

Ruimtelijke onderbouwing

De oude Tol

Gemeente Oud-Beijerland

Datum: 19 februari 2015
Projectnummer: 140357
NL.IMRO.0584.OVWONEN2014027-VG99



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Besluitgebied	3
1.3	Doelstelling	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Het initiatief	6
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Toekomstige situatie	7
2.3	Vigerend bestemmingsplan	7
3	Beleid	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Regionaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	14
4	Milieu- en omgevingsaspecten	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Milieu-aspecten	16
4.3	Omgevingsaspecten	23
5	Economische uitvoerbaarheid	30
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
6.1	Vooroverleg	31
6.2	Zienswijzen	31

Bijlage

- Quick scan flora en fauna

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Oud-Beijerland heeft als doelstelling aan het Spui in de gemeente Oud-Beijerland aanlegsteigers voor pleziervaart (passantenhaven) en een aanlegplaats voor het voet- en fietsveer naar Spijkenisse bij het recreatiegebied Natuur- en recreatiegebied “De Uitwaayer” te realiseren. Dit voet- en fietsveer heeft al een opstapplaats aan de andere zijde van het Spui, vrijwel recht tegenover het plangebied. Het veer vaart vanuit daar naar de haven van Oud-Beijerland in het centrum. Het is nu niet mogelijk bij de Oude Tol aan te meren. Het is de bedoeling om in totaal aan (maximaal) 35 boten ligplaats te bieden. De aan te leggen steigers passen niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. De aanlegsteiger voorziet in een recreatieve waardevolle voorziening. Tijdelijke ligplaatsen en watersportvoorzieningen zijn ter plaatse te meer aantrekkelijk gelet op de aanwezigheid van het Grand Café en het recreatiegebied De Oude Tol. De aanlegsteiger past bovendien in het beleid van de gemeente voor dit gebied. Door het realiseren van een aanlegplaats voor het veer zal de locatie beter bereikbaar worden vanuit Spijkenisse. Om de steigers mogelijk te maken moet worden afgeweken van het bestemmingsplan Correctieve Herziening Wonen. Dit gebeurt met toepassing van artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3 van de Wabo. Toepassing van dit wetsartikel vereist een “ruimtelijke onderbouwing”. Dit document voorziet daarin. In 2013 en 2014 is reeds een particulier onderzoek gedaan naar de haalbaarheid hier een aanlegsteiger te realiseren. Dit initiatief is niet van de grond gekomen. Desalniettemin ziet de gemeente kansen. Wanneer een concreet initiatief zich in de toekomst aandient, kan dit, nadat een definitief besluit o.v.v. voornoemd wetsartikel onherroepelijk is, binnen het besluitgebied eenvoudig gerealiseerd worden.

1.2 Besluitgebied

Het besluitgebied is gelegen aan het Spui bij de Oude Tol ten noordwesten van het dorp Oud-Beijerland. De Oude Tol is een recreatiegebied waar onder andere een openluchtbad, zandstrand, ligweide en grand café aanwezig zijn. Ook bevindt zich hier een verouderde, bij de brandweer in gebruik zijnde steiger en boothelling.



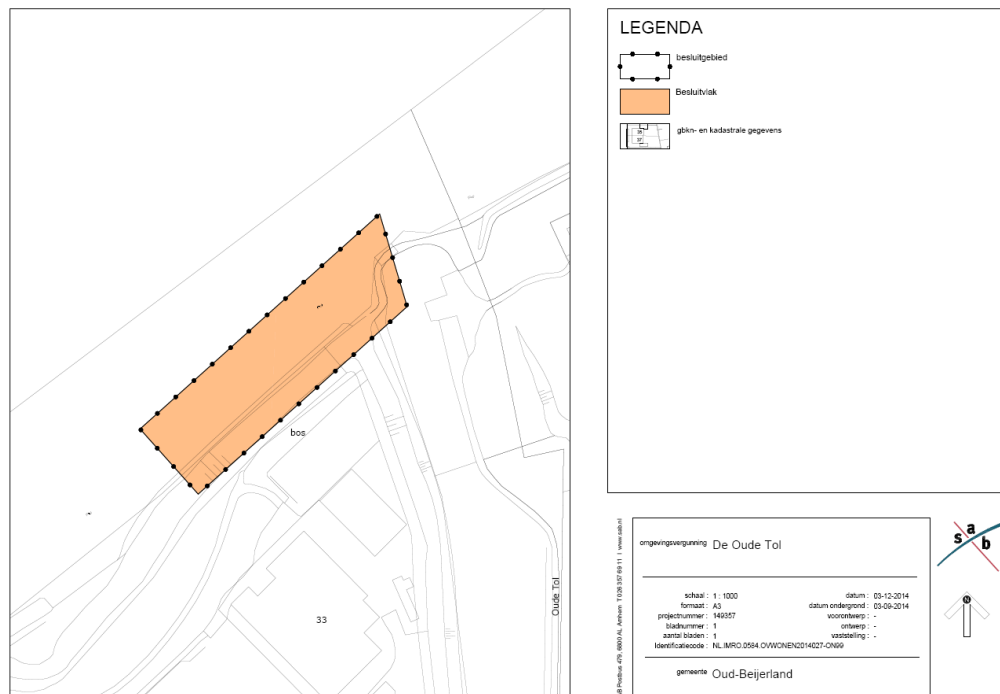
Globale ligging besluitgebied

1.3 Doelstelling

De ruimtelijke onderbouwing maakt onderdeel van het besluit op basis waarvan de aanlegsteigers planologisch mogelijk zijn. Voor de aanlegsteigers zal te zijner tijd nog wel een omgevingsvergunning nodig zijn; die voor de veerpont is reeds aangevraagd. De locatie van de aanlegsteiger is derhalve exact, de locato, bekend; het plangebied voor de aanlegsteigers voor de boten (passanten/permanent) is nu nog alleen als zoekgebied bekend. Zie navolgende afbeelding.



Op basis hiervan is een 'besluitvak' getekend, waarbinnen de steigers gerealiseerd mogen worden, zie navolgende afbeelding.



1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing geeft aan waaruit het plan bestaat, en geeft de resultaten van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid weer. De ruimtelijke onderbouwing zoals bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in navolging hiervan als volgt opgebouwd: hoofdstuk 1 is de inleiding. Na de beschrijving van het plan, het plangebied en de onderbouwing staat in hoofdstuk 2 de onderbouwing van het plan beschreven. In de navolgende hoofdstukken wordt getoetst of het initiatief uitvoerbaar is. Onderscheiden worden achtereenvolgens een toets aan het relevante ruimtelijke beleid van diverse overheden, milieu- en omgevingsaspecten, financieel-economische en tot slot maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 Het initiatief

2.1 Huidige situatie

Oud-Beijerland ligt binnen het polderlandschap van de Hoeksche Waard. Aan de noordzijde van het dorp bevindt zich een weids rivierenlandschap gevormd door de rivieren het Spui, de Oude Maas en het daartussen gelegen spaarbekken van de Beerenplaat. De Oude Tol maakt onderdeel uit van het Spuipark en is gelegen ten noordwesten van Oud-Beijerland, direct aan de rivier het Spui.



Gazon met grote linde; gezien vanuit het zuiden richting het noordwesten.



Gazon met rechts op de foto het toegangspad naar de huidige aanlegsteiger; gezien vanuit het zuiden richting het noordoosten.



Ruige oever en het water van het Spui; gezien vanuit het midden van het plangebied richting het westen.



Ruige oever met in het wit de huidige aanlegsteiger, rechts op de achtergrond Grandcafé De Oude Tol; gezien vanuit het midden van het plangebied richting het oosten.

In het plangebied zijn een steiger aanwezig die door de Brandweer gebruikt wordt en een in ongebruik geraakte aanlandingssteiger. Het besluitgebied betreft ongeveer de locatie van deze huidige steigers en een deel ten zuidwesten daarvan waar de steiger voor pleziervaart zal komen. Het huidige gebruik betreft voornamelijk water behalve daar waar de aanlandingen van de huidige steigers liggen.

2.2 Toekomstige situatie

Het idee van de gemeente is een aanlandingssteiger voor het veer naar Spijkenisse en een langere steiger waar pleziervaart aan kan leggen te realiseren. Tevens komt er een aantal vaste ligplaatsen en komt er de mogelijkheid bootjes/ watersportvaartuigen te (ver)huren. De precieze locatie en lengte is nog niet bekend. Dit hangt af van de uitvoering. Een directe relatie met het zuidelijk deel van de gemeente Spijkenisse biedt kansen, daar de gemeente Spijkenisse bezig is hier een natuur- en recreatiegebied De Uitwaayer te realiseren. Dit gebied begint direct ten noorden van de huidige fiets-voetveer. Door een directe, snelle met Oud-Beijerland te realiseren, kunnen bewoners ten zuiden van het Spui gemakkelijker gebruik maken van dit nieuwe natuur- en recreatiegebied. De stop bij de Klein Profijt komt te vervallen. Uit onderzoek is gebleken dat slechts 1% van het “Rhoonse veer” gebruik maakt van de halte Klein Profijt. De halte is daarmee niet doelmatig. De route zal in de toekomstige worden: Spijkenisse, De Oude Tol, haven Oud-Beijerland, Rhoon en weer terug. Uitvoering wordt voorzien begin 2015.

De tweede aanlegsteiger is bedoeld voor passanten (pleziervaart) en voor een deel vaste ligplaatsen. Het wordt tevens mogelijk hier verhuur van watersportattributen te exploiteren, zoals waterbootjes- of fietsen, kano's, e.d.. De lengte van de steiger wordt maximaal 90 m. Zodoende zal er voor maximaal 35 boten plaats zijn. De plek van De Oude Tol, nabij een recreatiegebied en restaurant de Oude Tol alsmede de ligging aan het Spui, leent zich bijzonder goed voor een dergelijk toeristisch-recreatieve voorziening. De verwachting is dan ook dat het toestaan van twee steigers een positieve impuls heeft op het recreatieve karakter te plaatse.

2.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan Correctieve herziening Wonen dat is vastgesteld op 07 augustus 2014. Het besluitgebied heeft daarin de bestemming Water en Recreatie en voor een klein deel Groen.

De voor water aangewezen grond zijn bestemd voor waterhuishouding, waterberging, waterpartijen en waterlopen, waterrecreatie, verkeer en transport te water, bruggen, dammen, duikers en overige voorzieningen ten behoeve van kruisen verkeer.

Ter plaatse van de aanduiding 'aanlegsteiger' zijn de in lid 22.1.1 bedoelde gronden tevens bestemd voor een aanlegsteiger. Dit houdt dus in dat de rest van de gronden niet gebruikt mag worden voor aanlegsteigers.

Gebouwen mogen niet worden gebouwd. Overige bouwwerken mogen worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Een overig bouwwerk is een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden

De voor Recreatie aangewezen gronden zijn bestemd voor dagrecreatie voorzieningen, evenementen, horecabedrijven van categorie 1, ondergeschikte detailhandel, dienstverlening en sanitaire voorzieningen. Dit alles met de daarbij behorende wegen en paden, parkeervoorzieningen, verkeersvoorzieningen, speelvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen, waterhuishoudkundige voorzieningen, groenvoorzieningen en nutsvoorzieningen.

Gebouwen mogen worden gebouwd binnen het bouwvlak, deze zijn niet aanwezig in het besluitgebied. De bouwhoogte van andere overige bouwwerken mag niet meer bedragen dan 3 meter.

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen;
- bermen en beplanting;
- paden;
- beeldende kunst;
- waterlopen en waterpartijen;
- waterhuishoudkundige voorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- hobbymatig houden van vee.

Er mogen alleen bouwwerken, geen gebouw zijnde, tot maximaal 3 m worden gebouwd. Recreatieve voorzieningen, zoals een aanlegsteiger zijn niet mogelijk.



Uitsnede bestemmingsplan

Strijdigheid

In het voorliggende geval is het gebruik van de gronden voor recreatie doeleinden toegestaan. Echter, de steigers mogen alleen daar worden gerealiseerd waar dit is aangeduid. Dat is hier niet het geval. Om de steigers toch mogelijk te maken zal er worden afgeweken van het bestemmingsplan.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)*

De centrale visie heeft als doel een concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig Nederland tot en in 2040 te realiseren.. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt dan ook (onder meer) zowel de structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Ruimte als bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028):

- 1 Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- 2 Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- 3 Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Richting 2040 worden ambities geformuleerd: rijksinvesteringen zijn in dit verband slechts een van de instrumenten die worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van de rijksambities.

Bij de uitwerking van de doelstellingen worden “nationale belangen” onderscheiden (13 in totaal). Voor de verwezenlijking c.q. behartiging van deze belangen worden rijksinstrumenten ingezet. Voor het overige kan de sturingsfilosofie van de visie als decentraal worden omschreven waarbij de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk naar provincies en gemeenten wordt gebracht.

De toenemende ruimtelijke verschillen tussen de verschillende gebieden in Nederland vragen om woon- en werklocaties in steden en dorpen die aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en die goed bereikbaar zijn, waarbij locaties voor transformatie en herstructurering zo veel mogelijk worden benut.

Situatie plangebied

De omvang en impact van het initiatief zijn zodanig gering, dat er geen Rijksbelangen in het geding zijn.

3.1.1 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening (Barro/Bro, 2012)*

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Het 1e deel van het Barro is in december 2011 van kracht geworden. Per 1 oktober 2012 is een aantal onderwerpen toegevoegd en is de Ladder van duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Met de uitbreiding van het Barro is de juridische verankering van de SVIR compleet geworden.

De Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is hierbij een procesvereiste en draagt bij aan een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, ondersteunt gemeenten en provincies in een vraaggerichte programmering van hun grondgebied en helpt bij het maken van een zorgvuldige afweging van belangen bij ruimtelijke en infrastructurele besluiten. E.e.a. betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met het oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaand stedelijk gebied en een multimodale ontsluiting ('Nut en noodzaak').

Beoordeling en conclusie: Het initiatief betreft een kleinschalig initiatief welke niet als stedelijke ontwikkeling wordt beschouwd¹ en derhalve niet verder hoeft te worden beoordeeld.

Beleidslijn Grote Rivieren (2006, aanpassing 2012)

De Beleidslijn Grote Rivieren is op 14 juli 2006 in werking getreden. Deze beleidslijn bevat een kader voor het beoordelen van de toelaatbaarheid – vanuit rivierkundig én ruimtelijk oogpunt - van nieuwe activiteiten in het rivierbed van de grote rivieren. De beleidslijn is van toepassing op het Spui.

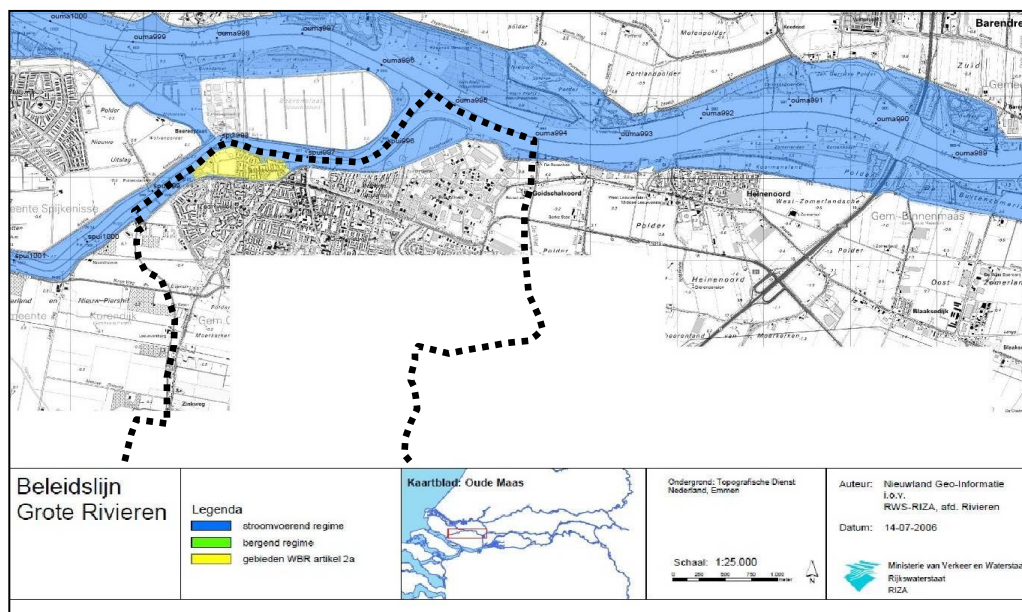
De Beleidslijn grote rivieren bestaat uit vier delen, een beleidsbrief, beleidsregels, een handreiking en een set kaarten. Doelstelling van de Beleidslijn grote rivieren is om de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een 'bergend' regime en een 'stroomvoerend' regime.

Voor de uiterwaarden langs de noordelijke rand van de gemeente geldt het 'stroomvoerend' regime. Dit houdt in dat er stringente beperkingen gelden voor de uitbreiding van bestaande niet-riviergebonden activiteiten. Er geldt onder andere dat toename van de oppervlakte van bebouwing slechts onder voorwaarden is toegestaan en niet meer dan 10% mag bedragen. Bij agrarische bedrijven kan door de waterbeheerder een grotere toename worden toegestaan. Nieuwe niet-riviergebonden activiteiten zijn binnen dit regime alleen mogelijk als er sprake is van het hergebruiken van bestaande gebouwen of als er met rivierverruimingsmaatregelen per saldo meer ruimte voor de rivier wordt geboden.

De juridische vertaling van de regimes is verwerkt in de Beleidsregels grote rivieren.

¹ RvS 201302867/1/R4.

De Beleidsregels grote rivieren zijn beleidsregels in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Deze moeten worden gehanteerd bij de beslissing tot verlening van een Watervergunning. De Watervergunning waar de beleidsregels betrekking op hebben is opgenomen in artikel 6.12, eerste lid Waterbesluit.



Beleidslijn Grote Rivieren: Oude Maas

Het bergend vermogen van het Spui wordt niet veranderd in negatieve zin als gevolg van het plan. Voor het plaatsen van een steiger is door Rijkswaterstaat reeds een watervergunning o.b.b. de Waterwet en het Waterbesluit verleend. Ook het gebruik van de gronden/wateren t.b.v. het gebruik als steiger is reeds vergund (er is een ontheffing "ligplaats" o.b.b. het Binnenvaart Politie Reglement verleend). De verwachting is dat ook voor een tweede steiger (t.b.v. de aanlegplaats voor de fiets- en voetveer) de benodigde watervergunningen/ontheffingen zullen worden.

3.2 Provinciaal beleid

Visie en verordening Ruimte en Mobiliteit (2014)

Inleiding

In de Visie Ruimte en Mobiliteit geeft de provincie Zuid-Holland in één integraal document haar visie op het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid. Dat beide thema's integraal worden behandeld is juist in deze provincie belangrijk aangezien hier de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsontwikkeling sterk met elkaar samenhangen, met haar internationale economische complexen, hoge verstedelijkingsgraad en open landschappen.

Vier rode draden

De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- 1 beter benutten en opwaarderen van wat er is,
- 2 vergroten van de agglomeratiekracht,

- 3 verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
- 4 bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Beter benutten en opwaarderen leidt tot een intensiever, compact ruimtegebruik. Een effect daarvan is dat functies en activiteiten beter met elkaar in verband worden gebracht. Bestaande netwerken, gebieden of complexen kunnen door gerichte investeringen hun waarde houden of verhogen zonder in oppervlakte uit te breiden. Een goede milieukwaliteit (lucht, geluid, externe veiligheid) en voldoende groen en water in de stad blijven belangrijk om de leefomgevingskwaliteit en het vestigingsklimaat op niveau te houden of te brengen. Ten aanzien van het vergroten van de agglomeratiekracht geldt dat deze kracht ook ligt in het aanbieden van een aantrekkelijke groene ruimte buiten de steden. De essentie van de rode draad 'verbeteren van ruimtelijke kwaliteit' is dat initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds inspelen op de aanwezige kwaliteiten in de omgeving (zeker als de omgeving hoge cultuurhistorische of identiteitsbepalende waarden vertegenwoordigt) en er anderzijds specifieke kwaliteiten aan toevoegen die te maken hebben met de samenleving van vandaag.

Hoeksche Waard

Versterken van het deltakarakter en vergroten van de diversiteit van karakters van de eilanden draagt bij aan het behoud van diversiteit in de Delta. Een opgave is het om de recreatieve gebruikswaarde van de eilanden te vergroten in combinatie met een gebiedsspecifieke, in de omgeving passende inrichting. Ontwikkelingen aan de rand van de eilanden dienen bij te dragen aan het versterken van het stoere deltakarakter en passen bij de maat en schaal van dijk en open wateren. Ontwikkelingen worden benaderd in het licht van het eiland als geheel, waarbij bijvoorbeeld in Voorne-Putten en Hoeksche Waard een duidelijk verschil zit tussen de 'dynamische' noordrand en het 'luwe' zuiden.

Toetsing

Onderhavig plangebied is gelegen binnen het rivierdelta landschap van de Hoeksche waard. De provincie zet hier in op het versterken van het deltakarakter en het vergroten van de recreatieve gebruikswaarde. Het plan voorziet in het aanleggen van een steiger en aanlandplaats voor het voet- en fietsveer. Door de realisatie hiervan wordt het recreatieve netwerk verbeterd, het deltakarakter benadrukt en er de mogelijkheid geboden voor meer recreanten om met dit deel van Zuid-Holland kennis te maken. Het plan sluit daarmee naadloos aan op het gestelde in de Visie Ruimte en Mobiliteit.

Visie op Zuid-Holland, Verordening Ruimte (2014)

De provinciale ruimtelijke verordening stelt algemene regels aan ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het veilig stellen van provinciale belangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De mogelijkheid voor het vaststellen van een verordening vloeit voort uit artikel 4.1 van de Wro. De verordening heeft o.a. betrekking op ruimtelijke onderbouwingen. In bepaalde gevallen bestaat de mogelijkheid tot ontheffing van een bepaald verbod, te verlenen door Gedeputeerde Staten. De volgende regels zijn van belang voor deze ruimtelijke onderbouwing (bestemmingsplan worden gelijk geschakeld aan ruimtelijke onderbouwing/ buitenplanse afwijkingen).

Het besluitgebied ligt buitendijks, hier is artikel 2.4.3 van de verordening van toepassing. In buitendijkse gebieden van de grote rivieren neemt de druk op de ruimte toe. De provincie ziet het als haar rol om te zorgen dat gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden, ook gezien de klimaatverandering, een goede afweging maken van de hoogwaterrisico's. Gemeenten worden gevraagd om bij nieuwe ontwikkelingen en herstructureringen in buitendijkse gebieden een inschatting te maken van het slachtoffer risico bij overstromingen en te verantwoorden hoe zij daarmee zijn omgegaan.

Beoordeling plan en conclusie: Alleen artikel 4.2.3 is van toepassing op het plan. De verantwoording van het hoogwaterrisico is verder op in deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Hoeksche Waard (2008)

De structuurvisie Hoeksche Waard, vastgesteld door de Commissie Hoeksche Waard (voorloper Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard) op 8 juli 2008, kent als uitgangspunt versterking van de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de economische vitaliteit van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard. Naast de kernkwaliteiten uit de Nota Ruimte (het polderpatroon, het reliëf van kreken en dijken en de openheid) zijn ook historische dorpskernen en dijklinten aangegeven omdat deze bepalend zijn voor de kwaliteit van het Nationaal Landschap. De in de structuurvisie opgenomen integratiekaart biedt een toetsingskader voor ontwikkelingen.

Doelen plangebied

Ten aanzien van het plangebied zijn de volgende doelen relevant:

- Een verdere uitbouw van het krekenstelsel tot een robuuste landschappelijke structuur voor natuur, waterberging en recreatie.
- De dijken uitbouwen tot groene zones in het landschap, met extra ruimte voor recreatieve functies, verbrede landbouw, landelijk wonen (op beperkte schaal) en langzaam verkeer.

Uitvoeringsthema's

- Dijkontwikkeling: versterking van landschappelijke kwaliteit en recreatieve functie van dijken, met als doel 300 km 'groene' dijken.
- Groene Zoom: ontwikkeling aaneengesloten zone natuur- en recreatiegebieden om de Hoeksche Waard met als doel een groengordel van 85 km lang om het hele eiland.
- Recreatienetwerk: aanleg regionaal netwerk van fiets- en wandelpaden, ruitpaden en kanoroutes met ondersteunende voorzieningen.

Beoordeling plan en conclusie: Het plan draagt bij aan het versterken van de recreatieve functie van de rand van de Hoeksche Waard. Het past daarmee binnen de uitvoeringsthema's van de structuurvisie Hoeksche Waard.

Zettingsvloeiing en hoogwaterrisico

Elke zes jaar toetst waterschap Hollandse Delta daarom de dijken. Uit de laatste toetsing blijkt dat delen van de dijken langs het Spui versterkt moeten worden om de veiligheid voor de toekomst te kunnen garanderen. De komende jaren werkt het waterschap daarom aan de versterking van deze dijken. Eén van de eerste projecten is de versterking van de uitgesleten rivieroever van het Spui. Door de sterke stroming in het Spui is er de afgelopen jaren veel zand tussen de kleilagen uitgespoeld. Hierdoor zijn de oevers onder water zo steil geworden dat de kans bestaat dat een deel van de dijk van de dijk of van de ondergrond van de dijk het water inglijdt. Dit staat ook wel bekend als zettingsvloeiing en afschuiving. Om dit te voorkomen brengt het waterschap zo snel mogelijk steenbestorting aan op de oevers van het Spui. De werkzaamheden zullen in 2015 afgerond zijn..

De aanleg van de steigers zal plaatsvinden *nadat* voornoemde steenbestortingen om de zettingsvloeiing te voorkomen ter plaatse zijn uitgevoerd.

Daarna kunnen de dijken zelf versterkt worden. Voor deze versterkingen worden de plannen momenteel gemaakt. De dijken zullen dan weer voldoen aan de normen zoals die vastgelegd zijn in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De dijkkring waar de Spuidijk deel van uit maakt is dan weer beschermd tegen waterstanden die gemiddeld eens per 4.000 jaar voorkomen. De normfrequentie is bepaald op basis van het advies van de Deltacommissie en latere commissies. De normfrequentie is afhankelijk van de aard van de bedreiging (rivier, zee, meer), de omvang en het belang van het gebied.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie 'OBL versterkt – uw ideeën, onze kracht' (2013)

De structuurvisie 'OBL versterkt – uw ideeën, onze kracht' is een integrale visie, die op 1 oktober 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld. De structuurvisie biedt een visie op Oud-Beijerland tot 2025. Daarbij wordt vanuit vijf verschillende beleidsvelden (wonen, voorzieningen, economie, omgeving en mobiliteit) gekeken naar de huidige situatie en de trends en ontwikkelingen die op de gemeente afkomen. Deze zijn integraal afgewogen en vormen de basis voor keuzes in de toekomst.

In de structuurvisie komen de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, voorzieningen, economie, omgeving en mobiliteit aan bod. Dit resulteert in een omvangrijke visie, die zich kenmerkt door een aantal speerpunten. Deze speerpunten lopen als een rode draad door de visie.

- 1 Zoveel mogelijk ruimte voor initiatieven;
- 2 Kwaliteitsimpuls en investeren in het centrum als uniek "sellingpoint";
- 3 Aantrekkelijke en veilige woongemeente met behoud van goede voorzieningen;
- 4 Kansen pakken en stimuleren van de vrijetijdseconomie;
- 5 Sterke werklocaties behouden en aanpassen aan deze tijd;
- 6 Flexibel woningbouwprogramma.

De gemeente ambieert een versterking van de toeristische en leisure sector. De vestiging van een publiekstrekker kan voor een spin-off zorgen. Initiatieven op het

gebied van recreatie en leisure ondersteunt men. Ze dienen wel aansluiten op de schaal en het karakter van het dorp. Een van de punten die hieruit voortkomt is dat het Spuipark en de Oude Tol zich bij uitstek lenen voor watergerelateerde leisurevoorzieningen.

De gemeente wil de entree vanaf het water verbeteren. Op deze manier benut men de ligging aan het water beter. Er komt zo meer ruimte voor passanten in de haven. Verhuizing van vaste ligplekken is mogelijk naar een nieuwe haven (bijvoorbeeld in het Spuipark). Ook zien we kansen voor een waterbus en/of taxi. Dit is verder uitgewerkt in de visie op het waterfront.

Visie Waterfront

Oud-Beijerlanders weten het Spuipark goed te vinden voor een wandeling met de hond of een gezellige brunch op de Oude Tol. Bij de Oude Tol heeft menig Oud-Beijerlander leren zwemmen in het peuterbad, met de zonneweide aan de oever van het Spui. Het is aan de westzijde van Oud-Beijerland een groene uitloop, waar mensen in hun vrije tijd graag komen. Het Spuipark dient in de toekomst via het water verbonden te zijn met het grote recreatiegebied aan de zuidkant van Spijkenisse, De Uitwaayer. Maar via het water kan je ook makkelijk een rondje langs de Hoeksche Waard maken. Of juist de Biesbosch of Rotterdam bezoeken. Het ruimtelijk casco wordt versterkt door de fiets- en wandelroutes door en langs het gebied en langs de oever met elkaar te verbinden. Zo ontstaat een doorgaande route naar Nieuw-Beijerland en Spijkenisse – over land en over het water. Eventuele ontwikkelingen zijn onder andere gericht op water- en verblijfsrecreatie.

Beoordeling plan en conclusie: Het plan draagt bij aan het versterken van de recreatieve functie van de rand van de Hoeksche Waard. In het beleid wordt het versterken van de verbinding met Spijkenisse en het realiseren van watergerichte recreatieve functies in en om de Oude Tol gestimuleerd. Het plan sluit daarom naadloos aan op het gestelde in de structuurvisie.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Aan de verschillende overheden zijn op basis van milieuwetgeving zoals de Wet milieubeheer, de Wet bodembescherming en de Wet geluidhinder vele taken en bevoegdheden op milieugebied toegekend. Deze hebben ook betrekking op de ruimtelijke ordening. Het milieubeleid van de verschillende overheden is erop gericht om te komen tot een integrale verbetering van de leefomgeving door een vroegtijdige integratie van milieukwaliteit in ruimtelijke planvormingsprocessen.

4.2 Milieu-aspecten

4.2.1 *Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)*

Wettelijk kader

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van aanzienlijke gevolgen voor het milieu. Het besluit is aangepast en de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project onder de richtwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De toetsing vindt plaats aan de hand van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling. Getoetst moet worden op:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- 1 belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(beoordeling) noodzakelijk;
- 2 belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r. en het plan is daarmee m.e.r.-plichtig.

Beoordeling plan en conclusie

Het plan valt onder de activiteit D.10.b 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van jachthavens' van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.). Het aantal beoogde ligplaatsen bedraagt naar verwachting maximaal 35 en ligt daarmee onder de drempelwaarde (100 ligplaatsen). De omvang van de voorgenomen ontwikkeling brengt geen zodanige productie van afvalstoffen, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen met zich mee op basis waarvan belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten. Het milieubelang wordt voorts in navolgende paragrafen voldoende mate afgewogen.

Beoordeling plan en conclusie

Een nadere beoordeling in een plan-MER is niet noodzakelijk.

4.2.2 Bodem

Wettelijk kader

In het kader van een ruimtelijke procedure moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Beoordeling en conclusie

Voor de aanleg van de steigers dienen palen in de bodem te worden geslagen. De verwachting is dat geen ernstige verontreinigingen aanwezig zijn. Vrijkomende grond kan vrij worden gebruikt of dient te worden afgevoerd. Dit zal blijken tijdens de uitvoering. Er kunnen in de nieuwe situatie ter plaatse meer personen permanent verblijven, echter dit vindt plaats op water, contact met de bodem is niet mogelijk. Daarom kan nadere toetsing aan het aspect bodem achterwege blijven.

4.2.3 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Een doel van de ruimtelijke ordening en het milieubeleid is het handhaven en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. In een bestemmingsplan wordt daarom onder andere ingezet op de milieuzonering van bedrijfsfuncties. Dit betreft het verantwoord vastleggen van de milieuhygiënische situatie in het plangebied. Het gaat erom dat voldoende ruimtelijke scheiding is tussen enerzijds milieubelastende inrichtingen en bedrijven en anderzijds milieugevoelige functies als wonen.

Bij de milieuzonering wordt gebruikt gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009). Een kwalificatie van de bedrijfsfuncties in het plangebied vindt plaats op basis van de Staat van bedrijfsactiviteiten, zoals opgenomen in voornoemde VNG-uitgave. Per milieuaspect (geur, stof, geluid, gevaar) is in deze brochure voor bedrijven een afstand genoemd, die tot de dichtstbijzijnde milieugevoelige bebouwing in beginsel in acht moet worden genomen. Zonering op basis van de VNG-methode gebeurt aan de hand van een categorie-indeling. Bedrijven zijn in categorieën ingedeeld, waarbij de categorie is gekoppeld aan een afstand die aangehouden moet worden tot gevoelige functies. Bepalend is de afstand van het meest hinderlijke milieuaspect, dat resulteert in de zogenaamde 'grootste afstand'. De grootste afstand is de afstand, die tenminste in acht moet worden genomen ten opzichte van gevoelige functies zoals een rustige woonwijk. Wordt niet voldaan aan de grootste afstanden dan moet worden afgewogen in hoeverre de functies passend zijn ten opzichte van elkaar. Uit specifiek milieuonderzoek in het kader van een eventuele Wabo-vergunning voor het onderdeel milieu kan blijken dat de grootste afstand voor het betreffende bedrijf kleiner is dan op basis van de VNG-lijst is aangegeven, bijvoorbeeld door de omvang en/of aard van de activiteiten en/of technische vooruitgang.

Toetsing inwaartse zonering

Een haven (t.b.v. ligplaatsen) veroorzaakt in lichte mate geluidoverlast in verband met aan- en afvarende boten. Voor jachthavens adviseert voornoemde VNG-publicatie een richtafstand van 50 m aan te houden tot milieugevoelige functies (wonen) in

verband met geluid afkomstig van de boten. Hier wordt aan voldaan, bovendien produceren de boten een voor deze omgeving normaal geluid.

Toetsing uitwaartse zonerings

Aangezien steigers met ligplaatsen geen milieugevoelige functie is, kunnen bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering gehinderd worden.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen zijn ten aanzien van de gewenste ontwikkeling.

4.2.4 Geluid

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

Beoordeling plan en conclusie

Een steiger waar boten kunnen aanleggen is geen geluidgevoelige functie in het kader van de Wgh. Wel moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken worden of de nieuwe functie niet leidt tot een onacceptabele toename in wegverkeerslawaai op reeds aanwezige functies vanwege een toegenomen verkeersproductie. De verkeersproductie als gevolg van de nieuwe functie is zodanig gering (zie navolgende paragraaf en paragraaf 4.3.5), dat deze niet of nauwelijks tot een waarneembaar effect leidt.

Conclusie

Het aspect geluid levert geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.5 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit is verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 (hierna: "Wlk") en is een implementatie van diverse Europese richtlijnen betreffende luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuulende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

De jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ is 40 µg/m³. Het uitgangspunt is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. In artikel 5.16 lid 1 van de Wm staat opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Dan moet aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende vier voorwaarden voldoet:

- 1 er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- 2 een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- 3 een project draagt slechts in 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging een project is opgenomen in
- 4 past binnen het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden omdat deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Beoordeling plan en conclusie

Om de beoogde ontwikkeling te kunnen toetsen aan de Wlk is gebruik gemaakt van de NIBM-tool, versie 21 mei 2013. Het aantal extra voertuigbewegingen is zodanig gering (zie paragraaf 4.3.5). dat de bijdrage aan een verslechtering van de luchtkwaliteit als NIBM is te kwalificeren.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	11
	Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,03
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Het aspect luchtkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn voor gevaarlijke inrichtingen deze grenswaarden en oriënterende waarden vastgelegd. Voor buisleidingen is ditzelfde gedaan in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en voor routes gevaarlijke stoffen over (vaar)weg en spoor geldt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Bteb).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. 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 van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontvinding, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi, het Bevb en het Beib is een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Beoordeling plan en conclusie

Het aantal transporten van gevaarlijke stoffen op het Spui is dermate gering dat geen sprake is van PR 10^{-6} contour op de oever. Het Spui maakt geen onderdeel uit van het Basisnet water vervoer gevaarlijke stoffen. Een nadere risicoanalyse voor het bestemmingsplan kan daarmee achterwege blijven, onder motivering van het zeer beperkte vervoer. Ook het GR ter hoogte van het besluitgebied zal, ondanks de lichte toename van het aantal personen in het gebied, als gevolg hiervan ver onder de oriëntatiewaarde liggen.



Uitsnede risicokaart.nl

Het besluitgebied ligt in een gebied met een hoog overstromingsgevaar. Het gebied bevindt zich buitendijks. Het plan betreft realisatie van een steiger en aanlandingsplaats. Omdat het hier geen plekken betreft waar mensen langdurig aanwezig zijn blijft het slachtoffer risico als gevolg van een overstroming beperkt. In het geval van een overstroming zal de steiger afgesloten worden en het veer uit de vaart genomen worden. Een nadere beschouwing van het slachtoffer risico is derhalve niet noodzakelijk.

Leiding DOW

Onder het gebied van de Oude Tol is een DOW-leiding aanwezig welke propyleen transporteert. De leiding valt onder het Bevb. Op 1 juli 2014 is de nieuwe rekenmethode voor het bepalen van de risicocontouren rondom leidingen met chemicaliën vastgesteld. Deze nieuwe rekenmethode is ook van toepassing op de propyleenleiding van DOW. Op basis van de QRA welke door DOW is opgesteld kan worden geconcludeerd dat de PR 10^{-6} contour voor de propyleenleiding op 16 meter van het hart van de leiding is gelegen. Binnen deze 16 meter mag geen nieuw kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object worden toegevoegd.

Voor de steigers kan er een onderscheid gemaakt worden in de steiger voor de veerpont en de commerciële steiger met vaste ligplaatsen en passantenplaatsen.

Steiger veerpont

De beoogde locatie voor de steiger voor de veerpont bevindt zich (deels) binnen 10^{-6} contour van de DOW-leiding van 16 meter, zie navolgende afbeelding. De steiger voor de veerpont wordt niet gezien als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object aangezien er langs deze steiger geen mensen voor langere tijd verblijven. Het toevoegen van deze steiger binnen de 10^{-6} contour levert dan ook geen knelpunten op. Om dezelfde reden wordt geen berekening van het groepsrisico uitgevoerd.

PR contouren DOW propyleenleiding Oude Tol

Sub Titel



Commerciële steiger met ligplaatsen en passantenplaatsen

Voor deze steiger is er nog geen concrete locatie en is er een besluitvlak, waarbinnen de steiger kan worden aangelegd, aangewezen. Aangezien er enige ruimte tussen de steiger van de veerpont en de commerciële steiger moet zijn zal deze steiger in zijn geheel buiten de huidige 10^{-6} contour van 16 meter van de DOW-leiding komen te liggen.

De commerciële steiger met ligplaatsen en passantenplaatsen wordt gezien als een beperkt kwetsbaar object. Aangezien deze dus niet binnen 10^{-6} contour van de DOW-leiding zal worden aangelegd levert dit geen knelpunten op.

De commerciële steiger bevindt zich wel binnen het invloedsgebied van de DOW-leiding. Hiermee is deze wel van invloed op het groepsrisico van de DOW-leiding. Het huidige groepsrisico is echter dusdanig laag dat deze toevoeging weliswaar voor een verhoging van het groepsrisico zal zorgen, maar dat deze ruim beneden de oriëntatiewaarde zal blijven.

Opgemerkt moet worden dat er nu uitgegaan wordt van een PR 10^{-6} van 16 meter, maar hierbij is geen rekening gehouden met de verdiepte ligging van de leiding tpv het Spui.

Dit heeft een gunstige invloed op de PR 10^{-6} contour waardoor het zo zou kunnen zijn dat er op deze plek helemaal geen 10^{-6} contour zal zijn, of in ieder geval een stuk kleiner.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmeringen zijn ten aanzien van de gewenste ontwikkeling. De commerciële steiger mag daarbij niet binnen de 10^{-6} contour worden aangelegd.

4.3 Omgevingsaspecten

4.3.1 Flora en fauna

Algemeen

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten getoetst worden aan de Vogel- en/of Habitatrichtlijn, Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet. Bij de toets van een ruimtelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet), de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de belangrijke weidevogelgebieden dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op beschermde gebieden.

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Oude Maas op een afstand van 950 meter. Gedurende de aanleg van de steigers zal een kleine verstoring plaatsvinden in en direct rond het plangebied. Ook zal op een kleinschalig niveau een aantrekkende werking plaatsvinden van de pleziervaart. Gezien de afstand van het plangebied tot het Natura 2000-gebied en de omvang van het plan, is geen negatief effect te verwachten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Oude Maas. De verstoring zal het Natura 2000-gebied niet bereiken.

Het plangebied ligt niet in de EHS en weidevogelgebied, maar er respectievelijk 165 meter en 3,0 kilometer vandaan. Aangezien het plangebied niet in de EHS en weidevogelgebied ligt, blijven de wezenlijke kenmerken en natuurwaarden van deze gebieden behouden.

Soortenbescherming

Op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn moeten tevens een groot aantal inheemse bedreigde dier- en plantsoorten worden beschermd. De Flora- en faunawet is bedoeld om soorten te beschermen, niet individuele planten of dieren. Het gaat erom dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt. Het uitgangspunt van de wet is dat geen schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan (het “nee, tenzij”- principe). Dit betekent in de praktijk dat het gaat om het effect van de activiteiten op beschermde soorten.

Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Flora- en faunawet een aantal verbodsbepalingen, zoals het verbod op het doden of verontrusten van dieren of het verbod om planten te plukken.

Om te beoordelen of de Flora- en faunawet wordt overtreden als gevolg van het plan, is een quick scan flora en fauna uitgevoerd, welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd².

Er bestaat een mogelijkheid dat de spindotterbloem op de oever van het plangebied groeit. Echter, door de geplande werkzaamheden wordt de bestorte oever niet verstoord, omdat de steigers aan de hoger gelegen oever aan worden gelegd (het worden drijvende steigers met een loopplank). Er komt enige verlichting, maar dit zal beperkt zijn, en geen negatieve effecten hebben op beschermde diersoorten.

Het is waarschijnlijk dat algemeen voorkomende vogelsoorten in het plangebied broeden tijdens de broedperiode (half maart tot half augustus). De geplande werkzaamheden kunnen verstorend werken op deze broedende vogels. Er is dan sprake van overtreding van de Flora- en faunawet. Bij dergelijke ruimtelijke ingrepen wordt geadviseerd om deze buiten de broedperiode te starten. Als vogels die een geschikte nestplaats zoeken merken dat het plangebied te verstorend is, zullen zij elders waar het wel rustig is een nest maken.

Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de voorgenomen gebruikswijziging; nader onderzoek is niet nodig.

4.3.2 Water

Inleiding

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het waterbeleid is de "watertoets": de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

Ruimtelijke plannen dienen een waterparagraaf te bevatten. Initiatiefnemers van ruimtelijke plannen moeten in een vroegtijdig stadium van het planvormingsproces de waterbeheerder(s) betrekken. De initiatiefnemer vraagt de waterbeheerder(s) om een wateradvies. In de waterparagraaf worden de uitkomsten van het overleg opgenomen. In het kader van dit bestemmingsplan heeft overleg met Rijkswaterstaat plaatsgevonden. De resultaten van dit overleg zijn opgenomen in paragraaf 6.1. Deze waterparagraaf geeft allereerst een beschrijving van het beleid op het gebied van water op verschillende bestuursniveaus.

Europees beleid- Kaderrichtlijn Water

De waterkwaliteit legt een claim op het gebruik van de ruimte. De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is vanaf december 2000 van kracht en heeft als doel te komen tot schone, ecologisch gezonde stroomgebieden waarin op een duurzame manier met het gebruik van water wordt omgegaan. Uitvoering geven aan de verplichtingen van de Kaderrichtlijn is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden en geldt als een resultaatsverplichting. De wateren binnen de EU moeten in 2015 aan de in de KRW gestelde eisen voldoen.

² Quickscan flora en fauna De Oude Tol, SAB, 2014.

Rijksbeleid- Nationaal Bestuursakkoord Water 2003

In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afgesproken dat in 2015 het watersysteem op orde moet zijn en blijven. Water moet weer de ruimte krijgen en is medesturend voor het ruimtelijk beleid. Als een van de eerste stappen is afgesproken dat de waterschappen in beeld brengen hoeveel waterberging er nodig is om aan de zogenaamde werknormen te kunnen voldoen. Voor stedelijk gebied houdt dit bijvoorbeeld in de hoeveelheid wateroppervlak die nodig is om te zorgen dat bij neerslag het waterpeil maar eens in de 100 jaar tot aan het maaiveld kan stijgen.

Gemeente en waterschap Hollandse Delta

De gemeente acht een duurzaam en veilig watersysteem van belang. De gemeente zoekt bij het opstellen van het ruimtelijke plannen afstemming met het waterschap Hollandse Delta. In algemene zin zijn ingrepen die significant effect kunnen hebben op de waterhuishouding, zoals het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen en het aanbrengen van verhardingen, niet bij recht toegestaan, maar gekoppeld aan een omgevingsvergunning.

Keur

De Keur is een verordening welke beoogd om de waterstaatkundige belangen te borgen binnen het beheersgebied van waterschap Hollandse Delta. Deze bevoegdheid ontleent het Waterschap aan de Waterwet. De Keur bevat geboden en verboden ten behoeve van de instandhouding van watersystemen en waterkeringen. Een en ander betekent dat voor handelingen op, aan of nabij watersystemen en waterkeringen een ontheffing van het waterschap nodig is.

Artikel 4.1.1 is van toepassing op steigers en vlonders in en nabij oppervlaktewaterlichamen. De beleidsregel is van toepassing op alle oppervlaktewaterlichamen en de daarbij behorende beschermingszones, die zijn opgenomen in de legger, behoudens de oppervlaktewaterlichamen die als vaarwegen (gebruiksgerichte functie) zijn aangewezen.

- 1 Een steiger of vlonder mag, met uitzondering van locaties waar varend onderhoud wordt uitgevoerd, enkel worden aangebracht als het onderhoud aan de overzijde over de gehele breedte van het oppervlaktewaterlichaam kan worden uitgevoerd.
- 2 De lengte en hoogte van de steiger of vlonder mag niet langer en hoger zijn dan strikt noodzakelijk voor het doel dat de steiger dient.
- 3 De steiger of vlonder moet zodanig zijn dat deze voldoende standvastig en sterk is, in relatie tot de optredende krachten.

Constructie en uitvoering

Steigers en vlonders hebben, mits voldaan wordt aan de criteria, niet of nauwelijks effect op het oppervlaktewatersysteem. Verder zijn eisen ten aanzien van de maximale breedte en minimale hoogte ten opzichte van het vigerende peil gebaseerd op de doorstroming in het oppervlaktewaterlichaam. Het moet worden voorkomen dat de doorstroming onder een steiger nadelig wordt beïnvloedt, door bijvoorbeeld ophoping van vuil of peilstijgingen.

De materiaalkeuze van de steiger en vlonder is van belang om de watersysteembelangen te waarborgen. Als gevolg van het falen van de steiger of vlonder, door bijvoorbeeld verzakking, onvoldoende sterkte of korte levensduur wordt de doorstroming belemmerd. Om dit te voorkomen moet gebruik gemaakt worden van het juiste materiaal. Voorzieningen moeten voldoende sterk zijn voor het doel wat ze dienen.

Onderhoud

Bij het aanbrengen van steigers en vlonders in en nabij oppervlaktewaterlichamen moet rekening worden gehouden met de wijze waarop onderhoud wordt uitgevoerd en de mogelijkheid tot ontvangst van maaisel en bagger op de oevers en inspectie door het waterschap. Als gevolg hiervan worden er eisen gesteld aan de ruimtelijke inpassing, de breedte, lengte en de minimale hoogte ten opzichte van het vigerende peil. Het waterschap gaat uit van onderhoud van oppervlaktewaterlichamen met rijdend materieel vanaf de oever en de berging van maaisel en baggerspecie op deze oevers. Voor het waterschap is dit de meest efficiënte en doelmatige wijze van onderhoud aan de oppervlaktewaterlichamen waardoor steigers en vlonders als gevolg hiervan mogelijk niet toegestaan worden. In sommige gevallen worden de oppervlaktewaterlichamen varend onderhouden, wat tot gevolg heeft dat de hoogte van de steiger en vlonder ten aanzien van het hoogst vigerende peil van belang is.

In dit geval betreft een oever die niet in eigendom en beheer is bij het Waterschap, maar bij de gemeente. Voorts is de waterkering verder landinwaarts gelegen. Om die reden toetst het Waterschap verder niet aan voornoemd beleid. De vaarwegbeheerder, Rijkswaterstaat, heeft (ook) geen opmerkingen bij het initiatief, zie paragraaf 6.1.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in het kader van het artikel 3.1.1 overleg worden voorgelegd aan het waterschap en RWS. De resultaten zijn opgenomen in paragraaf 6.1.

4.3.3 Archeologie

Wettelijk kader

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, moet worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Archeologische waarden worden dan niet aangetast aangezien alleen in de bodem van het Spui grondroerende werkzaamheden plaatsvinden. Het ligt niet voor de hand dat hier archeologisch resten worden gevonden.

Conclusie

Archeologie werpt geen belemmeringen op voor wat betreft de uitvoering van het initiatief.

4.3.4 Cultuurhistorie

Wettelijk kader

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Beoordeling plan en conclusie

Het initiatief betreft een kleinschalig initiatief. De impact op het landschap en de aanwezige cultuurhistorische waarden is minimaal. Invloed op de cultuurhistorische waarden is er dan ook niet.

4.3.5 Verkeer en parkeren

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar verkeersaspecten als bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren. In het kader van een goede leefbaarheid geldt dat hinder in de omgeving zoveel mogelijk moet worden voorkomen.

Parkeren

Huidige situatie

Op dit moment zit er een grand café, een watersportschool die gebruikt maakt van een kleine aanlegsteiger en een recreatief strandje. Op iets grotere afstand liggen de manege en de fietscrossparcours.

Er is een parkeerterrein met 25 parkeervakken op asfaltverhardingen (en 4 camperplaatsen). Daarnaast liggen er nog 16-18 parkeermogelijkheden op halfverharding. Op drukke dagen wordt ook langs de toegangsweg in de berm geparkeerd. Op piekmomenten wordt er soms ook gebruik gemaakt van de parkeercapaciteit van de manege. De beschikbare parkeerruimte is op die momenten over het algemeen voldoende.

Ontwikkelingen

Er spelen op dit terrein meerder ontwikkelingen die van invloed zijn op de parkeerbalans. De huidige kleine aanlegsteiger wordt vervangen door een nieuwe grotere (70meter) steiger waaraan 4-5 vaste ligplaatsen komen, 7-8 vaste/tijdelijke ligplaatsen en ruimte is voor de verhuur van 2-3 bootjes (minimaal 13 aanlegplaatsen en maximaal 16). Daarnaast komt er een aanlegsteiger voor de veerpont (voor fietsers). Op dit moment vind onderzoek plaats naar een nieuwe inrichting van het strandje. Ook is het de bedoeling dat de Oude Tol een TOP (toeristisch overstappunt) wordt. Hiervan wordt verwacht dat er voldoende parkeergelegenheid is voor recreanten zodat deze op de fiets kunnen overstappen.

Parkeerbalans

Op basis van de publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie 317 van het CROW (2012) dient voor jachthavens een parkeercapaciteit van maximaal 0,7 parkeerplaats per ligplaats aanwezig te zijn. Omdat het in dit geval om een passantenhaven gaat, ligt het getal in deze situatie lager. Het idee is dat passanten bij

de Oude Tol kunnen aanmeren en dan bijvoorbeeld bij het restaurant iets nuttigen of langs het Spui recreëren. Een boot te water laten zal ter plaatse niet mogelijk zijn.

Door de toevoeging van een commerciële steiger groeit de parkeervraag met ongeveer 5 tot 9,8 parkeerplaatsen

	Parkeernorm	Aantal	Parkeervraag
Huidige aanlegsteiger:	0,5 – 0,7	2	1 – 1,4
Nieuwe aanlegsteiger:	0,5 – 0,7	13 – 16	6,5-9,1 - 8-11,2

De functies op de Oud-Tol zijn geen alledaagse functies en hier bestaat dan eigenlijk ook geen parkeernormering voor (uitgezonderd het restaurant). De combinatie van functies zorgt voor een hoge parkeervraag op piekmomenten. Met name in de zomer op warme dagen zijn alle functies tegelijk actief in gebruik. Op de andere momenten is de parkeervraag veel lager. Het toevoegen van functies in dit gebied en de wens om het te ontwikkelen tot laagdrempelig recreatie gebied, zorgen er naar verwachting voor dat de pieken groter worden.

Flexibele parkeercapaciteit

De huidige beschikbare parkeerruimte (incl. parkeren op halfverharding en langs aanrijweg) is voldoende voor de huidige piek momenten. Maar bij een recreatieve doorontwikkeling van de Oude Tol is het wenselijk om meer flexibele parkeercapaciteit te hebben. Naast de aanrijweg ligt een grasveld (voormalig camping terrein met recreatieve bestemming). Als de pieken groter worden kan dit terrein als overloop locatie voor parkeren gebruikt worden. Om dit mogelijk te maken moet de ondergrond van dit terrein misschien verstevigd worden (zoals bij de bestaande halfverharde parkeerplaatsen is gedaan). Een gehele verharding is niet gewenst, daar het terrein groen van karakter moet blijven. Het kan ook nodig zijn om op de pieken parkeerbegeleiders in te huren, om iedereen te kunnen laten parkeren.

Conclusies/aanbevelingen:

Voor de piekmomenten is het logisch om flexibele parkeercapaciteit achter de hand te hebben. Daarom het terrein naast de aanrijweg (voormalige camping) gereserveerd als overloopgebied voor parkeren en wordt het daartoe verstevigd d.m.v. een halfverharding. Een recreatieve locatie als Oude Tol trekt ook veel fietsers, daarom worden extra fietsparkeergelegenheden gerealiseerd. De toekomstige exploitant van de commerciële aanlegsteiger wordt geen parkeernorm opgelegd omdat er op normale dagen voldoende parkeercapaciteit aanwezig is bij de Oude Tol en omdat deze ontwikkeling bijdraagt aan de wens van het college/gemeente.

Verkeer

De verkeersgeneratie bedraagt volgens de CROW publicatie kencijfers verkeer en parkeren 26,6 autobewegingen per 100 ligplaatsen. Voor een voet- en fietsveer en watersportverhuur geeft de publicatie geen kengetallen. Beredeneerd kan worden dat gelet op het kleinschalige, lokale karakter van het veer de verkeersantrekkende werking v.w.b. auto's beperkt zal zijn. Gedacht moet meer worden aan fietsers en wandelaars die in De Uitwaayer gaan recreëren. Alleen v.w.b. de wandelaars zal een deel met de auto komen, maar dit zal zeer beperkt zijn. Ingeschat wordt dat er 11 extra verkeersbewegingen met de auto per dag extra zullen zijn.

Het terrein kan eenvoudig bereikt worden via de Randweg/Spuioeverweg. Er loopt een verharde weg richting het Spui die doodloopt op een parkeerterrein. Deze infrastructuur is berekend op extra verkeer. Het initiatief is gelet hierop in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening, v.w.b. verkeer en parkeren.



Zicht op parkeerplaats nabij De Oude Tol

5 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding

Bij de voorbereiding van een ontwerp bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Gemeentelijke kosten

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Er bestaat daarom geen verplichting tot het opstellen van een grondexploitatie. De kosten voor het voeren van de procedure worden door de gemeente gedragen.

Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het plan is voldoende aangetoond.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Vooroverleg

Er heeft vooroverleg plaatsgevonden ex artikel 3.1.1 Bro. Van de volgende overlegpartners is een reactie ontvangen:

- 1 Waterschap Hollandse Delta
- 2 Provincie Zuid-Holland
- 3 Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

Ad 1. Het Waterschap geeft aan dat er geen belang voor het Waterschap is, daar de locatie zich ruim buiten de zonering van de primaire waterkering bevindt. Verdere besluitvorming ligt bij de vaarwegbeheerder van het Spui, te weten RWS.

Ad 2. Van de provincie is alleen een automatische reactie ontvangen, zodat geconcludeerd mag worden dat van strijd met provinciaal beleid geen sprake is.

Ad 3. RWS heeft geen opmerkingen bij het initiatief.

Reactie gemeente: s de opmerking van het Waterschap dat zij geen beheerder is, is verwerkt. Tevens is geconstateerd dat het Waterschap niet toetst aan haar beleid (in dit specifieke geval), daar de steiger niet ligt in of nabij eigendom van het waterschap of een primaire waterkering. Dit is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing. Voor het overige leiden de overlegreacties niet tot aanpassing van de ruimtelijke onderbouwing.

6.2 Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft conform het gestelde in de Awb en de Wabo gedurende 6 weken ter inzage gelegen. De stukken hebben van 31 december 2014 tot en met 10 februari 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder zijn of haar zienswijze indienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.