

Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning

Realisatie fiets/voetgangersbrug over de keersluis
te Maassluis

projectnr. 243674
revisie 02
4 september 2012

auteur(s)

ing. R.H. van Trigt

Opdrachtgever

Gemeente Maasluis
Postbus 55
3140 B Maassluis

datum vrijgave

04-09-2012

beschrijving revisie 02

Definitieve onderbouwing

goedkeuring

ing. R.H. van Trigt

vrijgave

C.R.J. van Gelder

Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning
Realisatie fiets/voetgangersbrug over de keersluis
Maassluis

Projectnr. 243674
4 september 2012



Inhoud

blz.

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Ligging van het gebied.....	3
1.3	Geldende planologische regeling	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Beleidskader	7
2.1	Rijksbeleid	7
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid.....	8
2.4	Conclusie.....	10
3	Projectbeschrijving	11
3.1	Bestaande situatie	11
3.2	Randvoorwaarden/ technische eisen	11
3.3	Toekomstige situatie.....	12
4	Het project en de invloed op de omgeving	15
4.1	Inleiding.....	15
4.2	Verkeer	15
4.3	Akoestisch onderzoek.....	15
4.3.1	<i>Wegverkeerslawaaï</i>	<i>15</i>
4.3.2	<i>Geluidszones langs wegen</i>	<i>15</i>
4.3.3	<i>Geluidgevoelige bestemmingen/ conclusie</i>	<i>15</i>
4.4	Luchtkwaliteit	16
4.5	Externe veiligheid	17
4.6	Kabels en leidingen	19
4.7	Bodemkwaliteit.....	19
4.7.1	<i>Conclusies</i>	<i>20</i>
4.8	Watertoets.....	21
4.8.1	<i>Huidige situatie.....</i>	<i>21</i>
4.8.2	<i>Voorgenomen ontwikkeling.....</i>	<i>21</i>
4.9	Natuur	22
4.9.1	<i>Beschermde soorten in huidige situatie.....</i>	<i>22</i>
4.9.2	<i>Toetsing en Conclusie.....</i>	<i>24</i>
4.10	Archeologie.....	25
4.10.1	<i>Conclusie.....</i>	<i>26</i>
5	Uitvoerbaarheid	27
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	27
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27

Bijlage 1: verkennend milieukundig bodemonderzoek, Ingenieursbureau
Oranjewoud B.V., d.d. augustus 2012;

Bijlage 2: archeologisch bureauonderzoek, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V., d.d.
18 juli 2012;

Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning
Realisatie fiets/voetgangersbrug over de keersluis
Maassluis

Projectnr. 243674
4 september 2012



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Maassluis realiseert een fietsverbinding tussen de Burgemeester De Jonghkade en de Govert van Wijnkade. Deze fietsverbinding is van belang voor een veilige route van recreatieve fietsers aansluitend op een doorgaand regionaal fietspad en de bewoners van het gerealiseerde en deels in ontwikkeling zijnde gebied tussen de spoorlijn en de Waterweg.

Bij een eerdere verkenning door de gemeente voor een fietsverbinding is de aanwezige keersluis van het Hoogheemraadschap Delfland aangemerkt als voorkeurslocatie om de fietsverbinding te realiseren. Hier is de overspanning van de buitenhaven relatief gering. De aansluitende fietsinfrastructuur is hier ook te realiseren. Bij een fietsverbinding wordt dan ook uitgegaan van een beweegbare brug in verband met de aanwezige scheepvaart en zal een brugbediening op afstand plaatsvinden.

De voorgenomen realisatie van de fietsvoetbrug past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen 'Stationsgebied e.o.' (vastgesteld 14 december 2010) en 'Nieuwe Waterweg I' (vastgesteld 20 juni 2006). Voor het opheffen van deze strijdigheid is de gemeente Maassluis voornemens om een omgevingsvergunning te verlenen voor de realisatie van de fietsvoetbrug.

De omgevingsvergunning zal moeten voldoen aan de 'Indieningsvereisten Planologische Afwijkingen Wabo' vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Maassluis d.d. 24 januari 2012. Om een omgevingsvergunning te kunnen verstrekken voor de afwijking van het bestemmingsplan ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), is zodoende de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2 Ligging van het gebied

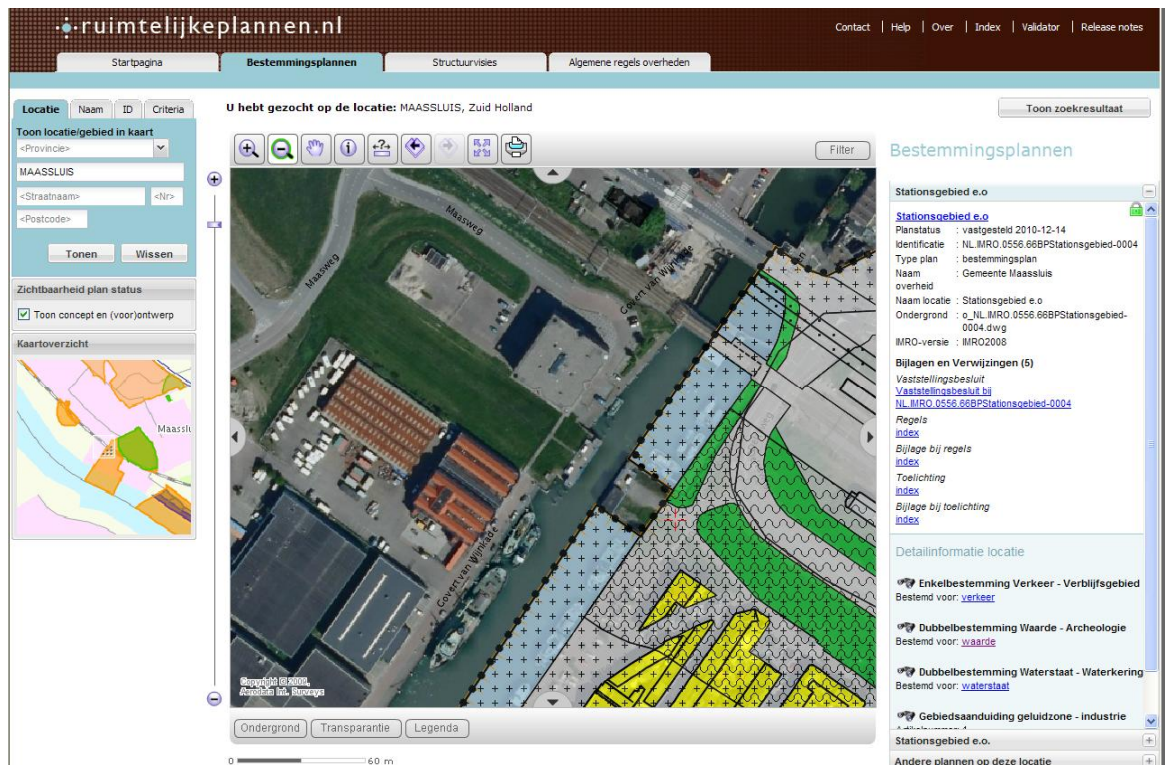
Het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1. Globale ligging van het projectgebied (bron: Google Earth)

1.3 Geldende planologische regeling

Het plangebied valt in twee vigerende bestemmingsplannen. De oostelijke oever ligt in het bestemmingsplan 'Stationsgebied e.o.' dat op 14 december 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld.



Figuur 1.2. Uitsnede bestemmingsplan Stationsgebied e.o. (bron: RO-Online (www.ruimtelijkeplannen.nl))

Ter plaatse van de fiets/voetgangersbrug heeft het plangebied de bestemmingen 'Water' en 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Bovendien ligt in het gebied een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' waarbij werkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 100 m² en dieper dan 30 centimeter alleen mogelijk zijn na een archeologisch onderzoek waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie wordt vastgesteld.

De westelijke oever en de fiets/voetbrug zelf liggen in het plangebied van het bestemmingsplan 'Nieuwe Waterweg I' dat op 20 juni 2006 door de gemeenteraad is vastgesteld.



Figuur 1.3. Uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Nieuwe Waterweg I' (bron: Gemeente Maassluis).

Ter plaatse van de fiets/voetgangersbrug heeft het plangebied de bestemmingen 'primair waterkering, sluis', 'verkeersdoeleinden', 'groenvoorzieningen' en een dubbelbestemming 'primair waterkering'. Daarnaast ligt het plangebied binnen de aanduiding 'grens aanlegvergunning (archeologie)' waarbij voor werkzaamheden in de bodem dieper dan 2 meter en/of het verlagen of afgraven van de bodem dieper dan 2 meter een aanlegvergunning noodzakelijk is.

De realisatie van de fiets/voetbrug is op grond van de geldende planologische regeling niet mogelijk. Het beoogde voet- en fietspad op de dijk is in het bestemmingsplan 'Nieuwe Waterweg I' eveneens niet mogelijk omdat binnen de bestemming 'groenvoorzieningen' alleen paden zijn toegestaan en fietspaden alleen indien deze zijn aangegeven op de plankaart, wat in deze situatie niet het geval is. De gemeente Maassluis heeft aangegeven middels een omgevingsvergunning medewerking te verlenen aan de beoogde ontwikkeling. Het voorliggende rapport omvat de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing.

1.4 Leeswijzer

De beoogde ontwikkeling wordt in hoofdstuk 2 getoetst aan het vigerend rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 van deze ruimtelijke onderbouwing worden de huidige en de toekomstige situatie van het projectgebied beschreven. Daarbij wordt getoetst of het plan stedenbouwkundig past in haar omgeving. Hoofdstuk 4 gaat in op de toetsing van het project aan de relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 5 wordt ten slotte de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project behandeld.

Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning
Realisatie fiets/voetgangersbrug over de keersluis
Maassluis

Projectnr. 243674
4 september 2012

2 Beleidskader

Het project dient getoetst te worden aan het vigerend rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Hieronder is, voor zover relevant voor de ontwikkeling, dit beleid nader beschreven.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Verschillende nationale belangen zijn opgenomen in de AMvB Ruimte, die met de structuurvisie in procedure is gebracht.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 en op de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Daarmee biedt het een kader voor beslissingen die de Rijksoverheid in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie maakt het Rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein en welke instrumenten voor deze belangen door de Rijksoverheid worden ingezet.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. De Rijksoverheid brengt het aantal procedures en regels stevig terug en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten.

Voor de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een planMER opgesteld, dat voor de principiële beleidskeuzes de milieu-informatie verschaft. Op basis daarvan kan de Rijksoverheid een weloverwogen besluit nemen. Ook wordt eenieder op basis van het planMER geïnformeerd over de gevolgen van het voorgestelde beleid. Tevens is elke principiële beleidskeuze getoetst op de mogelijkheid van significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

De exacte gevolgen van het loslaten van ruimtelijke regels kunnen niet van tevoren worden ingevuld, omdat deze afhankelijk zijn van de manier waarop decentrale overheden zelf invulling geven aan het beleid. Daarom zijn in het planMER de effecten binnen een bepaalde bandbreedte in beeld gebracht. De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (de zoals hierboven beschreven AMvB Ruimte).

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale Structuurvisie (2010)

De provincie heeft een integrale structuurvisie voor de ruimtelijke ordening in Zuid-Holland ontwikkeld. De nieuwe Structuurvisie vervangt de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte. In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De structuurvisie geeft de visie tot 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en een doorkijk naar 2040.

De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpunten:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

De provincie Zuid-Holland wil dat voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe geldt: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden en pas dan uitbreiden. Intensiveren betekent in de praktijk vaak het combineren van verschillende functies. Dit kan door stapeling of bestaande bebouwing voor meerdere functies geschikt te maken.

Verordening Ruimte (2010)

In samenhang met de structuurvisie is de Verordening Ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende is relevant voor de ruimtelijke onderbouwing.

Artikel 2 Contouren

Om het stedelijk netwerk te versterken kiest de provincie het uitgangspunt om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Om dit te bereiken zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland voorzien van bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer.

De bebouwingscontouren zijn strak getrokken om het bestaand stedelijk gebied en kernen, rekening houdend met de al vastgelegde streekplangrenzen en plannen waar de provincie al mee heeft ingestemd. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan. Het projectgebied ligt binnen de bebouwingscontour van de Verordening Ruimte.

Regionaal verkeers- en vervoersplan (2003-2020)

De stadregio Rotterdam heeft het "Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020" opgesteld. Het fietspad langs de noordoever van de Nieuwe Waterweg vormt in het bovengenoemde plan onderdeel van het regionaal fietsroutenetwerk. In de Regionale uitvoeringsagenda verkeer en vervoer 2007-2011 staat de fietsverbinding buitenhaven genoemd als een knelpunt in de regionale fietsroute Nieuwe Waterweg (van Stad naar Strand).

De regio wil het gebruik van de fiets bevorderen en het gebruik van de fiets in het voor- en natransport stimuleren. Zij doet dit door vaststelling van een hoogwaardig regionaal fietsroutenetwerk en afspraken met wegbeheerders over de realisatie van projecten. De Stadsregio verleent in dat kader financiële bijdragen ten behoeve van de realisatie van nieuwe routes, kwalitatieve verbetering van bestaande fietsroutes en de aanleg van fietsparkeervoorzieningen.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Maassluis 2000+ (1997)

Op 16 september 1997 is de gemeentelijke Structuurvisie Maassluis 2000+ vastgesteld. In deze structuurvisie is op grond van bestaande nota's en onderzoeken een samenhangend beeld geschetst van de ruimtelijke en functionele structuur van Maassluis.

Hiertoe zijn de verbanden tussen verschillende beleidsvelden weergegeven, keuzes gemaakt en de invloed van die keuzes op de andere beleidsvelden inzichtelijk gemaakt. De structuurvisie vormt het ruimtelijk beleidskader voor Maassluis op de lange en middellange termijn en vormt de basis voor de actualisering van bestemmingsplannen.

In algemene zin is het beleid voor de omgeving van Maassluis gericht op het bevorderen van het groenrecreatieve karakter van de omgeving. Voor de kern Maassluis zelf wordt gestreefd naar handhaving van het inwonertal en het voorzieningenniveau, het bevorderen van een evenwichtige bevolkingssamenstelling en de compacte stadsgedachte. Bij de ruimtebehoefte die hiermee gepaard gaat, dient aandacht te worden besteed aan het ruimtelijk beeld van Maassluis door:

- het ruimtelijk karakter van Maassluis en de relatie met de omgeving te versterken door gebruik te maken van de uitstraling van de karakterbepalende elementen en het omringende landschap;
- het verbijzonderen van knooppunten van structuurelementen door het toevoegen van bijzondere bebouwing of het creëren van bijzondere openbare ruimte op deze knooppunten;
- hoogbouw te beperken tot die plaatsen waar dit om stedenbouwkundige redenen gewenst is;
- bouwen in de binnenstad in te passen in het historische karakter;
- geen uitbreiding van bebouwing aan de uiterste noordwest- en zuidoosthoek van Maassluis;
- nieuw woongebied aan de Waterweg en op termijn in de Dijkpolder;
- inrichting en architectuur van hoogwaardige kwaliteit.



Figuur 2.1. Uitsnede structuurvisiekaart (bron: Gemeente Maassluis).

Op dit moment werkt de gemeente Maassluis aan een actualisatie van de structuurvisie met een doorkijk naar 2025.

Welstandsnota (2012)

De gemeente Maassluis heeft in 2004 een welstandsnota vastgesteld zoals aangegeven in de Woningwet van 1 januari 2003. Hierin zijn beoordelingskaders opgenomen voor gebieden en objecten, die hun grondslag vinden in de samenhang van het bebouwingsbeeld, stedenbouwkundige kenmerken en landschappelijke structuren. Met de herziening van 2012 wil de gemeente het welstandsbeleid vereenvoudigen.

Doel van de welstandstoets is het behartigen van het publieke belang door de lokale overheid, waarbij de individuele vrijheid van de burger of ondernemer wordt afgewogen tegen het aanzien van hun omgeving als algemene waarde. Met de verschijningsvorm van een bouwwerk wordt iedere voorbijganger geconfronteerd. Het beleid is opgesteld vanuit de gedachte, dat welstand een bijdrage levert aan de totstandkoming en het beheer van een aantrekkelijke bebouwde omgeving.

Doel van het welstandsbeleid is het welstandstoezicht helder onder woorden te brengen en op een effectieve en controleerbare wijze in te richten. Daarbij is het van belang aanvragers door middel van de welstandsnota van tevoren op de hoogte te stellen van de aspecten die een rol spelen bij de welstandsbeoordeling. Het welstandsbeleid geeft de gemeente de mogelijkheid om cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden een rol te geven bij de ontwikkeling en beoordeling van bouwplannen.

2.4 Conclusie

Uit de verschillende beleidskaders komt naar voren dat de realisatie van de fiets/voetgangersbrug mogelijk is. De voorgenomen brug geeft bovendien invulling aan het oplossen van een 'knelpunt' in de bestaande fietsroutes.

3 Projectbeschrijving

3.1 Bestaande situatie

In de huidige situatie ligt in het plangebied een keersluis tussen de Waterweg en de haven van Maassluis. De keersluis is onderdeel van de waterkering die aan weerszijden van de sluis is gelegen. Dit is goed in het landschap en in onderstaande afbeeldingen terug te zien.

De keersluis wordt bediend vanuit het in het gebied aanwezige bedieningsgebouw. Naast de keersluis met gebouw en bijbehorende voorzieningen (verlichting, hekwerken, e.d.) is het plangebied voor de rest onbebouwd.



Foto 1. westelijke oever



Foto 2. oostelijke oever

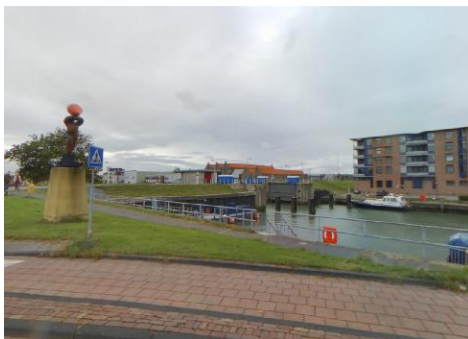


Foto 3. zicht op de sluis vanaf het noorden



Foto 4. luchtfoto sluis/ plangebied

3.2 Randvoorwaarden/ technische eisen

Situering

Aanvankelijk zou de brug aan de noordzijde van de keersluis geplaatst worden (haalbaarheidsstudie 2008). Vanwege bezwaren van de omwonenden, is dit de zuidzijde (buitendijks Nieuwe Waterweg) geworden. De brug moet aan de oostzijde aansluiten op de Deltaweg en aan de westzijde op de Maasweg. Om aan de westzijde aan te kunnen sluiten moet een fietspad met een lengte van circa 150 meter worden aangelegd op de kruin van de dijk (primaire waterkering). De brug is gesitueerd aan de buitenzijde van de keersluis en wordt uitgevoerd als dubbele ophaalbrug.

Het ontwerp van de ophaalbrug past in de omgeving en heeft een “historisch” karakter.

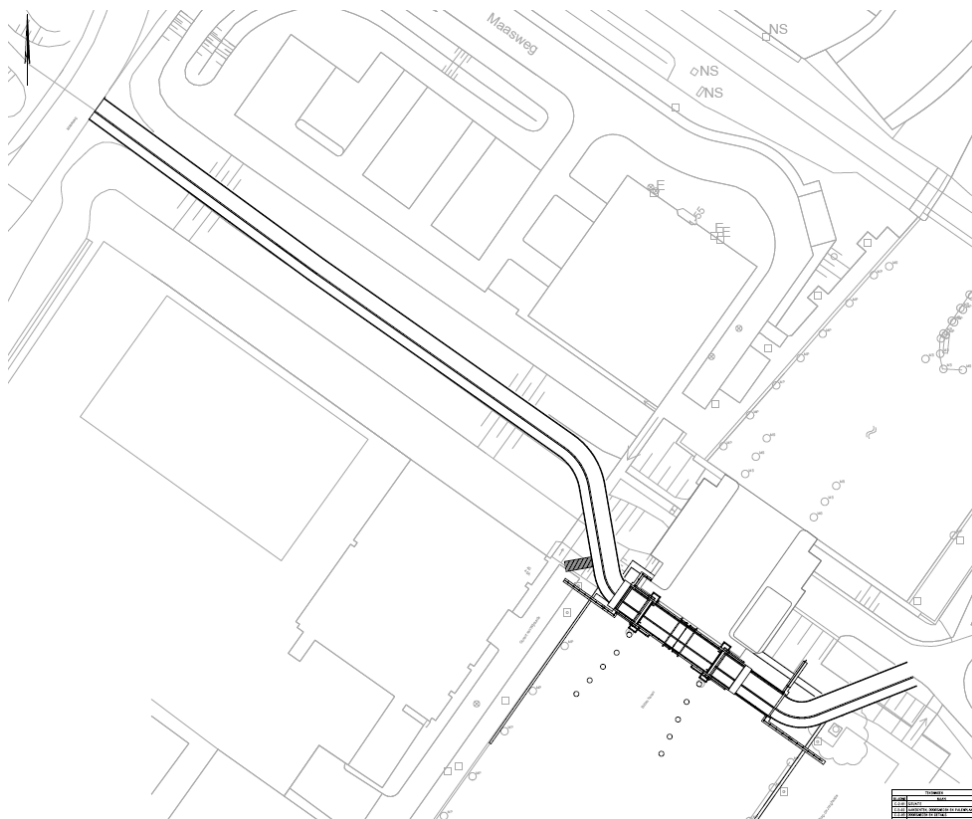
Technische eisen

Voor de realisatie van de fiets/voetgangersbrug zijn de volgende ontwerpeisen geformuleerd:

- Ontwerplevensduur hoofdconstructie: 100 jaar;
- Ontwerplevensduur installaties: 25 jaar;
- Conservering staal: 25 jaar;
- Bij beweegbare gedeelte afsluitbomen toepassen;
- Helling dubbele ophaalbrug 1:10;
- De brug dient op afstand bediend te worden;
- Bodembescherming zoveel mogelijk handhaven;
- Scheepvaart verkeer zo min mogelijk stremmen;
- Toepassing van anti-graffiticoating;
- Er zijn geen nadere eisen gesteld aan de vormgeving/architectuur;
- Wel dient de brug zoveel mogelijk in het historische beeld van de omgeving te passen;
- De historische sleepboothaven dient per fiets bereikbaar te zijn;
- De verhardingen van het fiets- en voetpad, aan weerszijden van de brug, dienen te bestaan uit elementverhardingen;
- Het is niet toegestaan om cunetten in het dijklichaam te graven.

3.3 Toekomstige situatie

Aan de zuidkant van de keersluis wordt de nieuwe fiets/voetgangersbrug gerealiseerd. In onderstaande afbeelding is de ligging van de brug en bijbehorende fiets- en voetpaden weergegeven.



Figuur 3.1. Plattegrond fiets/voetbrug en wegenstructuur (bron: Oranjewoud)



Figuur 3.2. 3D-impressie fiets/voetgangersbrug voor de keersluis gezien vanaf het zuidoosten

Welstand

Het plan voor realisatie van de fiets/voetgangersbrug is voorgelegd aan de welstandscommissie. De commissie heeft het plan positief ontvangen en stelt de voorwaarde dat de damwanden op de kopse zijden van het plan moeten worden bekleed met grastalud of keien.

Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning
Realisatie fiets/voetgangersbrug over de keersluis
Maassluis

Projectnr. 243674
4 september 2012



4 Het project en de invloed op de omgeving

4.1 Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen ruimtelijke ontwikkelingen te worden getoetst aan de vigerende (milieu)regelgeving. Onderstaand komen de volgende aspecten aan de orde: verkeer en parkeren, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water, bodemkwaliteit, ecologie, archeologie en kabels en leidingen. Daarbij wordt eerst een toetsingskader geschetst. Vervolgens wordt gekeken naar de situatie met de ontwikkeling. Ten slotte wordt daaruit een conclusie getrokken.

4.2 Verkeer

De ontwikkeling van de fiets/voetgangersbrug leidt tot een toename van (recreatief) fietsverkeer en voetgangers op de brug zelf en de aangrenzende wegen in de directe omgeving van het plangebied. Bij de inrichting van de wegen en de aansluiting van de brug op het bestaande wegennet wordt gebruik gemaakt van de principes van Duurzaam Veilig. De aansluitingen worden zodanig vormgegeven dat er geen sprake is van een onveilige verkeerssituatie.

De toename van het aantal fietsers en voetgangers heeft geen invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de omliggende wegen. Een onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

4.3 Akoestisch onderzoek

4.3.1 *Wegverkeerslawaaï*

Het vigerende beleid met betrekking tot wegverkeerslawaaï is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh), ministeriële besluiten en jurisprudentie en in artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een toelichting hierop komt in deze paragraaf aan de orde, toegespitst op de situatie in dit ruimtelijke plan.

4.3.2 *Geluidszones langs wegen*

Langs alle wegen bevinden zich ingevolge de Wgh geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg. Onder stedelijk gebied wordt verstaan 'het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens' (artikel 1 Wgh). De zonebreedte is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg.

4.3.3 *Geluidgevoelige bestemmingen/ conclusie*

De fiets/voetgangersbrug is geen geluidgevoelige functie. Daarom kan onderzoek naar wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, scheepvaartlawaaï en industrielawaaï achterwege blijven.

4.4 Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving

Besluit niet in betekende mate bijdragen

In het Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een plan/project draagt niet in betekende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide (NO₂) als fijn stof (PM₁₀) niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met 1,2 µg/m³. Projecten die niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂ niet met meer dan 1,2 µg/m³ toenemen. In de onder het Besluit NIBM vallende Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor tot een bepaalde omvang zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekende mate bijdragen.

Blijft de ontwikkeling binnen de voor deze categorieën opgenomen grenzen, dan is het project per definitie niet in betekende mate, hoeft dit niet met berekeningen te worden aangetoond en hoeft ook in dat geval verder geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden. De categorieën waarvoor een grens is aangegeven waarbinnen toetsing aan de grenswaarden niet hoeft plaats te vinden zijn woningen en kantoren. De grenzen van deze regeling worden hieronder aangegeven en gelden vanaf inwerkingtreding van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

3% criterium (vanaf inwerkingtreding NSL)	
Wonen	Kantoor
- 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg	- 100.000 m ² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg
- 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling	- 200.000 m ² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Met deze AMvB wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer, dat via een amendement van de Tweede Kamer in de Wm is opgenomen.

Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekzone de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Dit wordt bereikt door op zo'n plek de vestiging van bijvoorbeeld een school niet toe te staan. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan.

Het plangebied is niet gelegen binnen een zone van 300 meter aan weerszijden van een rijksweg en/of 50 meter gemeten vanaf de rand langs provinciale wegen. Een luchtkwaliteitsonderzoek is daarom niet noodzakelijk.

NIBM-Tool

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het toenmalige Ministerie van VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Het grote voordeel van deze NIBM rekentool is dat slechts een beperkt aantal invoergegevens nodig is. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van worst-case. Met beperkte invoergegevens kan dus worden vastgesteld of een plan NIBM is. De onderzoekslasten voor een gemeente kunnen daardoor bij kleinere plannen zeer beperkt blijven.

Het doel van deze tool is:

- Eenvoudig en snel bepalen of een plan in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht;
- Het beperken van de onderzoekslast bij kleinere projecten;
- Het vaststellen van grenzen voor het aantal extra voertuigbewegingen dat niet zal leiden tot een concentratietoename die groter is dan de grens voor niet in betekenende mate.

De NIBM-tool juni 2011 is een excel-applicatie op basis van Rekenmethode 1 (Rbl 2007) en hoeft niet geïnstalleerd te worden. Voor de NIBM-tool is een handleiding beschikbaar waarin het toepassingsbereik en de uitgangspunten zijn toegelicht.

Conclusie

Fiets- en of voetgangersbewegingen zijn niet relevant voor de luchtkwaliteit. De NIBM-tool kan wel als indicatie worden gebruikt om de luchtkwaliteit in beeld te brengen. Uitgaande van 400 extra voertuigbewegingen per etmaal (alsof de brug voor gemotoriseerd verkeer zou zijn) met een aandeel van 10% vrachtverkeer per weekdaggemiddelde levert een toename op van NO₂ van 0,77 µg/m³ en een toename van PM₁₀ van 0,17 µg/m³. Deze waarden blijven onder de 1,2 µg/m³ die voor beide stoffen geldt als grens voor Niet in Betekende Mate bijdragen. Er is geen nader onderzoek noodzakelijk.

Het is zinvol ook de heersende luchtkwaliteit in ogenschouw te nemen uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening. Op basis van de landelijk beschikbare GCN-waarden (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) kan gesteld worden dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie in 2010 voor stikstofdioxide ca 29,3 microgram per kubieke meter lucht bedraagt en voor fijn stof is dit ca. 25,8 microgram per kubieke meter. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de luchtconcentraties ruim voldoen aan de normering Wet milieubeheer onderdeel luchtkwaliteit (grenswaarde voor stikstofdioxide en fijn stof bedragen 40 microgram per kubieke meter, te bereiken in 2015 resp. in 2012).

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen zijn inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of verwerkt, transportroutes voor gevaarlijke stoffen en buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het externe veiligheidsbeleid verschilt per risicobron.

Externe veiligheidsbeleid bij inrichtingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), bij transportrouten is dat de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en bij buisleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Hierbij is de risicocontour van 10^{-6} maatgevend voor nieuwe ontwikkelingen. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het GR wordt overschreden, legt dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen op aan een gebied buiten de 10^{-6} contour (PR).

Bedrijvigheid

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Voor het PR geldt volgens het Bevi een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar. Binnen de 10^{-6} contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} contour gerealiseerd worden. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen (PR en GR). In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar. Uit de circulaire blijkt dat op meer dan 200 m afstand vanaf de route het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt voorts dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de grenswaarde, richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken.

Onderzoek

Over de A20 en de Nieuwe Waterweg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Er is geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor of door leidingen. Nabij het plangebied bevinden zich enkele bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen of waarbij op een andere manier het aspect externe veiligheid een rol speelt.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de A20

Over de A20 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Uit de Risicoatlas Wegtransport gevaarlijke stoffen (AVIV 2003) blijkt dat de contour van 10^{-6} voor het PR langs de A20 niet buiten de weg zelf ligt. De PR 10^{-8} -contour ligt op 160 m. Uit het onderzoeksrapport blijkt dat de oriënterende waarde voor het GR ter plaatse niet wordt overschreden. Het GR is een factor 10 of meer kleiner dan de oriënterende waarde. Het plangebied ligt op een afstand van ruim 1.350 m vanaf de A20, buiten het invloedsgebied van de snelweg. Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid als gevolg van vervoer over de A20 geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Waterweg

Uit een onderzoeksrapport van AVIV blijkt dat de contour van 10^{-6} voor het PR langs de Nieuwe Waterweg niet buiten de oever ligt. De PR 10^{-8} -contour, die over het algemeen wordt gezien als indicator van het invloedsgebied, ligt volgens het AVIV-rapport ten zuiden van de spoorlijn, op 175 m van de oever. Uit dit onderzoeksrapport blijkt dat de oriënterende waarde voor het GR ter plaatse niet wordt overschreden. Het GR is een factor 10 of minder kleiner dan de oriënterende waarde. Ook in het ROM Rijnmondproject herstructurering Rechtermaasoever Rijnmond (januari 2004) is berekend wat de waarde zal zijn van het GR.

De fiets/voetgangersbrug ligt op ca. 260 meter vanaf de oever van de Nieuwe Maas buiten het invloedsgebied van 175 meter vanaf de oever van de Nieuwe Maas. Het aspect vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Waterweg heeft derhalve geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

Bedrijvigheid

De DCMR heeft in het kader van de registratieplicht een inventarisatie uitgevoerd onder bedrijven die voor wat betreft het aspect (externe) veiligheid mogelijk relevant zijn. Hierin zijn ook de provinciale inrichtingen meegenomen (Risiko inventarisatie Maassluis, DCMR, 2005). Nabij het plangebied zijn enkele inrichtingen aanwezig die vallen onder het Bevi of het Brzo. Ook aan de overzijde van de Nieuwe Waterweg, op het industrieterrein Europoort-Maasvlakte zijn meerdere Brzo-bedrijven aanwezig. Er worden met dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij gevoelige functies worden toegevoegd. De realisatie van de fiets/voetgangersbrug heeft derhalve geen invloed op de hoogte van de personendichtheid. Het aspect externe veiligheid als gevolg van bedrijvigheid heeft derhalve geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de aanleg van de fiets/voetgangersbrug.

4.6 Kabels en leidingen

In de directe omgeving van het projectgebied zijn geen planologisch relevante leidingen gelegen. Er wordt derhalve geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering oplevert voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Bodemkwaliteit

Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. heeft een verkennend milieukundig bodemonderzoek (zie bijlage 1) verricht ter plaatse van de aan te leggen fiets- en voetpaden én de fiets/voetgangersbrug te Maassluis.

Onderzoekslocatie en plangebied

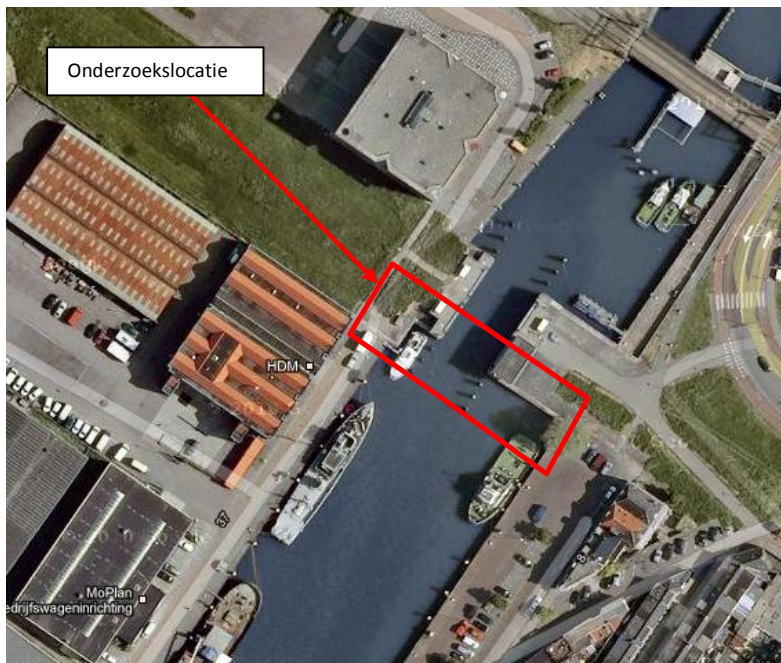
De onderzoekslocatie is gelegen ter plaatse van de toekomstige brug aan de Govert van Wijnkade en Burgemeester de Jonghkade te Maassluis. De oppervlakte van het te onderzoeken gebied bedraagt ongeveer 200 m². De brug verbindt de Noordvliet Noordzijde met de Noordvliet Zuidzijde. Beide straten zijn volledig verhard met klinkers.

Aanleiding en doelstelling onderzoek

De aanleiding tot het onderzoek zijn de voorgenomen aanleg van 2 nieuwe landhoofden en de aanleg van de toekomstige fietsbrug.

Doel

Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de (water)bodem in verband met de voorgenomen ontwikkelingen op de locatie.



Figuur 4.1 3D-impressie fiets/voetgangersbrug voor de keersluis gezien vanaf het zuidoosten

Onderzoeksstrategie en kwaliteit

Het verkennend bodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5740 (Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek, NEN, 2009), waarbij de onderzoeksstrategie voor een onverdachte locatie (ONV) is gehanteerd.

Het waterbodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5720 (Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek, NEN, 2009), waarbij de onderzoeksstrategie voor een overig water, niet-lintvormig met een normale onderzoeksinspanning wordt gehanteerd (OLN, NEN 5720).

4.7.1 Conclusies

In het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek is overeenkomstig de NEN 5740 de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld. Daarnaast is conform de NEN 5720 de milieuhygiënische waterbodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld.

Grond

Aan de noordwestkant zijn in de bovengrond geen van de onderzochte parameters in verhoogde gehalten aangetoond. In de ondergrond is een licht verhoogd gehalte aan PCB aangetoond. De overige parameters zijn niet in een verhoogd gehalte aangetoond.

Aan de zuidoostkant zijn in de bovengrond geen van de onderzochte parameters in verhoogde gehalten aangetoond. In de ondergrond is een licht verhoogd gehalte aan zink aangetoond. De overige parameters zijn niet in een verhoogd gehalte aangetoond.

Grondwater

Aan de noordwestkant zijn in het grondwater licht verhoogde concentraties aan molybdeen en xylenen aangetoond. De overige parameters zijn niet in een verhoogd gehalte aangetoond.

Aan de zuidoostkant zijn in het grondwater licht verhoogde concentraties aan barium, minerale olie en tetrachlooretheen aangetoond. De overige parameters zijn niet in een verhoogd gehalte aangetoond.

Waterbodem

Uit de toetsingsresultaten blijkt dat de waterbodem verspreidbaar is op het aangrenzend perceel en in zoet oppervlaktewater. Voor het toepassen als waterbodem in oppervlaktewater wordt de waterbodem van als klasse A beoordeeld. Het slib uit de watergang is niet toepasbaar op landbodem.

Toetsing hypothese

De vooraf opgestelde 'onverdachte locatie' wordt verworpen, vanwege de licht verhoogde gehalten in grond, grondwater en waterbodem.

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende tussen- en interventiewaarde. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

Voor genoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek.

4.8 Watertoets

Voor de realisatie van de fiets/voetgangersbrug is overleg gevoerd met diverse partijen gelet op de ligging van de brug nabij de keersluis.

4.8.1 Huidige situatie

Oppervlaktewater

De buitenhaven is eigendom van de gemeente Maassluis. Het vaarwater wordt beheerd door Rijkswaterstaat. Bij verdere uitwerking van het plan zal ook met de beheerder van het vaarwater overleg nodig zijn met betrekking tot de raakvlakken in het beheer.

Veiligheid en waterkeringen

Het Hoogheemraadschap van Delfland is eigenaar/beheerder van de keersluis. De keersluis maakt deel uit van de primaire waterkering (Delflandse dijk) langs de Nieuwe Waterweg. De keurzone (kern- en beschermingszone) is 25 meter aan weerszijden van de dijk.

Waterkwaliteit

Het plangebied behoort tot het, op het buitenwater, afwaterend gebied van Maassluis. Het hemelwater van de verharding in dit gebied stroomt vrij af op het buitenwater.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

In 2007 is voor gemeente Maassluis een waterkwaliteitsspoor onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft aangetoond dat het oppervlaktewater in Maassluis niet voldoet aan de waterkwaliteitsnormen. Hiertoe zijn maatregelen ingepland en er wordt verwacht dat het oppervlaktewater voor 2015 wel zal voldoen aan de basisinspanning.

4.8.2 Voorgenomen ontwikkeling

Oppervlaktewater

Bij de voorgenomen ontwikkeling zal een deel van het buitendijkse oppervlaktewater aan beide oevers worden gedempt om de fundering van de fiets/voetgangersbrug te kunnen realiseren.

Ook zal er voor het scheepvaartverkeer en de veiligheid van de brug en bijbehorende constructie een remmingwerk worden aangelegd in het buitendijks gelegen oppervlaktewater.

Door de aanleg van het fiets/voetpad op het dijklichaam in de vorm van een betegeld pad zal er een toename ontstaan van het van verhard oppervlak.

In het waterplan Maassluis is een waterfonds opgenomen. Het principe hiervan is dat initiatiefnemers van herstructureringsprojecten of postzegelplannen binnen de gemeente Maassluis, waar geen watercompensatie plaats kan vinden, de financiën beschikbaar stellen om het elders binnen de gemeente wel te realiseren.

Veiligheid en waterkeringen

Het Hoogheemraadschap van Delfland is eigenaar/beheerder van de keersluis. De keersluis maakt deel uit van de primaire waterkering (Delflandse dijk) langs de Nieuwe Waterweg. De keurzone (kern- en beschermingszone is 25 meter aan weerszijden van de dijk). Voor werkzaamheden (het aanleggen van het fiets/voetpad) op de waterkering (Delflandse dijk) is een vergunning noodzakelijk van het Hoogheemraadschap van Delfland.

Waterkwantiteit

Het plangebied behoort tot het, op het buitenwater, afwaterend gebied van Maassluis. Het hemelwater van de nieuw aan te leggen verhardingen in dit gebied stroomt vrij af op het buitenwater.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

In 2007 is voor gemeente Maassluis een waterkwaliteitsspoor onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft aangetoond dat het oppervlakte water in Maassluis niet voldoet aan de waterkwaliteitsnormen. Hiertoe zijn maatregelen ingepland en er wordt verwacht dat het oppervlakte water voor 2015 wel zal voldoen aan de basisinspanning.

Conclusie

Voor dit project zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente Maassluis en het Hoogheemraadschap van Delfland. Er zal voor het aspect water een aparte vergunning bij het Hoogheemraadschap worden ingediend om dit project mogelijk te maken.

4.9 Natuur

In het kader van deze ruimtelijke ontwikkeling is een onderzoek naar de effecten op beschermde soorten conform de Flora- en faunawet noodzakelijk. In de Flora- en faunawet wordt de bescherming van een groot aantal inheemse plant- en diersoorten geregeld. Sloop van gebouwen en nieuwbouw vallen onder het begrip 'ruimtelijke ontwikkeling' uit de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet voor algemene soorten (tabel 1 soorten, voor toelichting zie bijlage 1). Als er andere (minder algemene soorten en broedvogels) voorkomen is het noodzakelijk om te bepalen of deze schade ondervinden door de wijzigingen in het gebruik van het gebied. Optredende schade kan vaak door maatregelen (bijvoorbeeld planning van de werkzaamheden) worden voorkomen of verminderd. Voor de restschade is een ontheffing noodzakelijk.

Om vast te stellen of de voorgenomen plannen strijdig zijn met het beschermingsregime van de Flora- en faunawet is gebruik gemaakt van het ecologisch onderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplan Stationsgebied e.o.

4.9.1 Beschermde soorten in huidige situatie

Via het Natuurloket (www.natuurloket.nl) kan een indicatie worden verkregen van de beschikbaarheid van soortengegevens bij verschillende Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's). Volgens de verspreidingsatlassen (Broekhuizen, 1992; Limpens, 1997 en www.ravon.nl) zijn onderstaande soorten naar verwachting aanwezig.

Vaatplanten

Het natuurloket geeft aan dat vaatplanten goed onderzocht zijn binnen de betreffende kilometerhokken waarbinnen het plangebied is gelegen. Gezien de voorkomende biotopen in het plangebied zijn groeiplaatsen van licht beschermde soorten als dotterbloem en zwanenbloem te verwachten in en nabij de watergangen. Tevens is het mogelijk dat op de verruigde delen ook een licht beschermde soort als grote kaardenbol zijn groeiplaatsen heeft. Op basis van bekende verspreidingsgegevens en de aanwezige biotopen kan worden gesteld dat het plangebied geen zwaar beschermde soorten herbergt.

Vogels

Volgens het natuurloket zijn broedvogels niet onderzocht binnen de betreffende kilometerhokken. In het opgaand groen aanwezig binnen het plangebied, kunnen algemeen voorkomende vogelsoorten als pimpelmees, koolmees, staartmees, roodborst, spreeuw, ekster en zwarte kraai hun leefgebied hebben. De watergangen kunnen leefgebied bieden aan verschillende watervogels zoals wilde eend, knobbelzwaan en grauwe gans. De graslandpercelen kunnen leefgebied vormen van een soort als scholekster. Nabij het plangebied zijn de volgende soorten waargenomen: aalscholver, fuut, krakeend en visdief. Mogelijk dat deze soorten ook gebruikmaken van het plangebied als onderdeel van hun leefgebied.

Zoogdieren

Volgens het Natuurloket zijn zoogdieren niet onderzocht binnen de betreffende kilometerhokken. De Atlas van de Nederlandse zoogdieren (Broekhuizen, 1992) geeft aan dat soorten als mol, egel, gewone bosspitsmuis, dwergspitsmuis, huisspitsmuis, veldmuis en rosse woelmuis voorkomen, mogelijk maken deze ook gebruik van het plangebied als onderdeel van hun leefgebied.

Ook zijn verschillende vleermuizen (allen zwaar beschermd) als gewone dwergvleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis te verwachten in het plangebied. Mogelijk bieden de oudere bomen vaste verblijfplaatsen aan ruige dwergvleermuis. De gebouwen kunnen vaste verblijfplaatsen bieden aan gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Ook kunnen vleermuizen het plangebied als vliegroute en foerageergebied gebruiken.

Amfibieën

Gegevens van het Natuurloket laten zien dat amfibieën niet onderzocht zijn binnen de betreffende kilometerhokken. Gezien de voorkomende biotopen (watergangen en ruigten, struiken en zandige terreinen) zijn algemene soorten als bruine kikker, groene kikker, kleine watersalamander en gewone pad te verwachten in het plangebied. Er komt volgens de verspreidingsgegevens van RAVON (2008) wel een zwaar beschermde soort voor binnen het betreffende uurhok. Het gaat hier om de zwaar beschermde rugstreeppad. Mogelijk maakt de rugstreeppad gebruik van de zandige terreinen en watergangen. Tevens kan de rugstreeppad bij grondwerkzaamheden aangetrokken worden en het plangebied als winterverblijfplaats gaan gebruiken.

Vissen

Volgens het Natuurloket zijn vissen slecht onderzocht binnen de betreffende kilometerhokken. Gezien de voorkomende biotopen is het mogelijk dat de zwaar beschermde kleine modderkruiper gebruikmaakt van het plangebied. Er zijn verder geen (zwaar) beschermde soorten te verwachten, daarvoor is het plangebied ongeschikt. Wel komen de volgende zeldzame (niet beschermd volgens Ffw) soorten voor in de Nieuwe Waterweg: zalm, zeeforel en zeeprik.

Overige soorten

In het plangebied leven naar verwachting geen beschermde reptielen, insecten of andere soorten. Dergelijke soorten stellen bepaalde eisen aan hun leefgebied; het plangebied voldoet hier niet aan. In tabel 2 staat aangegeven welke beschermde soorten in het plangebied (naar verwachting) voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

Tabel 2 Beschermden soorten in het plangebied en het beschermingsregime

vrijstellingsregeling Ffw (categorie 1)	ontheffingsregeling Ffw	
	(categorie 2)	(categorie 3)
dotterbloem, zwanenbloem en grote kaardenbol mol, egel, gewone bosspitsmuis, dwergspitsmuis, huisspitsmuis, veldmuis en rosse woelmuis bruine kikker, groene kikker, kleine watersalamander en gewone pad	alle soorten inheemse vogels kleine modderkruiper	alle vleermuizen rugstreeppad (bij graafwerkzaamheden)

4.9.2 Toetsing en Conclusie

De omgevingsvergunning voor realisatie van de fiets/voetgangersbrug is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermden dier- of plantensoorten kan betekenen. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning zal daarom zekerheid moeten zijn verkregen of verlening van ontheffing op grond van de Ffw nodig zal zijn en of het reëel is te verwachten dat deze zal worden verleend.

De realisatie van de fiets/voetgangersbrug betekent een ingreep in het plangebied dat bestaat uit een dijklichaam, een watergang en een keersluis. Het plangebied heeft, gelet op huidige functies een geringe natuurwaarde. Door de aanleg van de fiets/voetgangersbrug en bijbehorende fiets- en voetpaden vindt er een minimale aantasting plaats van de natuurwaarde van het gebied en worden er ook geen bomen e.d. verwijderd.

Indien in de toekomst werkzaamheden plaatsvinden het vergraven van watergangen of het kappen van bomen, waarbij te beschermen diersoorten worden geschaad, zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit categorie 1 waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw geldt. De aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (broedseizoen is globaal van half maart tot en met begin augustus) te laten starten. Een uitzondering hierop geldt voor van nesten van kraaiachtigen en zwaluwen; deze zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient onderzocht te worden of er vaste verblijfplaatsen van deze soorten aanwezig zijn.

Mogelijk bieden de gebouwen en bomen op de planlocatie vaste rust- en verblijfplaatsen, paarplaatsen, vliegroutes en foerageergebied aan vleermuizen. Indien gebouwen gesloopt worden of bomen worden gekapt, dient er gekeken te worden naar het exacte gebiedsgebruik van vleermuizen. Indien zwaar beschermden soorten als vleermuizen aanwezig blijken (hetgeen aan de hand van een voorafgaande inventarisatie, in het voorjaar, zomer en najaar moet worden vastgesteld) en aangetast worden door de werkzaamheden, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV.

Mogelijk bieden de zandige terreinen en watergangen leefgebied aan de rugstreeppad. Indien de rugstreeppad aangetast (vooraf dient er nader onderzoek naar rugstreeppadden in het voorjaar en de zomer plaats te vinden) wordt door kleinschalige ontwikkelingen, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV.

In het geval van zwaar beschermde soorten (categorie 3) geldt dan een relatief zware procedure waarbij eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie. Indien door mitigatie en compensatie maatregelen aantasting, verontrusting of verstoring van vleermuizen en rugstreeppadden kan worden voorkomen, zal de Ffw de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Om vestiging van de rugstreeppad te voorkomen (en daarmee een ontheffingsprocedure) kan het plangebied voor het uitvoeren van de grondwerkzaamheden volledig afgeschermd worden met antiworteldoek. De antiworteldoek dient een hoogte van 40/50 cm te hebben en dient 5 cm in de grond te worden geplaatst. Bovendien wordt aanbevolen de werkzaamheden op elkaar te laten aansluiten, zodat exemplaren van de rugstreeppad geen kans krijgen zich te vestigen in het gebied. Dit dient dan niet in het najaar of de winter te gebeuren, maar in het late voorjaar en de zomer, omdat anders de padden al op zoek zijn naar winterverblijfplaatsen in de grond.

Indien het leefgebied (watergangen) van de kleine modderkruiper (categorie 2) aangetast wordt door de werkzaamheden, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV.

Zorgplicht

Aanbevolen wordt om, in het kader van de 'algemene zorgplicht', tijdens de werkzaamheden de volgende voorzorgsmaatregelen te treffen en/of voorkeursperioden aan te houden:

Werken buiten kwetsbare periode

De kwetsbare perioden voor de verschillende soortgroepen zijn niet allen gelijk. Als 'veilige' periode voor alle groepen geldt in het algemeen de periode van half augustus tot half november, de periode waarin de voortplantingstijd achter de rug is en dieren als vleermuizen, overige zoogdieren en amfibieën nog niet in winterslaap zijn. Indien voorbereidende werkzaamheden, bijvoorbeeld bouwrijp maken, in die periode worden uitgevoerd, kan daarna gedurende het winterseizoen en het daarop volgende voorjaar probleemloos worden gewerkt.

Werken in kwetsbare periode

Indien vooraf bekend is dat werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen de kwetsbare perioden van de soorten, is het zaak ervoor te zorgen dat het gebied tegen die tijd ongeschikt is als leefgebied voor die soorten. Zo kan bijvoorbeeld vegetatie gedurende het groeiseizoen worden verwijderd, zodat er geen vogels gaan broeden en het tegen de winter ook ongeschikt is voor kleine zoogdieren die in winterslaap gaan. Indien tijdens de uitvoering van de werkzaamheden beschermde soorten worden waargenomen dienen maatregelen te worden genomen om schade aan deze individuen zo veel mogelijk te voorkomen.

4.10 Archeologie

Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. heeft op 18 juli 2012 een bureauonderzoek uitgevoerd in verband met de realisatie van de fiets/voetgangersbrug te Maassluis (zie bijlage 2).

De gemeente Maassluis is voornemens een nieuwe fiets- en voetbrug aan te leggen bij de keersluis tussen de Govert van Wijnkade en de Burgemeester de Jongkade te Maassluis. Tevens zal een aansluitend fietspad vanaf de Maasweg worden gerealiseerd. Omdat een omgevingsvergunning moet worden afgegeven is archeologisch vooronderzoek noodzakelijk.

Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied in het Zuidwestelijk Zeekleigebied ligt. De omgeving van Maassluis bestaat geomorfologisch uit een vlakte van getijdenafzettingen doorsneden door getijdeninversieruggen. Bodemkundig gezien bestaat de omgeving van Maassluis uit drechtvaaggronden, tochteerdgronden en poldervaaggronden bestaande uit zeeklei.

Binnen het oostelijk deel van het plangebied geldt een hoge trefkans op archeologische resten. Binnen het plangebied worden resten verwacht uit het midden ijzertijd - nieuwe tijd, samenhangend met de oude haven van Maassluis of hoger liggende delen in het oude landschap. De hoge verwachting geldt alleen als er sprake is van een (deels) intact bodemprofiel. Verwacht wordt dat de bodem binnen het plangebied verstoord is door bebouwing (haven met kades) en licht agrarisch landgebruik (westelijk deel).

4.10.1 *Conclusie*

Gebaseerd op de resultaten van het bureauonderzoek wordt conform gemeentelijk beleid geadviseerd om binnen het plangebied de ontgravingen voor de aanleg van de fietsvoetbrug (het oostelijk deel, Burgemeester de Jongkade en de Govert van Wijnkade) archeologisch te begeleiden onder protocol proefsleuven (IVO-P).

Voor de archeologische begeleiding dient een programma van eisen (PvE) te worden opgesteld, welke voor aanvang van de werkzaamheden goedgekeurd dient te zijn door de bevoegde overheid, in deze Gemeente Maassluis.

Voor het westelijk deel van het plangebied (daar waar het fietspad zal worden aangelegd) hoeft geen archeologisch veldonderzoek te worden uitgevoerd, dit deel van het plangebied kan worden vrijgegeven met betrekking tot archeologie.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In 2008/2009 heeft de gemeente Maassluis het initiatief genomen om het “knelpunt” ter hoogte van de keersluis in de regionale fietsroute (van Stad naar Strand) op te lossen. Na diverse overleggen met de subsidiepartners en belanghebbenden heeft het College van Burgemeester en Wethouders ingestemd met de realisatie van de fiets/voetgangersbrug over de keersluis. De hierbij behorende geraamde realisatiekosten van € 3,1 miljoen euro zijn mogelijk gemaakt door de volgende partijen:

- Stadsregio Rotterdam
- Fonds Schiedam Vlaardingen e.o.
- Gemeente Maassluis

De betrokken partijen hebben de financiële middelen beschikbaar gesteld waardoor de realisatie van de fiets/voetgangersbrug uitvoerbaar is. De beschikkingen over het beschikbaar stellen van de noodzakelijke financiële middelen zijn ontvangen door de gemeente Maassluis.

In de Wro (artikel 6.12) staat dat de gemeente verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen, voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Bro staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan. Het gaat daarbij om: de bouw van één of meer woningen, één of meer hoofdgebouwen, uitbreiding van het hoofdgebouw met ten minste 1.500 m², functieverandering naar woningen voor ten minste 10 woningen, of functieverandering naar horeca of kantoor voor ten minste 1.500 m². Daarbij geldt een verhaalbare kostendrempel van €10.000, waarbij bij de verhaalbare kosten geen fysieke werken als kostenpost mogen worden opgevoerd.

In het kader van de omgevingsvergunning is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan op te stellen voor deze ontwikkeling. Deze ontwikkeling heeft geen betrekking op een aangewezen bouwplan. Daarom hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. De kosten voor de gemeente worden verhaald via de leges.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor verlening van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b, Wabo geldt op grond van artikel 2.12 Wabo met verwijzing naar afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenoemde uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Het ontwerpbesluit, inclusief ruimtelijke onderbouwing, zal gedurende zes weken ter inzage liggen waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze kenbaar te maken.

Het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning zal eveneens worden voorgelegd aan de overlegpartners die betrokken zijn bij ruimtelijke besluiten. Dit betreft ondermeer het Hoogheemraadschap van Delfland, Provincie Zuid-Holland, etc.

De binnengekomen zienswijzen zijn samengevat in de 'Nota zienswijzen', zie bijlage P.M. De originele brieven zijn opgenomen in bijlage P.M.