



Gemeente Rotterdam  
dS+V

# BESTEMMINGSPLAN LANGEWEG

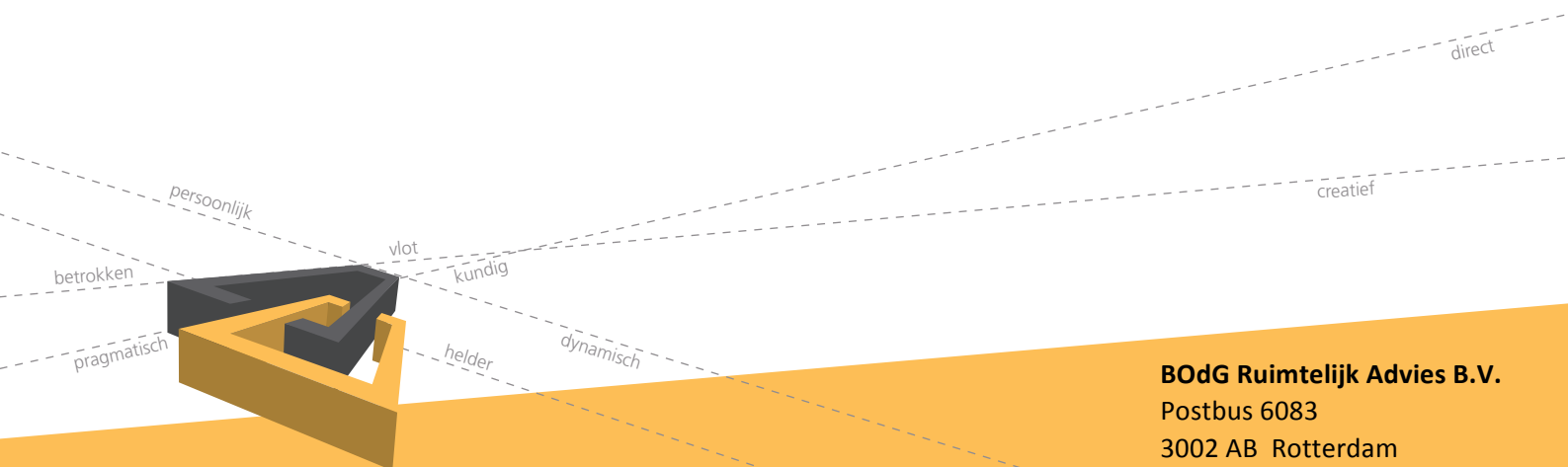
29 juli 2011 (onherroepelijk)





# BESTEMMINGSPLAN LANGEWEG

|                  |                                      |
|------------------|--------------------------------------|
| Bevoegd gezag:   | Deelgemeente Hoek van Holland        |
| Concept ontwerp: | 4 november 2010                      |
| Vooroverleg:     | 8 november 2010 t/m 20 december 2010 |
| Ontwerp:         | 2 februari 2011                      |
| Vaststelling:    | 1 juni 2011                          |
| Onherroepelijk   | 29 juli 2011                         |





## INHOUDSOPGAVE

I. TOELICHTING

II. REGELS

III. VERBEELDING

IV. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)



## I. TOELICHTING



# INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INLEIDING.....</b>                      | <b>11</b> |
| 1.1 Aanleiding .....                          | 11        |
| 1.2 Ligging en begrenzing .....               | 11        |
| 1.3 Vigerend bestemmingsplan .....            | 11        |
| 1.4 Gekozen planopzet .....                   | 12        |
| <b>2. BELEIDSKADER.....</b>                   | <b>13</b> |
| 2.1 Nationaal beleid.....                     | 13        |
| 2.2 Provinciaal beleid.....                   | 14        |
| 2.3 Gemeentelijk en regionaal beleid.....     | 15        |
| <b>3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN .....</b>     | <b>17</b> |
| 3.1 Bestaande situatie .....                  | 17        |
| 3.2 Projectbeschrijving .....                 | 17        |
| <b>4. WATER .....</b>                         | <b>19</b> |
| 4.1 Beleidskader en watertoets.....           | 19        |
| 4.2 Beschrijving watersysteem .....           | 20        |
| 4.3 Wateropgave .....                         | 21        |
| 4.4 Overleg met de waterbeheerder(s) .....    | 22        |
| <b>5. TOETSING AAN (MILIEU-)ASPECTEN.....</b> | <b>23</b> |
| 5.1 Beleid .....                              | 23        |
| 5.2 Milieuzonering.....                       | 23        |
| 5.3 Geluid .....                              | 24        |
| 5.4 Luchtkwaliteit .....                      | 24        |
| 5.5 Externe veiligheid .....                  | 25        |
| 5.6 Bodem .....                               | 25        |
| 5.7 Archeologie.....                          | 26        |
| 5.8 Flora en fauna .....                      | 27        |
| 5.9 Duurzaamheid en energie .....             | 28        |
| <b>6. JURIDISCHE ASPECTEN .....</b>           | <b>29</b> |
| 6.1 Inleiding .....                           | 29        |
| 6.2 De opzet van de planregels .....          | 29        |
| 6.3 Handhaving.....                           | 30        |
| <b>7. UITVOERBAARHEID.....</b>                | <b>33</b> |
| 7.1 Financiële uitvoerbaarheid .....          | 33        |
| 7.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro .....   | 33        |



# 1. INLEIDING

## 1.1 *Aanleiding*

Hoek van Holland heeft de potentie om het karakter van kustlocatie met een aantrekkelijk groenstedelijk woonmilieu te versterken. Woningbouw draagt bij aan de levendigheid en vitaliteit van de badplaats en biedt tevens een oplossing voor de bestaande woningbehoefte. Dit alles is samengevat in het project Waterwegcentrum, waarvoor een masterplan is opgesteld. In het masterplan worden ingrepen voorgesteld in de verkeersstructuur en zijn bouwlocaties benoemd. Het bouwplan 'Langeweg' behoort tot het oostelijk deel, tezamen met de bouwplannen Strandweg Noord, Strandweg Zuid, Berghaven Noord, Stationsweg, Cruquiusweg en Unicum. Om dit bouwplan te kunnen realiseren, is de bestaande Langeweg inmiddels verlegd. Om de nieuwe weg in gebruik te kunnen nemen, dient deze aangesloten te worden op de bestaande wegen (Dirk van den Burgweg in het westen en Harwichweg / Tweede Ontsluitingsweg in het oosten). Aangezien de realisatie hiervan niet past binnen de nu vigerende bestemmingsplannen, is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Dit bestemmingsplan voorziet hierin.

## 1.2 *Ligging en begrenzing*

De Langeweg is een hoofdverkeersweg (N211 met een maximum snelheid van 50km/h) gelegen aan de westzijde van het dorp Hoek van Holland. De weg vormt samen met de Strandweg en de Badweg de belangrijkste route vanuit Hoek van Holland dorp naar het strand.



Afbeelding 1: ligging van het plangebied

De Langeweg maakt, onder andere tezamen met de 2e Ontsluitingsweg, deel uit van de (deels nog te realiseren) nieuwe uitvalsweg van en naar Hoek van Holland. Ten noorden van de Langeweg staat de realisatie van appartementsgebouwen gepland.

## 1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan gelden momenteel twee plannen. Zo is op het westelijk deel het uitbreidingsplan-in-onderdelen "Hoek van Holland Zuidelijk Strandcentrum I" van toepassing. Dit plan is door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld op 14 april 1960. Het plan is door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurd op 23 mei 1961 en daarna onherroepelijk geworden. Het oostelijk deel valt onder het uitbreidingsplan-in-onderdelen "Hoek van Holland Dorp", dat door de gemeenteraad op 16 februari 1961 is vastgesteld. Op 22 januari 1962 is het door Gedeputeerde Staten goedgekeurd, waarna het plan op 27 januari 1964 onherroepelijk is geworden.

In beide plannen zijn de gronden overwegend bestemd als "Gronden voor recreatie". Uit de bijbehorende voorschriften valt op te maken, dat binnen deze bestemming alleen plantsoenen, parken, schoolwerktuinen, speel- en sportterreinen en dergelijke mogen worden opgericht. Voor kleine delen van het plangebied vigeert de bestemming "Weg"; deze gronden zijn bestemd voor de aanleg van werken als straten, wegen, trottoirs en de daarbij behorende groenstroken en gazons. De laatste bestemming die van toepassing is, betreft "Terreinen ten dienste van het vervoerswezen met daarbij behorende bebouwing". De gronden waarop deze bestemming rust, zijn bestemd voor spoorweg- en andere verkeerswerken en voor bouwwerken in het belang van het openbaar vervoer. Geconcludeerd moet worden dat het aanleggen van de benodigde wegaansluitingen overwegend niet past binnen de geldende bestemmingsplannen.



Afbeelding 2: Uitsnede uitbreidingsplan-in-onderdelen Hoek van Holland Strandcentrum (l) en Dorp (r).

#### 1.4 **Gekozen planopzet**

Met dit bestemmingsplan wordt het gebruik van de reeds verlegde Langeweg juridisch 'verankerd' als verkeersweg en kunnen tevens de aansluitingen op de Dirk van den Burgweg en de Harwichweg / Tweede Ontsluitingsweg worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan kent bindende planstukken (planregels en verbeelding), die nader worden onderbouwd met een toelichting.

Wat betreft planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Rotterdam, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2008) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2008).

## 2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam en in het bijzonder die voor het onderhavige project.

### 2.1 *Nationaal beleid*

#### *Nota Ruimte*

De visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland staat beschreven in de Nota Ruimte. In deze nota is het ruimtelijk beleid tot 2020 vastgelegd met een doorkijk tot 2030. De nota heeft een strategisch karakter en richt zich op de hoofdlijnen van het beleid.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid kan worden samengevat als: ruimte scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies. Gelet op de beperkte ruimte in Nederland dient dit efficiënt en duurzaam te geschieden. Het kabinet heeft gekozen voor een dynamisch en op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid, met als uitgangspunt 'decentraal waar dat kan, centraal waar dit moet'. Het accent ligt daarbij op 'ontwikkeling' in plaats van op 'ordening'.

De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Daarbij hoort een aangepaste verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en decentrale overheden. Samenspel tussen overheden, maatschappelijke organisaties en burgers wordt nodig geacht om problemen effectief aan te pakken en kansen beter te benutten. Aan decentrale overheden en andere betrokkenen wordt - anders dan tot nu toe het geval was - meer ruimte gelaten om tot maatwerkoplossingen te komen. Verantwoordelijkheden worden daarbij zo dicht mogelijk bij betrokken partijen gelegd.

In de Nota zijn door het kabinet nadere eisen gesteld welke een rol spelen bij de afwegingen die de decentrale overheden moeten maken. Deze eisen hebben betrekking op gezondheid, veiligheid, verontreiniging, natuur en milieu (de zogenaamde basiskwaliteiten) en zijn bindend voor alle bij de planontwikkeling en -uitvoering betrokken partijen. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van nieuwe activiteiten zorgt voor opheffing van de ontstane knelpunten ("de veroorzaker betaalt"). Tevens geldt dat decentrale overheden samen met marktpartijen verantwoordelijk zijn voor de kosten van de benodigde groenvoorzieningen, verkeers- en vervoerontsluiting en andere investeringen die samenhangen met nieuwe bouwactiviteiten. Decentrale overheden zijn vrij om een eigen aanvullend beleid te formuleren, mits dat niet strijdig is met (ruimtelijke) beleidsdoelen. De decentrale overheden kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke problemen.

#### *Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijke Beleid*

In verband met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008, heeft het Rijk een Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijke Beleid vastgesteld. Het Rijk heeft hier de nationale ruimtelijke belangen vastgesteld. Voor bundeling van verstedelijking en economische activiteiten is het streven om een AMVB vast te stellen met als beleidskader een optimale benutting van bestaand bebouwd gebied, regime voor nieuw in het buitengebied (inclusief uitzonderingsbepaling voor recreatiecomplexen) en locatiebeleid bedrijven en voorzieningen. Uitgangspunt hierbij is in de eerste plaats dat het bestaande bebouwde gebied beter moet worden benut, waardoor de noodzaak afneemt om open ruimte te gebruiken voor bebouwing. In de tweede plaats zal het moeilijker worden gemaakt om in de open ruimte te bouwen.

## 2.2 *Provinciaal beleid*

### *Visie op Zuid-Holland*

Op 2 juli 2010 heeft Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Provinciale Structuurvisie, alsmede de bijbehorende Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. De visie voldoet aan de eisen uit de Wet ruimtelijke ordening en geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in plaats van het 'Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020' en de nota 'Regels voor Ruimte'.

In 'Visie op Zuid-Holland' staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. De kern van het provinciaal ruimtelijk beleid is het realiseren van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk om de economische concurrentiepositie te versterken. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn daarbij belangrijke pijlers.

Ook de instrumenten van de provincie komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten, ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet'.

Met betrekking tot bereikbaarheid wordt in de toelichting bij de verordening gesteld, dat een goede interne en externe bereikbaarheid van belang zijn voor een goede concurrentiepositie van de Randstad. Het hoofd-, regionale en stadshoofdwegennet moeten als één geheel beter functioneren. Sommige delen van het onderliggend wegennetwerk verdienen een extra kwaliteitsimpuls. In bijlage 6.2 van de toelichting van de verordening is tevens een lijst met nieuwe verkeers- en vervoersinfrastructuur opgenomen, die in de diverse bestemmingsplannen in ieder geval ruimtelijk niet onmogelijk mogen worden gemaakt. In deze lijst is ook capaciteitsvergroting voor de N211 opgenomen. In deze verordening zijn de gronden rondom de Langeweg aangemerkt als '(Boven)regionale wegverbinding' en 'Stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer'. Het plan past daarmee binnen de provinciale verordening.

### *Beheerst Groeien: Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2002-2020)*

Met dit beleidsstuk geeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland aan hoe het de komende jaren zijn beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil geven. Hierbij staat de provincie voor een bereikbaar Zuid-Holland, met een tevreden reiziger en met oog voor het zakelijk- en goederenverkeer. Tegelijk staat de provincie ook voor een beter milieu, veiligheid, stedelijke en landelijke kwaliteit en voor een sociaal Zuid-Holland. Een te sterke mobiliteitsgroei staat hiermee op gespannen voet; Gedeputeerde Staten hebben dan ook gekozen voor een beheerste groei van de mobiliteit op basis van een afgewogen beleidsmix.

Deze mix leidt echter niet tot een forse uitbreiding van de infrastructuur voor de verschillende vervoerswijzen, met uitzondering van de fiets. Het beleid is dus gericht op de verbetering van de doelmatigheid van de huidige infrastructurele netwerken: beter benutten van weg, spoor en water. De Langeweg draagt bij aan deze doelstelling.

*Stadsvisie Rotterdam 2030*

De stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 27 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. De stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 en heeft als missie te komen tot een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op het gebied van wonen en economie. Met het oog op een sterke economie en aantrekkelijke woongebieden, zullen de komende jaren veel van de kernbeslissingen in uitvoering worden genomen.

Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'; de zogenoemde VIP- gebieden. Deze dertien grote gebiedsontwikkelingen krijgen prioriteit in de nabije toekomst (de komende 10 jaar).

De Stadsvisie stelt dat Hoek van Holland de potentie heeft om zich de komende jaren te ontwikkelen tot een kustlocatie met een aantrekkelijk groenstedelijk woonmilieu. De ontwikkeling van het Waterwegcentrum zal de positie van Hoek van Holland als badplaats versterken. Ook woningbouw en de bijbehorende ontsluiting is een belangrijk onderdeel van het programma. Er is ruimte voor substantiële vergroting van het aantal woningen op te herstructureren glastuinbouwlocaties. Belangrijk bij het bepalen van de omvang van deze woningbouw is de wens tot behoud van het eigen karakter van Hoek van Holland.

*Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2002-2020*

In dit beleidsplan geven burgemeester en wethouders van Rotterdam aan dat het voor de economische concurrentiepositie van levensbelang is, dat de Randstad zich de komende jaren ontwikkelt tot één samenhangend Deltametropool. Het fundament hiervoor is aanwezig: grote en middelgrote steden vullen elkaar aan met hun specifieke kwaliteiten en voorzieningen. Het gebied heeft een rijke diversiteit aan culturele, landschappelijke en recreatieve waarden. De mate waarin de verschillende voorzieningen bereikbaar zijn, bepaalt echter de levensvatbaarheid van de Deltametropool. Deze bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van alles: de metropool moet wel leefbaar blijven en de verkeersveiligheid moet verbeterd worden.

In dit document is alleen Rotterdam binnen de ruit beschouwd; er wordt dan ook niet ingegaan op de gewenste beleidsontwikkelingen in Hoek van Holland of specifiek op de N211. Hiervoor wordt verwezen naar het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van de Stadsregio.

*Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020: kwaliteit op zijn plek*

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

In dit plan is de Stadsregio opgedeeld in verschillende subregio's; onderhavig bestemmingsplangebied behoort tot Subregio Noordwest. Gesteld wordt dat bij verdere verstedelijking van het gebied ten westen van Maassluis, niet meer voldaan kan worden aan

de richtlijn '45 minuten reistijd naar regionale knooppunten'. Dit komt doordat de N220 (Maasdijk) grote capaciteits- en veiligheidsproblemen kent. Vandaar dat een tweede ontsluitingsweg naar Hoek van Holland, aangesloten op de A20, is aangelegd. Deze nieuwe weg kan de regionale functie van de N220 overnemen, waardoor de verkeersintensiteit op de N220 afneemt.

*Gebiedsidee Hoek van Holland 2020/2030 en Gebiedsvisie Hoek van Holland 2030 (concept)*

De deelgemeente Hoek van Holland en het stadsbestuur van de gemeente Rotterdam zijn zeer ambitieus wat betreft de verdere ontwikkeling van Hoek van Holland. In het voorjaar van 2008 is door de deelraad het 'Gebiedsidee Hoek van Holland 2020/2030' vastgesteld. Hierin zijn de drie kernambities voor Hoek van Holland ruimtelijk vertaald:

1. de beste evenementenbadplaats worden;
2. een aantrekkelijke woonkern zijn en blijven;
3. de bedrijvigheid versterken.

De Gebiedsvisie Hoek van Holland 2030, waarvan een eerste concept begin 2010 is gepresenteerd, bundelt alle projecten die voortvloeien uit het Gebiedsidee en vertaalt ze in een uitvoeringsprogramma. Uiteindelijk dienen alle gestelde ambities in 2030 gerealiseerd te zijn.

Door de realisatie van woningbouwplannen en de verbreding van het toeristisch seizoen, zal de totale verkeersintensiteit toenemen. De reeds verlegde Langeweg heeft onder andere tot doel congestie te voorkomen. Met het realiseren van de aansluitingen worden bestaande kruispunten aangepast en een betere doorstroming bereikt.

*Masterplan Waterwegcentrum Hoek van Holland aan Zee (1999)*

In 1999 is het Masterplan "Ontwikkelingsplan Waterwegcentrum Hoek van Holland aan zee" vastgesteld door de Raad van de deelgemeente en de Raad van de gemeente Rotterdam. De doelstelling van dit Masterplan is het intensiveren van de toeristisch-recreatieve functie van de badplaats Hoek van Holland in samenhang met een differentiatie van de woningvoorraad van Hoek van Holland.

Het Waterwegcentrum Hoek van Holland bestaat uit drie delen:

- het oostelijk plandeel, met reeds gerealiseerde projecten {Strandweg Noord, Strandweg Zuid en de kavels op de Stationsweg) en nog een drietal uit te voeren (Unicum, Berghaven Noord en Langeweg) projecten;
- het westelijk plandeel, genoemd Kaap de Goede Hoek, dat nog gerealiseerd moet worden;
- de zeewering; om het westelijk deel tot ontwikkeling te brengen is het noodzakelijk dat er een nieuwe primaire zeewering wordt aangelegd.

### 3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

#### 3.1 *Bestaande situatie*

De Langeweg vormt samen met de Strandweg en de Badweg de belangrijkste route vanuit het centrum van Hoek van Holland naar het strand. Aan de oostzijde sluit de Langeweg aan op de Harwichweg.

De omgeving van de Langeweg kent een groen karakter. Zo ligt ten noorden van de bouwlocatie Langeweg het Roomse Duin. Deze uitloper van de binnenduinrand heeft deels een parkachtig en deels een bosachtig karakter en maakt onderdeel uit van de Kapittelduinen die in 1997 zijn aangewezen als beschermd natuurmonument. Daarnaast zijn de Kapittelduinen en het duingebied Solleveld aangewezen tot Natura 2000-gebied "Solleveld & Kapittelduinen". Deze aanwijzing zal tot gevolg hebben dat een nieuwe balans moet worden gezocht tussen enerzijds het recreatief gebruik en anderzijds de natuurwaarden van het gebied. Door het Roomse Duin lopen diverse wandelpaden en een deel is in gebruik als begraafplaats.

#### 3.2 *Projectbeschrijving*

Met het oog op het woningbouwplan 'Langeweg', komt de doorstroomfunctie van de huidige Langeweg te vervallen. Deze weg zal worden verwijderd ten behoeve van de realisatie van woningen. Om spoedig te kunnen starten met de realisatie van de woningen is de voormalige Langeweg in zuidelijke richting verlegd. Het enige dat nog ontbreekt is de westelijke aansluiting op de Strandweg (rotonde) en de oostelijke aansluiting op de Harwichweg (kruispunt).



Afbeelding 3: Overzicht huidige en reeds verlegde Langeweg



## 4. WATER

### 4.1 *Beleidskader en watertoets*

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormings-processen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert.

De gemeente Rotterdam, als rioleringsbeheerder ook aan te merken als waterbeheerder, werkt samen met de betrokken waterbeheerder(s) inzake de invulling van de waterparagraaf. Hiervoor is met alle waterbeheerders in de regio een waterplan samengesteld. Dit plan vormt een belangrijk kader voor afstemming met de waterbeheerder (zie § 4.4).

#### *Europees beleid*

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

#### *Nationaal beleid*

Het Rijksbeleid is in diverse nota's vastgelegd. De meest directe beleidsplannen zijn de Vierde Nota Waterhuishouding en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Deze plannen hebben tot doel om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden. Het gaat daarbij om het aanpakken van de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. Tevens is in het NBW vastgelegd, dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures. Hierdoor wordt een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming gewaarborgd. Verder is water in de Nota Ruimte een belangrijk structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte. Om problemen met water te voorkomen moet, anticiperend op veranderingen in het klimaat, de ruimte zo worden ingericht dat water beter kan worden vastgehouden of geborgen.

#### *Provinciaal beleid*

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen wat de provincie in de periode tot 2015 samen met haar waterpartners wil bereiken. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

1. Waarborgen waterveiligheid.

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

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

#### *Stedelijk en regionaal beleid*

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft haar beleid vastgelegd in het Waterplan 2010-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad.

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan 2 Rotterdam vastgesteld. Dit plan is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. Hierin staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen:

- Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen; versterking van waterkeringen is onvermijdelijk.
- Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan in korte tijd veel neerslag vallen; om dat water te verwerken is opvang en berging nodig.
- Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en plantrijk water. Voor alle wateren in de stad worden kwaliteitsbeelden opgesteld volgens de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten in de komende 5 jaar worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan, dat onderdeel uitmaakt van het Waterplan 2, zijn doelstellingen ten aanzien van het rioolstelsel van Rotterdam opgenomen. Hoofddoel uit het plan is 'het realiseren en in stand houden van een goed functionerend stelsel voor de inzameling, berging en transport van afvalwater en regenwater en de afvoer van afvalwater naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie'.

Voor de deelgemeente Hoek van Holland is een gebiedsgerichte uitwerking van het Waterplan 2 opgesteld, te weten het deelgemeentelijk waterplan Hoek van Holland. Doel van dit plan is om de waterhuishouding te verbeteren, door een praktische doorvertaling te maken van het Waterplan 2 Rotterdam naar de situatie in Hoek van Holland. De maatregelen uit het deelgemeentelijke plan moeten leiden tot een duurzaam, veilig en robuust watersysteem.

## **4.2 Beschrijving watersysteem**

Het bestemmingsplangebied is gelegen aan de rand van de Polder Hoek van Holland. In (de directe nabijheid van) het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig, wat aansluit op het watersysteem.

In Hoek van Holland zijn twee rioleringsdistricten aanwezig, te weten het district Kaapweg en het district Krimsloot. Het district Kaapweg ligt aan de westzijde van de polder Hoek van Holland en ontvangt water van Camping Kaapweg en van het westelijk deel van de polder. Tevens wordt water ontvangen vanuit het buitendijkse woongebied Strandweg- Stationsweg en vanuit de drukkemaling van het tuinbouwgebied rond de Dirk van den Burgweg. Het bestemmingsplangebied maakt in zijn geheel onderdeel uit van dit district.

In dit bemalingsgebied ligt voornamelijk een gemengd rioolstelsel, wat betekent dat afval- en hemelwater gezamenlijk worden afgevoerd naar de zuivering. In de huidige situatie is geen riolering aanwezig in de nabijheid van het plangebied. Het van de weg afstromende water wordt afgevoerd naar de berm. Het water wat tijdens hevige regenval wel in het rioolstelsel wordt opgevangen, wordt ongezuiverd via de overstortbemaling afgevoerd naar de Nieuwe Waterweg. Hiervoor zijn in dit rioleringsdistrict drie overstorten aanwezig. De overstort blijft echter relatief beperkt.

In de directe omgeving bevindt zich één peilbuis (halverwege de Langeweg). Het maaiveldniveau ligt hier op circa N.A.P. +5,50 m. De peilbuis is 8,00 meter lang (tot circa N.A.P. -1,50 m). De gemeten waterstanden variëren van N.A.P. + 2,20 m en N.A.P. + 1,35 m. Dit betreft het minimum en maximum van 8 metingen tussen 2001 en 2004. De gemiddelde waterstand is ongeveer N.A.P. + 1,80 m.

De Delflandsedijk is gelegen ten zuiden van de Langeweg. Dit betekent dat het onderhavige bestemmingsplangebied binnendijs is gesitueerd en dat de bijbehorende beschermingszone binnen het plangebied is gelegen. Deze is dan ook met een dubbelbestemming op de verbeelding en in de planregels vastgelegd. Daarnaast dient een keurvergunning aangevraagd te worden. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven dat deze verleend wordt.

#### **4.3 Wateropgave**

Het onderhavige bestemmingsplan is erop gericht om de Langeweg aan te kunnen sluiten op de Dirk van den Burgweg en de Harwichweg / Tweede Ontsluitingsweg. Hiervoor is door het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam (IGWR) een watertoets<sup>1</sup> opgesteld. Hieruit blijkt dat polder Hoek van Holland geen wateropgave kent. Dit betekent dat de polder voor het huidige gebruik voldoende waterberging heeft. Voor herstructureringsplannen betekent dit dat, indien een plan geen verslechtering voor het watersysteem teweeg brengt, geen aanvullende waterberging gerealiseerd hoeft te worden.

De verlegging van de Langeweg maakt een toename van de verharding mogelijk. Deze toename heeft echter geen negatieve gevolgen op het watersysteem. Het plangebied ligt namelijk bovenop / naast de primaire waterkering en de bodem bestaat uit hier uit zand. Hierdoor infiltreert het neerslag direct in de bodem in de richting van de Nieuwe Waterweg. De neerslag in het plangebied komt dan ook niet in het oppervlaktewatersysteem van Delfland terecht. Het hoogheemraadschap heeft dan ook aangegeven dat geen aanvullende waterberging gerealiseerd hoeft te worden. Wel wordt geadviseerd om de mogelijkheden van infiltratie zo optimaal mogelijk te maken. Een infiltratieberm (eventueel met greppel) zou hiervoor al kunnen volstaan.

---

<sup>1</sup> IGWR, Projectbestemmingsplan Langeweg: Milieuonderzoek water, december 2010.

#### **4.4 Overleg met de waterbeheerder(s)**

De waterbeheerders zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van de watertoets, zoals deze is opgesteld door het IGWR. De door de waterbeheerders gemaakte opmerkingen zijn hierin verwerkt. Zowel het hoogheemraadschap als de afdeling Watermanagement van de gemeente Rotterdam kunnen instemmen met de watertoets en de daarin voorgestelde oplossingsrichting.

## 5. TOETSING AAN (MILIEU-)ASPECTEN

### 5.1 *Beleid*

Rotterdam is een compacte stad. Compact bouwen biedt aan de ene kant grote voordelen voor milieu en duurzaamheid op een hoger schaalniveau (minder mobiliteit, minder aantasting van natuurlijk en landelijk gebied). Aan de andere kant kan door compact bouwen de milieubelasting in de stad toenemen; dit wordt de paradox van de compacte stad genoemd. Rotterdam moet bovenal een leefbare stad zijn. Een woonomgeving met weinig milieuhinder is één van de aspecten die de leefbaarheid bepalen naast bijvoorbeeld bereikbaarheid en sociale veiligheid. Het milieubeleid in Rotterdam is erop gericht om ondanks de verdichting en intensivering van de stad toch de milieubelasting terug te dringen.

De hoofdlijnen van het Rotterdamse milieubeleid zijn vastgelegd in het derde Rotterdamse Milieubeleidsplan (RMP3). De nadruk ligt hierin op de methodes en instrumenten om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te bereiken. Om die redenen is de RMP3 gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Milieu Rotterdam. De collegeprioriteiten zijn daarbij vertaald naar een zevental Speerpunten Milieu, te weten:

- beperking van eventueel ongemak dat bedrijven ondervinden van milieuregelgeving;
- richten van overheidsinspanningen op het gebied van leefbaarheid op wijkniveau;
- veiligstellen van ruimte voor stedelijke ontwikkeling in combinatie met verantwoorde leefkwaliteit;
- waarborgen van het veiligheidsniveau in de stad en de haven door met een consequente vergunningvergeving en handhaving het bedrijvenbestand bij te houden;
- het aantrekken en inzetten van rijksmiddelen voor bodemsanering, gericht op maximale voortgang van stedelijke bouwplannen;
- veiligstellen van de commerciële waarden van de grond (uitgeefbaarheid) van het verzelfstandigd Havenbedrijf op lange termijn;
- de eerstvolgende rapportage luchtkwaliteit wordt van een strategie voorzien, waarbij realistische normen worden gecombineerd met realistische maatregelen.

### 5.2 *Milieuzonering*

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

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

Dit bestemmingsplan maakt geen inrichtingen of milieugevoelige functies mogelijk. Dit aspect hoeft dan ook niet nader beschouwd te worden.

### 5.3 **Geluid**

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om de verlegde Langeweg aan te sluiten op de Dirk van den Burgweg en de Harwichweg / Tweede ontsluitingsweg; het maakt geen geluidgevoelige objecten mogelijk. Door IGWR<sup>2</sup> is onderzocht of deze verlegging leidt tot een reconstructie van de weg, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Hiervan is sprake als de toekomstige geluidhinder ter plaatse van een geluidgevoelig object ten minste 2 dB hoger is als in de situatie voor verlegging van de weg. Hierbij wordt een toename van geluidhinder tot 48 dB niet meegeteld.

De berekeningen zijn uitgevoerd conform rekenmethode II uit bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift Geluidhinder en met behulp van het programma WinHavik (versie 8.091). Om te bepalen of sprake is van een reconstructie, is een vergelijking gemaakt tussen de situatie voor wijziging en de situatie 10 jaar na wijziging. Beschouwd zijn de aanwezige woningen binnen de geluidzone(s) van de wegvakken behorende bij de verlegde Langeweg, Strandweg, Dirk van de Burgweg en/of Harwichweg. Hierbij is met name gerekend op de eerstelijns bebouwing, tenzij geen sprake is van afscherming. Buiten het toetsgebied zijn de geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt op de relevante gevels van de woningen in de nabije omgeving van het toetsgebied. De waarneempunten zijn verdeeld over de woningen in de geluidzone van de onderzochte wegen. De waarneempunten zijn per verdieping op 1,5 m boven de vloerhoogte geplaatst. Naast de waarneempunten binnen de toetsingszones zijn ook een aantal rekenpunten gekozen op geluidgevoelige objecten die niet binnen een of meerdere zones zijn gelegen. Hiervoor is gekozen om een indruk te kunnen geven van de verandering in de geluidssituatie bij de geluidgevoelige bestemmingen langs het verlengde van het te reconstrueren weggedeelte op de Dirk van de Burgweg.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat als gevolg van de verlegging van de Langeweg naar het zuiden de geluidsbelasting op de omliggende geluidsgevoelige objecten met maximaal 1,5 dB toeneemt. Geconcludeerd kan worden, dat geen sprake is van reconstructie van de weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Nader onderzoek en/of het aanvragen van een ontheffing (hogere waarde) is niet noodzakelijk. Tevens kan uit de rekenresultaten geconcludeerd worden dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast; op sommige rekenpunten vindt zelfs een verbetering plaats.

### 5.4 **Luchtkwaliteit**

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn

---

<sup>2</sup> IGWR, Projectbestemmingsplan Langeweg; akoestisch onderzoek (reconstructie Strandweg, Langeweg, Dirk vd Burgweg en Harwichweg), januari 2011.

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

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de aansluiting van de verlegde Langeweg op de Dirk van den Burgweg en de Harwichweg mogelijk. De verlegde Langeweg is aangelegd, omdat de functie van de huidige Langeweg zal vervallen in verband met woningbouw. Deze verlegging heeft tot gevolg dat de verkeersstroom enkel zal verplaatsen (van de huidige naar de verlegde Langeweg). Gesteld kan worden dat van een extra verkeersaantrekkende werking vanwege het voornemen in dit bestemmingsplan nauwelijks sprake zal zijn. Gelet hierop kan geconcludeerd worden dat het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt. Nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is dan niet noodzakelijk.

## **5.5 Externe veiligheid**

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar ( $10^{-6}$ /jaar) onacceptabel wordt geacht. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn.

In de directe nabijheid van het bestemmingsplangebied is volgens de provinciale risicokaart een aantal risicobronnen (buisleidingen en inrichtingen) gelegen. Deze zijn op een dusdanige afstand gelegen, dat de bijbehorende risicocontouren geen invloed hebben. Daarnaast maakt dit bestemmingsplan geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk. Het aspect externe veiligheid staat de voorgenomen ontwikkeling dan ook niet in de weg.

## **5.6 Bodem**

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan sanering worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

### *Plangebied*

Navraag bij het Bodemloket ([www.bodemloket.nl](http://www.bodemloket.nl)) leert dat voor onderhavige bestemmingsplangebied in het verleden een aantal bodemonderzoeken en saneringen is uitgevoerd. Verdere nazorg wordt niet noodzakelijk geacht. Gezien deze conclusie en het feit dat geen nieuwe verblijfsruimten voor mensen worden gerealiseerd, wordt nader bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht.

## **5.7**

### **Archeologie**

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

### Landschapsgenese en bewoningsgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van een voornamelijk in en na de Late Middeleeuwen (1000-1500) gevormd landschap tussen Naaldwijk/'s-Gravenzande en de monding van de Nieuwe Maas. In de Romeinse tijd (begin jaartelling-350 na Chr.) en Vroege Middeleeuwen (350-1000) lag hier het mondingsgebied van de Nieuwe Maas. Afzettingen uit deze tijd ontbreken; tot op grote diepte bevinden zich slechts afzettingen die na het verschuiven van de Maasmonding naar het zuiden in de Late Middeleeuwen en daarna zijn gevormd. Het huidige landschap bestaat uit bedijkte kleigebieden en zogenaamde haakwallen: zandige strandafzettingen waarop duinvorming heeft plaatsgevonden.

De haakwallen zijn in verschillende fasen in zuidwaartse richting afgezet. De meest noordelijke haakwal (waarop 's-Gravenzande ligt) is in het midden van de 12<sup>de</sup> eeuw gevormd. De tweede haakwal is die van het Nieuwlandse duin en Staalduinen en moet vóór 1242 zijn gevormd. De derde haakwal (De Haak) is pas gevormd na 1542. De laatstgenoemde wal bevindt zich ten noorden en oosten van het bestemmingsplangebied. Het plangebied bevindt zich grotendeels ter plaatse van het voormalige Spanjaardsduin.

### Archeologische potentie

De relatief jonge vorming van het landschap betekent dat de archeologische potentie van het bestemmingsplangebied gering is. Desalniettemin zijn vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd te verwachten en komen laat-middeleeuwse perceleringssloten en kades voor. Bewoningssporen en structuren uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd zijn te verwachten binnen het bestemmingsplangebied. Voor het plangebied geldt een bouwregeling en een aanlegvergunning (Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden) voor grondroerende werkzaamheden dieper dan 1,0 meter beneden NAP en die tevens een oppervlak beslaan groter dan 200 vierkante meter.

## **5.8**

### ***Flora en fauna***

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

#### *Gebiedsbescherming*

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als Natura 2000, staats- of beschermend natuurmonument zijn aangewezen. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot significante effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen van het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd.

Uit de door IGWR opgestelde quickscan<sup>3</sup> ecologie blijkt dat op korte afstand van het bestemmingsplangebied het beschermde Natura-2000-gebied "Solleveld- en Kapittelduinen" is gelegen en dan met name de deelgebieden "Roomse Duin" en "Hoekse Bosjes". Zoals uit hoofdstuk 3 al blijkt is het nieuwe wegdeel van de Langeweg al aangelegd. Deze is zuidelijker gelegen dan de oude Langeweg. Laatstgenoemde zal dan ook niet langer fungeren als doorgaande route, maar zal in de toekomst als ontsluiting dienen voor het bestemmingsverkeer afkomstig van het woningbouwplan Langeweg. Daarnaast zijn rond het natuurgebied al reeds drukbereden wegen aanwezig, die de nodige verstoring opleveren en dit zal in de toekomst niet veranderen. Negatieve effecten op het beschermde Natura-2000-gebied als gevolg van dit bestemmingsplan zijn dan ook niet te verwachten. Wellicht treedt juist een verbetering op, daar de verkeersactiviteiten verplaatsen naar het nieuwe wegdeel en daardoor dus ook iets verder van het Natura-2000-gebied af.

#### *Soortbescherming*

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

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

---

<sup>3</sup> IGWR, Projectbestemmingsplan Langeweg; Milieuaspecten geluid, water en ecologie, januari 2011.

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

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

Uit de door IGWR opgestelde quickscan ecologie blijkt dat in de omgeving van de Langeweg diverse soorten vleermuizen, vogels met vaste rust- en verblijfplaats, orchideeën, zandhagedissen en rugstreeppadden zijn aangetroffen. De leefgebieden van deze beschermde soorten bevinden zich echter overwegend binnen de begrenzing van het nabijgelegen Natura 2000 gebied Solleveld en Kapittelduinen. Binnen het bestemmingsplangebied zijn deze soorten niet te verwachten is, aangezien het hier gronden betreft die in gebruik voor infrastructurele doeleinden. Hierdoor is een groot deel van het terrein voorzien van een laag asfalt of is braak gelegen en sterk verstoord. Aanwezigheid van beschermde soorten is daarmee onwaarschijnlijk.

Algemeen beschermde, grondgebonden diersoorten, zoals mol en konijn, zijn wel te verwachten gezien de aanwezigheid van holen in het braakliggende terrein langs de Langeweg. Beide soorten vallen echter onder de eerste categorie van de FF-wet. Hiervoor geldt een vrijstelling bij activiteiten in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling. De zorgplicht is wel van toepassing en tevens dient rekening te worden gehouden met broedseizoenen van vogels. Nader onderzoek naar het aspect 'ecologie' of het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet wordt niet noodzakelijk geacht.

## **5.9 Duurzaamheid en energie**

Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen-principes en de energieprestatie-eisen. Aangezien het onderhavige bestemmingsplan geen gebouwen mogelijk maakt, zijn de duurzaamheidsprincipes voor bouwen en energieprestatie-eisen niet van toepassing.

## 6. JURIDISCHE ASPECTEN

### 6.1 *Inleiding*

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

### 6.2 *De opzet van de planregels*

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

#### 6.2.1 *Inleidende regels*

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

#### 6.2.2 *Bestemmingsregels*

De bestemmingen beginnen telkens met een doeleindenomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze doeleindenomschrijving wordt gevolgd door een bepaling waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan (bouwregels). Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat er verder doorgeklikt hoeft te worden. In dit bestemmingsplan zijn twee bestemmingsregels opgenomen, te weten "Verkeer" en "Verkeers - Verblijfsgebied". Daarnaast is ook een dubbelbestemming "Waarde – Archeologie" en "Waterstaat – Waterkering" opgenomen.

##### *Artikel 3 Verkeer*

Deze bestemming is gelegd op de gronden van die wegen, waarvan de ontsluitingsfunctie voor het gemotoriseerd verkeer belangrijker is dan de verblijfsfunctie. Tevens zijn parkeervoorzieningen, fietspaden en voetpaden binnen deze bestemming mogelijk, alsmede voorzieningen van openbaar nut die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het gehele gebied. In de bestemming zijn verder maar beperkt mogelijkheden voor bebouwing opgenomen.

#### *Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied*

Deze bestemming is gelegd op de gronden waar de aansluiting van de Duinweg op de Strandweg gerealiseerd wordt. Voor de Duinweg geldt dat de verblijfsfunctie belangrijker is dan de ontsluitingsfunctie voor het gemotoriseerd verkeer. Tevens zijn parkeervoorzieningen, fietspaden en voetpaden binnen deze bestemming mogelijk, alsmede voorzieningen van openbaar nut die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het gehele gebied.

#### *Artikel 5 Waarde – archeologie (dubbelbestemming)*

Uitgangspunt voor deze dubbelbestemming, welke over de reguliere bestemmingen heen ligt en voor het hele plangebied van toepassing is, is dat archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem die dieper reiken dan 1,0 meter beneden NAP en tevens een terreinoppervlak van meer dan 200 m<sup>2</sup> beslaan, dient een archeologisch rapport te worden opgesteld alvorens met de verstorende activiteit begonnen kan worden. Concreet komt dit erop neer dat een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen zal worden uitgevoerd. Dit geldt zowel voor bouwwerkzaamheden als voor overige werkzaamheden. Aan een te verlenen vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden, indien dat nodig is ter bescherming van de archeologische waarden.

#### *Artikel 6 Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming):*

De dubbelbestemming 'Waterstaat- Waterkering' is gelegen over het gehele plangebied en is bedoeld ter bescherming van de waterkerende functie van de dijk. De bestemming maakt dat alvorens vergunningen kunnen worden verleend, ontheffing verleend moet worden door burgemeester en wethouders en schriftelijk advies moet zijn ingewonnen bij de beheerder van de waterloop en waterkering.

### **6.2.3** *Algemene regels*

Dit hoofdstuk bevat twee algemene regels.

#### *Artikel 7 Anti-dubbeltelregel*

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

#### *Artikel 8 Algemene bouwregels*

Dit artikel bevat algemene bepalingen ten aanzien van een maximum bebouwingspercentage en de afdekking van gebouwen.

### **6.2.4** *Overgangs- en slotregels*

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

## **6.3** *Handhaving*

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de "Kadernota handhaving dS+V" vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het gebied van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijks besturen van de meeste Rotterdamse deelgemeenten formeel onderschreven. In de nota wordt de wijze waarop het

handhavingsbeleid wordt georganiseerd vastgelegd. Zo is onder andere een Handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt.

De opzet van dit bestemmingsplan is erop gericht om de handhaving ervan te bevorderen. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet enkel in een verkeersbestemming voor de binnen het plangebied gelegen wegen. De regels zijn op een dusdanige wijze geformuleerd, dat de handhaving daarvan voor een ieder duidelijk kan zijn.



## 7. UITVOERBAARHEID

### 7.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het tweede lid van artikel 6.12 Wro is aangegeven dat onder andere van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Omdat de met dit bestemmingsplan mogelijk te maken ontwikkeling geen bouwplan betreft zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro, bestaat geen noodzaak om een exploitatieplan vast te stellen.

De inrichtingskosten van het bestemmingsplangebied komen ten laste van de grondexploitatie Waterwegcentrum Hoek van Holland en ten laste van de Harwichknoop, een onderdeel van het project H6-weg, waarvan de kosten voor de helft door de gemeente Rotterdam en voor de andere helft door de Stadsregio Rotterdam worden gedragen. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verzekerd.

### 7.2 *Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro*

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

- Provincie Zuid-Holland;
- VROM-inspectie;
- Rijkswaterstaat;
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
- Ministerie van Defensie;
- Hoogheemraadschap van Delfland;
- DCMR Milieudienst Rijnmond;
- Deelgemeente Hoek van Holland;
- Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR);
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR);
- Stadsregio Rotterdam;
- KPN Telecom;
- ProRail Infraprojecten;
- Rijksluchtvaartdienst;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- NV Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij;
- Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding;
- VWS Pipeline Control;
- Deltalinqs;
- Kamer van Koophandel;
- GasUnie;
- Stedin.net;
- Tennet.

Door zowel de Provincie Zuid-Holland, de DCMR Milieudienst Rijnmond, de deelgemeente Hoek van Holland, als ook het BOOR zijn één of meer opmerkingen op het plan gemaakt. Deze zijn hieronder samengevat, waarbij tevens is aangegeven hoe met de reactie is omgegaan. De VROM-inspectie heeft per e-mail aangegeven dat de rijksdiensten geen aanleiding zien tot het indienen van een reactie, daar de rijksbelangen niet worden aangetast. Ook de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond kan instemmen met het plan, aangezien geen relevante externe veiligheidsaspecten spelen. De GasUnie ziet ook geen aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen. Van de overige overlegpartners is binnen de gevraagde termijn geen reactie ontvangen.

#### *1. Provincie Zuid-Holland*

1.1 Niet duidelijk is hoe de toename van het verhard oppervlak gecompenseerd wordt en hoe het advies van de waterbeheerder hierover luidt. Dit advies dient tevens verwerkt te worden in de planregels en op de verbeelding; als afgeweken wordt, dan moet dit gemotiveerd gebeuren.

##### Beantwoording

De waterbeheerders zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van de watertoets, zoals deze is opgesteld door het Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam. De door de waterbeheerders gemaakte opmerkingen zijn in dit document verwerkt. Zowel het hoogheemraadschap als de afdeling Watermanagement van de gemeente Rotterdam kunnen instemmen met de watertoets en de daarin voorgestelde oplossingsrichting. Dit houdt in dat de toename van het verhard oppervlak niet gecompenseerd hoeft te worden, daar deze toename geen negatieve gevolgen heeft voor het watersysteem. De resultaten van de watertoets zijn verwerkt in hoofdstuk 4.

1.2 In § 1.2 staat vermeld dat de Langeweg deel uitmaakt van de (deels nog te realiseren) 2e ontsluitingsweg; de nieuwe uitvalsweg van en naar Hoek van Holland. Deze formulering kan verwarring oproepen, daar de 2e Ontsluitingsweg een nieuwe verbinding tussen de Maasdijk en de Haakweg betreft. De Langeweg maakt daar geen onderdeel van uit, wel van een nieuwe ontsluitingsroute voor Hoek van Holland. Graag deze tekst aanpassen.

##### Beantwoording

De tekst in § 1.2 is zodanig aangepast, zodat deze geen verwarring meer oproept.

#### *2. DCMR Milieudienst Rijnmond*

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om de verlegde Langeweg aan te sluiten op de Dirk van den Burgweg en op de Harwichweg/Tweede Ontsluitingsweg. Uit akoestisch onderzoek moet blijken of hier sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Indien hiervan sprake is, moet gewacht worden met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan totdat de resultaten van het vervolgonderzoek bekend zijn. In het geval van een reconstructie moet namelijk onderzocht worden of de bestaande woningen in de omgeving voldoen aan het beschermingsniveau en of in dat kader mogelijk maatregelen getroffen moeten worden.

##### Beantwoording:

Uit het door IGWR uitgevoerde onderzoek blijkt dat geen sprake is van een reconstructie van de weg als bedoeld in de Wet geluidhinder. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat als gevolg van de verlegging van de Langeweg naar het zuiden de geluidsbelasting op de omliggende geluidsgevoelige objecten met minder dan 1,5 dB toeneemt. Geconcludeerd kan worden, dat

geen sprake is van reconstructie van de weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Nader onderzoek en/of het aanvragen van een ontheffing (hogere waarde) is niet noodzakelijk. Tevens kan uit de rekenresultaten geconcludeerd worden dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast; op sommige rekenpunten vindt zelfs een verbetering plaats. De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in § 5.3 van dit plan.

### *3. Deelgemeente Hoek van Holland*

3.1 Op pagina 21 van de toelichting staat een beschrijving van het watersysteem. Naast het genoemde riooldistrict Kaapweg is ook riooldistrict Krimsloot van toepassing op de Harwichweg (en mogelijk ook een deel van de Langeweg).

#### Beantwoording:

Uit de door Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam opgestelde watertoets blijkt niet dat het riooldistrict Krimsloot van toepassing is op het bestemmingsplangebied. Ook het hoogheemraadschap van Delfland heeft hierover geen opmerkingen gemaakt. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat het bestemmingsplangebied niet is gelegen binnen het riooldistrict Krimsloot.

3.2 Bij de behandeling van het thema "Flora en Fauna" wordt aangegeven dat de realisatie van de aansluitingen van de Langeweg niet zullen leiden tot aantasting van het leef- en/of foerageergebied van beschermde dier- en plantensoorten. De werkzaamheden voor de deels aan te passen en deels om te leggen Harwichweg worden hier niet vermeld, terwijl hiervoor groen in de rand van het natuurgebied Roomse duin moet wijken. Hiervoor is een aanvraag in het kader van de Natuurbeschermingsweg noodzakelijk.

#### Beantwoording:

Uit de door Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam opgestelde quickscan ecologie blijkt dat op korte afstand van het bestemmingsplangebied het beschermde Natura-2000-gebied "Solleveld- en Kapittelduinen" is gelegen en dan met name de deelgebieden "Roomse Duin" en "Hoekse Bosjes". Het nieuwe wegdeel van de Langeweg is al aangelegd en is ten opzichte van deze gebieden zuidelijker gelegen dan de oude Langeweg. Daarnaast zijn rond het natuurgebied al reeds drukbereden wegen aanwezig, die de nodige verstoring opleveren en dit zal in de toekomst niet veranderen. Negatieve effecten op het beschermde Natura-2000-gebied als gevolg van dit bestemmingsplan zijn dan ook niet te verwachten. Wellicht treedt juist een verbetering op, daar de verkeersactiviteiten verplaatsen naar het nieuwe wegdeel en daardoor dus ook iets verder van het Natura-2000-gebied af.

### *4. Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR)*

In artikel 5.3.1 (bestemming "Waarde - Archeologie") staat abusievelijk maaiveld in plaats van NAP genoemd. In de toelichting wordt wel gesproken over NAP. Graag de planregels hierop aanpassen.

#### Beantwoording:

Artikel 5.3.1 is hierop aangepast. Het woordje maaiveld is vervangen door NAP.



## II. REGELS



# INHOUDSOPGAVE PLANREGELS

|                                                  |           |
|--------------------------------------------------|-----------|
| <b>HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS.....</b>        | <b>41</b> |
| Artikel 1 – Begrippen.....                       | 41        |
| Artikel 2 – Wijze van meten .....                | 43        |
| <b>HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS.....</b>        | <b>45</b> |
| Artikel 3 – Verkeer .....                        | 45        |
| Artikel 4 – Verkeer – verblijfsgebied .....      | 46        |
| Artikel 5 – Waarde – Archeologie .....           | 47        |
| Artikel 6 – Waterstaat – Waterkering .....       | 49        |
| <b>HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS .....</b>         | <b>51</b> |
| Artikel 7 – Antidubbeltelregel .....             | 51        |
| Artikel 8 – Algemene bouwregels .....            | 51        |
| <b>HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS.....</b> | <b>53</b> |
| Artikel 9 – Overgangsrecht.....                  | 53        |
| Artikel 10 – Slotregel.....                      | 54        |



# HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

## Artikel 1 – Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

### **Plan:**

het bestemmingsplan “Langeweg” van de gemeente Rotterdam.

### **Aanduiding:**

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

### **Aanduidingsgrens:**

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

### **Bestemmingsgrens:**

de grens van een bestemmingsvlak.

### **Bestemmingsplan:**

de geometrisch bepaalde planobjecten met bijbehorende regels als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0599.BP2031NweLangeweg-oh01 met de bijbehorende regels.

### **Bestemmingsvlak:**

een geometrisch bepaald vlak met een zelfde bestemming.

### **Bouwaanduidingen:**

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

### **Bouwen:**

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

### **Bouwwerk:**

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

### **Gebouw:**

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

**Maaiveld:**

de bovenkant van het aansluitende, afgewerkte terrein dat een bouwwerk omgeeft, met dien verstande dat in geaccidenteerd terrein het gemiddelde van die bovenkanten wordt aangehouden.

**Normaal onderhoud:**

werkzaamheden die regelmatig nodig zijn voor een goed beheer van de gronden;

**Openbare nutsvoorzieningen:**

op het openbaar leidingennet aangesloten voorzieningen op het vlak van gas-, water-, elektriciteitsdistributie, blokverwarming, (riool)gemalen (een gasdrukregelstation wordt niet hieronder begrepen).

**Peil:**

- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg;
- b. voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang, na voltooiing van de aanleg van dat terrein.

Indien een bouwwerk aan meer dan één weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.

**Straatmeubilair:**

voorzieningen ten behoeve van de weggebruiker, zoals verkeersborden, straatverlichting, zitbanken, plantenbakken e.d.

**Verbeelding:**

de analoge c.q. digitale plankaart.

**Water:**

waterlopen (sloten, singels, vijvers e.d.) ten behoeve van de waterberging, alsmede de aan- en afvoer van oppervlaktewater.

**Wet ruimtelijke ordening:**

de Wet ruimtelijke ordening zoals deze luidt op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan.

## **Artikel 2 – Wijze van meten**

### **2.1 Meten**

Bij de toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

- a. de inhoud van een bouwwerk:  
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels ( en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.
- b. de bouwhoogte van een bouwwerk:  
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
- c. de oppervlakte van een bouwwerk:  
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van een bouwwerk. Dakoverstekken, luifels, balkons en dergelijke worden hierbij niet meegeteld, mits zij niet verder uitsteken dan 0,5 meter.



## HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

### Artikel 3 – Verkeer

#### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor "Verkeer" (V) aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, fietspaden en parkeerplaatsen;
- b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs en paden;
- c. groenvoorzieningen;
- d. bouwwerken ten behoeve van kleinschalige openbare nutsvoorzieningen, verkeer- en vervoersvoorzieningen;
- e. waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;

met de daarbij behorende:

- f. kunstwerken, zoals viaducten, bruggen, duikers, trappen.

#### 3.2 Bouwregels

Op de in lid 3.1 van dit artikel bedoelde gronden mag uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m<sup>3</sup>,abri's, bovenleidingmasten c.q. portalen ten behoeve van trambanen, lantaarnpalen, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke niet groter mogen zijn dan 20 m<sup>2</sup>.

## **Artikel 4 – Verkeer – verblijfsgebied**

### **4.1 Bestemmingsomschrijving**

De op de verbeelding voor “Verkeer – verblijfsgebied” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voorzieningen ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen, zoals trottoirs, voetpaden en trappen;
- b. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, fietspaden en parkeerplaatsen;
- c. groenvoorzieningen, waterpartijen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- d. bouwwerken voor kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;
- e. geluidswerende voorzieningen.

### **4.2 Bouwregels**

Op de in lid 4.1 van dit artikel bedoelde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens in de bestemming passende bouwwerken (geen gebouwen zijnde), zoals straatmeubilair, huisvuilcontainers (al dan niet ondergronds) niet groter dan 10 m<sup>3</sup>, abri's, lantaarnpalen, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn 20 m<sup>2</sup>.

## **Artikel 5 – Waarde – Archeologie**

### **5.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

### **5.2 Bouwregels**

5.2.1 In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een reguliere bouwvergunning als bedoeld in de Woningwet een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om omgevingsvergunning voor bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en/of dieptematen welke genoemd zijn in 5.3.1.

5.2.2 Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een omgevingsvergunning de volgende regels verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

### **5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

5.3.1 In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de in 5.3.2 onder a t/m f genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 1,00 meter beneden NAP en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m<sup>2</sup> beslaan.

5.3.2 Het vergunningvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden:

- a. grondbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven;
- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

- 5.3.3 Het vergunningvereiste geldt niet voor bedoelde activiteiten gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden en welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.
- 5.3.4 Vergunning wordt verleend, indien daardoor de aanwezige archeologische waarden van de gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast.
- 5.3.5 Alvorens de vergunning te kunnen verlenen, dient de aanvrager van de omgevingsvergunning aan burgemeester en wethouders hieromtrent een rapport van een archeologisch deskundige te overleggen.
- 5.3.6 Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:
- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
  - b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
  - c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

## **Artikel 6 – Waterstaat – Waterkering**

### **6.1 Bestemmingsomschrijving**

De op de verbeelding voor "Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)" aangewezen gronden zijn, naast de daarvoor aangewezen andere bestemmingen, mede bestemd voor de waterbeheersing en de waterkering met bijbehorende bouwwerken:

- a. de bescherming, het onderhoud en de verbetering van de waterhuishouding, geen gebouwen zijnde zoals duikers, keerwanden en merktekens en waterstaatswerken als taluds, glooiingen en onderhoudswegen;
- b. alle overige bestemmingen, voor zover deze gronden op de verbeelding mede als zodanig zijn aangewezen.

### **6.2 Bouwregels**

Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend de in het eerste lid onder a bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

### **6.3 Afwijken van de bouwregels**

6.3.1 Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bouwregels en een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van gebouwen en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde welke gebouwd mogen worden ten behoeve van andere voor deze gronden geldende bestemmingen, mits:

- a. de belangen van de waterkering niet onevenredig worden geschaad;
- b. de beheerder van de waterkering vooraf een advies heeft afgegeven.

6.3.2 Burgemeester en wethouders kunnen aan de in artikel 6.3.1 bedoelde omgevingsvergunning voorschriften verbinden ter bescherming van de belangen van de waterkering.

### **6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

6.4.1 Het is verboden op of in gronden ter plaatse van de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen, mengen en ophogen van gronden;
- b. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
- c. het aanleggen, verbreden en verharderen van wegen, paden, banen, parkeervoorzieningen en andere oppervlakteverhardingen;
- d. het verlagen of verhogen van het grondwaterpeil;
- e. het vellen en/of rooien van houtgewas;
- f. het beplanten van de gronden;
- g. het bewerken van en graven, boren of roeren in de bodem dieper dan 30 cm;

- h. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

6.4.2 Het verbod als bedoeld in artikel 6.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud en/of gebruik betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

6.4.3 De in artikel 6.4.1. bedoelde vergunning wordt niet eerder verleend dan nadat advies is verkregen van de beheerder van de waterkering.

## **HOOFDSTUK 3    ALGEMENE REGELS**

### **Artikel 7 – Antidubbelregel**

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

### **Artikel 8 – Algemene bouwregels**

1. Ingeval voor gronden welke voor bebouwing in aanmerking komen noch in de regels, noch op de verbeelding een maximum bebouwingspercentage is vermeld, mogen deze gronden volledig worden bebouwd.
2. Ingeval noch de regels, noch de verbeelding informatie verschaffen over de wijze van afdekking van gebouwen, mogen gebouwen zowel met een kap als plat worden afgedekt.



## **HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS**

### **Artikel 9 – Overgangsrecht**

#### **9.1 Overgangsrecht bouwwerken**

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

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

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

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

#### **9.2 Overgangsrecht gebruik**

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

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

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

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

#### **9.3 Hardheidsclausule**

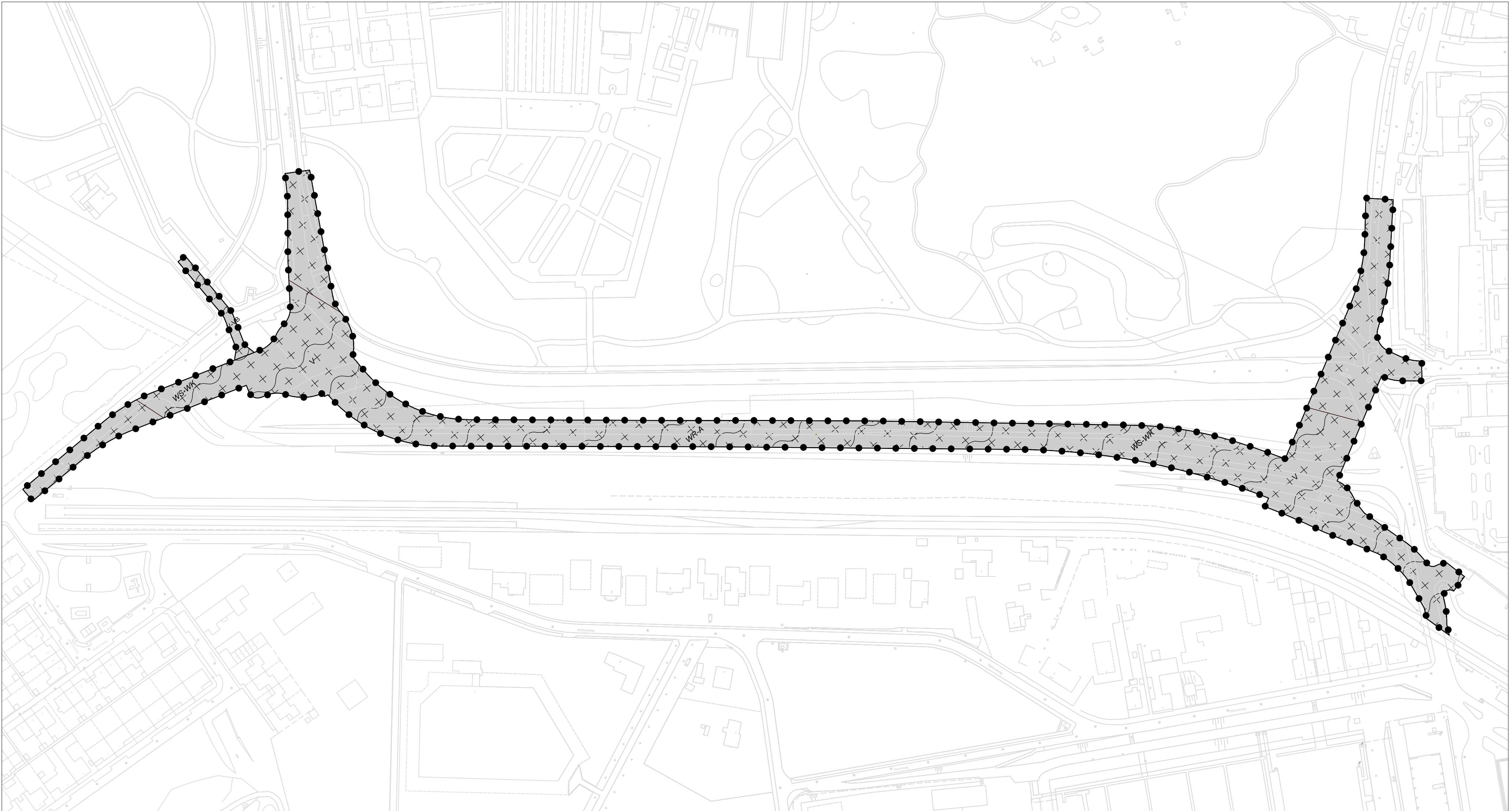
Voor zover toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer natuurlijke personen kunnen burgemeester en wethouders ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht afwijken.

## **Artikel 10 – Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan “Langeweg”, gemeente Rotterdam.

### III. VERBEELDING





# VERKLARING

## Plangebied

●● Plangrens

## Enkelbestemmingen

|      |                           |
|------|---------------------------|
| V    | Verkeer                   |
| V-VB | Verkeer - Verblijfsgebied |

## Dubbelbestemmingen

|       |                          |
|-------|--------------------------|
| WR-A  | Waarde - Archeologie     |
| WS-WK | Waterstaat - Waterkering |

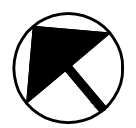
project:  
**Langeweg**

gemeente:  
**Rotterdam**

fase:  
Onherroepelijk  
opdrachtgever:  
gemeente Rotterdam

datum : 29 juli 2011  
schaal: 1:1500 (A2)  
identificatienummer: NL.IMRO.0599.BP2031NweLangeweg-oh01  
Ondergrond: o\_NL.IMRO.0599.BP2031NweLangeweg-oh01

projectnummer:  
24.1





**BodG**  
ruimtelijk advies

Postbus 6083  
3002 AB Rotterdam  
email: info@bodg.nl  
tel: 06-48384580



#### IV. BIJLAGEN (APART BIJGEVOEGD)