

# **BESTEMMINGSPLAN HOEK VAN HOLLAND – BEDRIJVENTERREINEN, 1<sup>E</sup> HERZIENING**

17 december 2015





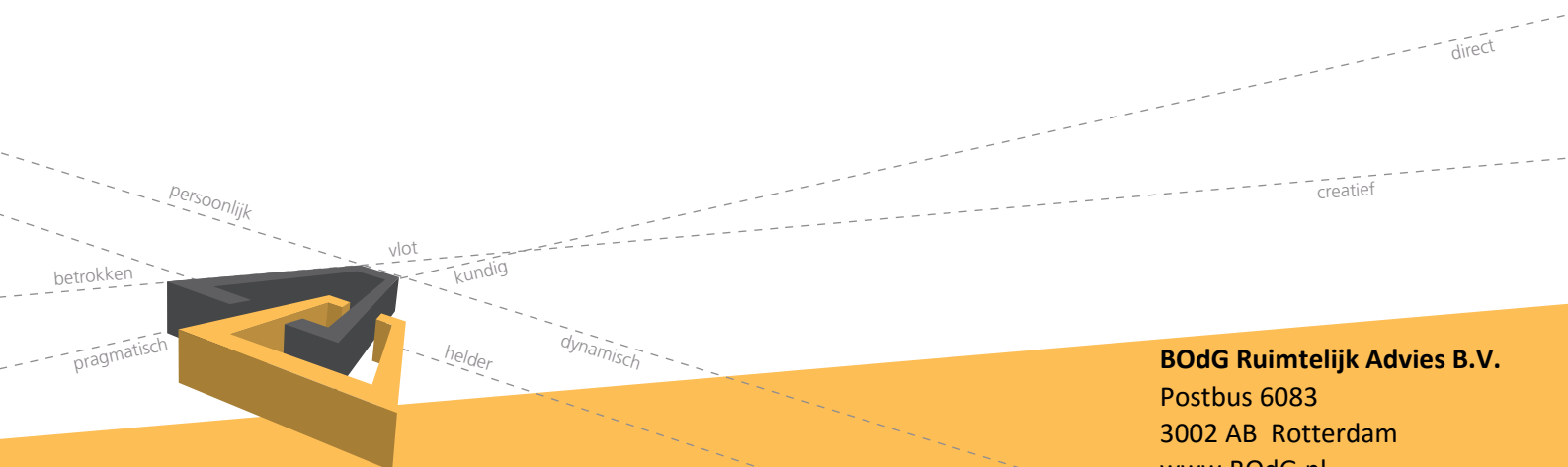
ONTWERP

# BESTEMMINGSPLAN

## HOEK VAN HOLLAND – BEDRIJVENTERREINEN, 1<sup>e</sup> HERZIENING

concept-ontwerp  
ontwerp  
vaststelling

13 februari 2015  
2 juni 2015  
17 december 2015



**BODG Ruimtelijk Advies B.V.**  
Postbus 6083  
3002 AB Rotterdam  
[www.BODG.nl](http://www.BODG.nl)



# INHOUDSOPGAVE

I. TOELICHTING

II. REGELS

III. VERBEELDING



## I. TOELICHTING





# INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INLEIDING.....</b>                      | <b>11</b> |
| 1.1 Aanleiding .....                          | 11        |
| 1.2 Vigerend bestemmingsplan .....            | 13        |
| 1.3 Gekozen planopzet .....                   | 13        |
| <b>2. BELEIDSKADER.....</b>                   | <b>15</b> |
| 2.1 Nationaal beleid.....                     | 15        |
| 2.2 Provinciaal beleid.....                   | 17        |
| 2.3 Regionaal beleid .....                    | 19        |
| 2.4 Gemeentelijk beleid.....                  | 21        |
| <b>3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN .....</b>     | <b>25</b> |
| 3.1 Omgeving en huidig gebruik.....           | 25        |
| 3.2 Projectbeschrijving .....                 | 27        |
| <b>4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....</b> | <b>31</b> |
| 4.1 Besluit m.e.r. ....                       | 31        |
| 4.2 Water .....                               | 32        |
| 4.3 Milieuzonering .....                      | 36        |
| 4.5 Geluid.....                               | 37        |
| 4.6 Luchtkwaliteit .....                      | 39        |
| 4.7 Externe veiligheid .....                  | 40        |
| 4.8 Bodem.....                                | 42        |
| 4.9 Archeologie .....                         | 43        |
| 4.10 Cultuurhistorie .....                    | 44        |
| 4.11 Natuur .....                             | 45        |
| 4.12 Niet gesprongen explosieven .....        | 47        |
| 4.13 Duurzaamheid en energie .....            | 47        |
| <b>5. JURIDISCHE ASPECTEN .....</b>           | <b>49</b> |
| <b>6. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID .....</b>    | <b>51</b> |

## BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING (APART BIJGEVOEGD)

1. Ingenieursbureau Gemeente Rotterdam, Milieueffectrapport Hoekse Lijn, mei 2015, rapportnummer R.2015.009.HLRO.
2. Arcadis / Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Natuur, mei 2015, rapportnummer R.2015.001.HLRO.
3. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Verkeer, mei 2015, rapportnummer R.2015.003.HLRO.
4. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Geluid, mei 2015, rapportnummer R.2015.004.HLRO.

5. Movares / Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Trillingen en laagfrequent geluid, mei 2015, rapportnummer R.2015.005.HLRO.
6. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Lucht, mei 2015, rapportnummer R2014.008.HLRO.
7. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Externe veiligheid, mei 2015, rapportnummer R.2014.006.HLRO.
8. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Bodem, mei 2015, rapportnummer R.2014.004.HLRO.
9. Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Water, mei 2015, rapportnummer R.2014.005.HLRO.
10. Marianne de Snoo / Jurrien Moree, MER Hoekse Lijn; Deelrapport Ruimtelijke kwaliteit, mei 2015, rapportnummer R.2014.007.HLRO.
11. Goudappel Coffeng, Voorbereiding MER Hoekse Lijn; Verkeerseffecten en vervoerwaardestudie, april 2015, kenmerk: RTD264/Tnn/1865.01.
12. Commissie voor de milieueffectrapportage, Toetsingsadvies over het MER Hoekse Lijn, 26 augustus 2015, kenmerk 2963/Br/hb.
13. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, brief Ombouw Hoekse Lijn inzake Tracéwet, 9 december 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/270696.
14. Gemeente Rotterdam, Akoestisch onderzoek 2015 Ombouw Hoekse Lijn, juli 2015, projectcode R.2014.038.HL.

# 1. INLEIDING

## 1.1 *Aanleiding*

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

Om het openbaar vervoer in de regio te verbeteren, heeft het dagelijks bestuur van de stadsregio besloten om het tracé van de Hoekse Lijn om te bouwen van een gewone spoorlijn naar een lightrail (metro). Naast deze ombouw is de stadsregio voornemens om de lijn in Hoek van Holland met circa 1.200 meter te verlengen. Hierdoor krijgt de lijn een eindpunt op korte afstand van het strand. Door de lijn vervolgens in Schiedam aan te takken op metrolijn B naar Nesselande, krijgen bewoners en bezoekers van Rotterdam een rechtstreekse verbinding naar het Noordzeestrand. Dit leidt tot een significante verbetering van de recreatiemogelijkheden voor de Rotterdam. Door deze nieuwe verbinding ontstaat dus niet alleen een snelle verbinding tussen de centra van Hoek van Holland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam.

Deze herziening van het bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen” is bedoeld om een aantal infrastructurele aanpassingen te kunnen realiseren, alsook een noordwestelijke verschuiving van het huidige station Hoek van Holland Haven mogelijk te maken. Omdat deze ontwikkeling samenhangt met een groot aantal ingrepen langs de Hoekse Lijn, wordt in deze toelichting óók ingegaan op ingrepen die buiten het plangebied gelegen zijn.

## 1.1 *Ligging en begrenzing*

Het plangebied bestaat uit een klein deel van het huidige bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen” en betreft de gronden die zijn gelegen in de directe nabijheid van het huidige station Hoek van Holland Haven.



Afbeelding 1: Ligging van het plangebied.

### **Nut en noodzaak**

Het project Hoekse Lijn is tweeledig. Enerzijds betreft het de ombouw van de bestaande spoorlijn naar een lightrailverbinding. Anderzijds wordt in Hoek van Holland een verlenging beoogd tot aan het huidige Zeeplein.

#### *Ombouw*

De stadsregio Rotterdam wil de bereikbaarheid verbeteren en openbaar vervoer stimuleren. Een van de plannen is het omzetten van hoofdspoor naar lokaal spoor op het traject Schiedam – Hoek van Holland. De huidige exploitatie van deze spoorlijn kent een grote spits/dalverhouding (spits druk, dal stil) en een grote eenzijdigheid ('s ochtends veel reizigers naar Rotterdam, 's avonds veel reizigers in tegengestelde richting) in het vervoer. De stadsregio Rotterdam en de vier gemeenten willen het gebruik van deze lijn intensiveren en optimaliseren. De wijze waarop dit wordt gerealiseerd en de taakverdeling zijn in de bestuurlijke overeenkomsten Hoekse Lijn vastgelegd.

Het ombouwen van de Hoekse Lijn betekent een koppeling met het bestaande metronetwerk van Rotterdam in Schiedam Centrum. Daarbij gaan de voertuigen in hogere frequentie rijden dan in de huidige situatie. Daardoor wordt de Hoekse Lijn voor meer reizigers aantrekkelijker. Het centrum van Rotterdam wordt rechtstreeks, zonder overstap, bereikbaar voor bewoners van Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland en vice versa. Hiermee worden de plaatsen aantrekkelijker als woon- en werklocatie. Het project Hoekse Lijn zorgt er verder voor dat de huidige stations toegankelijker en sociaal veiliger worden gemaakt en dat reizigers comfortabeler kunnen in- en uitstappen.

Ten opzichte van een situatie waarin de Nederlands Spoorwegen de exploitatie met NS-Sprinters voortzet, worden op jaarbasis circa 52% meer instappende reizigers verwacht en groeit het totaal aantal reizigerskilometers met circa 27%. De groei wordt vooral veroorzaakt door een betere bereikbaarheid en kortere reistijd vanuit Hoek van Holland, Maassluis en Vlaardingen naar Rotterdam Centrum, Rotterdam Zuid en Den Haag-Leiden, en vice versa.

#### *Te verlengen deel*

Hoek van Holland heeft met het strand, het duingebied met zijn natuur- en cultuurhistorische waarden en de ligging aan de Nieuwe Waterweg de potentie om uit te groeien tot een belangrijke badplaats. Dit is als ambitie opgenomen in de Stadsvisie Rotterdam 2030 en de Gebiedsvisie Hoek van Holland 2011-2021. Een goede OV-verbinding naar het strand en de duinen wordt daarbij van groot belang geacht.

Het huidige eindstation Hoek van Holland Strand ligt door de aanleg van de Van Dixhoorndriehoek in de jaren 70 nu zo'n 1.200 meter van het strand. Door de metrolijn te verlengen wordt de reistijd tussen Rotterdam Centrum, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis en het strand bij Hoek van Holland sterk verkort. Voor strandbezoekers bedraagt de reistijd inclusief lopen, gerekend vanaf station Schiedam Centrum naar het strand, 46 minuten. Na verlenging wordt dat 34 minuten, dat is een afname met 26%. Verwacht wordt dat door de verkorting van de looptijd en het minder gezeul met backpacking op stranddagen tussen de 10 en 20% meer reizigers met de Hoekse Lijn naar het strand reizen.

De verbeterde verbinding in combinatie met een veilig en comfortabel eindstation op het Zeeplein zullen als een vliegwiel gaan werken voor particuliere investeerders die de toeristische faciliteiten naar een hoger plan willen brengen. Er ontstaat immers een unieke situatie. Nergens aan de Nederlandse kust eindigt een OV-station vrijwel op het strand. Zonder overstappen reis je vanaf het Rotterdamse Centrum naar de zon op het strand, of bij slecht weer vanaf je hotel aan het strand naar een museum in de binnenstad. Er ontstaat hiermee ook een steviger economisch draagvlak voor het dorp. Door vergrijzing en schaalvergroting dreigen daar namelijk de bestaande voorzieningen om te vallen. De grond- en woningwaarde zullen naar verwachting toenemen. Hoek van Holland wordt aantrekkelijker als woonplaats voor zowel jongeren als ouderen. Het te verlengen deel zorgt voor een positieve spiraal in de ontwikkeling van Hoek van Holland tot een aantrekkelijke vierseizoenenbadplaats, om te recreëren, maar ook om te wonen en te werken.

## 1.2

### **Vigerend bestemmingsplan**

Het bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen” is door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld op 4 juli 2013 en in werking getreden op 31 augustus 2013. Het bestemmingsplan omvat globaal de bedrijventerreinen De Zekken, De Kulk, het gebied van Stenaline (inclusief Viandaterrein) en het bedrijventerrein aan de Slachthuisweg (onder andere DSM). Onderstaande kaart geeft de ligging van het vigerende bestemmingsplan weer (links). Aan de rechterzijde is aangegeven welk deel van het bestemmingsplan met deze herziening zal worden gewijzigd van functie.



Afbeelding 2: Vigerend bestemmingsplan (links) en een uitsnede daarvan (rechts). Op de uitsnede is aangegeven op welke delen deze 1<sup>e</sup> herziening van toepassing is (oranje omkaderd).

De gronden binnen het plangebied kennen op dit moment de bestemming “Groen”, “Verkeer-Verblijfsgebied” en “Detailhandel”. Laatstgenoemde bevindt zich aan de zuidzijde van het huidige spoor, daar waar zich nu de ‘Hoekse Vishandel’ bevindt. Hier is een detailhandelsvestiging toegestaan met bijbehorende opslag- en administratieruimte en maximaal 30 m<sup>2</sup> horeca. Gebouwen mogen binnen deze bestemming niet hoger zijn dan 3 meter.

Binnen de bestemming “Groen” zijn groenvoorzieningen met bijbehorende voet- en fietspaden toegestaan. Binnen deze bestemming mag niet worden gebouwd, behoudens kleinschalige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals nutsvoorzieningen, straatmeubilair en speelvoorzieningen. Dezelfde bouwmogelijkheden gelden ook voor de bestemming “Verkeer - Verblijfsgebied”. Binnen die bestemming zijn voorts voorzieningen toegestaan ten behoeve van wandelen, verblijven en spelen, als ook autowegen en fietspaden.

## 1.3

### **Gekozen planopzet**

Deze herziening biedt een juridisch-planologische regeling, zodat het nieuwe station Hoek van Holland Haven gerealiseerd kan worden. Daarnaast worden ook de noodzakelijk infrastructurele aanpassingen meegenomen, waaronder de aansluiting met de H6-weg en een P&R-terrein. De regeling geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 2) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 3). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding.



Omdat het een herziening betreft die enkel toe ziet op de functionele aanpassing van enkele delen binnen het plangebied van het bestemmingsplan "Hoek van Holland - Bedrijventerreinen", zijn alleen de betreffende regels opgenomen in dit document. Dit om te kunnen voldoen aan de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012). De overige regels uit het bestemmingsplan "Hoek van Holland - Bedrijventerrein", die van toepassing zijn op de gronden buiten onderhavig plangebied, blijven ongewijzigd.



Afbeelding 3: Vigerend bestemmingsplan (links), het plangebied van de herziening (midden) en de beoogde juridisch-planologische situatie nadat de herziening is vastgesteld (rechts).

## 2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op Rotterdam en in het bijzonder die voor de ontwikkelingen rond de Hoekse Lijn.

### 2.1 *Nationaal beleid*

#### *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040*

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

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

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

Aangezien een structuurvisie geen bindende werking heeft voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld, zijn de nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen opgenomen in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en richt zich op de doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast zorgt de AMvB voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Titel 2.7 van het Barro gaat in op hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Onder laatstgenoemde worden die spoorlijnen bedoeld, die op grond van artikel 1 van de Tracéwet aangemerkt worden als spoorlijn van nationaal belang. Op grond van artikel 2.7.2 Barro liggen rondom deze spoorwegen reserveringsgebieden. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op deze gebieden mag hier geen nieuwe bouwwerken, stortplaatsen van afvalstoffen en/of bergingsgebieden als bedoeld in de Waterwet mogelijk maken. Daarnaast gaat Titel 2.11 in op primaire waterkeringen buiten het kustfundament. Deze keringen dienen in een bestemmingsplan voorzien te worden van een passende bestemming, zodat de waterkerende functie behouden blijft.

Naast de nationale belangen hanteert het Rijk ook het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Hiermee wordt voor aspecten die niet vallen onder één van de nationale belangen het beleid overgelaten aan de lagere overheden. Wel geldt hierbij de ladder voor duurzame

verstedelijking, die is gebaseerd op de 'SER-ladder'. Deze is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat voor alle ruimtelijke plannen gekeken moet worden naar de volgende treden:

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

#### *Nota Belvédère*

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

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

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

#### **Conclusie Rijksbeleid ten aanzien van deze herziening**

Op grond van het Barro maakt de huidige Hoekse Lijn deel uit van het netwerk van landelijke spoorwegen. Door de minister is echter per brief<sup>1</sup> aangegeven dat dit niet meer het geval zal zijn na de ombouw. Dit bestemmingsplan heeft dan ook geen betrekking op de nationale belangen 5 tot en met 7 uit de SVIR. Verder is van belang dat met de ombouw van de Hoekse Lijn tot lightrail getracht wordt een verbetering van het spoornetwerk te realiseren, zodat het aantrekkelijker wordt voor forenzen en recreanten eenvoudiger met de metro naar het strand kunnen.

De betreffende delen van de primaire waterkering die binnen het plangebied zijn gelegen, zijn voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Aan deze bestemming is een vergunningstelsel gekoppeld, waardoor de waterkerende functie van deze objecten is gewaarborgd.

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

---

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



gesteld kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het beleid omtrent duurzame verstedelijking.

## **2.2      *Provinciaal beleid***

### *Visie Ruimte en Mobiliteit*

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

In de structuurvisie wordt het strategisch ruimtelijk beleid verwoord. Met betrekking tot het OV-netwerk stelt de provincie in haar visie, dat een inhaalslag op twee punten noodzakelijk is om een kwalitatief hoogwaardig systeem van openbaar vervoer op het niveau van de stedelijke agglomeratie te krijgen. Zo loopt ten eerste het OV-systeem nog steeds achter de grote toename van regionale verplaatsingen aan. Daarnaast is de benutting van capaciteitswinst in het regionale systeem door de aanleg van de HSL nog niet volledig gewaarborgd. Het oplossen van knelpunten in het regionaal systeem blijft daarom belangrijk.

Op Randstadniveau wordt aansluitend op de ambities van de Stedenbaan, gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer door de ontwikkeling van R-net. Dit is een hoogwaardig netwerk van bus-, tram-, metrolijnen en treinverbindingen. Hierbij wordt ingezet op veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is.

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

### *Programma Ruimte en Programma Mobiliteit*

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

### Openbaar vervoer

Met betrekking tot het OV-netwerk wordt in het Programma Mobiliteit gesteld, dat de ambitie van de provincie is gericht op een adequaat regionaal OV-aanbod. Het beleid wordt gericht op

de veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is. In Zuid-Holland gaat het dan om lijnen die onderdeel zijn van Stedenbaan en de regionale R-net lijnen (waar de Hoekse Lijn deel van uit zal maken).

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

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

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

#### *Verordening ruimte 2014*

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

Eén van de aspecten die is vastgelegd in de verordening betreft de EHS (artikel 2.3.4). Zo is bepaald, dat geen bestemmingen mogen worden gerealiseerd die de kenmerken en waarden significant beperken of die leiden tot vermindering van de oppervlakte of samenhang van gebieden die tot de EHS behoren, tenzij daarmee een zwaarwegend belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In dat geval moeten mitigerende maatregelen de schade zo veel mogelijk beperken en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Toestemming hiervoor wordt alleen verleend als sprake is van bijzondere omstandigheden. Ook moet voldaan worden aan de overige voorwaarden voor een ontheffing van de Verordening ruimte. Binnen het plangebied van deze herziening is geen sprake van delen die zijn aangewezen als EHS.

#### **Conclusie provinciaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan**

Met deze herziening wordt beoogd om de aanpassingen mogelijk te maken die in het kader van de ombouw van de Hoekse Lijn naar lightrail, noodzakelijk zijn ter plaatse van het station Hoek van Holland Haven. Daarnaast wordt het juridisch-planologisch mogelijk gemaakt om een aantal ingrepen te realiseren met het oog op de toekomstige aanleg van de H6-weg. De aanpassingen zijn voorzien binnen het bestaand stads- en dorpsgebied, alwaar het provinciaal beleid gericht is op het beter benutten van de gronden. Omdat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling (zie conclusie § 2.1), is een verdere toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking niet aan de orde. Daarnaast wordt met de ombouw van de Hoekse Lijn, inclusief de daarbij behorende werkzaamheden rondom (nieuwe) stations, beoogd om de

OV-verbindingen te verbeteren. Hiermee wordt voldaan aan de doelstelling uit het Programma Mobiliteit. Gesteld wordt dat de ombouw van de Hoekse Lijn past binnen het provinciaal beleid.

### **2.3 Regionaal beleid**

#### *Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020*

De stadsregio Rotterdam geeft in dit plan aan hoe zij aankijkt tegen mobiliteit en welke richting zij met het verkeer en vervoer op wil. Het document geeft hiermee richting aan de uitvoering van infrastructuurprojecten en -maatregelen, zowel op korte als op 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".

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

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

#### *Bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I en II"*

Op 17 december 2012 hebben de volgende partijen de bestuurlijke overeenkomst "Hoekse Lijn deel I" ondertekend: stadsregio Rotterdam, gemeente Schiedam, gemeente Vlaardingen, gemeente Maassluis, gemeente Rotterdam en de voormalige deelgemeente Hoek van Holland. In deze overeenkomst is vastgelegd om de huidige Hoekse Lijn, het traject tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland Strand, om te bouwen tot een hoogwaardige metroverbinding en om deze te koppelen aan metrolijn B met behoud van de mogelijkheid om goederenvervoer plaats te laten vinden tot aan het station Maassluis. Onderdeel van het project is tevens om de bestaande stations aan te passen en om een aantal nieuwe stations te realiseren. Daarnaast zijn nog enkele specifieke afspraken vastgelegd, die betrekking hebben op Hoek van Holland. Zo wordt hier gesproken over een nieuw te bouwen station Hoek van Holland Strand.

Op 3 december 2014 is het tweede deel van deze overeenkomst ondertekend. Naast allerlei algemene afspraken die betrekking hebben op het project, zijn in artikel 15 ook enkele specifieke afspraken vastgelegd. Voor de stationsomgeving van Hoek van Holland Haven is in de overeenkomst opgenomen dat Rotterdam een tweezijdige toegang tot dit nieuwe station noodzakelijk acht om het optimaal toegankelijk te maken voor alle vervoersmodaliteiten. Voorts is vastgelegd dat als gevolg van de ombouw op meerdere plaatsen infrastructurele

aanpassingen nodig zijn, waaronder de H6-weg. Er wordt van uitgegaan dat de uitvoering en verdeling van kosten, conform artikel 6 uit de overeenkomst, in goed overleg met ondertekende partijen tot stand zal komen.

#### *Besluit dagelijks bestuur stadsregio Rotterdam*

Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam heeft op 10 juli 2013 het besluit genomen om de spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland om te bouwen tot metro en de lijn aan te sluiten op het regionale metronet. De Hoekse Lijn maakt vanaf dat moment als onderdeel van metrolijn B deel uit van het regionale metronet. In Hoek van Holland wordt de lijn 900 meter verlengd tot vlak bij de zee. De lijn loopt daardoor van het strand van Nesselande naar het strand van Hoek van Holland, dwars door het winkelhart van Rotterdam en de andere stedelijke centra in de regio. Een ander onderdeel van het project is de volledige modernisering van alle stations langs de lijn, waardoor de sociale veiligheid en het comfort aanzienlijk verbeteren.

#### **Conclusie regionaal beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan**

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

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

De verbeterde bereikbaarheid en daarmee de vergrote attractiviteit van Hoek van Holland fungeren als vliegwielen voor particuliere investeerders die de toeristische faciliteiten naar een hoger plan willen brengen. Deze hoogwaardige ontsluiting per OV maakt, dat Hoek van Holland zich kan ontwikkelen tot een vier seizoenenbadplaats. Als gevolg hiervan ontstaat een steviger economisch draagvlak voor het dorp, waardoor de grond- en woningwaarde zal toenemen. Hoek van Holland wordt daardoor aantrekkelijker als vestigingsplaats. De verlenging zorgt dan ook voor een positieve spiraal in de ontwikkeling van Hoek van Holland.

---

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

*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. Werkgelegenheid ontwikkelt zich namelijk alleen wanneer de stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormt voor werknemers, met goede woningen inclusief de bijbehorende voorzieningen en buitenruimten: complete woonmilieus die aansluiten bij de wensen van de woonconsumenten. Vandaar dat extra wordt geïnvesteerd in aantrekkelijke groenstedelijke, rustig stedelijke en centrumstedelijke woonmilieus. Bijzondere architectuur en herontwikkeling van erfgoed worden daarbij ingezet als katalysator.

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. Woningbouw met bijbehorende ontsluitingen zijn een belangrijk onderdeel van het programma. Zo is realisatie van de Hoekse Lijn van fundamenteel belang. Met deze lightrailverbinding wordt de relatie tussen Hoek van Holland en de stad verbeterd.

*Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2002-2020*

In dit beleidsplan geeft het college van 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 Hoekse Lijn. Hiervoor wordt verwezen naar het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van de stadsregio.

*Gebiedsidee Hoek van Holland 2020/2030 en Gebiedsvisie Hoek van Holland 2030*

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 voormalige 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 - door de toenmalige deelgemeenteraad in maart 2010 vastgesteld, maar niet bekrachtigd door de centrale stad - 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 realisatie van woningbouwplannen en de verbreding van het toeristisch seizoen, zal de totale verkeersintensiteit toenemen. Om de groeiende bezoekersstromen op te vangen dienen aan de reiziger meer keuzes geboden te worden: parkeren bij het strand tegen betaling, maar ook betere en goedkopere manieren om het strand te bereiken. Door de Hoekse Lijn door te trekken naar het strand en deze om te bouwen naar een lightrailverbinding wordt de bereikbaarheid per trein veel beter. Bovendien kan nabij de Maeslantkering een P+R-voorziening worden ingericht, die direct vanaf de A20 en de Tweede Ontsluitingsweg bereikbaar is. Hiervandaan kan dan overgestapt worden op de lightrail of de boot die het dorpscentrum en het strand aandoen.

#### *Gebiedsvisie Hoek van Holland 2011-2021*

De Gebiedsvisie Hoek van Holland 2011-2021 is een herijking van de Gebiedsvisie Hoek van Holland 2030 en schetst de beleidsagenda van de (voormalige) deelgemeente voor de komende tien jaar. De belangrijkste ambities van Hoek van Holland zijn:

- badplaats met veelzijdig toeristisch-recreatief product (zee, haven, groen, cultuur);
- aantrekkelijke woonplaats met meer koopwoningen en aanbod voor doorstroming senioren (verwacht inwonertal 2020: 10.600);
- met een verbeterde lightrail openbaar vervoer verbinding Rotterdam-Hoek van Holland strand;
- aandacht voor behoud en uitbreiding van bestaande werkgelegenheid en bedrijvigheid.

De Hoekse Lijn wordt in deze gebiedsvisie bestempeld als cruciaal voor de ambities van Hoek van Holland. Dit geldt zowel voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling als voor de aantrekkelijkheid als woonplaats voor een bredere doelgroep dan enkel Hoekenezen. Door de ombouw naar lightrail en het aansluiten op het regionale metronet ontstaat een directe verbinding met Rotterdam. Hierdoor is het niet meer nodig om in Schiedam over te stappen, waardoor de psychologische afstand tot Rotterdam verkort wordt. Tevens heeft de ombouw van de Hoekse Lijn tot voordeel, dat de verkeersproblematiek op de strand-topdagen beter geregeld kan worden. Een deel van de strandbezoekers zal dan namelijk voor het openbaar vervoer kiezen, mits de lijn verlengd wordt tot aan het strand.

#### *Gebiedsplan Hoek van Holland 2014-2018*

De gebiedscommissie Hoek van Holland heeft in juli 2014 het gebiedsplan “Hoek van Holland 2014-2018” vastgesteld, waarin de ambitie voor deze periode staat beschreven. In dit gebiedsplan worden vijf topprioriteiten voor Hoek van Holland genoemd. Een van deze prioriteiten betreft de verbetering van de bereikbaarheid van het dorp. De gebiedscommissie ziet graag dat in 2018 de H6-weg is gerealiseerd. Dit voorkomt dat doorgaand verkeer door de kern rijdt. Daarnaast is het wenselijk dat in 2018 de Hoekse Lijn is omgebouwd tot een lightrailsysteem en dat deze is doorgetrokken naar het strand. De doortrekking vormt namelijk een goed alternatief voor het vervoer naar het strand per auto. Tevens draagt de ombouw bij aan een snelle en directe bereikbaarheid van Hoek van Holland. De gebiedscommissie heeft hierbij als wens dat beide infrastructurele projecten gelijktijdig worden gerealiseerd. Een verbeterde bereikbaarheid draagt ook bij aan de ontwikkeling van Hoek van Holland tot een vier seizoenenbadplaats. Dit is ook een van de vijf topprioriteiten die in het gebiedsplan zijn gesteld.

**Conclusie gemeentelijk beleid ten aanzien van dit bestemmingsplan**

Uit de hierboven genoemde beleidsstukken blijkt, dat een van de belangrijkste ambities voor Hoek van Holland het versterken als 'badplaats' is. Hoek van Holland heeft de ambitie én mogelijkheden om als aantrekkelijke vier seizoenenbadplaats bij te dragen aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor (de regio) Rotterdam. Cruciaal voor deze ambitie is een goede bereikbaarheid van het strand. Een verbeterde openbaar vervoerverbinding met een station dicht bij het strand is hierbij zeer wenselijk. Dit bestemmingsplan maakt de gewenste ombouw van de Hoekse Lijn mogelijk, alsmede de verschuiving van het bestaande station Hoek van Holland Haven. Deze ontwikkelingen dragen bij aan de gewenste ambitie voor Hoek van Holland. Dit bestemmingsplan voldoet dan ook aan de gemeentelijke beleidskaders.





### 3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het voornemen. Alvorens in te gaan op de beoogde nieuwe situatie, wordt eerst aandacht besteed aan de ontstaansgeschiedenis van de Hoekse Lijn, de bestaande situatie en het huidig gebruik.

#### 3.1 *Omgeving en huidig gebruik*

##### *Historische ontwikkeling Hoekse Lijn*

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

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

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

Direct na de Tweede Wereldoorlog komen de internationale verbindingen weer op gang. Zo wordt de verbinding via Hoek van Holland gebruikt voor Britse verlofgangerstreinen tussen Hoek van Holland en Duitse steden als Hamburg, Hannover en Münster. Daarnaast gaat vanaf 1946 de Holland-Scandinavië Express rijden en enkele jaren later vertrekken er vanuit De Hoek diverse treinen naar een groot aantal Europese bestemmingen. Ook Amsterdam kent in aansluiting op zowel de dag- als de nachtboot naar Harwich een rechtstreekse verbinding met De Hoek. Het station wordt daarom in 1950 uitgebreid met een nieuw ontvangst- en kantoorgebouw aan de zijde van de Nieuwe Waterweg. Vijf jaar later worden twee nieuwe perrons in de boog naar Hoek van Holland Strand gerealiseerd. Omdat de stationshal redelijk ver van de perrons verwijderd is, werd hier een haltegebouw geplaatst. Daarnaast wordt in 1963 een losplaats voor autotreinen in gebruik genomen.

Net als het stationsgebouw is ook het emplacement behoorlijk van omvang. Er waren diverse loodsen, waaronder een douaneloods en een locomotievenloods. Verder waren op en bij het emplacement een draaischijf, seinhuizen, een watertoren en een elektriciteitscentrale te vinden. In de hoogtijdagen telde het station niet minder dan zes vertreksporen. De sporen 1 en 2 zijn de twee perrons langs de doorgaande sporen. Spoor 3 werd vooral gebruikt door de intercity of door de stoptrein als deze hier haar eindbestemming had. De kopsporen 4, 5 en 6 waren jarenlang het vertrekpunt voor de vele buitenlandse treinen. Tegenwoordig wordt spoor 4, net als spoor 3 slechts een enkele keer per dag gebruikt. De sporen 5 en 6 zijn inmiddels buiten gebruik.

Door de groeiende populariteit van de burgerluchtvaart en de auto komt vanaf halverwege de jaren '60 van de vorige eeuw verandering aan het internationale belang van de Hoekse Lijn. Dit leidt ertoe dat in de loop van de jaren '80 een eind komt aan de meeste internationale treindiensten. Begin jaren '90 rijden nog slechts drie internationale treinen in aansluiting op de veerboten van en naar Harwich. In mei 1993 vertrekt echter de laatste internationale treindienst op de Hoekse Lijn.

De Hoekse Lijn fungeert tegenwoordig voornamelijk als belangrijke voorstadsverbinding tussen Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. Hiertoe is in de loop der jaren ook een aantal nieuwe voorstadshaltes geopend: Schiedam Nieuwland, Vlaardingen West en Maassluis West.

#### *Huidige situatie omgeving plangebied*

Het huidige station Hoek van Holland Haven is gelegen in een bocht van de Hoekse Lijn nabij de Stena Line Terminal. Het station ligt aan de rand van de bebouwde kom, gescheiden van het dorp door de Delflandsedijk. Deze dijk vormt tegelijk een groene bufferzone tussen de stationsomgeving en het ten noorden daarvan gelegen centrum van Hoek van Holland. Het oorspronkelijke stationsgebouw is karakteristiek, maar kent functioneel geen binding meer met de perrons die nu als halte worden gebruikt.



Afbeelding 4: De omgeving van het station Hoek van Holland Haven.

Door de dijk en de afstand tot het dorp is het station vrijwel niet zichtbaar vanuit de woonbebouwing. Rond de toegangen tot de perrons staan fietsenstallingen en alle voorzieningen, zoals kaartautomaten. De directe omgeving is verder vooral versteend en bestaat grotendeels uit infrastructurele elementen, zoals wegen, paden en parkeerplaatsen. Vanaf de uitgang aan de noordzijde van het station leidt een pad over de dijk het dorp in. Aan de zuidzijde is ook een uitgang. Vanaf hier zijn verbindingen naar de hal van de Stena Line aan de oostzijde en de Berghaven en de Stationsweg aan de westzijde.



Afbeelding 5: Station Hoek van Holland Haven met op de achtergrond het karakteristieke oude stationsgebouw.

### 3.2 **Projectbeschrijving**

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

#### *Project Hoekse Lijn*

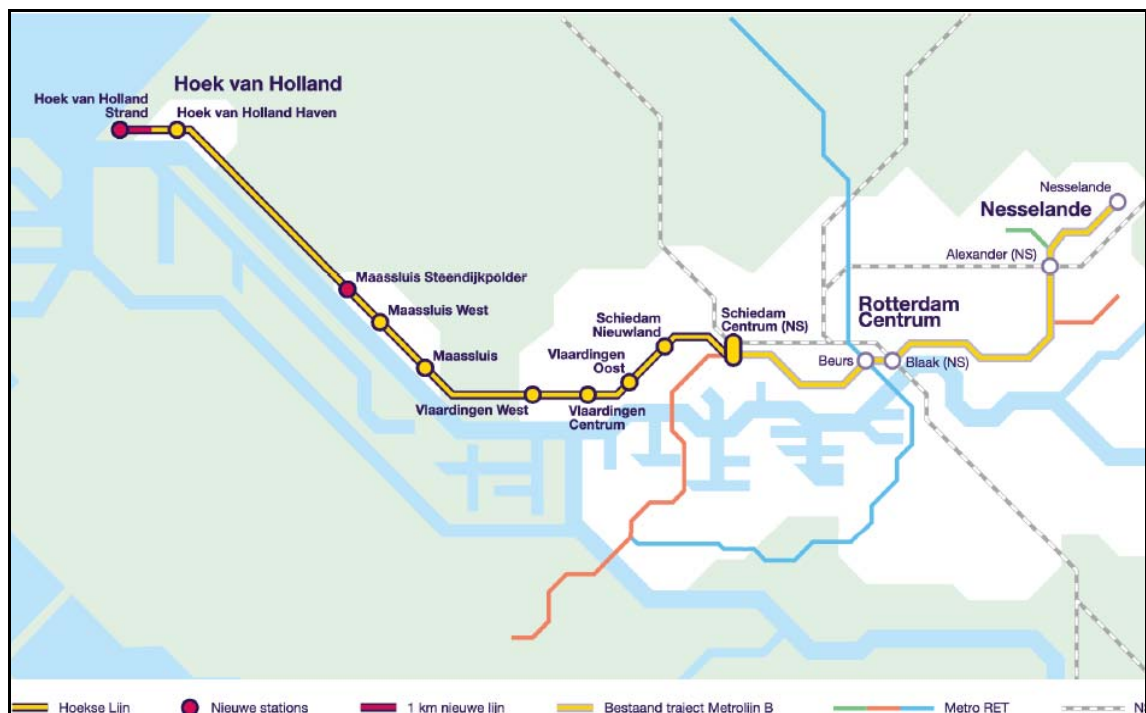
Het project Hoekse Lijn beoogt het aantakken van de spoorlijn naar Hoek van Holland op het regionale metronet van Rotterdam en het geschikt maken van deze lijn voor lightrail-exploitatie. Zoals blijkt uit § 2.3, heeft het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam als exploitatiebeheerder van de Hoekse Lijn het besluit voor deze ombouw genomen. Het uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk het bestaande spoor te handhaven.

Desondanks zijn rondom de Hoekse Lijn enkele ingrepen noodzakelijk. Zo dienen de zeven bestaande stations langs de lijn - Schiedam Nieuwland, Vlaardingen Oost, Vlaardingen Centrum, Vlaardingen West, Maassluis, Maassluis West en Hoek van Holland Haven - geschikt gemaakt te worden voor metrovoertuigen en gerenoveerd te worden. Hierbij worden alle perrons ingekort naar 90 meter, verhoogd en dichter tegen de rails aangelegd. Daar waar perrons in een bocht liggen, worden deze rechtgetrokken. Op enkele plekken wordt een extra keer- of opstelspoor aangelegd en worden wissels aangepast. Daarnaast zijn ten behoeve van

de ombouw aanpassingen aan de energievoorziening nodig. Metrovoertuigen rijden namelijk op 750 volt, terwijl de huidige NS-Sprinters op 1500 volt rijden. Vanwege de aanpassingen aan de energievoorziening en de hogere ritfrequenties zijn ook nieuwe gelijkrichterstations nodig. Verder moet het beveiligingssysteem worden aangepast door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe beveiligingsstations.

Op enkele plaatsen zijn grotere ingrepen voorzien. Zo vindt in Schiedam de koppeling aan het metronet plaats en is hier de aanleg van een goederenopstelspoor noodzakelijk. Immers, de Hoekse Lijn wordt zodanig omgebouwd, dat de lijn deels nog gebruikt kan worden voor het huidige goederentransport. In Maassluis is het nieuwe station "Maassluis Steendijkpolder" voorzien. Ook in Hoek van Holland wordt een nieuw station gebouwd (Hoek van Holland Strand; het huidige gelijknamige station komt hierbij te vervallen) en wordt de lijn verlengd.

Door de ombouw van de Hoekse lijn en de aantakking op metrolijn B naar Nesselande, ontstaat een directe verbinding tussen het strand van Hoek van Holland en het strand aan de Zevenhuizerplas in Nesselande. Het hart van Rotterdam, evenals de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis worden op deze manier verbonden aan deze stranden, maar zijn onderling uiteraard ook sneller bereikbaar. De spoorverlenging zorgt hiermee voor een significante verbetering van de recreatiemogelijkheden voor de regio Rotterdam.



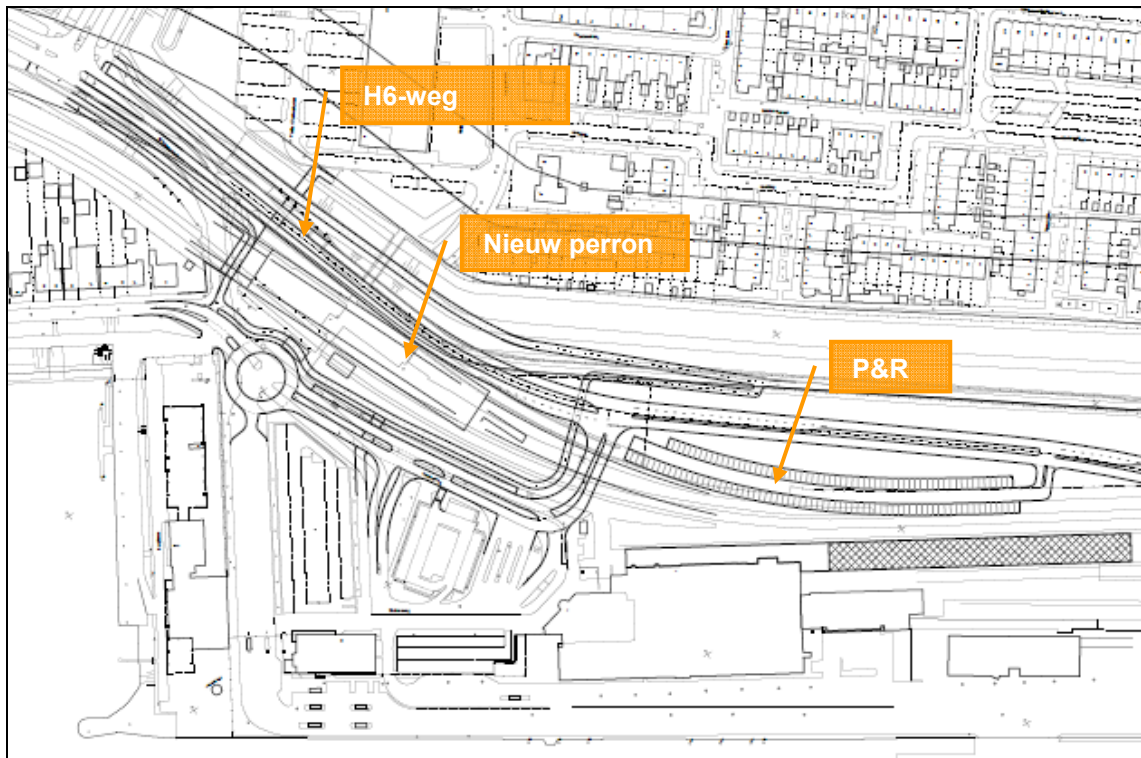
Afbeelding 6: Schematisch overzicht van de toekomstige metrolijn B, met daarin opgenomen de Hoekse Lijn.

#### *Station Hoek van Holland Haven*

Zoals reeds aangegeven is ten behoeve van de ombouw van de Hoekse Lijn een aantal ingrepen noodzakelijk. De aanpassing van Station Hoek van Holland Haven is er daar één van. Het perron zal hier worden ingekort naar 90 meter, verhoogd en dichterbij de rails aangelegd worden. Tevens wordt het perron rechtgetrokken, waardoor een westwaartse verschuiving noodzakelijk is. Om die reden is ook een aanpassing van de bestemmingsgrenzen noodzakelijk.



De nieuwe ligging van het station Hoek van Holland Haven heeft gevolgen voor de verkeerssituatie ter plaatse. Zo kan de bestaande ontsluiting van Stena Line voor het autoverkeer niet meer worden gebruikt en komt ook de verbinding vanaf de Langeweg naar de Stationsweg te vervallen. De toegang naar Stena Line en de Stationsweg vindt plaats via een spoorwegovergang ten oosten van het nieuwe station Hoek van Holland Haven. Deze nieuwe ontsluitingsweg wordt zodanig uitgevoerd, dat de beoogde H6-weg daar eenvoudig op kan worden aangesloten. Deze nieuwe ontsluitingsweg passeert het station aan de noordzijde en sluit aan op de Langeweg. Aan de westzijde van het station is alleen een overgang voor langzaam verkeer voorzien. Aan de oostzijde van het station is een nieuwe P&R plaats voorzien.



Afbeelding 7: Overzicht nieuwe verkeerssituatie rondom station Hoek van Holland Haven.

Als gevolg van de infrastructurele aanpassingen kan de kiosk van de 'Hoekse Vishandel' niet op de huidige locatie gehandhaafd blijven. In deze herziening is een zoekgebied opgenomen, waarbinnen een nieuwe kiosk is toegestaan.



## 4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

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

### 4.1 *Besluit m.e.r.*

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

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

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

#### *Ombouw Hoekse Lijn*

Nagegaan is of het om te bouwen deel van de Hoekse Lijn m.e.r.-plichtig is. Hierbij is getoetst aan de beschrijving van categorie D2.2 lid b: de wijziging of uitbreiding van een spoorweg, indien deze bestaat uit een uitbreiding met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied. Hoewel de ombouw lokaal plaatsvindt in of vlak langs een gevoelig gebied (Ecologische Hoofdstructuur), voorziet het om te bouwen deel niet in nieuw spoor met een aaneengesloten lengte van 5 kilometer of meer. Gesteld kan worden dat niet aan de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage wordt voldaan. Omdat echter niet op voorhand kan worden uitgesloten dat het om te bouwen deel belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient vormvrij te worden beoordeeld of het opstellen van een MER noodzakelijk is.

Omdat voor het te verlengen deel van de Hoekse Lijn een m.e.r.-plicht geldt en beide tracédelen vanwege een inhoudelijke, organisatorische en financiële samenhang nauw met elkaar verbonden zijn, is besloten om voor het gehele project Hoekse Lijn één MER<sup>3</sup> op te stellen.

---

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

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

## 4.2 **Water**

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 besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Het plangebied is deels gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater beheert. Delen van het plangebied die buitendijks zijn gelegen, behoren tot het beheersgebied van Rijkswaterstaat.

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.

### *Beleidskader*

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

Het Rijksbeleid is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is het Nationaal Waterplan. Dit plan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van het wetsvoorstel Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. Tevens bevat het een eerste beleidsmatige uitwerking van de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie.

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.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft zijn beleid vastgelegd in het op 19 november 2009 vastgestelde Waterbeheerplan 2010-2015. Dit plan maakt duidelijk wat zich de komende tijd gaat afspelen in het beheersgebied, wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015, welke strategische keuzes daaraan ten grondslag liggen en wat de financiële consequenties zijn. Dit alles moet leiden tot een duurzaam waterbeheer in een van de dichtst bebouwde, laagst gelegen en meest dynamische delen van de Randstad. Momenteel werkt het hoogheemraadschap aan een actualisatie van dit waterplan.

Naast het Waterbeheerplan heeft het hoogheemraadschap in 2010 ook het Algemeen Waterkeringenbeleid vastgesteld. Zoals de naam al aangeeft, is hierin al beleidskader voor alle waterkeringen in het beheersgebied van het hoogheemraadschap vastgelegd. Tevens beschikt het hoogheemraadschap over een handreiking watertoets voor gemeenten. In het MER-deelrapport 'Water'<sup>4</sup> is het beleid van het Hoogheemraadschap uitvoerig beschreven.

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 klimaatverandering 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 planrijk 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'. Momenteel wordt gewerkt aan een actualisatie van dit plan.

Voor de voormalige 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

---

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

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.

In 2008 heeft Rotterdam het klimaatadaptatieprogramma Rotterdam Climate Proof vastgesteld. Eén van de belangrijkste resultaten van dit programma is het opstellen van een klimaatadaptatiestrategie voor Rotterdam. Deze strategie is eind 2013 vastgesteld.

Klimaatadaptatie is aanpassing aan de klimaatverandering. De klimaatadaptatiestrategie geeft aan welke aanpak wordt gevolgd om de stad aan te passen aan de klimaatverandering. De strategie geeft aan waarom Rotterdam zich aanpast en welke stappen hiervoor gezet worden. In de strategie voor een klimaatbestendig Rotterdam wordt onderscheidt gemaakt in een strategie voor de 'stad achter de dijk' en de 'stad buiten de dijk'. Het bestemmingsplangebied ligt op enkele kleine delen na buitendijks. In buitendijks Rotterdam is er een open relatie met de rivier en de zee en ontbreekt het aan bescherming door dijken. Er is daardoor een grotere kans op overstromingen dan binnendijks. Overstromingen zijn door de veelal hoge ligging echter van korte duur en de overstromingsdieptes (inundaties) blijven relatief beperkt. De verantwoordelijkheid ligt in buitendijks gebied primair bij de gemeente, de bewoners en de gebruikers van het gebied.

In buitendijks Rotterdam staat het meerlaagse veiligheidsprincipe voorop. Adaptief bouwen en inrichten is uitgangspunt. Daarbij is het van belang dat de haven en vitale infrastructuur blijvend beschermd zijn tegen overstromingen.

In de stedelijke gebieden is het streven om de dijken multifunctioneel in te richten. Dat mag echter niet ten koste gaan van goed beheer en onderhoud van de kering en de mogelijkheid tot een eventuele versterking op de lange termijn.



Afbeelding 8: Grens binnendijks (groen) en buitendijks (blauw) gebied.

#### *Beschrijving watersysteem*

Uit het MER-deelrapport 'Water' blijkt, dat het bestemmingsplangebied geheel buitendijks is gelegen. Bescherming tegen overstroming wordt hier verkregen door de relatief hoge ligging van het buitendijks gebied. Daarnaast is de Delflandse zeedijk deels in het plangebied gelegen. Deze waterkering, evenals de bijbehorende kern- en beschermingszones, is op de verbeelding voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Hierdoor wordt de functie van deze dijk beschermd. Deze waterkering maakt overigens onderdeel uit van dijkkring 14. Deze ring kent een beschermingsniveau van 1 op 10.000 jaar; dit betekent dat de waterkering

bescherming biedt tegen een extreem hoogwaterpeil dat gemiddeld genomen eens in de 10.000 jaar voorkomt. Bij een eventuele doorbraak van de waterkering van de Nieuwe Maas zal een groot deel van Hoek van Holland onder water komen te staan. Het water komt bij een dijkdoorbraak snel en diep Hoek van Holland binnen en kan ook niet meer weg. Bij extreem hoge waterstanden kan ook het plangebied onder water komen te staan. Vanwege de hoge ligging van het plangebied zullen de gevolgen daar echter minder extreem zijn.

Het afvalwater in Hoek van Holland wordt via gemalen en persleidingen vervoerd naar AWZI Hoek van Holland. Het streven van de gemeente Rotterdam is om daar waar mogelijk regenwater niet via de riolering, maar rechtstreeks af te voeren naar het oppervlaktewater. Op deze manier worden vuilwateroverstorten beperkt.

#### *Wateropgave*

Door de ombouw van het station Hoek van Holland Haven is sprake van een toename van het verhard oppervlak. Deze toename bedraagt circa 959 m<sup>2</sup>, waarbij rekening is gehouden met de inkorting van het bestaande perron. Omdat de verlenging in buitendijks gebied plaatsvindt, is het treffen van compenserende maatregelen niet aan de orde. De vormgeving wordt zodanig gekozen dat er geen negatieve invloed is op de waterveiligheid en de beheerbaarheid van de kering

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

De verplaatsing van het station, inclusief de aanleg van de Harwichknoop, leidt binnen het plangebied tot werkzaamheden in de beschermingszone van de Delflandsedijk en wellicht ook in het waterstaatswerk zelf. Voor al deze ingrepen dient het definitieve ontwerp in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gemaakt te worden. Dit wordt bewerkstelligd door de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. De vormgeving wordt zodanig gekozen, dat geen negatieve invloed is op de waterveiligheid. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met de onlangs aangekondigde deltabeslissingen. Nieuwe normen voor de waterkering kunnen leiden tot een groter ruimtebeslag. Veranderingen in de spoorlijn bieden mogelijk ook een kans om ruimte te scheppen voor de veranderingen in de dijk die nodig zullen zijn vanwege de Deltabeslissingen. De deltabeslissingen zijn in september 2014 aangeboden aan de tweede kamer. De minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken hebben naar aanleiding hiervan op 1 december 2014 de tussentijdse wijziging van het Nationaal Waterplan 2009-2015 vastgesteld. De tweede kamer heeft wel in november 2014 ingestemd met de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2015.

De Waterwet moet nog worden gewijzigd, streven is dat deze wetswijziging 1-1-2017 van kracht wordt, wel zijn in maart 2015, alvast hierop vooruitlopend twee bijlagen van de Waterwet gewijzigd. De nieuwe normen worden echter pas van kracht na het aannemen van de gewijzigde Waterwet.

In de huidige situatie wordt niet voldaan aan de oriëntatiewaarde voor het lokaal individueel risico (LIR) van de provincie Zuid-Holland. De gemeente is echter verantwoordelijk voor de afweging van de overstromingsrisico's. Eén van de instrumenten die daarvoor door Rotterdam wordt gebruikt, is het vaststellen van uitgiftepeilen. Momenteel wordt nieuw beleid ontwikkeld, waarbij rekening wordt gehouden met de laatste inzichten omtrent waterveiligheid en klimaatverandering. Het nieuwe beleid gaat uit van een onderscheid in een 'basis'- en een 'basis+'-uitgiftepeil in buitendijks gebied. Het basispeil is bedoeld voor reguliere, niet kwetsbare functies; het 'basis+'-peil geldt voor kwetsbare functies (zoals nutsvoorzieningen, risicovolle bedrijven), waarbij overstroming effecten kan sorteren die de omgeving cq. maatschappij kunnen raken en niet alleen de functie op zichzelf. Op grond van dit nieuwe Rotterdamse beleid zou sprake moeten zijn van een uitgiftepeil van 5,5 meter boven NAP (basis+). Het toekomstige station Hoek van Holland Haven wordt gerealiseerd op een hoogte van 6,35 meter boven NAP, waardoor ruim voldaan wordt aan het LIR en het Rotterdamse uitgiftepeil.

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

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

### **4.3**

#### **Milieuzonering**

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

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

Deze herziening maakt de bouw mogelijk van het nieuwe station Hoek van Holland Haven. De VNG-uitgave koppelt aan een dergelijke voorziening (SBI-code 491,492.1) een hindercontour van 100 meter. Binnen een straal van 100 meter rondom het nieuwe station bevinden zich milieugevoelige objecten. Uit het MER-deelrapport 'Geluid'<sup>5</sup> blijkt, dat de geluidsuitstraling van de omroepinstallatie voor deze inrichting maatgevend is. De verplaatsing leidt hierbij tot een toename van maximaal 2 dB voor de woningen aan het Rospad en 1 dB voor de dichtstbijzijnde woning aan de Stationsweg. Het uur gemiddelde geluidniveau van dit station bedraagt hierbij maximaal 30 dB(A). De omroepinstallatie is vanwege het aanwezige achtergrondniveau hierbij

---

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

nauwelijks hoorbaar in zijn omgeving. Gesteld wordt, dat de verplaatsing van station Hoek van Holland Haven geen negatief effect heeft op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de reeds aanwezige woningen. Afwijking van de in de VNG-uitgave opgenomen hinderafstand wordt dan ook acceptabel geacht.

Door de verplaatsing van het station Hoek van Holland Haven komt ook de aan de westzijde gelegen spoorwegovergang verder van de bestaande woningen aan de Stationsweg af te liggen. De geluidbelasting van deze overweg op de dichtstbijzijnde woning bedraagt in de toekomstige situatie tussen 42 en 53 dB(A). Dit is 3 dB(A) minder dan in de huidige situatie. Voor de woningen aan het Rospad vormt het belsignaal van deze overweg geen relevante geluidbron.

#### **4.4 Trillingen en laagfrequent geluid**

In het MER is aandacht besteed aan trillingshinder en laagfrequent geluid, als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn naar metrolijn<sup>6</sup>.

Uit dit document blijkt, dat in de referentiesituatie in Hoek van Holland zo'n 44 trillingsgehinderde woningen aanwezig zijn. Hierbij is getoetst aan het aantal overschrijdingen van zowel de A1-, A2- of A3-streefwaarde uit de SBR B-richtlijn. De ombouw naar metrolijn leidt over de hele lijn tot een forse reductie van het aantal personen dat trillingshinder ervaart. In Hoek van Holland is echter sprake van een toename van 11 in het aantal mogelijk trillingsgehinderde woningen. Dit wordt veroorzaakt, doordat het spoor na de ombouw ook wordt gebruikt voor non-stopritten. Dergelijke ritten passeren met een hogere snelheid de omgeving van het station Hoek van Holland Haven, waardoor de trillingssterkte rond dit station toeneemt.

Voor hinder als gevolg van laagfrequent geluid wordt in het deelrapport gesteld, dat hiervan in de referentiesituatie alleen sprake is bij woningen die dicht bij het spoor staan. In Hoek van Holland gaat hierbij om twee woningen. Het maximale geluidniveau bedraagt hier ongeveer 35 dB(A) en ligt daarmee op de grenswaarde van 35 dB(A). Door de ombouw tot metrolijn neemt het aantal personen in Hoek van Holland dat mogelijk hinder ondervindt met 12 toe; het betreffen hier de woningen die zich bevinden aan de Stationsweg. Deze toename bedraagt 6 dB(A) en wordt veroorzaakt doordat de nieuwe metrovoertuigen minder gunstig zijn ten aanzien van laagfrequent geluid dan de huidige NS-sprinters en door de hogere snelheid bij non-stopritten ter plaatse van het station.

#### **4.5 Geluid**

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm) zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. 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.

---

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

### *Spoorweglawaaai*

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk. Wel is binnen het plangebied momenteel een spoorlijn gelegen, die wordt omgebouwd tot metrolijn. Met een akoestisch onderzoek<sup>7</sup> is dan ook bekeken, wat voor akoestische gevolgen de ombouw van de gehele in Hoek van Holland gelegen deel van de Hoekse Lijn op de omliggende geluidsgevoelige objecten heeft.

Het toetsingskader wordt gevormd door de Wet milieubeheer. Voor de bestaande spoorlijn zijn door de Minister van I&W geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Bij de wijziging van een bestaande spoorlijn moet gestreefd worden om de geldende gpp's niet te overschrijden. Als toetswaarde geldt hierbij de waarde die zou heersen, wanneer het gpp geheel zou worden benut. Indien de stand-still doelstelling niet gehaald kan worden, dient te worden onderzocht of deze met doelmatige nieuwe maatregelen (zo veel mogelijk) kan worden bereikt. Indien dit niet mogelijk is moeten nieuwe gpp's worden vastgesteld.

Uit het akoestisch onderzoek wordt opgemaakt, dat door de ombouw op een aantal plaatsen in Hoek van Holland de geldende GPP's worden overschreden. Het gaat hierbij om de locaties aan/rondom Stationsweg en Strandweg. Om deze overschrijdingen teniet te doen, wordt aan de zuidzijde van de betreffende spoortrajecten een geluidsscherm gerealiseerd. Deze heeft een hoogte van 0,9 of 2 meter. Na realisatie van deze geluidsbeperkende maatregel wordt nog niet overal voldaan aan de geldende GPP's. Voor 7 woningen dient een onderzoek naar gevelmaatregelen plaats te vinden. Daarnaast wordt door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor deze punten een nieuw gpp vastgesteld.

### *Wegverkeerslawaaai*

De ombouw van de Hoekse Lijn leidt tot een andere positionering van het station Hoek van Holland Haven. Hierdoor is het noodzakelijk om aanpassingen aan de wegenstructuur aan te brengen, zodat het nieuwe station en het terrein van Stena Line ontsloten kunnen worden (een en ander is weergegeven in afbeelding 6 in § 3.2.):

- de overweg van de Harwichweg wordt verplaatst naar het oosten;
- de Langeweg wordt naar het oosten verlengd;
- een nieuwe toegangsweg wordt aangelegd, die met een rotonde aansluit op de Harwichweg en Stationsweg.

In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Geluid' is onderzocht wat de akoestische gevolgen van deze infrastructurele wijzigingen op de omliggende geluidgevoelige functies zijn. Naast het aanbrengen van nieuwe wegen kan door toename van het aantal verkeersbewegingen ook sprake zijn van een reconstructie. Vandaar dat in het onderzoek voor zowel de Stationsweg als de Langeweg onderscheid is gemaakt in 'reconstructie' en 'nieuw' (zie ook onderstaande afbeelding).

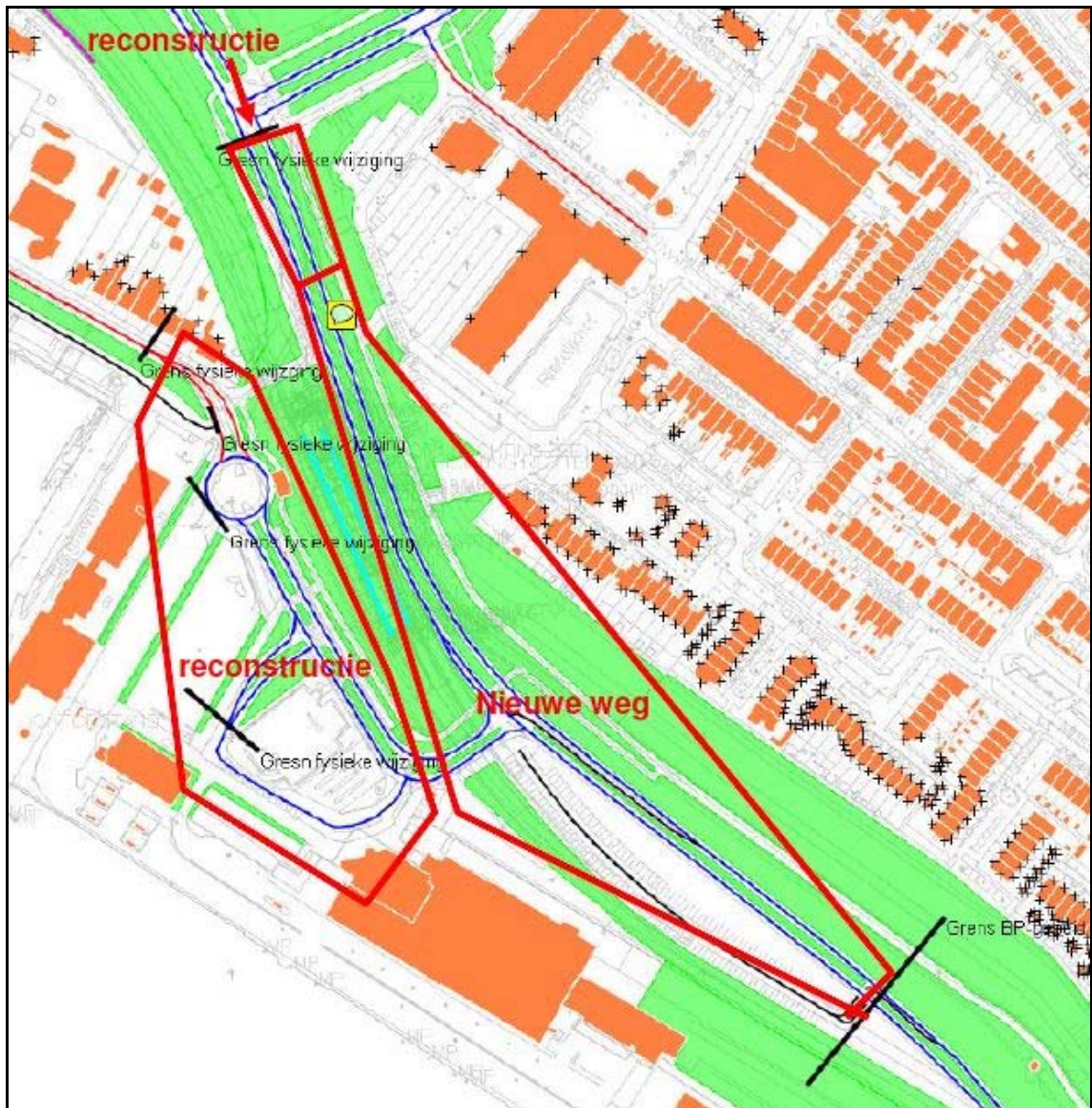
Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting van de nieuwe delen van de Stationsweg en Langeweg voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De belasting vanwege de verlengde Stationsweg bedraagt namelijk 35 dB en die van de verlengde Langeweg 45 dB. Voor het reconstructie deel van de Langeweg geldt, dat de hoogst berekende waarde 46 dB bedraagt. Dit betekent, dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden en er geen sprake is van een geluidtoename. Voor het bestaande deel van de Stationsweg geldt, is

---

<sup>7</sup> I-Bureau Gemeente Rotterdam, Akoestisch onderzoek 2015 Ombouw Hoekse Lijn, mei 2015, projectcode R.2014.038.HL.



de hoogst berekende waarde 38 dB. Ook hier wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en is er geen sprake van een geluidtoename. Een deel van de Stationsweg is en blijft aangemerkt als 30 km/h-gebied. Langs deze weg geldt geen geluidzone en de geluidbelasting hoeft hier van rechtswege niet onderzocht te worden. Desondanks is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidbelasting wel inzichtelijk gemaakt. Op dit deel van de Stationsweg is sprake van een geluidtoename van 10 dB, waardoor de maximale geluidbelasting 52 dB bedraagt.



Afbeelding 9: Overzicht reconstructie wegen en nieuwe wegen in het kader van akoestisch onderzoek.

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

#### 4.6 **Luchtkwaliteit**

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn

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

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. Dit houdt in, dat sprake is van een 'niet in betekenende mate'-project als de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) ten gevolge van het plan met maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> toenemen.

Uit de MER-deelstudie 'Lucht'<sup>8</sup> blijkt, dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO<sub>2</sub> in 2015 in Hoek van Holland gelegen is tussen 21,9 en 25,2 µg/m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>10</sub> geldt, dat deze concentratie is gelegen tussen 23,1 en 26,5 µg/m<sup>3</sup>. Voor beide stoffen geldt dan ook dat de jaargemiddelde concentratie in 2015 ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> is gelegen. Ook de etmaalwaarde fijn stof is gelegen beneden de grenswaarde.

De ombouw plus de verlenging van de Hoekse Lijn draagt in totaal minder dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> bij en blijft daarmee onder de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Een deel van deze bijdrage wordt veroorzaakt door de extra P&R-plaatsen bij het station Hoek van Holland Haven. De totale toename van de ontwikkelingen in Hoek van Holland bedraagt 0,1 µg/m<sup>3</sup> voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>; voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> is dit een bijdrage van <0,1 µg/m<sup>3</sup>. Op grond hiervan wordt gesteld, dat het project 'Hoekse Lijn' voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

#### **4.7 Externe veiligheid**

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

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

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. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om

---

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



gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken. Een afwijking moet in een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging door het bevoegd gezag worden gemotiveerd.

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

- vervoer gevaarlijke stoffen over de weg;
- vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor.

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

#### *Transport over water*

Uit het Basisnet 'Water' blijkt dat over de Nieuwe Maas / Nieuwe Waterweg gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. De ombouw van de Hoekse Lijn leidt in Hoek van Holland tot de verplaatsing van het station Hoek van Holland Haven. Een dergelijke voorziening wordt hierbij aangemerkt als 'kwetsbaar object'. De afstanden van dit station tot aan de transportas bedraagt hierbij 90 meter. De  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour is hierbij tot op de waterlijn gelegen en vormt geen belemmering. Dit geldt ook voor het plasbrandaandachtsgebied, dat zich uitstrekt tot op 40 meter uit de waterlijn.

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

#### *Transport door buisleidingen*

Binnen het bestemmingsplangebied zijn geen leidingen gelegen. De dichtstbijzijnde leiding betreft een K1-leiding, die ter hoogte van de weg Rivierkant de verlenging van de Hoekse Lijn kruist. De kortste afstand van het plangebied tot aan deze petroleumleiding bedraagt ruim 750 meter. Het betreft hier een leiding met een diameter van circa 11 inch en een maximale werkdruk van 80 bar. De bijbehorende  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour bedraagt 13 meter en het invloedsgebied strekt zich uit tot 30 meter uit het hart van de leiding. Gezien de afstand zijn deze contouren niet binnen het bestemmingsplan gebied gelegen.

De ombouw van de Hoekse Lijn leidt daarnaast niet tot een wijziging van de ligging van deze buisleiding. Daarnaast worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten toegevoegd, waardoor de ruimtelijke situatie hetzelfde blijft. De ombouw heeft geen invloed op de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

#### *Toepassing en opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen*

Direct ten zuiden van het plangebied is het terrein van StenaLine gelegen. Op het vrachtterrein worden containers op- en overgeslagen; dit terrein is gelegen aan de oostzijde van de kern Hoek van Holland en daarmee op een afstand van circa 550 meter van het plangebied. Ten behoeve van het bestemmingsplan "Hoek van Holland woongebied" (zie bijlage 1 MER-deelrapport 'externe veiligheid') is voor deze inrichting een externe veiligheidsberekening gemaakt. Hieruit blijkt, dat de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour zich niet uitstrekt over Hoek van Holland en daarmee ook niet over het plangebied. Het groepsrisico is een factor 1.000 onder de oriënterende waarde gelegen, waarbij het woongebied Hoek van Holland

---

<sup>9</sup> I-Bureau Gemeente Rotterdam, MER Hoekse Lijn; deelrapport externe veiligheid, mei 2015, rapportnummer R.2014.006.HLRO.

maatgevend is. Het toename van het aantal reizigers op het nieuwe station Hoek van Holland Haven is hierbij verwaarloosbaar. Een nadere berekening en/of verantwoording van het groepsrisico is dus niet noodzakelijk.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt geconcludeerd, dat het aspect 'externe veiligheid' geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ombouw van de Hoekse Lijn.

#### 4.8

##### **Bodem**

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

Uit het bij het MER behorende deelrapport 'Bodem'<sup>10</sup> blijkt, dat recentelijk ter plaatse van het emplacement Hoek van Holland Haven drie verontreinigingen zijn aangetroffen. Twee verontreinigingen betreffen een geval van ernstige bodemverontreiniging. Deze zijn gelegen ter hoogte van de deellocaties 'tankplaat en draaischijf' en 'bunker en stortlocatie'. De derde verontreiniging betreft een sterke diffuse verontreiniging die slechts sporadisch in concentraties boven de interventiewaarde wordt aangetroffen. Deze is gesitueerd ter hoogte van de 'ophooglaag'.

Door de ombouw van de Hoekse Lijn wordt het huidige station Hoek van Holland Haven meer westwaarts aangelegd. Binnen deze locatie zijn twee van de drie verontreinigingen aanwezig. Als eerste gaat het hier om de verontreiniging in de 'ophooglaag', die voornamelijk te relateren is aan bijmengingen van grond met puin, kolengruis, bakstenen en/of slakken. Het betreft de bodemlaag tot 1 meter diepte, waarbij lichte tot sterke verontreinigingen met zware metalen, PAK en/of PCB zijn aangetoond. In de daaronder zintuiglijk onverdachte grondlagen zijn geen tot maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond. De diffuus verontreinigde ophooglaag heeft de grondwaterkwaliteit niet negatief beïnvloed.

Ook de verontreiniging op locatie 'tankplaat en draaischijf' is binnen het plangebied gelegen. Hier is zowel de grond als het grondwater sterk verontreinigd met minerale olie. De omvang van de verontreiniging lijkt in de loop der tijd te zijn afgenomen. Bij herinrichting, verandering naar een gevoeliger gebruik van de locatie of het aanvragen van een omgevingsvergunning is het noodzakelijk om deze verontreiniging te saneren. Dit geldt overigens ook voor de aanwezige verontreiniging ter plaatse van het deelgebied 'bunker en stortlocatie'.

Tussen de rails wordt een matige tot sterke verontreiniging verwacht. Het kan hierbij gaan om diverse stoffen. Zo is een verontreiniging met nikkel mogelijk, omdat deze stof mee komt met ijzerstof als gevolg van slijtage van de spoorbaan en wielbanden. Ijzerstof kan tezamen met arseen tevens leiden tot ijzer(hydr)oxiden in het grondwater. Koperverontreiniging is mogelijk als gevolg van slijtende bovenleidingen en doorslijtage van de spoorbanen kan tot een zink-verontreiniging leiden. Verontreiniging met PAK is mogelijk afkomstig van gecreosoteerde

---

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

dwarsliggers en (diesel)treinen. Tevens kunnen minerale oliën in spoorgronden voorkomen als gevolg van lekkende locomotieven en smeeroliën. Ook kunnen verontreinigingen met bestrijdingsmiddelen voorkomen als gevolg van het geregeld toepassen van onkruidverdelgers ter plaatse van spoorbermen.

Voor de ombouw van de Hoekse Lijn zal het grondverzet zich over het algemeen in de bovenste meters afspelen. Hierbij bestaat de mogelijkheid dat verontreinigde grond vrijkomt. Mocht hergebruik van de grond binnen het werk niet mogelijk zijn, dan dient deze te worden afgevoerd. Indien saneringen noodzakelijk zijn, dan zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar. De milieuhygiënische kwaliteit staat realisatie van de ombouw van de Hoekse Lijn dan ook niet in de weg.

#### **4.9**

##### **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 Europese '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.

Uit het MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit'<sup>11</sup> blijkt, dat het tracé van de Hoekse Lijn van oost naar west een gevarieerd landschap doorsnijdt met een wisselende bewoningsgeschiedenis en bijgevolg een sterke diversificatie in archeologische waarden en verwachtingen. In de gebieden langs de oever van de Waterweg in Hoek van Holland zijn de oudere sedimenten tot op grote diepte geërodeerd. Als gevolg van deze erosie is de archeologische verwachting van het gebied laag. Het is evenwel niet uitgesloten dat zich in de diepe ondergrond nog scheepsresten uit de Romeinse tijd, Middeleeuwen of Nieuwe tijd bevinden.

Ondanks de lage verwachting is hier wel een onderzoeksplicht van kracht. Deze is alleen van toepassing bij een verstoring groter dan 200 m<sup>2</sup> en een verstoringdiepte vanaf één meter beneden NAP. Deze archeologische verwachtingswaarde is doorvertaald naar dit

---

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

bestemmingsplan door middel van de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie". In deze bestemming is aangegeven aan welke voorwaarden voldaan moet worden, alvorens eventuele bodemversturende activiteiten uitgevoerd mogen worden.

#### **4.10**

##### ***Cultuurhistorie***

Uit § 2.1 blijkt dat in een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied. In het eerder aangehaalde MER-deelrapport 'Ruimtelijke kwaliteit' is hieraan aandacht besteed. Zo blijkt, dat in omgeving van het plangebied diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen/objecten aanwezig zijn. Zo is net ten zuiden van de in het plangebied gelegen bestaande spoorlijn een voormalige torpedoloods gesitueerd. Dit uit 1886 stammend gebouw is aangemerkt als rijksmonument. Even verderop aan de Stationsweg bevinden zich nog twee rijksmonumenten, die beide onderdeel uitmaken van het complex 'Fort aan den Hoek van Holland'. Het betreft een fortwachterswoning uit 1881 en een aan elkaar geschakeld geheel van een commandantswoning en twee officierswoningen uit 1884. De ombouw van de Hoekse Lijn heeft geen gevolgen voor deze monumenten.

In het Vinetaduin bevindt zich een bunkercomplex, waarvan de procedure tot aanwijzing als rijksmonument zich in de afrondende fase bevindt. Hierdoor is sprake van een voorbescherming. Het Vinetaduincomplex maakt tevens onderdeel uit van de Atlantikwall, een Duits militair verdedigingsstelsel dat zich langs de kust van de Noordzee en de Atlantische Oceaan van Noorwegen tot Spanje uitstrekt. Het Vinetaduincomplex is hierbij gebouwd tussen 1942 en 1945. Bijzonder aan het complex is, dat oudere, Nederlandse kustbatterijen uit de perioden 1916-1918 en 1936-1938 hierin zijn opgenomen. Na de Tweede Wereldoorlog heeft het Nederlandse leger het terrein nog lange tijd gebruikt. Uit de Koude Oorlog dateren de karakteristieke parabolantennes voor troposcatterverbindingen tussen Engeland en West-Duitsland. Het gehele complex is nog vrijwel gaaf. De ombouw van de Hoekse Lijn heeft geen gevolgen voor dit bunkercomplex.

Op de provinciale kaart Cultuurhistorische Hoofdstructuur zijn daarnaast nog enkele andere waardevolle landschapshistorische elementen benoemd. Het gaat hierbij om de 'oude duinen' (Voorduin, Vinetaduin), alsook de bebouwing rond de Berghaven. Aan beide wordt een hoge waarde toegekend. De ombouw heeft hierop geen invloed.

Andere bouwhistorische waarden in de omgeving van het plangebied betreffen de voormalige villa's langs de Paviljoensweg. Aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw waren hier zo'n tien villa's aanwezig, waarvan het huis op nummer 39 is overgebleven. Niet duidelijk is wat momenteel van de funderingen van de overige villa's resteert en welke cultuurhistorische waarde deze nog kennen. De ombouw van de Hoekse Lijn, alsook de verplaatsing van het station Hoek van Holland Haven leiden niet tot aantasting aan deze funderingen. Westelijk van het Vinetaduin is het verdedigingscomplex 'FF' gelegen. Tevens bevindt zich hier het tracé van de antitankmuur. De met dit bestemmingsplan voorziene ruimtelijke ontwikkelingen hebben geen significant negatief effect op deze aanwezige 'andere bouwhistorische waarden'.

#### 4.11

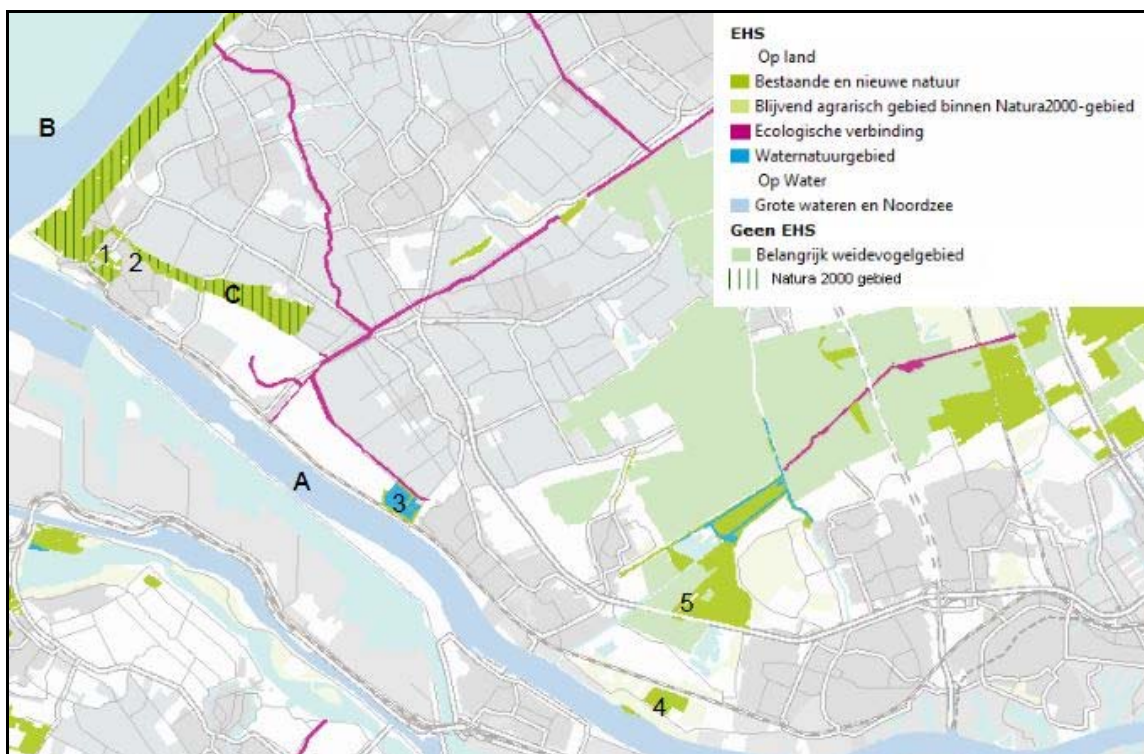
#### Natuur

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

##### *Gebiedsbescherming*

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

Uit het MER-deelrapport 'Natuur'<sup>12</sup> blijkt, dat rondom het tracé van de Hoekse Lijn diverse gebieden aanwezig zijn die bescherming genieten. Zo zijn daar de Natura 2000-gebieden "Solleveld & Kapittelduinen" en "Spanjaards Duin". Het gebied 'Kapittelduinen' is in 1996 tevens aangewezen als natuurmonument, vanuit het oogpunt van natuurschoon en natuurwetenschappelijke betekenis. Naast deze Natura 2000-gebieden bevinden zich langs het tracé ook gebieden die onderdeel uitmaken van de (provinciale) EHS. De Aalkeetpolder tussen Maassluis en Vlaardingen is daarbij ook aangemerkt als weidevogelgebied. Op onderstaande afbeelding zijn deze gebieden weergegeven.



Afbeelding 10: Overzicht van de aanwezige beschermde natuurgebieden langs de Hoekse Lijn. Als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn gaan de voertuigen op het tracé in een hogere frequentie rijden. Dit leidt ter plaatse van de Natura 2000-gebieden echter niet tot een hogere geluidbelasting - en dus meer verstoring - dan in de huidige situatie. Omdat de ombouw ook

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

niet leidt tot werkzaamheden binnen een beschermd Natuurmonument, is het niet noodzakelijk om de externe werking op de oude doelen te toetsen. Negatieve effecten op weidevogelgebieden zijn uitgesloten, omdat geen sprake is van een permanente toename van verstoring. Door de ombouw is tevens sprake van een afname van verstoring in de EHS.

### *Soortbescherming*

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

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

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

Door de ombouw van de Hoekse Lijn in Hoek van Holland zijn de volgende effecten te verwachten. Nieuw ruimtebeslag leidt tot een afname van groeiplaatsen van plantensoorten. Het gaat echter om algemeen voorkomende soorten, waarvoor in de omgeving voldoende andere mogelijkheden zijn. Verstoring is voor deze soortgroep dan ook niet aan de orde. Door de ombouw wordt de directe omgeving van het spoorlijn niet minder geschikt voor algemeen voorkomende broedvogels, of licht beschermde grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Bovendien is het plangebied voor het grootste deel in / langs de bebouwde kom gelegen; hier is reeds sprake van een verstoorde situatie. In de huidige situatie is immers ook sprake van gebruik van de spoorlijn. Doordat de werkzaamheden niet leiden tot het grootschalig verdwijnen van opgaande beplanting, blijven foerageergebieden en migratieroutes van vleermuizen behouden. Effecten op deze soortgroep zijn uitgesloten. De afstand tot leefgebieden van de kleine modderkruiper en bittervoorn is te groot om te leiden tot effecten.

De wijngaardslak komt op een kleinere afstand voor, maar deze soort is niet gevoelig voor verstoring. Effecten zijn uitgesloten.

Op grond van bovenstaande beschouwing wordt gesteld, dat de Flora- en Faunawet de ombouw van de Hoekse Lijn niet in de weg hoeft te staan. Mogelijk zijn compenserende en/of mitigerende maatregelen noodzakelijk. Indien dit het geval is, zullen deze worden getroffen. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar.

#### 4.12 **Niet gesprongen explosieven**

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



Afbeelding 11: Schematische weergave van NGE-(on)verdachte gebieden ter plaatse van de Hoekse Lijn.

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

#### 4.13 **Duurzaamheid en energie**

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw. 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.

Rotterdam streeft naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. Deze ambities zijn vastgelegd in het zogenaamde Programma Duurzaam. Hierin wordt ingegaan op opgaven zoals het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, het bevorderen van de energie-efficiëntie en het groener maken van de stad. In dit Programma worden tien opgaven genoemd voor de periode 2010-2014. Sommige van deze opgaven zijn niet of slechts deels te borgen in een bestemmingsplan, omdat ze geen ruimtelijke relevantie kennen. Met dit bestemmingsplan wordt een deel van de ombouw van de Hoekse Lijn beoogd, alsmede de

optimalisatie van het station Hoek van Holland Haven. Dit leidt er toe dat Hoek van Holland beter per openbaar vervoer ontsloten. Dit zorgt dus voor minder autobewegingen en daardoor tot een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De ombouw van de Hoekse Lijn maakt daarnaast zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur: de rails, bovenleidingportalen en bovenleidingen blijven zo veel mogelijk gehandhaafd. Tevens worden bestaande funderingen en onderbouwconstructies van de perrons bij het vernieuwen van de stations zoveel mogelijk benut. De hoeveelheid nieuwe materialen die worden gebruikt is, afgezet tegen de omvang van het project (lengte, kosten), gering. Om verspilling tegen te gaan wordt gewerkt met gesloten kringlopen. Daarnaast worden zoveel als mogelijk duurzame bouwmaterialen toegepast.



## 5. JURIDISCHE ASPECTEN

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een 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.

Zoals aangegeven richt deze herziening zich enkel op de functiewijziging van een aantal binnen het plangebied opgenomen gronden. Daarmee wijzigt feitelijk alleen de verbeelding en blijven de planregels van het bestemmingsplan Hoek van Holland – Bedrijventerreinen ongewijzigd. De regels die van toepassing zijn op de gronden binnen deze herziening, zijn wel opgenomen in dit document en voorzien van eenzelfde artikelnummer als in het onderliggende bestemmingsplan. Dit om te kunnen voldoen aan de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012). Het gaat om de bestemmingen:

### Enkelbestemmingen

|            |                        |
|------------|------------------------|
| Artikel 15 | Verkeer - Spoorverkeer |
| Artikel 17 | Verkeer - Wegverkeer   |

### Dubbelbestemmingen

|            |                          |
|------------|--------------------------|
| Artikel 21 | Waarde - Archeologie 1   |
| Artikel 23 | Waterstaat - Waterkering |

In het vervolg van deze paragraaf wordt per bestemming een nadere toelichting gegeven.

### Artikel 15 – Verkeer - Spoorverkeer

De bestemming Verkeer – Spoorverkeer voorziet zowel in stationsvoorzieningen, als in spoorbanen en wegen. Bijbehorende voorzieningen ten behoeve van onderhoud en beheer, voorzieningen voor reizigers, nutsvoorzieningen en geluidwerende voorzieningen zijn eveneens in deze bestemming opgenomen.

In de bouwregels is bepaald dat een stationsgebouw van maximaal 15 meter hoog is toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals kunstwerken en bovenleidingen, is een maximale hoogte van 20 meter opgenomen, met dien verstande dat erfafscheidingen niet hoger dan 3 meter mogen zijn.

De in het plan opgenomen bouwregels bieden voldoende flexibiliteit om de voorgenomen ontwikkelingen te kunnen realiseren.

Omdat de huidige locatie van de bestaande viskraam komt te vervallen door infrastructurele aanpassingen, is op de verbeelding een zone voorzien (specifieke vorm van detailhandel - kiosk) waarbinnen deze herplaatst kan worden. Hier is horeca toegestaan met een maximum bruto vloeroppervlak van 75 m<sup>2</sup>. Daarnaast is ook een bijbehorend terras toegestaan.

### Artikel 17 – Verkeer - Wegverkeer

De hoofdwegen in het plangebied hebben de bestemming Verkeer - Verkeersweg gekregen. Deze bestemming is bedoeld voor verkeerswegen met de bijbehorende bruggen, viaducten en parkeerplaatsen. Daarnaast zijn ook wandel- en fietspaden en gebouwtjes en bouwwerken ten behoeve van deze functies toegestaan. Binnen de bestemming Verkeer - Verkeersweg zijn de 50 km/h-wegen opgenomen die, gebaseerd op de wegcategorisering duurzaam veilig, ook in de toekomst 50 km/h-wegen zullen blijven.

#### Artikel 21 - Waarde – Archeologie - 1

Het gehele plangebied is voorzien van een dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 1. Uitgangspunt voor deze bestemmingen is, dat potentieel aanwezige archeologische waarden beschermd dienen te worden. Bij verstoringen van de bodem dient een archeologisch rapport te worden opgesteld alvorens met de verstorende activiteit begonnen kan worden. Welke vorm van archeologisch onderzoek nodig is, dient vooraf te worden beoordeeld door de gemeente (voor deze het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam, het BOOR). De dubbelbestemming geldt zowel voor bouwwerkzaamheden als voor overige werkzaamheden. Aan een te verlenen vergunningen kunnen voorwaarden verbonden worden.

#### Artikel 23 – Waterstaat – Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is opgenomen ter bescherming van de bestaande waterkering. Voor deze gronden gelden beperkingen voor het oprichten van bouwwerken die niet ten dienste staan aan de waterkering. Via een omgevingsvergunning kan hiervan afgeweken worden.

#### *Overgangs- en slotregels*

In artikel 30 is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

## 6. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

### 6.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

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

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

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

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

Het concept ontwerpbestemmingsplan is dan ook toegezonden aan de volgende partijen:

- Provincie Zuid-Holland;
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;
- Ministerie van Defensie;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Rijkswaterstaat;
- Stadsregio Rotterdam;
- Hoogheemraadschap van Delfland;
- DCMR Milieudienst Rijnmond;
- Rijksluchtvaartdienst;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- Bureau voor Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR);
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR);
- Havenbedrijf Rotterdam;
- ProRail;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- NV Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij;
- Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding;
- Deltalinqs;
- KPN Telecom;
- Tennet;
- Stedin;
- Gasunie.

Rijkswaterstaat en het hoogheemraadschap hebben schriftelijk reacties kenbaar gemaakt, die hieronder zijn samengevat en zijn voorzien van een antwoord. Van de overige partijen is geen

reactie ontvangen, waarmee wordt aangenomen dat zij met het voornemen kunnen instemmen.

#### *1. Rijkswaterstaat*

1.1 Rijkswaterstaat is beheerder van de Nieuwe Waterweg en de buitendijkse gebieden. Verzocht wordt dit op te nemen in de waterparagraaf.

##### Beantwoording:

De toelichting is op dit aangescherpt.

1.2 Voor de in 1.1. genoemde gebieden geldt dat de Waterwet van toepassing is, tenzij in het waterbesluit anders is bepaald. Rijkswaterstaat geeft aan, dat specifiek voor dit bestemmingsplan geldt dat op basis van artikel 6.16 uit het Waterbesluit geen vergunningsplicht van toepassing is voor het onderdeel 'gebruik waterstaatswerk'.

##### Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

#### *2. Hoogheemraadschap van Delfland*

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

##### Beantwoording

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

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

##### Beantwoording:

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuw spoortracé mogelijk, maar een gewijzigde ligging van het station Hoek van Holland Haven. Deze wijziging is gewenst vanuit de veiligheid van de reiziger. Daar waar het station is gelegen binnen de zone van de primaire waterkering, is deze voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Voor de aanleg van het nieuwe station is het dan ook noodzakelijk om nogmaals in overleg te treden met de beheerder van de waterkering. Daarmee zijn de betreffende belangen geborgd.

2.3 De op de verbeelding opgenomen begrenzing van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' komt niet geheel overeen met de leggerzonering van de primaire waterkering.

##### Beantwoording:

De verbeelding is op dit punt aangepast.

2.4 Aangegeven dient te worden waar binnen de bestemmingen ‘Verkeer – Spoorverkeer’ en ‘Verkeer – Wegverkeer’ tunnels, viaducten en bruggen gewenst zijn. Indien dit op locaties is waar het waterveiligheidsbelang mogelijk in het geding is, dient met berekeningen de waterveiligheid en beheerbaarheid van de waterkering aangetoond, dan wel aan de bijbehorende planregels een verplichting tot het inwinnen van advies bij het hoogheemraadschap toegevoegd te worden.

Beantwoording:

Voor het deel van het plangebied dat gelegen is binnen de primaire waterkering, geldt de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’. Door middel van artikel 23.2.1 en 23.4.1. is geregeld dat niet mag worden gebouwd c.q. bepaalde werken/werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd. Dit geldt dus ook voor het aanbrengen van tunnels, viaducten en bruggen. Dergelijke werkzaamheden zijn alleen mogelijk als een advies bij de dijkbeheerder is aangevraagd.

2.5 In de bestemming ‘Groen’ worden ondergrondse huisvuilcontainers mogelijk gemaakt. Om het waterveiligheidsbelang te borgen, wordt verzocht om met berekeningen de waterveiligheid en de beheerbaarheid van de waterkering aan te tonen, dan wel aan de bijbehorende planregels een verlichting tot het inwinnen van advies bij het hoogheemraadschap toe te voegen.

Beantwoording:

De bestemming ‘Groen’ is komen te vervallen.

2.6 Graag aan de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ de volgende zinsnede toevoegen: ‘tenzij aantoonbaar een watervergunning overgelegd kan worden’.

Beantwoording:

De passage is toegevoegd.

2.7 Verzocht wordt om in de waterparagraaf op te nemen, dat nadere aandacht uitgaat naar de periode ná 50 jaar in relatie tot (bekende) ruimtelijke ontwikkelingen nabij het plangebied.

Beantwoording:

Een bestemmingsplan kent een doorlooptijd van ten hoogste 10 jaar, vandaar dat de gevraagde aanvulling niet is opgenomen in de waterparagraaf. Overigens geldt voor het deel van het plangebied dat gelegen is binnen de primaire waterkering de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’. Door middel van artikel 23.2.1 en 23.4.1. is geregeld dat niet mag worden gebouwd c.q. bepaalde werken/werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd. Dit geldt dus ook voor het aanbrengen van tunnels, viaducten en bruggen. Dergelijke werkzaamheden zijn alleen mogelijk als een advies bij de dijkbeheerder is aangevraagd. Dit geldt dus ook voor andere (onbekende) ruimtelijke ontwikkelingen.

2.8 Verzocht wordt in de waterparagraaf een verwijzing op te nemen naar de Handreiking watertoets voor gemeente van Delfland.

Beantwoording:

In de waterparagraaf is hier een verwijzing naar gemaakt, al is van deze handreiking geen gebruik gemaakt. Immers dient het MER-deelrapport 'Water' als watertoets voor het bestemmingsplan.

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

Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

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

Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

2.11 In het kader van de Hoekse Lijn is geconstateerd, dat behoefte is aan Rijksbeleid aangaande de ruimtelijke reservering voor het borgen van de waterveiligheid voor de periode na 2050. Dit beleid kan gebruikt worden voor toekomstige aanpassingen van de legger in de periode na oplevering van het project Hoekse Lijn.

Beantwoording:

De betreffende opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

## II. REGELS





# INHOUDSOPGAVE PLANREGELS

|                                             |           |
|---------------------------------------------|-----------|
| <b>HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS.....</b>   | <b>59</b> |
| Artikel A – Begrippen .....                 | 59        |
| Artikel B – Toepassingsbereik .....         | 59        |
| <b>HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS.....</b>   | <b>61</b> |
| Artikel 15 – Verkeer - Spoorverkeer .....   | 61        |
| Artikel 17 – Verkeer – Wegverkeer .....     | 62        |
| Artikel 21 – Waarde – Archeologie - 1 ..... | 63        |
| Artikel 23 – Waterstaat - Waterkering.....  | 65        |
| <b>HOOFDSTUK 3 SLOTBEPALING .....</b>       | <b>67</b> |
| Artikel 30 – Slotregel.....                 | 67        |



# HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

## Artikel A – Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

### Plan:

het bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen, 1e herziening” met identificatienummer NL.IMRO.0599.BP2094HvHBdr1eherz-va01 van de gemeente Rotterdam.

## Artikel B – Toepassingsbereik

Deze herziening omvat een functiewijziging van enkele gronden, zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen”, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Rotterdam bij besluit van 4 juli 2013. De in dat bestemmingsplan opgenomen planregels, als ook de bijlage, behorende bij het bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen”, blijven ongewijzigd en onverminderd van toepassing.



## HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

### Artikel 15 – Verkeer - Spoorverkeer

#### 15.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. een stationsgebouw;
- b. spoorbanen ten dienste van het spoorwegverkeer, met de bijbehorende voorzieningen, alsmede groen, water, ontsluitingswegen en -paden en dergelijke;
- c. ter plaatse van de op de verbeelding aangegeven functieaanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - kiosk' is één horecavestiging toegestaan met een bruto vloeroppervlak van maximaal 75 m<sup>2</sup>;
- d. ongebouwde (gevel) terrassen, grenzend aan de functieaanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - kiosk';
- e. 'Waarde - Archeologie - 1';
- f. 'Leiding - Hoogspanning', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd;
- g. 'Waterstaat - Waterkering', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

#### 15.2 Bouwregels

##### 15.2.1 Algemeen

Op de voor 'Verkeer- Spoorverkeer' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. een stationsgebouw;
- b. spoorbanen, kunstwerken, zoals viaducten, bruggen en duikers en overige voor het functioneren van het spoorwegverkeer nodige bouwwerken;
- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bovenleidingen, seinpalen, overwegbomen, straatmeubilair, reclame-inrichtingen, geluidswerende voorzieningen e.d.

##### 15.2.2 Bouwnormen

Voor het bouwen gelden de volgende bebouwingsnormen:

- a. de maximale bouwhoogte van gebouwen mag niet meer dan 15 meter bedragen;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen niet hoger zijn dan 20 meter, met uitzondering van erfafscheidingen, die niet hoger mogen zijn dan 3 meter.

#### 15.3 Medebestemming

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie - 1', 'Leiding - Hoogspanning', 'Waterstaat - Waterkering' is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

## **Artikel 17 – Verkeer – Wegverkeer**

### **17.1 Bestemmingsomschrijving**

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

- a. voorzieningen voor rijdende en stilstaande voertuigen, zoals rijstroken, fietspaden, parkeerplaatsen, met de daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten, bruggen, duikers;
- b. voorzieningen ten behoeve van wandelen en verblijven, zoals trottoirs, paden en trappen;
- c. groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding nodige voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
- d. bouwwerken ten behoeve van kleinschalige openbaar nutsvoorzieningen, verkeer en vervoersvoorzieningen;
- e. geluidswerende voorzieningen;
- f. uitstekende delen aan gebouwen die toegelaten zijn krachtens een aangrenzende bouwbestemming;
- g. 'Waarde - Archeologie - 1';
- h. 'Waterstaat - Waterkering', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd;
- i. 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie', voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd.

### **17.2 Bouwregels**

#### **17.2.1 Algemeen**

Op de voor 'Verkeer- Wegverkeer' bestemde gronden mag niet worden gebouwd, behoudens:

- a. 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, alsmede niet voor bewoning bestemde kleine gebouwen voor openbaar nut, verkeer en vervoer, welke gebouwen niet groter mogen zijn 80 m<sup>3</sup>;
- b. uitstekende delen aan gebouwen als bedoeld in het eerste lid onder b., niet dieper dan 2 meter uit de gevel en tenminste 2,2 meter boven maaiveld.

### **17.3 Medebestemming**

Voor zover de gronden mede zijn bestemd voor 'Waarde - Archeologie - 1', 'Leiding - Hoogspanning', 'Waterstaat - Waterkering' is voor het bouwen het bepaalde terzake in genoemde bestemming mede van toepassing.

## **Artikel 21 – Waarde – Archeologie - 1**

### **21.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde – Archeologie - 1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

### **21.2 Bouwregels**

#### *21.2.1 Rapport archeologisch deskundige*

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning 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 21.3.1.

#### *21.2.2 Te verbinden voorwaarden aan omgevingsvergunning*

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.

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

#### *21.3.1 Verbod*

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de in 21.3.2 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 1,0 meter beneden NAP en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m<sup>2</sup> beslaan.

#### *21.3.2 Vergunningsplichtige werken c.q. werkzaamheden*

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, bodem verlagen, 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.

#### *21.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden*

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.

#### *21.3.4 Voorwaarden verlening omgevingsvergunning*

Vergunning wordt verleend nadat de aanvrager een rapport aan burgemeester en wethouders heeft overgelegd 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.

#### *21.3.5 Te verbinden voorwaarden aan omgevingsvergunning*

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 23 – Waterstaat - Waterkering**

### **23.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een waterkering.

### **23.2 Bouwregels**

#### *23.2.1 Verbod*

Ter plaatse van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering', mag in afwijking van de bouwregeling voor de andere voorkomende bestemming(en), niet worden gebouwd.

#### *23.2.2 Uitzondering*

Het verbod als bedoeld in 23.2.1 is niet van toepassing voor bebouwing welke is toegestaan ingevolge de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' en (vervangende nieuwbouw van) bebouwing welke aanwezig is op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

#### *23.2.3 Toegestane bouwwerken*

Ten behoeve van de functie waterstaat - waterkering mogen worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, zoals kademuren, duikers, keerwanden, beschoeiingen e.d.

### **23.3 Afwijken van de bouwregels**

#### *23.3.1 Afwijking*

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 23.2.1 en toestaan dat in de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd, mits het belang van de waterkering daardoor niet wordt geschaad.

#### *23.3.2 Advies*

Alvorens vergunning te verlenen winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in van de dijkbeheerder, aan de hand waarvan zij desgewenst voorwaarden kunnen verbinden aan de vergunning, ter bescherming van genoemd belang, tenzij aantoonbaar een watervergunning overgelegd kan worden.

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

#### *23.4.1 Verbod*

Het is verboden om op of in de gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning) de volgende werken of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;

- d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- e. het aanbrengen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

#### *23.4.2 Uitzondering*

Het verbod als bedoeld in 23.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

#### *23.4.3 Voorwaarden verlening omgevingsvergunning*

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 23.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de waterkering/het waterstaatsbelang;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende beheerder van de waterkering.

## HOOFDSTUK 3 SLOTBEPALING

### Artikel 30 – Slotregel

Dit artikel krijgt de navolgende toevoegingen:

1. Deze planregels vormen in combinatie met het geldende bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen” de eerste herziening van het bestemmingsplan “Hoek van Holland - Bedrijventerreinen”.
2. Deze planregels kunnen worden aangehaald onder de naam “Bestemmingsplan Hoek van Holland – Bedrijventerreinen, 1<sup>e</sup> herziening”.



### III. VERBEELDING



 specifieke vorm van detailhandel - kiosk

