunt van de molen is:

$$\text{hoogte bebouwing} = 11 + (x/30)$$

Het bestemmingsplangebied is gelegen op een afstand van circa 300 meter van de molen. Een deel van het plangebied is dus binnen de molenbiotoop gelegen. Ingevolge bovenstaande formule betekent dit dat de maximale bouwhoogte op de kleinste afstand van de molen, maximaal 21 meter boven NAP bedraagt. Uit het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' blijkt, dat de voorziene bouwwerkzaamheden, gezien de hoogte van de bouwwerken en de afstand tot de molen, geen negatieve effecten hebben op de windvang van de molen.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 *Inleiding*

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een plankaart (verbeelding) met daarbij een toelichting. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de op te richten en/of aanwezige bebouwing. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in beeld gebracht. Samen met de regels is dit het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar vervult een belangrijke rol voor de onderbouwing van het plan en de uitleg van de planregels.

5.2 *De opzet van de planregels*

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

5.2.1 *Inleidende regels*

In de inleidende regels staan de algemene bepalingen die nodig zijn om de overige regels goed te kunnen hanteren. De begripsbepalingen (art. 1) bevatten uitleg van de in het plan gebruikte begrippen die niet tot de algemeen bekend veronderstelde begrippen gerekend worden. De wijze van meten (art. 2) bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van hoogtes, oppervlaktes etc.

5.2.2 *Bestemmingsregels*

De bestemmingen beginnen telkens met een bestemmingsomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze doeleindenomschrijving wordt gevolgd door een bepaling waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan (bouwregels). Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat er verder doorgeklikt hoeft te worden. Dit bestemmingsplan kent de volgende bestemmingen:

Enkelbestemmingen

Artikel 3 Verkeer - Railverkeer

Dubbelbestemmingen

Artikel 4 Leiding - CO2

Artikel 5 Leiding - Riool

Artikel 6 Waarde - Archeologie - 4

Artikel 7 Waarde - Archeologie - 5

Artikel 8 Waarde - Archeologie - 6

Artikel 9 Waarde - Archeologie - 7

Artikel 10 Waarde - Archeologie - 8

Artikel 11 Waterstaat - Waterkering

Onderstaand wordt per bestemming een toelichting gegeven.

Artikel 3 – Verkeer - Railverkeer

De bestemming Verkeer – Railverkeer is opgenomen voor alle gronden van de Hoekse Lijn, met inbegrip van de stations. De gronden met deze bestemming zijn aangewezen voor spoorwegen, taluds, spoorwegovergangen, stations, nutsvoorzieningen, water en alle andere daarbij behorende voorzieningen zoals geluidswerende voorzieningen, groen, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en wegen.

Voor het bouwen van gebouwen (de stations) is op de verbeelding een drietal bouwvlakken aangegeven. Gebouwen dienen binnen deze bouwvlakken gerealiseerd te worden en kennen een maximum bouwhoogte van 15 meter. Dit geldt niet voor nutsvoorzieningen. Dergelijke voorzieningen mogen overal in het plangebied worden opgericht, met dien verstande dat het oppervlak niet meer dan 30 m² bedraagt en de bouwhoogte niet hoger is dan 5 meter. Ook technische voorzieningen ten behoeve van de spoorlijn, zoals gelijkrichter- en spoorbeveiligingsstations, zijn overal in het plangebied toegestaan. Hiervoor geldt een maximale oppervlakte van 75 m² en een bouwhoogte van 5 meter.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is ook een aantal bepalingen ten aanzien van de maximum bouwhoogte opgenomen. De bouwhoogte van overkappingen bij de stations (15 meter) sluit aan op de maximum bouwhoogte van de stations.

Tot slot is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van het gebruik van de spoorlijn, anders dan het gebruik op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan. Daartoe is bepaald dat het nieuwe gebruik (als lightrailverbinding) alleen dan is toegestaan indien sprake is van een op dat gebruik gericht besluit op grond van artikel 11.35 Wet milieubeheer (geluidproductieplafonds).

Artikel 4 en 5 – Leiding - ...

Voor alle leidingen geldt, dat de ligging ervan op de verbeelding is aangegeven door middel van de figuur 'hartlijn leiding'. Met de bijbehorende dubbelbestemming 'Leiding - ...' is de zakelijke rechtstreek behorende bij deze leiding vastgelegd. In het betreffende artikel is vervolgens geregeld, wat voor soort leiding aanwezig mag zijn. Voor de CO₂-leiding geldt daarbij dat vanuit oogpunt van externe veiligheid ook is aangegeven wat de maximale diameter en werkdruk van de leiding mag zijn.

Artikel 6 t/m 10 – Waarde - Archeologie - ...

Het gehele plangebied is voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Uitgangspunt voor deze bestemmingen is, dat potentiële aanwezige archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem dient een archeologisch rapport te worden opgesteld alvorens met de verstorende activiteit begonnen kan worden. In het concreet komt dit neer op een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen. Dit geldt zowel voor bouwwerkzaamheden als voor overige werkzaamheden. Aan een te verlenen vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden.

Omdat de kans op het treffen van archeologische waarden niet overal even groot is, gelden ook verschillende grenswaarden vanaf welk moment een archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bodemverstorende activiteiten. Per dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' zijn de grenswaarden zoals genoemd in de opsomming in § 4.8 vastgelegd.

Artikel 11 – Waterstaat - Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering is opgenomen voor de in het plangebied aanwezige waterkeringen. Deze dubbelbestemming is mede gericht op de bescherming, het onderhoud en de verbetering van deze waterkeringen. Voor zover andere, samenvallende bestemmingen bouwmogelijkheden kennen, worden deze beperkt door de bestemming Waterstaat - Waterkering. Hetzelfde geldt voor andere werken en werkzaamheden. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning toestaan om hiervan af te wijken, onder voorwaarde dat advies van de beheerder van de waterkering is verkregen.

5.2.3 *Algemene regels*

Dit hoofdstuk bevat zeven algemene regels.

Artikel 12 Anti-dubbelregel

De anti-dubbelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 13 Algemene bouwregels

Dit artikel bevat enkele bepalingen omtrent beperkte overschrijding van de bouwgrenzen. Daarnaast is een regeling opgenomen, dat alleen gebouwd mag worden als voldaan wordt aan de geldende parkeernorm.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

Deze regels bevatten enkele bepalingen omtrent de 'geluidzone - industrie' en de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop' die beide op de verbeelding zijn aangegeven.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

In deze regels wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om middels een omgevingsvergunning af te wijken van de maximum toegestane maten. De criteria voor de toepassing van deze afwijkingsregels zijn hierin eveneens opgenomen.

Artikel 16 Algemene wijzigingsregels

In deze regels wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om het plan op onderdelen te kunnen wijzigen. Het gaat hierbij om het wijzigen van bestemmingsgrenzen teneinde een betere realisering van bestemmingen en/of bouwwerken. Ook het wijzigen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - ' behoort tot de bevoegdheden.

Artikel 17 Overige regels

In dit artikel is bepaald, dat de wettelijke regelingen waarnaar in de planregels wordt verwezen, de regelingen betreffen zoals deze luiden op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan.

5.2.4 *Overgangs- en slotregels*

In artikel 18 is het overgangsrecht vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Als laatste is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

5.3

Handhaving

Waar regels zijn, moet gehandhaafd worden. Zo ook bij regels op het gebied van de fysieke leefomgeving. Deze regels zijn erop gericht de kwaliteit van de bebouwde en de onbebouwde omgeving te beschermen en waar mogelijk te verbeteren. Handhaving op dit gebied is de laatste tijd steeds meer in de belangstelling komen te staan. Waar handhaving voorheen een bevoegdheid was waar een bestuursorgaan binnen redelijke grenzen al dan niet gebruik van kon maken, is handhaving inmiddels geworden tot een beginselplicht waarvan slechts deugdelijk gemotiveerd afgeweken kan worden. De handhaving van de in dit plan opgenomen regels is de bevoegdheid van burgemeester en wethouders. Het gaat hierbij met name om de regels inzake het bouwen en het gebruik van gronden en bouwwerken. Op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) geldt een algemeen verbod om gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met het bestemmingsplan.

Omdat er teveel regels zijn om alles te kunnen handhaven zal het bevoegd gezag onderbouwde keuzes moeten maken. In de uitwerkingsregels van de Wabo, het Besluit omgevingsrecht (Bor), is de plicht voor bestuursorganen om een handhavingsbeleid vast te stellen wettelijk verankerd. In het Bor wordt onder meer gesteld, dat het handhavingsbeleid inzicht dient te geven in de prioriteitstelling, in de wijze waarop toezicht wordt uitgevoerd en de manier waarop sancties worden toegepast.

Maassluis heeft haar handhavingsbeleid vastgelegd in het Handhavingsbeleidsplan Wabo, dat op 30 augustus 2011 is vastgesteld. In deze nota is een integrale visie gegeven op de wijze van handhaven van de gemeente. Het denken in termen van individuele producten is niet meer uitgangspunt voor de inzet van toezicht en handhaving, maar de kernbegrippen zijn cluster (of ketengericht) werken. De toezicht- en handhavingstaken zijn in dat geval geclusterd naar de wijze waarop het toezicht en de handhaving zal worden georganiseerd.

Om te kunnen toezien op de waarborging van een adequate en behoorlijke uitvoering van het beleid en het uitvoeringsprogramma is een handhavingsregisseur aangesteld die daarnaast een aantal wettelijke taken op zich zal nemen. Tevens is sprake van een duidelijke scheiding tussen de vergunningverlenende en de handhavende taken. De vergunningverlenende taken worden uitgevoerd in de afdeling ROVM door het team "Bouw- en Woningtoezicht". Toezicht en handhaving, alles behalve omgevingsvergunning, wordt uitgevoerd door de afdeling OOW.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

In de bestuurlijke overeenkomsten (zie § 2.3) zijn de afspraken inzake de financiële uitvoerbaarheid van de ombouw van de Hoekselijn, de verlenging van de Hoekselijn en de (toekomstige) exploitatie van de Hoekselijn vastgelegd. Zo komt de uitvoering van het project voor rekening en risico van de stadsregio en stelt de stadsregio (als subsidieverlener) de gemeenten middelen beschikbaar voor de realisatie van het project. Ook zijn afspraken gemaakt over de overdracht van Rijksgronden en gronden van derde partijen. Ten slotte bevat de bestuurlijke overeenkomst bepalingen omtrent de afhandeling van planschade en nadeelcompensatie.

Met deze bestuurlijke overeenkomsten is anderszins in het verhaal van kosten van de grondexploitatie voorzien. Zodoende bestaat geen noodzaak om hiervoor een exploitatieplan vast te stellen. Gelet op de gesloten overeenkomsten kan tevens gesteld worden dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.

6.2 *Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro*

Op grond van artikel 3.1.1. Bro dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Het voorontwerpbestemmingsplan is dan ook voorgelegd aan de volgende partijen:

- Provincie Zuid-Holland
- Rijkswaterstaat
- N.V. Nederlandse Gasunie
- Stedin
- Prorail
- Pipeline Control
- Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed
- Veiligheidsregio Rotterdam
- Hoogheemraadschap Delfland

Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap, de N.V. Nederlandse Gasunie (Gasunie), Prorail en de Veiligheidsregio hebben schriftelijk reacties kenbaar gemaakt. Van de overige partijen is geen reactie ontvangen, waarmee wordt aangenomen dat zij met het voornemen kunnen instemmen. Voor alle ingediende reacties geldt, dat deze hieronder zijn samengevat en voorzien zijn van een antwoord.

1. Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat geeft aan dat het voornemen de belangen van Rijkswaterstaat West-Nederland niet schaadt. Wel blijven ze in de toekomst graag op de hoogte van de ruimtelijke plannen binnen de gemeente Maassluis, die betrekking hebben op het hoofd(vaar)wegennet en hoofdwatersysteem.

Beantwoording

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

2. Hoogheemraadschap van Delfland

2.1 Aangegeven wordt dat een groot deel van het bestemmingsplangebied gelegen is binnen het waterstaatswerk of de beschermingszone van de primaire waterkering (Delflandsedijk). Het bestemmingsplan maakt enkele functies mogelijk, die het waterveiligheidsbelang raken. Hierbij speelt een aantal aspecten, waarover nadere bestuurlijke besluitvorming binnen Delfland nodig is. Gezien de complexiteit van dit vraagstuk en de afhankelijkheid van landelijke processen heeft deze besluitvorming niet plaats kunnen vinden binnen de termijn van het wettelijk vooroverleg van dit bestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap heeft de intentie om deze besluitvorming tijdens de terinzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan te laten plaatsvinden. Het gaat hierbij onder andere om de dijktafelhoogte. Daarnaast mag voor het ontwerp van de Hoekse Lijn gebruik worden gemaakt van het profiel van vrije ruimte.

Beantwoording

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

2.2 Het project Hoekse Lijn heeft mogelijk een negatieve beïnvloeding van de waterveiligheid en de beheerbaarheid van de waterkering. Een onderbouwing van het zwaarwegend maatschappelijk belang ontbreekt hierbij.

Beantwoording

Het bestemmingsplan "Hoekse Lijn" maakt geen nieuw spoortracé mogelijk. De ombouw van de lijn vindt namelijk plaats binnen de bestaande ligging. Wel maakt het plan de realisatie van het nieuwe station 'Steendijkpolder' mogelijk. Daar waar het station is gelegen binnen de zone van de primaire waterkering, is deze voorzien van de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering". Daarmee zijn de belangen van de dijkbeheerder geborgd.

2.3 Ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan reageert het Hoogheemraadschap specifiek op onderstaande aspecten:

A. Verbeelding

- Ter hoogte van de Boonervliet kruist het trace zowel de Maasdijk als een tweetal regionale waterkeringen. Een deel van de bijbehorende keurzones van deze waterkeringen ontbreekt echter op de verbeelding. Verzocht wordt deze op de verbeelding weer te geven met de dubbelbestemming "Waterstaat -Waterkering".
- Ter hoogte van de Boonervliet kruist het trace een rioolpersleiding. Deze leiding is niet op de verbeelding weergegeven. Verzocht wordt deze leiding op de verbeelding weer te geven met de bestemming "Leiding - Riool". Dit geldt ook voor de rioolpersleiding, die ter hoogte van de Koningshoek ligt.

Beantwoording

De verbeelding is op bovenstaande aspecten aangepast.

B. Planregels

- Binnen de bestemming "Verkeer - Railverkeer" is ook de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" aanwezig. In de bestemmingsomschrijving behorende bij de bestemming "Verkeer - Railverkeer" (artikel 3.1) worden ondergrondse spoorkruisingen direct mogelijk gemaakt. Vanwege het waterveiligheidsbelang is het niet zonder meer mogelijk om ondergrondse spoorkruisingen binnen de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" toe te staan. Om het waterveiligheidsbelang te borgen, verzoekt het Hoogheemraadschap om aan te geven, op welke locatie(s) binnen het plangebied ondergrondse spoorkruisingen gewenst zijn. Indien dit op locaties is waar het waterveiligheidsbelang mogelijk in het geding is, wordt verzocht middels berekeningen de waterveiligheid en de beheerbaarheid van de waterkering aan te tonen, danwel aan de bijbehorende planregels een verplichting tot het inwinnen van advies bij het hoogheemraadschap toe te voegen.
- In planregels van de bestemming "Waterstaat - Waterkering" is opgenomen dat, alvorens omgevingsvergunningen worden verleend, burgemeester en wethouders schriftelijk advies inwinnen bij de waterbeheerder ter bescherming van het waterveiligheidsbelang. Wij verzoeken u hieraan toe te voegen "tenzij aantoonbaar een watervergunning overgelegd kan worden."

Beantwoording

Voor de delen van plangebied die gelegen zijn binnen de waterkering en bijbehorende zones, geldt de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Door middel van artikel 11.3 en 11.4.1. is geregeld dat niet mag worden gebouwd c.q. bepaalde werken/werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd. Dit geldt dus ook voor het aanbrengen van ondergrondse spoorkruisingen. Dergelijke werkzaamheden zijn alleen mogelijk als een advies bij de dijkbeheerder is aangevraagd. Wel is aan de bestemming "Waterstaat – Waterkering" de gevraagde aanvulling opgenomen.

C. Toelichting

- In de toelichting wordt beschreven dat de planvorming nog niet geheel uitgekristalliseerd is, waardoor de exacte toe-/afname van het verhard oppervlak nog niet bekend is. De eventuele noodzaak voor compenserend water is afhankelijk van de eventuele toename aan verharding. Verzocht wordt op dit punt in het ontwerpbestemmingsplan duidelijkheid te geven.
- Verzocht wordt in de waterparagraaf een verwijzing op te nemen naar de Handreiking watertoets voor gemeenten van Delfland.

Beantwoording

De toelichting is op bovenstaande aspecten aangepast. Omdat de stations gelegen zijn in het vrij afwaterend gebied van Maassluis, is voor dit gebied geen peil vastgesteld. Het treffen van compensatiemaatregelen is alleen noodzakelijk als de ingrepen wateroverlast kunnen veroorzaken. De waterbeheerders zijn bij het project aangehaakt en in overleg wordt bepaald waar en hoe eventuele noodzakelijke maatregelen worden getroffen. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van dergelijke maatregelen mogelijk.

2.4 Het hoofdrapport van de MER is niet bij het voorontwerpbestemmingsplan gevoegd. Vandaar dat het hoogheemraadschap hierop niet heeft kunnen reageren. Indien nodig wordt tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan hierop gereageerd.

Beantwoording

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

2.5 Voor de uitvoer van het project is een watervergunning noodzakelijk. Daarnaast dient het gerealiseerde ontwerp ook in een aangepaste legger te worden vastgelegd.

Beantwoording

De toelichting is op bovenstaande aspecten aangepast.

3. N.V. Nederlandse Gasunie

De Gasunie geeft aan dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtstbij gelegen leiding valt. Aangegeven wordt dat daarmee deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Beantwoording

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

4. Prorail

Prorail geeft aan dat het voorontwerpbestemmingsplan hen geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Beantwoording

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

5. Veiligheidsregio Rotterdam

De VRR geeft aan dat een spoortracé niet wordt aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object genoemd als bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Ook betreft de Hoekse Lijn geen risicobron in de zin van artikel 2 van dit besluit. De VRR ziet derhalve af van specifieke advisering in het kader van het Bevi maar wijst wel op het nut van overleg met de leidingbeheerder over eventuele veiligheidsvoorzieningen tijdens de aanleg- en/of gebruiksfase op die locaties waar de Hoekse lijn een buisleiding kruist.

Beantwoording

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

6.3

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 5 juni 2015 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is aan iedereen de mogelijkheid geboden een zienswijze naar voren te brengen. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn vier zienswijzen ingediend, die alle tijdig zijn binnengekomen en daardoor ontvankelijk zijn. De ingediende zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in de "Nota van Zienswijzen bestemmingsplan Hoekse Lijn", die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Deze zienswijzen hebben geleid tot enkele tekstuele aanpassingen in de toelichting van het bestemmingsplan.

II. REGELS

INHOUDSOPGAVE PLANREGELS

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS	59
Artikel 1 – Begrippen.....	59
Artikel 2 – Wijze van meten	62
HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS	63
Artikel 3 – Verkeer - Railverkeer	63
Artikel 4 – Leiding - CO2.....	64
Artikel 5 – Leiding - Riool	66
Artikel 6 – Waarde - Archeologie - 4.....	68
Artikel 7 – Waarde - Archeologie - 5.....	70
Artikel 8 – Waarde - Archeologie - 6.....	72
Artikel 9 – Waarde - Archeologie - 7.....	74
Artikel 10 – Waarde - Archeologie - 8.....	76
Artikel 11 – Waterstaat - Waterkering.....	78
HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS	81
Artikel 12 – Antidubbeltelregel.....	81
Artikel 13 – Algemene bouwregels	81
Artikel 14 - Algemene aanduidingsregels	81
Artikel 15 – Algemene afwijkingsregels	82
Artikel 16 – Algemene wijzigingsregels.....	83
Artikel 17 – Overige regels	83
HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS	85
Artikel 18 – Overgangsrecht.....	85
Artikel 19 – Slotregel.....	85

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 – Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

Plan:

het bestemmingsplan "Hoekse Lijn" met identificatienummer NL.IMRO.0556.80BPHoekseLijn-Va01 van de gemeente Maassluis.

Bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

Verbeelding:

de digitale plankaart.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

Aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar – ingevolge de regels – regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

Aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding, indien het een vlak betreft.

Archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied aanwezige archeologische sporen en relictten.

Archeologisch deskundige:

een door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige / bevoegd (senior)archeoloog.

Archeologisch onderzoek:

onderzoek verricht door of namens de gemeente, door een dienst, bedrijf of instelling erkend door het Centraal College van Deskundigen en werkend volgens de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie.

Bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bebouwingspercentage:

de verhouding tussen de oppervlakte van het te bebouwen terreingedeelte en de totale oppervlakte van het bestemmingsvlak; dit percentage wordt slechts berekend over het gedeelte van het bestemmingsvlak waarbinnen de bouwwerken mogen worden gebouwd.

Bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met een zelfde bestemming.

Bevoegd gezag:

bevoegd gezag zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Bouwaanduidingen:

alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken.

Bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

Bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

Bouwperceelgrens:

een grens van een bouwperceel.

Bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

Bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

Dak:

iedere bovenbeëindiging van een gebouw.

Gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Geluidsgevoelige objecten:

woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen, zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder.

Geluidszone -industrie:

een geluidzone als bedoeld in de Wet geluidhinder, waarbuiten de geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Hoofdgebouw:

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

Maaiveld:

de hoogte van het terrein nadat het gereed gemaakt is voor bebouwing.

Normaal onderhoud, gebruik en beheer:

een gebruik gericht op het in zodanige conditie houden of brengen van objecten, dat het voortbestaan van deze objecten op ten minste het bestaande kwaliteitsniveau wordt bereikt.

Nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

Overig bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

Overkapping:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak.

Pand:

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

Peil:

- a. voor gebouwen die onmiddellijk aan de weg grenzen: de hoogte van die weg;
- b. in andere gevallen en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld, op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan.

Scheidingslijn:

een op de plankaart aangegeven onderbroken lijn binnen een bestemmingsvlak of binnen een bouwvlak met ter weerszijden daarvan verschillende regels.

Wgh-inrichtingen:

bedrijven, zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

Artikel 2 – Wijze van meten

Bij de toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

2.1 Afstand

De afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst zijn.

2.2 Bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 Breedte, lengte en diepte van een gebouw

Tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en het hart van de scheidsmuren.

2.4 Goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.5 Inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.6 Oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk.

2.7 Vloeroppervlakte

De gebruiksvloeroppervlakte volgens NEN2580.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 – Verkeer - Railverkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegen en de daarbij behorende bermen, taluds en spoorwegovergangen;
- b. stations en de daarbij behorende voorzieningen, zoals perrons,abri's, wachtruimten;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. water;
- e. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals geluidswerende voorzieningen, groen, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen, (ontsluitings)wegen en ondergrondse spookruisingen.

3.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

3.2.1 Gebouwen

- a. gebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste 15 meter;
- c. in afwijking van het bepaalde onder 3.2.1 onder a en b mogen nutsvoorzieningen, evenals technische voorzieningen ten behoeve van de spoorlijn, buiten het bouwvlak worden opgericht, met dien verstande dat:
 - a. het oppervlak van een nutsvoorziening niet meer dan 30 m² bedraagt;
 - b. het oppervlak van een nutsvoorziening niet meer dan 30 m² bedraagt;
 - c. de bouwhoogte niet meer dan 5 meter bedraagt.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende maximale bouwhoogten:

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| a. van erf- en terreinafscheidingen grenzend aan openbaar gebied | 1 meter |
| b. van overkappingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' | 15 meter |
| c. van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde | 2,5 meter |

3.3 Gebruiksregels

3.3.1 Voorwaardelijke verplichting geluidproductieplafonds

Het gebruik van de gronden voor railverkeer, anders dan op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan, is alleen toegestaan indien sprake is van een op dat gebruik gericht besluit op grond van artikel 11.35 Wet milieubeheer (geluidproductieplafonds).

Artikel 4 – Leiding - CO2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - CO2' aangewezen gronden zijn - behalve voor de aldaar geldende bestemmingen - tevens bestemd voor een CO₂-transportleiding met een diameter van ten hoogste 26 inch en een werkdruk van ten hoogste 22 bar.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming, zoals in 4.1 bedoeld, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter;
- b. ten behoeve van de andere voor deze gronden geldende bestemmingen mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

4.3 Afwijken van de bouwregels

- a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 4.2 onder b.
- b. De omgevingsvergunning wordt verleend, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad.

4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de dubbelbestemming Leiding - CO2 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- c. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- e. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

4.4.2 Uitzonderingen

Het verbod van 4.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning is verleend, zoals in 4.2 bedoeld en;

- a. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

4.4.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in 4.4.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad.

Artikel 5 – Leiding - Riool

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn - behalve voor de aldaar geldende bestemmingen - tevens bestemd voor een afvalwatertransportleiding, inclusief de zakelijk rechtstrook van 5 meter aan beide zijden.

5.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming, zoals in 5.1 bedoeld, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter;
- b. ten behoeve van de andere voor deze gronden geldende bestemmingen mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

5.3 Afwijken van de bouwregels

- a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 5.2 onder b.
- b. De omgevingsvergunning wordt verleend, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad.

5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de dubbelbestemming Leiding - Riool zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- c. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- e. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

5.4.2 Uitzonderingen

Het verbod van 5.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning is verleend, zoals in 5.2 bedoeld en;

- a. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

5.4.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in 5.4.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad.

Artikel 6 – Waarde - Archeologie - 4

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde – Archeologie - 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar andere voorkomende bestemmingen, tevens bestemd voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming, zoals in 6.1 bedoeld, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter.

6.2.2 Relatie met enkelbestemmingen

Ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels – uitsluitend worden gebouwd, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals onder 6.2.2 sub a bedoeld, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden, gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

6.2.3 Uitzonderingen

Het bepaalde in 6.2.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- b. een bouwwerk met een oppervlakte van niet meer dan 100 m²;
- c. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 0,4 meter beneden maaiveld en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.3.1 Verbod

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden op of in gronden ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 4' de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het uitvoeren van groundbewerkingen op een grotere diepte of bouwhoogte dan 0,4 meter beneden maaiveld, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructie, installaties of apparatuur.

6.3.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 6.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij 6.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van niet meer dan 100 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

6.3.3 Voorwaarden voor omgevingsvergunning

De in 6.3.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien:

- a. de aanvrager aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. de aanvrager een archeologisch rapport heeft overgelegd, waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- c. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals bedoeld onder b, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor de archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologisch deskundige.

Artikel 7 – Waarde - Archeologie - 5

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde – Archeologie - 5' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar andere voorkomende bestemmingen, tevens bestemd voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemeen

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming, zoals in 7.1 bedoeld, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter.

7.2.2 Relatie met enkelbestemmingen

Ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels – uitsluitend worden gebouwd, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals onder 7.2.2 sub a bedoeld, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden, gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

7.2.3 Uitzonderingen

Het bepaalde in 7.2.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- b. een bouwwerk met een oppervlakte van niet meer dan 200 m²;
- c. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 0,4 meter beneden maaiveld en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

7.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.3.1 Verbod

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden op of in gronden ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 5' de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte of bouwhoogte dan 0,4 meter beneden maaiveld, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructie, installaties of apparatuur.

7.3.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 7.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij 7.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van niet meer dan 200 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

7.3.3 Voorwaarden voor omgevingsvergunning

De in 7.3.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien:

- a. de aanvrager aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. de aanvrager een archeologisch rapport heeft overgelegd, waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- c. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals bedoeld onder b, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor de archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologisch deskundige.

Artikel 8 – Waarde - Archeologie - 6

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde – Archeologie - 6' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar andere voorkomende bestemmingen, tevens bestemd voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemeen

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming, zoals in 8.1 bedoeld, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter.

8.2.2 Relatie met enkelbestemmingen

Ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels – uitsluitend worden gebouwd, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals onder 8.2.2 sub a bedoeld, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden, gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

8.2.3 Uitzonderingen

Het bepaalde in 8.2.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- b. een bouwwerk met een oppervlakte van niet meer dan 200 m²;
- c. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 1 meter beneden maaiveld en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

8.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.3.1 Verbod

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden op of in gronden ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 6' de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het uitvoeren van groundbewerkingen op een grotere diepte of bouwhoogte dan 1 meter beneden maaiveld, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructie, installaties of apparatuur.

8.3.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 8.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij 8.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van niet meer dan 200 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

8.3.3 Voorwaarden voor omgevingsvergunning

De in 8.3.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien:

- a. de aanvrager aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. de aanvrager een archeologisch rapport heeft overgelegd, waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- c. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals bedoeld onder b, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor de archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologisch deskundige.

Artikel 9 – Waarde - Archeologie - 7

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde – Archeologie - 7' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar andere voorkomende bestemmingen, tevens bestemd voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming, zoals in 9.1 bedoeld, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter.

9.2.2 Relatie met enkelbestemmingen

Ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels – uitsluitend worden gebouwd, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals onder 9.2.2 sub a bedoeld, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden, gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

9.2.3 Uitzonderingen

Het bepaalde in 9.2.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- b. een bouwwerk die niet aangemerkt wordt als een grootschalige ontwikkeling, die onder de m.e.r.-plicht valt;
- c. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 0,4 meter beneden maaiveld en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

9.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.3.1 Verbod

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden op of in gronden ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 7' de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte of bouwhoogte dan 0,4 meter beneden maaiveld, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructie, installaties of apparatuur.

9.3.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 9.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij 9.2 in acht is genomen;
- b. een dusdanige oppervlakte beslaat, dat deze m.e.r.-plichtig is;
- c. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

9.3.3 Voorwaarden voor omgevingsvergunning

De in 9.3.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien:

- a. de aanvrager aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. de aanvrager een archeologisch rapport heeft overgelegd, waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- c. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals bedoeld onder b, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor de archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologisch deskundige.

Artikel 10 – Waarde - Archeologie - 8

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde – Archeologie - 8' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar andere voorkomende bestemmingen, tevens bestemd voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Algemeen

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming, zoals in 10.1 bedoeld, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter.

10.2.2 Relatie met enkelbestemmingen

Ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag – met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels – uitsluitend worden gebouwd, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals onder 10.2.2 sub a bedoeld, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden, gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

10.2.3 Uitzonderingen

Het bepaalde in 10.2.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- b. een bouwwerk met een oppervlakte van niet meer dan 200 m²;
- c. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 3 meter beneden maaiveld en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

10.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.3.1 Verbod

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden op of in gronden ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 8' de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte of bouwhoogte dan 3 meter beneden maaiveld, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructie, installaties of apparatuur.

10.3.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 10.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij 10.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van niet meer dan 200 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

10.3.3 Voorwaarden voor omgevingsvergunning

De in 10.3.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien:

- a. de aanvrager aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. de aanvrager een archeologisch rapport heeft overgelegd, waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld;
- c. de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals bedoeld onder b, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning regels te verbinden gericht op:
 1. het treffen van maatregelen, waardoor de archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 2. het doen van opgravingen;
 3. begeleiding van de bouwactiviteiten door een archeologisch deskundige.

Artikel 11 – Waterstaat - Waterkering

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming, het onderhoud en de verbetering van de waterkering, met bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde zoals duikers, keerwanden en merktekens.

11.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag alleen ten behoeve van deze bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat:

- a. gebouwen niet zijn toegestaan;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer mag bedragen dan 3 meter.

11.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 11.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits advies is verkregen van de beheerder van de waterkering, tenzij aantoonbaar een watervergunning overgelegd kan worden.

11.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

11.4.1 Verbod

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in 11.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen en mengen en ophogen van gronden;
- b. het aanleggen, verbreden en verharderen van wegen, paden, banen, parkeervoorzieningen en andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
- d. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- e. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen.

11.4.2 Uitzonderingen

Geen omgevingsvergunning als bedoeld in 11.4.1 is nodig voor:

- a. werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die het normale onderhoud, gebruik en beheer betreffen;

- b. werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die op het moment van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn of uitgevoerd kunnen worden op grond van een voor dat tijdstip aangevraagde dan wel verleende omgevingsvergunning.

11.4.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

Een omgevingsvergunning als bedoeld in 11.4.1 wordt niet eerder verleend dan nadat advies is verkregen van de beheerder van de waterkering, tenzij aantoonbaar een watervergunning overgelegd kan worden.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 12 – Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 13 – Algemene bouwregels

13.1 Overschrijding bouwgrenzen

Bouwvlakken mogen in afwijking van hoofdstuk 2 uitsluitend worden overschreden door:

- a. tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappen(huizen), galerijen, hellingbanen, liftschachten, funderingen, balkons, entreeportalen, veranda's en afdaken, mits de overschrijding niet meer dan 2,5 meter bedraagt;
- b. tot gebouwen behorende erkers en serres, mits de overschrijding niet meer dan 2 meter bedraagt;
- c. andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer dan 1,5 meter bedraagt.

13.2 Parkeren

Onverminderd het bepaalde in de overige artikelen van deze regels mag uitsluitend worden gebouwd, indien in, op of onder het bouwwerk, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het bouwwerk behoort of in de openbare ruimte, voorzien wordt in voldoende ruimte ten behoeve van het parkeren of stallen van motorvoertuigen. Hierbij gelden de parkeernormen, zoals vastgelegd in de 'Beleidsregels Parkeren Maassluis 2012'.

Artikel 14 - Algemene aanduidingsregels

14.1 Geluidzone - industrie

In afwijking van hoofdstuk 2 gelden ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' de volgende regels:

- a. geluidsgevoelige objecten ter plaatse van de aanduiding zijn uitsluitend toegestaan indien voldaan kan worden aan de in of krachtens de Wet geluidhinder geldende normen;
- b. in afwijking van het bepaalde in 14.1 onder a zijn geluidsgevoelige objecten toegestaan voor zover de geluidsbelasting beneden de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai is gelegen;
- c. het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 14.1 onder a voor het toestaan van geluidsgevoelige objecten met een geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) mits voldaan wordt aan de Wet geluidhinder.

14.2 Molenbiotoop

14.2.1 Bouwregels

In afwijking van hoofdstuk 2 gelden ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop' de volgende regels:

- a. binnen een afstand van 100 meter tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht en beplanting aangebracht welke (in volwassen toestand) hoger is dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- b. binnen een afstand van 100 tot 400 meter tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht en beplanting aangebracht (welke in volwassen toestand) met een hoogte die meer bedraagt dan $1/30$ van de afstand van het bouwwerk tot het middelpunt van de molen, gerekend vanaf de onderste punt van de verticaal staande wiek.

14.2.2 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van 14.2.1, indien de vrije windvang of het zicht op de molen al zijn beperkt vanwege aanwezige bebouwing en de windvang en het zicht op de molen niet verder worden beperkt vanwege de nieuw op te richten bebouwing.

Artikel 15 – Algemene afwijkingsregels

15.1 Afwijkmogelijkheden

Het bevoegd gezag kan - tenzij op grond van hoofdstuk 2 reeds afgeweken kan worden - bij een omgevingsvergunning afwijken van de regels in het plan voor:

- a. afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%;
- b. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 meter bedragen en het bouwvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

15.2 Voorwaarden afwijken

De in 15.1 bedoelde omgevingsvergunning wordt niet verleend, indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 16 – Algemene wijzigingsregels

16.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein, met dien verstande dat de overschrijdingen niet meer mogen bedragen dan 3 meter en het bestemmingsvlak met niet meer dan 10% mag worden vergroot.

16.2 Archeologische waarde

Burgemeester en wethouders kunnen het bestemmingsplan wijzigen door voor één of meer bestemmingsvlakken de dubbelbestemming Waarde - Archeologie geheel of gedeeltelijk te verwijderen of uit te breiden, indien:

- a. uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het op grond van nader archeologisch onderzoek niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingplan ter plaatse in bescherming en veiligstelling van archeologische waarden voorziet;
- c. op grond van nader archeologisch onderzoek de gronden ter plaatse een hogere archeologische verwachting blijken te hebben.

Artikel 17 – Overige regels

17.1 Werking wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen, waarnaar in de regels van dit plan wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 18 – Overgangsrecht

18.1 Overgangsrecht bouwwerken

18.1.1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

18.1.2 Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het bepaalde in 18.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

18.1.3 Het bepaalde in 18.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

18.2 Overgangsrecht gebruik

18.2.1 Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

18.2.2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in 18.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

18.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in het 18.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

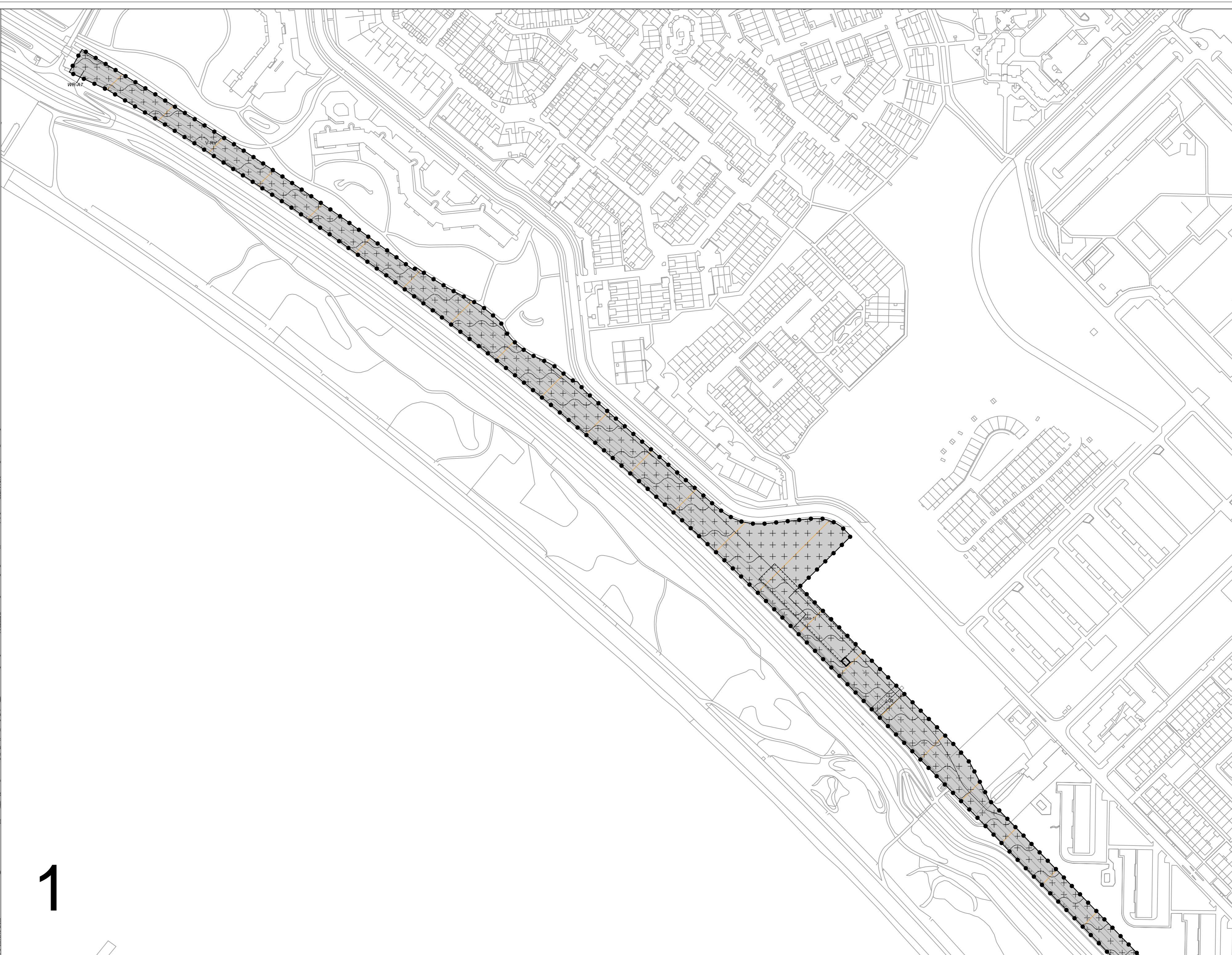
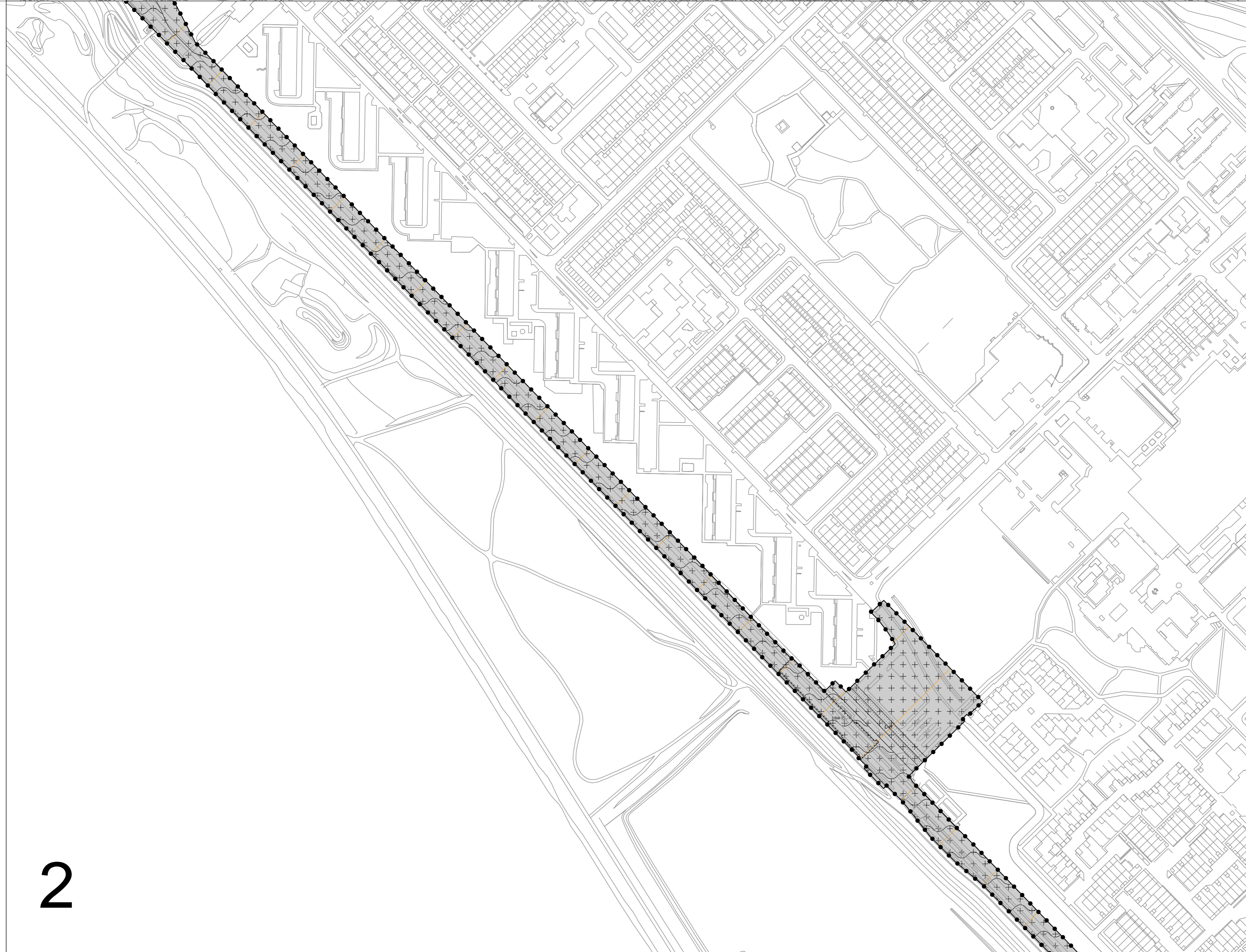
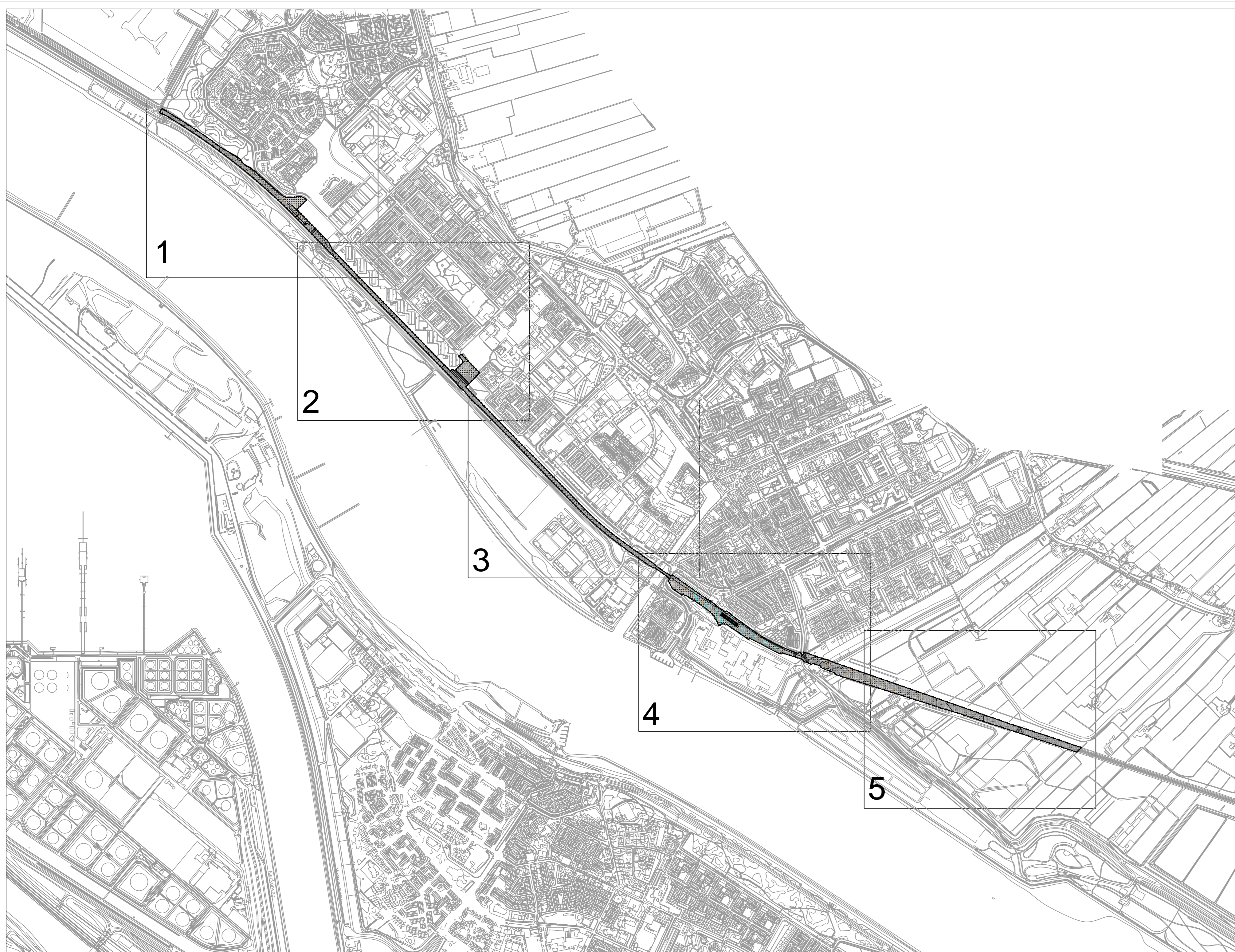
18.2.4 Het bepaalde in 18.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 19 – Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan "Hoekse Lijn", gemeente Maassluis.

III. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)

IV VERBEELDING



VERKLARING

- Plangebied**
- Hoekse Lijn
- Enkelbestemmingen**
- VR Verkeer - Railverkeer
- Dubbelbestemmingen**
- LCO2 Leiding - CO2
- LR Leiding - Riool
- WR4 Waarde - Archeologie - 4
- WR5 Waarde - Archeologie - 5
- WR6 Waarde - Archeologie - 6
- WR7 Waarde - Archeologie - 7
- WR8 Waarde - Archeologie - 8
- WS-WK Waterstaat - Waterkering
- Gebiedsaanduidingen**
- geluidzone - industrie
- wijwaarsingszone - molenbiotop
- Bouwvlakken**
- bouwvlak
- Bouwaanduidingen**
- specifieke bouwaanduiding - 1
- Figuren**
- hartlijn leiding - CO2
- hartlijn leiding - riool

2

3

