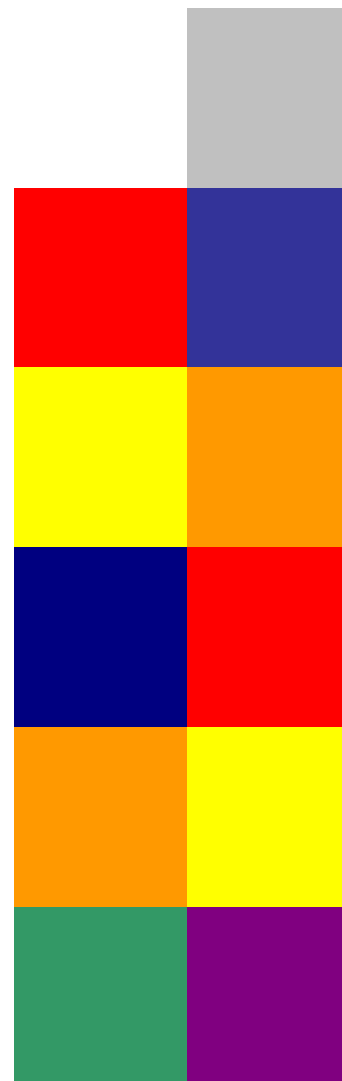
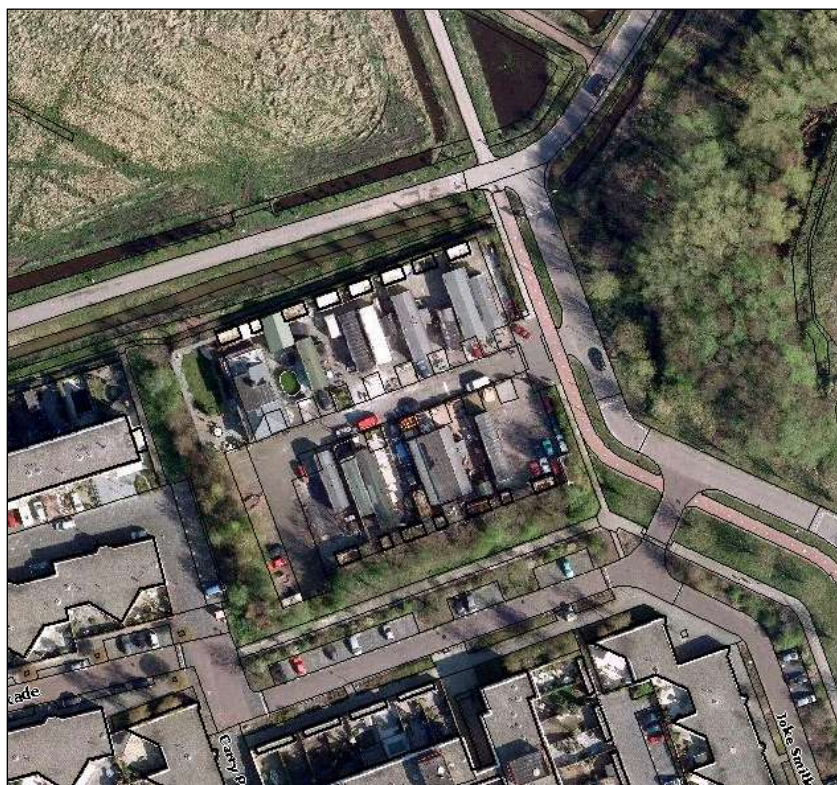




BESTEMMINGSPLAN

HOLY-NOORD, 4^E HERZIENING

VASTGESTELD

SEPTEMBER 2011



Gemeente Vlaardingen



Ordito B.V.
Resultaat in Recht en Ruimte
Postbus 94
5126 ZH GILZE

Tel. 0161-801022
E-mail: info@ordito.nl
Website: www.ordito.nl
KvK: 18078087

TOELICHTING

Planstatus: vastgesteld
Datum: 18 juli 2011
Plan identificatie: NL.IMRO.0622.0220bpWoon2010-0130
Auteur: F.A. Jiskoot

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3
1.1	Aanleiding en doel.....	3
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied.....	3
1.3	Geldend bestemmingsplan.....	4
1.4	Leeswijzer.....	5
2	BELEIDSKADER.....	6
2.1.	Rijksbeleid.....	6
2.2.	Provinciaal en regionaal beleid.....	7
2.3.	Gemeentelijk beleid.....	8
3	GEBIEDSANALYSE EN PLANBESCHRIJVING.....	11
3.1	Wonen.....	11
3.2	Verkeer en parkeren.....	11
3.3	Groen en water.....	12
4	OMGEVINGSASPECTEN.....	13
4.1	Algemeen.....	13
4.2	Geluidhinder wegverkeer.....	13
4.3	Geluidhinder industrielawaai.....	13
4.4	Luchtkwaliteit.....	14
4.5	Externe veiligheid.....	14
4.6	Bedrijvigheid.....	15
4.7	Bodemkwaliteit.....	15
4.8	Water.....	16
4.9	Archeologie.....	18
4.10	Beschermde natuur.....	20
5	PLANVISIE.....	23
5.1	Ontwikkeling woonwagengebeleid.....	23
5.2	Voorgeschiedenis.....	24
5.3	Toekomstige situatie.....	25
5.4	Vergelijking bestaande en toekomstige situatie.....	27
5.5	Brandveiligheid.....	28
6	PLANOPZET EN HANDHAVING.....	30
6.1	Algemeen.....	30
6.2	Toelichting op de artikelen.....	31
6.3	Handhaving.....	33
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	35
8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID.....	36
8.1	Overleg met instanties ex artikel 3.1.1 Bro.....	36
8.2	Bewonersoverleg.....	37

BIJLAGEN

1. Rapportage F&M Organisaties

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Sinds 1 januari 2001 beheert de Stichting Waterweg Wonen het woonwagencentrum aan de Holyweg. In 2015 loopt deze erfpacht af en de raad heeft bij raadsbesluit van 6 december 2001 er mee ingestemd om in 2015 of eerder in overleg met de Stichting Waterweg Wonen te bekijken of het aantal standplaatsen kan worden opgeheven. In april 2010 is door het adviesbureau F&M Organisaties een rapportage opgesteld over het functioneren van dit terrein. Hierin is geconcludeerd dat het aantal huishoudens dat aanwezig is op het terrein is gedaald naar 10 huishoudens. Buiten dit aantal is ten tijde van de voorbereiding van onderhavig plan bekend geworden dat tevens een huishouden naar reguliere huisvesting is gegaan en het terrein heeft verlaten. Binnen de planperiode wordt rekening gehouden met de uitgifte van één standplaats voor iemand die nu nog inwonend is. Per saldo betekent dit dat het aantal standplaatsen daalt naar 10 standplaatsen. Volgens het bestemmingsplan zijn hier 15 standplaatsen toegestaan, waardoor het bestemmingsplan hierop moet worden aangepast. Op grond van brandveilig moet er een afstand van 5 meter tussen woonwagens zitten. In de huidige tijd is de gangbare maatvoering van woonwagens groter geworden. Dit alles geeft een aanleiding om het bestemmingsplan partieel te herzien.

Het belangrijkste doel van dit bestemmingsplan is het verkrijgen van een actueel beheerkader om bovenstaande wijzigingen te faciliteren. Het gaat daarbij om een adequate en moderne bestemmingsregeling om de gerealiseerde functies en bebouwing op het woonwagencentrum, juridisch vast te leggen. Duidelijk is geworden dat de situatie omtrent woonwagenstandplaatsen vraagt om een nieuw beheerkader. Veel woonwagens en de bijbehorende standplaatsen zijn (met of zonder bouwvergunning) uitgebreid. Juridisch slecht vastgelegde situaties zijn ontstaan. Dit bestemmingsplan dient ertoe hier een einde aan te maken en duidelijkheid te scheppen voor zowel gemeente als woonwagenbewoners. Een op korte termijn genormaliseerde situatie creëren waarop gehandhaafd kan worden, is het uitgangspunt.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het woonwagencentrum ligt aan de rand van de wijk Holy-Noord, de meest noordelijke wijk van Vlaardingen. Het maakt deel uit van de buurt Vaart-Noord. Aan de noordzijde ligt het open veenweidegebied Holiërhoekse Polder. Ten westen en zuiden van de locatie liggen woonbuurten. Ten oosten van de locatie ligt een begraafplaats en een speelterrein.



Figuur 1: Ligging in groter verband

Het plangebied wordt als volgt begrensd (zie figuur 2):

- aan de zuid- en westzijde door de groenstrook langs de Joke Smitkade;
- aan de noordzijde door de groenstrook langs de Holyweg;
- aan de oostzijde door de groenstrook langs de verbindingsweg tussen de Joke Smitkade en de Holyweg.



Figuur 2: Luchtfoto plangebied

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Holy-Noord. Dit plan is vastgesteld op 29 maart 2007 en goedgekeurd op 27 mei 2008. De desbetreffende gronden hebben hierin de bestemmingen Groen, Verkeers- en verblijfsdoeleinden en Woondoeleinden (woonwagen) voor 15 woonwagenstandplaatsen. De voorgenomen wijzigingen op het terrein zijn niet mogelijk binnen deze bestemmingen. Het gaat dan om een kleiner maximum aan standplaatsen, de hogere

bouwhoogte van woonwagens, bredere woonwagens, de plaatsing van een woonwagenstandplaats op het parkeerterrein en de minimale afstand van woonwagens tot elkaar in verband met brandveiligheid.

Het geldende bestemmingsplan komt bij de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan te vervallen voor die gronden die zijn gelegen in het nieuwe bestemmingsplan.



Figuur 3: Geldend bestemmingsplan

1.4 Leeswijzer

Deze bijbehorende toelichting beschrijft, na behandeling van de inleiding in het onderhavige hoofdstuk, in hoofdstuk 2 Het van toepassing zijnde beleid op zowel rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk niveau. De huidige situatie van het plangebied wordt in hoofdstuk 3 verwoord. Hoofdstuk 4 omvat de verschillende randvoorwaarden en onderzoeken, waaronder milieuaspecten die betrekking hebben op het plan. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de doelstellingen en uitgangspunten voor het plangebied uiteengezet en de toekomstige situatie beschreven. In hoofdstuk 6 is een toelichting op de verbeelding en de regels opgenomen, waarna hoofdstuk 7 de economische haalbaarheid van het plan beschrijft. Tenslotte bevat hoofdstuk 8 het verslag van de bewonersavond en het overleg ex art. 3.1.1 Bro.

2 BELEIDSKADER

2.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

Op 23 april 2004 is de Nota Ruimte, het derde deel van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid, oftewel de regeringsbeslissing, vastgesteld. Hierin is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd dat voorheen in afzonderlijke nota's – Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP) – was opgenomen. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen, maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies.

De doelstelling van de Nota Ruimte is ontwikkelingsgericht: er wordt ondubbelzinnig gekozen voor ontwikkelingsplanologie en een nieuwe verwevenheid van stad en land. Een uitgangspunt van het beleid is dat veel ruimtelijke beslissingen genomen kunnen worden door decentrale overheden. Het nationaal ruimtelijk beleid richt zich op het realiseren van voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen groen, recreatie, sport en water. Het rijk heeft vier algemene doelstellingen die in samenhang worden nagestreefd, te weten:

- Versterken van de economie (een versterking van de internationale concurrentiepositie);
- Krachtige steden en vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land);
- Borging en ontwikkeling van ruimtelijke waarden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
- Borging van de veiligheid (het voorkomen van rampen).

In de ruimtelijke uitwerking van deze doelen staat bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking centraal. De verbetering van de leefbaarheid en de sociaal-economische positie van de steden, onder andere door de ontwikkeling van hoogwaardige woonmilieus, is daarbij een belangrijk doel. Ook de afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding behoort daar toe. Het laatste hoofddoel van de Nota heeft vooral betrekking op de maatregelen tegen overstromingen, ook in relatie tot de bodemdaling. Ingrijpende aanpassingen in het watersysteem en de waterhuishouding zijn nodig. Dit heeft tevens consequenties voor de manier waarop nieuwe verstedelijking wordt vormgegeven. Het 'water' wordt als sturend principe aangemerkt dat integraal onderdeel vormt van de ruimtelijke planvorming. Het beleid dient ook bij te dragen aan goede ruimtelijke voorwaarden om de (sociale) veiligheid voor de burgers te vergroten.

Het rijk benoemt zes nationale stedelijke netwerken en dertien, grotendeels binnen deze netwerken gelegen, economische kerngebieden. Eén van deze zes netwerken is de Randstad Holland, met drie economische kerngebieden (de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht). De gemeente Vlaardingen is gesitueerd in de Zuidvleugel. De leidraad voor het ontwikkelingsperspectief voor de Randstad is om voor de toekomst de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit te behouden en te versterken en om de eigen ruimtevrugn binnen het gebied te accommoderen.

Hoewel de Nota Ruimte geen concrete beleidsbeslissingen kent en slechts een aantal beleidsdoelen stelt als leidraad voor toekomstige ontwikkelingen, zijn het vooral de doelstellingen ten aanzien van de waterhuishouding die ook concrete betekenis hebben voor dit bestemmingsplan.

AMvB Ruimte (ontwerp, 29 mei 2009)

Op 29 mei 2009 heeft de Ministerraad op voorstel van de Minister van Ruimte en Milieu ingestemd met het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna te noemen: AMvB Ruimte). Deze AMvB Ruimte heeft van 17 juni tot en met 30 augustus 2009 ter visie gelegen. In deze periode heeft een ieder schriftelijk en langs elektronische weg opmerkingen naar voren kunnen brengen. De AMvB zal gefaseerd worden opgesteld en in werking treden doordat een deel van de beleidskaders nog in ontwikkeling is en nieuw rijksbeleid in voorbereiding is. De Eerste Tranche van de AMvB Ruimte ligt nu bij de Raad van State. Naar verwachting zal de eerste tranche van de AMvB Ruimte eind 2010 in werking treden; de tweede tranche een jaar daarna. De eerste tranche bevat uitsluitend een vertaling van kaderstellende uitspraken. Vooralsnog is er geen sprake van nieuw of aanvullend beleid of regelgeving.

Er is vooralsnog geen uitgebreide inhoudelijke samenvatting opgenomen van de AMvB. Gelet op het feit dat de eerste tranche van de AMvB geen nieuw of aanvullend beleid bevat én het conserverende karakter van het bestemmingsplan wordt er van uitgegaan dat deze niet strijdig zal zijn met het provinciaal ruimtelijk belang zoals neergelegd in de AMvB.

2.2. Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' (vastgesteld 02-07-2010)

Op basis van de Wro moeten gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen. Het uitgangspunt is "lokaal wat kan, provinciaal wat moet". De provincie stuurt dus alleen op hoofdlijnen. Aangegeven is, dat een gemeente in beginsel beleidsvrijheid heeft om de functie en gebruiksmogelijkheden van gronden te bepalen en juridisch te verankeren. Daarbij beschikt de provincie wel over bevoegdheid om de gemeentelijke beleidsvrijheid vooraf in te kaderen en zo nodig achteraf in te grijpen. In de provinciale structuurvisie geeft de provincie aan wat zij als provinciaal belang beschouwt en hoe zij daarop wil gaan sturen. Op vrijdag 2 juli 2010 stelden Provinciale Staten de structuurvisie en de verordening ruimte (de realisatieparagraaf van de structuurvisie, zie ook hierna) definitief vast. De structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Het accent ligt op sturing vooraf en sturing op kwaliteit. Het beleid gaat in op verschillende provinciale belangen.

Vermeldenswaardig is dat het plangebied als 'stedelijk gebied' staat aangemerkt (zie figuren hieronder). Gelet op het feit dat de structuurvisie het geldende provinciale beleid overneemt én het conserverende karakter van het bestemmingsplan wordt er van uitgegaan dat deze niet strijdig zal zijn met het provinciaal ruimtelijk belang zoals neergelegd in de structuurvisie.



Figuur 4: Kwaliteitskaart en functiekaart

Provinciale Verordening Ruimte (vastgesteld 02-07-2010)

Om het provinciale ruimtelijke belang, zoals beschreven in de Provinciale Structuurvisie, te kunnen uitvoeren is, onder meer, de Provinciale Verordening Ruimte vastgesteld. In deze verordening zijn de zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben, vastgelegd. De provincie acht de borging hiervan van groot belang. Tevens zijn de nationale belangen zoals vastgelegd in de AMvB Ruimte ook in de provinciale verordening opgenomen ten behoeve van een doorwerking in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplangebied is in de Verordening Ruimte aangewezen als 'bestaand stedelijk en dorpsgebied 2010' en ligt derhalve binnen de bebouwingscontour. De verordening kent geen specifieke regels die van belang zijn voor onderhavig bestemmingsplan.

2.3. Gemeentelijk beleid

Actualisatie Stadsvisie 'Koers op 2020' (vastgesteld 16-4-2008) en Stadsvisie 'Koers op 2020' (vastgesteld 10-2-2000)

De Stadsvisie dient als belangrijkste strategische onderlegger voor de gemeentelijke beleidsontwikkeling op de lange termijn (20 jaar) en wordt in principe iedere raadsperiode geactualiseerd. Vlaardingen koerst in algemene zin op een 'ongedeelde stad' door het voorkomen van maatschappelijke uitsluiting en het vergroten van de ruimtelijke en sociale samenhang. Om de belangen van burgers en hun instellingen te kennen en bij het maken van plannen zoveel mogelijk gebruik te maken van de kennis en creativiteit van burgers is participatie waardevol. Verder kenmerken de afgelopen jaren zich onder meer door een sterk verminderde waardering voor gedoogbeleid. Ook in Vlaardingen wordt eraan gehecht dat mensen zich aan de regels houden. Daarbij past een duidelijke en integrale handhaving.

Naast samenhang is evenwicht van belang. De stad moet voldoende inwoners hebben voor een goed voorzieningenniveau die wonen in een woning naar hun zin. Er is gekozen voor het profiel van Vlaardingen als een veelzijdige woonstad met gevarieerde, duurzame woonmilieus. Vlaardingers moeten in eigen stad een wooncarrière kunnen opbouwen. Dat betekent een gevarieerd aanbod in een goed woon- en leefklimaat zoals in het Actieplan Wonen is uitgewerkt. Het tempo van de herstructurerings moet echter omhoog. En meer differentiatie in de

woningvoorraad is noodzakelijk. Dit betekent vooral meer eengezinswoningen. Meer Vlaardingers moeten in hun stad kunnen werken. De gemeente en haar inwoners dragen bij aan een duurzame ontwikkeling op mondiale en lokale schaal. Energie neutrale gebouwen worden steeds belangrijker.

Ruimtelijke structuurschets 2020 (vastgesteld 1-10-2003)

De structuurschets is de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie en de opvolger van de Structuurschets 'Vlaardingen tekent voor haar toekomst' uit 1993. De structuurschets is van belang voor een planmatige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Voor de lokale ruimtelijke ontwikkeling is het verder van belang om instrumenten te ontwikkelen die een planmatige aanpak ondersteunen. De structuurvisie dient als basis voor (nieuwe) bestemmingsplannen.

De belangrijkste doelstellingen zijn als volgt:

- Versterken van de stedelijke groenstructuur
- Herwaarderen van de cultuurhistorie
- Vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus
- Spreiden van zorgvoorzieningen
- Versterken van de stadsranden en de Broekpolder
- Anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur
- Stabiliseren en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid

Bovenstaande doelstellingen zijn gebiedsgericht uitgewerkt. Het plangebied wordt in de eerste plaats beschouwd als een woongebied met de nadruk op beheer. Daarnaast wordt er nog specifiek ingegaan op de randen van Holy-Noord. Deze randen zijn overwegend ingericht met bomen, bosschages en bossen. Ze vormen een groen kader om het open landschap van Midden-Delfland. Ten noorden van Holy is de randzone dun. Op basis van het inrichtingsplan Abtswoude, in opdracht van de Reconstructiecommissie, worden de bosschages en rietlanden in deze rand uitgebreid. Hierdoor zal de begroeiing net als in de rand bij Westwijk het karakter krijgen van groene coulissen. De randzones bevatten nu al veel oppervlaktewater. In potentie zijn ze geschikt voor nog meer waterberging en 'natte milieus', net als de lagere zone langs de Vlaardingse Vaart. Dit kan extra kwaliteiten leveren voor recreatie, waterkwaliteit en beleving.



Figuur 5: Ruimtelijke structuurschets 2020

Beleidsnota Archeologie 2009-2013 (2009)

In 2009 heeft de gemeenteraad de archeologische beleidsnota “Blik op de toekomst, oog voor het verleden” vastgesteld. Deze nota gaat in op het wettelijke kader betreffende de omgang met archeologische waarden. Hierin is ondermeer het volgende opgenomen. De gemeente houdt bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden en verwachtingen. De op de verbeelding opgenomen archeologische terreinen worden gekoppeld aan bouwregels en een omgevingsvergunning voor werken en/of werkzaamheden. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt aangegeven waarom de aangewezen terreinen vanuit archeologisch oogpunt bescherming verdienen. In de planregels wordt vastgelegd welke gevolgen de gemeente verbindt aan de aanwezigheid van archeologische waarden of verwachtingen bij geplande bouwactiviteiten of andere bodemverstorende activiteiten. Die gevolgen kunnen zeer uiteenlopend zijn, variërend van ‘geen gevolgen voor bouwen’ via ‘eerst onderzoeken, dan bouwen’ tot en met ‘geen bodemverstoring, maar behoud in de bodem’. De voorwaarden voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, slopen of werken en/of werkzaamheden worden hierop aangepast.

Archeologieplan 2004-2007 (2003)

In 2003 is het archeologieplan 2004-2007 “Nieuwe gronden voor archeologisch beleid” vastgesteld. Hierin is het volgende beschreven:

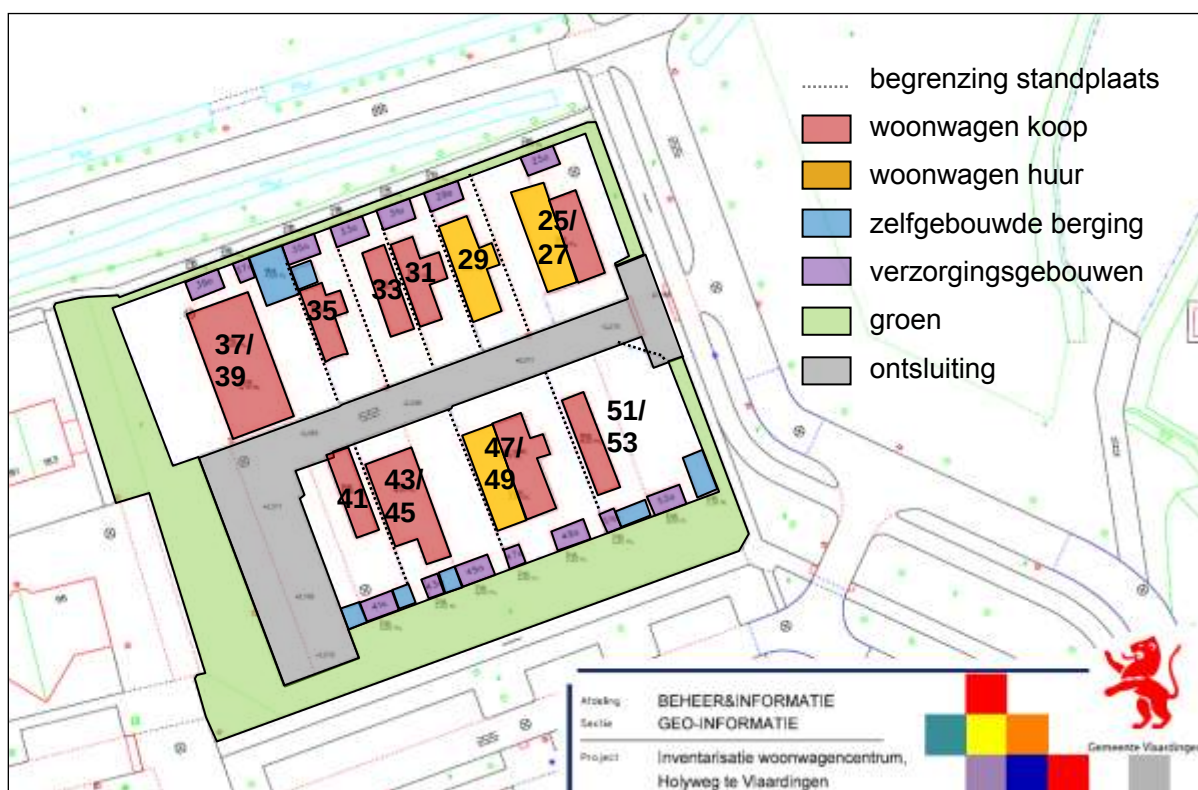
- waarom het archeologische beleid is geactualiseerd;
- op welke manier zekerheid wordt verkregen met betrekking tot het feitelijk doen van archeologisch onderzoek;
- hoe de resultaten van archeologisch onderzoek openbaar zullen moeten worden gemaakt;
- op welke manier de financiering van archeologisch onderzoek plaatsvindt.

3 GEBIEDSANALYSE EN PLANBESCHRIJVING

3.1 Wonen

Door F&M Organisaties is een analyse uitgevoerd van het woonwagencentrum. Bij de oprichting van het woonwagencentrum was sprake van 15 standplaatsen. In de loop van de tijd zijn woonwagens verbreed, extra bijgebouwen geplaatst en woonwagens verschoven of verwijderd. Ook staan op sommige standplaatsen zowel enkele als samengestelde woonwagens. In drie gevallen zijn lege standplaatsen bij andere woonwagens getrokken en in twee gevallen een standplaats gesplitst. Op grond van de analyse zijn er 10 huishoudens op het terrein woonachtig. Vijf huishoudens hebben op grond van de sociale rapportage een dubbele standplaats in gebruik.

Het woonwagenbestand is relatief verouderd. De twee meest recente woonwagens zijn van 1999 en de rest is meer dan 25 jaar oud. Alle woonwagens hebben een maximale bouwhoogte van 4 meter met uitzondering van de noordwestelijk gelegen woonwagen die een kap heeft tot een bouwhoogte van 5,5 meter. Achter de woonwagens zijn ten tijde van de oplevering van het terrein sanitair- en opslagruimten gebouwd. Deze zijn op vaste afstanden van elkaar gerealiseerd. In veel gevallen zijn er ook extra bergingen bij geplaatst. Door het midden van het terrein loopt een ontsluitingsweg, die uitmondt in een parkeerterrein. Op iedere standplaats is voorzien in parkeer ruimte. In de praktijk worden parkeerplaatsen op de eigen woonwagenstandplaats nauwelijks als zodanig gebruikt.

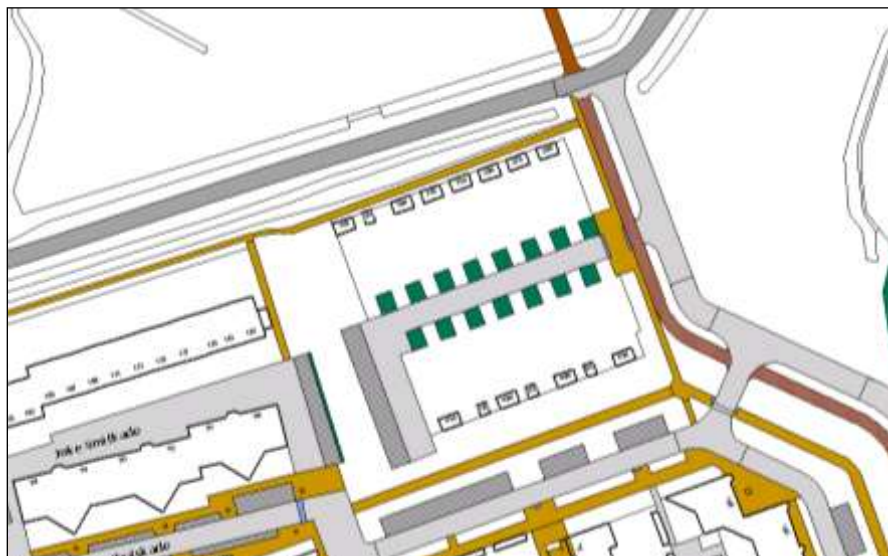


Figuur 6: Bestaande situatie woonwagencentrum

3.2 Verkeer en parkeren

Aan de noordzijde van het plangebied ligt de Holyweg. Door het midden van het terrein van het woonwagencentrum loopt een ontsluitingsweg. Aan de westzijde mondt dit uit op een parkeerterrein. Bij elke standplaats is tussen de woonwagen en de ontsluitingsweg ruimte voor

parkeren. De ontsluitingsweg sluit via de Holysingel aan op de wijkontsluitingsweg Olmendreef. Rondom het terrein lopen voetpaden. Langs de Holyweg lopen zowel een voet- als fietspad, die de wijk verbinden met het achterliggende weidegebied.



Figuur 7: Verkeersstructuur

3.3 Groen en water

Aan de noordzijde van het plangebied ligt de Holyweg. Hierlangs loopt aan twee zijden een watergang en groen. Het woonwagencentrum is omlijst door een groenstructuur. Deze groenstructuur bestaat uit wilgen en bosschages, die het zicht onttrekken op het woonwagencentrum. Ten oosten van het woonwagencentrum ligt een groenzone met daarin een speelveld. Hier weer naast ligt de begraafplaats.



Figuur 8: Groen- en waterstructuur

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Algemeen

De gemeentelijke milieubeleidsvisie is sinds eind 2008 niet meer van kracht. Sindsdien geldt er geen nieuwe, maar wordt er gewerkt aan een milieubeleidsprogramma. De gemeenteraad heeft er behoefte aan om het milieubeleid meer centraal te stellen en te communiceren. De rol van burgers en bedrijven in de uitvoering van het milieubeleid, maar ook die van de gemeentelijke organisatie, komt tot uitdrukking door middel van actuele thema's en strategische doelen. Eén van de strategische doelen van het milieubeleid in Vlaardingen is dat duurzame ontwikkeling en omgevingskwaliteit uitgangspunten zijn voor de stedelijke vernieuwing. Concretisering vindt plaats in een bestemmingsplan als het onderhavige. Het plangebied wordt aangeduid als "stads- en dorpsgebied". In dit milieuhoofdstuk wordt ingegaan op de milieuaspecten, die voor dit plan relevant zijn.

4.2 Geluidhinder wegverkeer

Kader

Sinds 1 januari 2007 geldt de nieuwe Wet geluidhinder (Wgh). Ingevolge artikel 74 Wgh zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. Voor gezoneerde wegen geldt een grenswaarde van 48 dB. Deze waarde wordt berekend op basis van Lden. Als een geluidzone geheel of gedeeltelijk binnen het plangebied valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen die geluidzone (artikel 77 Wgh). Dit heeft echter slechts betrekking op nieuwe ontwikkelingen die binnen 10 jaar worden voorzien.

Onderzoek

Voor de ontsluitingsweg van het woonwagencentrum geldt een maximum snelheid van 30 km per uur. Voor de wegen in de directe nabijheid zoals de Holyweg en de Olmendreef geldt een maximale wettelijke rijsnelheid van 50 km per uur. Dit betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen (toevoegen van wooneenheden) akoestisch onderzoek verplicht is. Nu deze ontwikkelingen binnen 10 jaar niet zijn voorzien, kan akoestisch onderzoek achterwege blijven.

Conclusie

Het aspect wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.3 Geluidhinder industrielawaai

Kader

In de Wet geluidhinder is vastgelegd dat, behoudens in nader omschreven gevallen, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op nieuw te projecteren geluidsgevoelige bestemmingen vanwege een gezoneerd industrieterrein 50 dB(A) bedraagt. De maximale vast te stellen hogere waarde, de gronden waarop ontheffing van de voorkeursgrenswaarde kan worden verleend, alsmede de te volgen procedure, zijn geregeld in het Besluit geluidhinder. Indien wordt voldaan aan de gestelde eisen in het hierboven genoemde besluit, kunnen B&W een hogere waarde vaststellen dan 50 dB(A), tot maximaal 55 dB(A). Deze waarden zijn formeel echter van belang voor nieuwe situaties.

Onderzoek

Het plangebied ligt wat betreft industrielawaai buiten de invloedssferen van de gezoneerde industrieterreinen in Vlaardingen (KW Haven/Klein Vettenoord/Vulcaanhaven en Botlek-Pernis).

Conclusie

Aangezien het plangebied geheel buiten de 50 dB(A) contour ligt, zijn er geen knelpunten voor het bestemmingsplan.

4.4 Luchtkwaliteit

Kader

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur en Ministeriële Regelingen. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005, de Regeling saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen. Een belangrijk verschil met het Blk 2005 is dat de nieuwe regelgeving een flexibele koppeling kent tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Projecten die “niet in betekenende mate” bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht.

Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en waar die kwaliteit reeds aanwezig is, zoveel mogelijk in stand gehouden moet worden. Het besluit vermeldt bij de verschillende stoffen en hun grenswaarden een termijn waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan die grenswaarden moet voldoen. Grenswaarden vormen een absolute grens die op termijn niet mag worden overschreden. Een grenswaarde is een resultaatverplichting. Wordt bij een grenswaarde een termijn aangegeven waarop die gerealiseerd moet worden, dan is overschrijding van de grenswaarde tot het genoemde tijdstip nog toegestaan. De grenswaarden dienen als toetsingskader bij beleidsontwikkeling, beoordelen van plannen (zoals bestemmingsplannen) en verlenen van vergunningen.

Onderzoek

Dit bestemmingsplan voorziet niet in het creëren van nieuwe gevoelige bestemmingen. Een luchtkwaliteitsberekening is dan ook achterwege gelaten.

Conclusie

De luchtkwaliteit is geen knelpunt voor het bestemmingsplan.

4.5 Externe veiligheid

Kader

Externe veiligheid kan gedefinieerd worden als de veiligheid voor de omgeving van een gevaarlijke inrichting of het transport van gevaarlijke stoffen. De wetgeving geeft aan bij welke functies (kwetsbare objecten) rekening moet worden gehouden met risico's. Het externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op verschillende beleidsnota's, circulaires en handreikingen. Centraal hierin staan de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico (zie kader).

Plaatsgebonden risico (PR)

Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een inrichting (of transportroute) overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting (of op die transportroute). Door middel van risicocontouren wordt aangegeven tot waar de risiconiveaus reiken. De risico's van een bestaande of nieuwe situatie moeten worden getoetst aan de aanwezigheid van kwetsbare functies in de omgeving van de inrichting. De huidige landelijke norm (grenswaarde) voor het maximaal toelaatbare plaatsgebonden risico voor bestaande situaties bedraagt 10^{-5} . Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour als grenswaarde. Deze contour geeft de kans weer van één op een miljoen per jaar dat een individu komt te overlijden als gevolg van een ongeval bij een risicovolle (bedrijfs)activiteit. Nieuwe kwetsbare functies mogen in principe niet voorkomen binnen deze risicocontour. De 10^{-6} -risicocontour vormt een aanvullende aandachtszone voor externe veiligheid. Deze contour heeft echter geen rechtstreekse gevolgen voor de planvorming.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval bij een risicovolle activiteit. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het

schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Voor het groepsrisico (GR) voor inrichtingen geldt een norm van $10^{-3}/N^2$, waarbij N staat voor het aantal slachtoffers. Voor transportroutes is deze waarde per km-tracé $10^{-2}/N^2$. De norm voor het groepsrisico heeft, in tegenstelling tot de norm voor het plaatsgebonden risico, de status van oriënterende waarde.

Er geldt een inspanningsverplichting om aan de norm te voldoen, maar de mogelijkheid bestaat om gemotiveerd af te wijken. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben in een brief aan de Minister van VROM aangegeven op welke wijze zij met dit soort situaties willen omgaan.

Gevoelige bestemmingen

In de wetgeving voor externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Als kwetsbare objecten worden onder andere aangemerkt aaneengesloten woonbebouwing, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, verpleeginrichtingen, zorginstellingen, grote hotels (> 50 bedden) en kantoren en bedrijven (met meer dan 50 werknemers). Kleine hotels en kantoren en bedrijven (met minder dan 50 werknemers) worden onder andere beschouwd als beperkt kwetsbare objecten.

In het gebied, begrensd door de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} , is nieuwe ontwikkeling van kwetsbare objecten niet toegestaan, maar mogen wel beperkt kwetsbare objecten worden ontwikkeld tot een maximum dichtheid van 10 personen per hectare of gelijkwaardig. In deze gevallen dient tegelijkertijd het groepsrisico getoetst te worden aan de oriënterende waarde.

Onderzoek

De risicokaart van Zuid-Holland toont de risicovolle inrichtingen in en rondom het plangebied. Ongeveer 430 meter ten noordwesten van het plangebied loopt een brandstofleiding. De PR 10^{-6} contour bedraagt 15 meter.

Conclusie

Gezien deze de afstand van het plangebied tot de bovengenoemde leiding is er geen knelpunt voor het bestemmingsplan.

4.6 Bedrijvigheid

Kader

In het kader van het bewerkstelligen van een goede woonomgeving is het van belang na te gaan in hoeverre er in het bestemmingsplangebied of in de nabijheid bedrijven zijn gelegen of inrichtingen met activiteiten die vallen onder een besluit milieubeheer of in de regel worden aangemerkt als bedrijfsmatig, waarvan de milieuhinder relevant is voor het plangebied. Andersom dient te worden nagegaan of de aanwezigheid (en eventueel nieuwbouw) van gevoelige bebouwing de bewegingsvrijheid van aanwezige bedrijven niet inperkt.

Om dit te kunnen beoordelen wordt er veelal gebruik gemaakt van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. Hierin zijn bedrijven opgedeeld in milieuhinder categorieën waarbij de (theoretische) bedrijfshinder wordt vertaald naar richtafstanden tot hindergevoelige functies in bepaalde omgevingstypes. Het in acht nemen van afstanden tussen hinderveroorzakende en hindergevoelige functies wordt milieuzonering genoemd. In de VNG-brochure wordt benadrukt dat dergelijke milieuzonering zich uitsluitend richt op het sturen van nieuwe ontwikkelingen. Milieuzonering is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan.

Inventarisatie

In en rondom het plangebied komen geen bedrijven voor. De begraafplaats (categorie 1, 10 meter) die op circa 150 meter afstand ligt van het plangebied levert geen hinder op voor het plangebied.

Conclusie

Er zijn geen knelpunten voor dit plangebied op het punt van milieuzonering en bedrijven.

4.7 Bodemkwaliteit

Kader

Op grond van artikel 8 vierde lid van de Woningwet en artikel 2.1.5 Bouwverordening dient voor elke individuele bouwlocatie aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de beoogde bebouwing, alvorens een bouwvergunning verleend kan worden.

Onderzoek

Er worden met dit bestemmingsplangebied geen nieuwe locaties ontwikkeld. Er is derhalve geen onderzoeksverplichting. Wel kan er iets worden gemeld over de algemene bodemkwaliteit. In de Bodembeheernota 2008-2011 is de grondkwaliteit vastgelegd als licht verontreinigd, wat overigens in binnenstedelijk gebied normaal is.



Figuur 9: Bodemkwaliteitskaart

Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen knelpunt voor het bestemmingsplan.

4.8 Water

Algemeen

Water en ruimtelijke ordening hebben veel met elkaar te maken. Aan de ene kant is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik zoals locaties voor stadsuitbreiding. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

Een watertoets geeft aan wat de gevolgen zijn van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding in het betreffende gebied. Vanaf 1 november 2003 moet een waterparagraaf worden opgenomen in de toelichting bij een bestemmingsplan. Doel van de watertoets is de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding te versterken.

Wanneer er bouwplannen zijn, moet hierover volgens de toets eerst worden overlegd met de betrokken waterbeheerders in de regio. Daarbij moeten alle gevolgen met betrekking tot water tegen het licht worden gehouden. Dat betekent dat zowel wordt gekeken naar overstromingsgevaar, wateroverlast, verdroging als waterkwaliteit. In waterstaatkundig opzicht maakt het bestemmingsplangebied deel uit van het hoogheemraadschap Delfland. De beoogde waterparagraaf is in het kader van de watertoets inmiddels toegestuurd naar het hoogheemraadschap.

Kader

Sinds 1 november 2003 is het verplicht plannen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te toetsen op water. Het doel van deze 'watertoets' is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. De waterhuishouding bestaat uit de overheidszorg die zich richt op het op en in de bodem vrij aanwezige water, met het oog op de daarbij behorende belangen. Zowel het

oppervlaktewater als het grondwater valt onder de zorg voor de waterhuishouding. Naast veiligheid en wateroverlast (waterkwantiteit) worden ook de gevolgen van het plan voor de waterkwaliteit onderzocht.

De belangrijkste beleidsdocumenten op het gebied van de waterhuishouding zijn:

- De Vierde Nota Waterhuishouding
- Anders omgaan met water: Waterbeleid 21e eeuw
- De Europese Kaderrichtlijn Water
- Beleidslijn ruimte voor de rivier
- De nota Ruimte.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21e eeuw. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt bij het waterschap.

De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van alle wateren door middel van het stellen van haalbare doelen die in 2015 worden bereikt. De kaderrichtlijn gaat daarbij uit van een benadering vanuit de stroomgebieden. De uitvoering van de kaderrichtlijn vraagt een grote inspanning van verschillende partijen op internationaal, nationaal en regionaal niveau.

Gebiedskenmerken

Het plangebied ligt in de polder Vlaardingen Holiërhoek. Deze polder heeft op grond van de in het kader van het Waterplan uitgevoerde watersysteemanalyse geen waterbergingsopgave. In het plangebied ligt een gemengd rioolstelsel.

Plan

Het plan omvat het verminderen van het aantal standplaatsen op het woonwagencentrum. Ook wordt er een grotere afstand tussen woonwagens vastgesteld. De regels ten aanzien van de breedte van de woonwagens wordt als gevolg daarvan losgelaten. Aan de locatie wordt verder niets gewijzigd.

Wateradvies Hoogheemraadschap van Delfland

Het Hoogheemraadschap geeft aan dat voor dit gebied het volgende beleid van toepassing is:

1. Waterkwaliteit: De afvalwaterstromen moeten worden gescheiden, waarbij – indien binnen redelijke grenzen financieel en technisch haalbaar - het regenwater moet worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.
2. Waterkwantiteit: Afspraken hierover zijn gemaakt in het gezamenlijk met de Gemeente Vlaardingen opgestelde Waterplan.
3. Waterkeringen: De kernzone en beschermingszone van waterkeringen moet worden bestemd. De voorkeur gaat uit naar waterkeringen te leggen in openbaar gebied en deze groen in te richten waar alleen recreatief medegebruik is toegestaan.
4. Ecologie: In het gebied moet voldoende aandacht zijn voor de natte ecologie.

Waterparagraaf

Hierna is beschreven hoe invulling is gegeven aan het genoemde beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland.

Waterkwaliteit

Behalve ver verminderen van het aantal standplaatsen vinden er verder geen wijzigingen plaats.

Waterkwantiteit

De watersysteemanalyse van het Waterplan Vlaardingen geeft aan dat er in de polder Vlaardingen Holiërhoek geen bergingsopgave is.

Veiligheid

Ten noorden van het plangebied ligt de polderkade tussen de polder Vlaardingen Holiërhoek en de Holiërhoekse- en Zouteveense polder. De kernzone van de polderkade ligt buiten het plangebied. De beschermingszone echter binnen het plangebied. Het plan houdt hiermee rekening door een aparte dubbelbestemming op te nemen die voorziet in bescherming van de waterkering. In dit gebied kan alleen worden gebouwd na het inwinnen van advies bij het hoogheemraadschap.

Ecologie

Het gebied ligt niet in een ecologische zone. Er zijn dan ook geen extra maatregelen en ruimtereservering voor de natte ecologie nodig.

Planregels

In het bestemmingsplan is geen oppervlaktewater aanwezig. Een bestemming Water komt dan ook niet voor. Wel is het mogelijk om water te creëren binnen de bestemming Groen. De beschermingszone die net in het plangebied ligt, wordt op de verbeelding opgenomen middels een dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering. In het plan worden geen nadere eisen als gevolg van maatregelen in het kader van de waterparagraaf opgenomen.



Figuur 10: Ligging plangebied

4.9 Archeologie

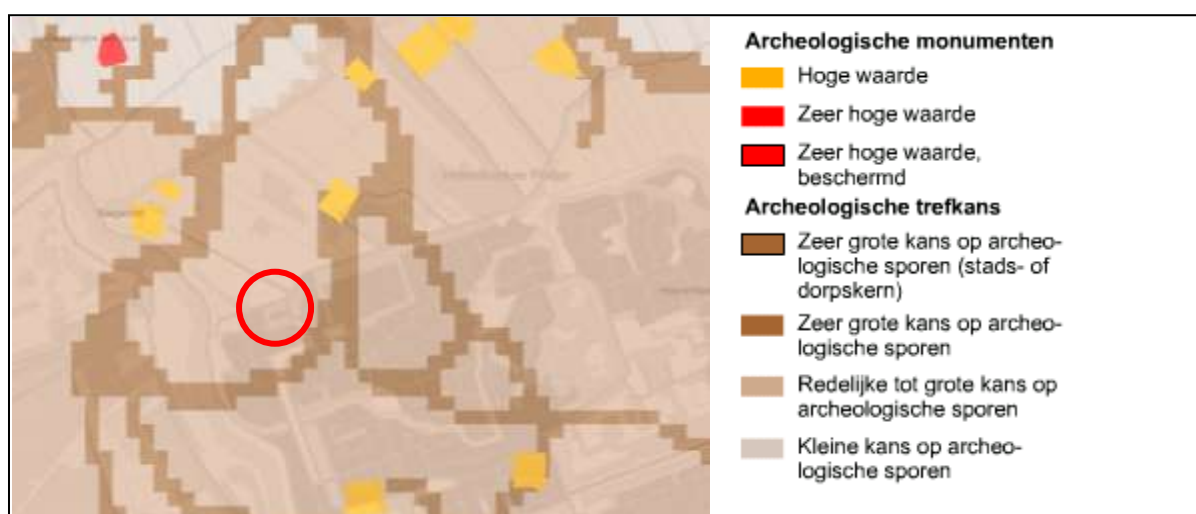
Kader

Op 16 januari 1992 is in Valletta (Malta) het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag in 1998 goedgekeurd. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Een belangrijk uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed zoveel mogelijk in de bodem (in situ) bewaard blijft. Alleen als het ongestoord bewaard blijven van de archeologische resten in de bodem niet mogelijk is, moet de in de bodem aanwezige informatie door middel van opgravingen worden veiliggesteld. Een ander belangrijk uitgangspunt van het verdrag is de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening.

In verband met de implementatie van het Verdrag van Malta is in 2007 de Monumentenwet 1988 gewijzigd. Hierin is onder meer opgenomen dat de gemeenteraad bij de bestemming van de grond rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Voor zover deze verplichting voor de gemeente leidt tot kosten als gevolg van het doen van opgravingen, kunnen deze kosten worden verhaald op degenen ten behoeve van wie medewerking wordt verleend ("de-veroorzaker-betaalt"). Van de aanvrager van een aanlegvergunning, een reguliere bouwvergunning en van een vrijstellingsbesluit kan worden verlangd dat hij een rapport overlegt, waarin de archeologische waarde van het terrein dat volgens de aanvraag wordt verstoord, wordt vastgesteld.

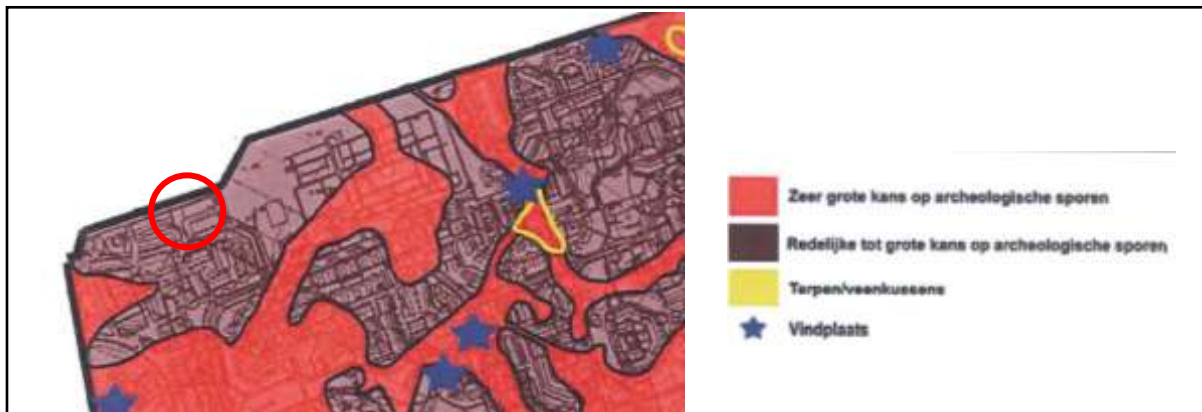
Onderzoek

Op grond van de cultuurhistorische hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland kan het plangebied worden gekarakteriseerd als 'redelijk tot grote kans op archeologische sporen'. Er ligt geen archeologisch monument in het plangebied.



Figuur 11: Cultuurhistorische hoofdstructuur provincie Zuid-Holland

Voor de wijk Holy-Noord heeft de gemeente in oktober 2003 een uitgebreid (verkenkend) cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten worden in het onderstaande toegelicht. Uit onder andere de Indicatieve Kaart voor Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, de meest recente Archeologische Monumentenkaart van de provincie Zuid-Holland (AMK-terreinen) en de Vindplaatsenkaart van de gemeente Vlaardingen blijkt dat er zich binnen Holy-Noord vindplaatsen met een hoge archeologische met een hoge archeologische waarde bevinden. Daarnaast zijn er in Holy Noord vindplaatsen met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Onderstaande figuur geeft een overzicht van alle gebieden in Holy-Noord.



Figuur 12: Gemeentelijke archeologische waarden- en verwachtingskaart

De conclusie uit dit onderzoek is dat in het plangebied een redelijke tot grote kans bestaat op het aantreffen van archeologische sporen. Een terp/veenkussen of vindplaats is niet aanwezig. In het veengebied hoeft geen verder archeologisch onderzoek plaats te vinden. Eventueel aanwezige archeologische sporen zullen hier door de druk van ophogingslagen en diensgevolge inklinking van veen verstoord zijn geraakt.

Algemene omgang met archeologie

Het uitgangspunt van de archeologische monumentenzorg is dat terreinen die hoge gekende archeologische waarden bevatten door middel van plaanpassing behouden moeten blijven. De bescherming en het behoud van archeologische waarden wordt hiermee geoptimaliseerd en werkt bovendien kostenbesparend. De inventarisatie van archeologische waarden dient dan ook in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming plaats te vinden. Bij onontkoombare vernietiging van belangrijke archeologische waarden dienen deze door middel van een opgraving te worden gedocumenteerd. Hieronder kan ook worden verstaan, het archeologisch begeleiden van de werkzaamheden. De kosten voor de stappen die in de procedure gevolgd worden komen ten laste van het project (de initiatiefnemer/veroorzaker).

In het kader van de archeologische monumentenzorg geldt een algemene procedure: de AMZ-cyclus. In deze procedure wordt een aantal stappen onderscheiden. Ten eerste dient een inventarisatie te worden gedaan, het zogeheten "bureauonderzoek" (BO). In deze fase worden alle bestaande archeologische gegevens verzameld. Indien er aanwijzingen bestaan voor de aanwezigheid van archeologische waarden (bestaand of verwacht), of juist indien er onvoldoende informatie voorhanden blijkt te zijn, zal de procedure door een "Inventariserend Veldonderzoek" (IVO) worden gevolgd. In het IVO worden door middel van non-destructief onderzoek (bijvoorbeeld grondboringen, grondradar, weerstandsmetingen) of meer destructieve methoden als het trekken van proefsleuven meer archeologische gegevens verzameld. Het onderzoek resulteert in een verslag waarin op grond van de verkregen gegevens terreinen worden gewaardeerd. Op basis van de waardering kunnen terreinen worden aangewezen die waarschijnlijk (zeer) hoge archeologische waarden bevatten.

Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt een passende bescherming voor de verwachte waarden geboden. Voor het plangebied, waar sprake is van een redelijke tot grote kans op het aantreffen van archeologische sporen, is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

4.10 Beschermde natuur

Kader

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) in werking getreden, waardoor een aantal oudere wetten, zoals de Vogelwet en de Jachtwet, is vervangen. Voorts zijn in de Ffwet de

Europese Vogel- en Habitatrichtlijn voor Nederland nader uitgewerkt en is het soortbeschermingsregime geïmplementeerd. De Ffwet beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffwet gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en / of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffwet worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan (kunnen) voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Voor de goedkeuring van een bestemmingsplan, dient reeds duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën:

1. Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese richtlijn. Dwingende reden van openbaar belang is geen reden om ontheffing te verlenen.
2. Strikt beschermde soorten, waaronder soorten die op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen: voor deze soorten is alleen ontheffing mogelijk wanneer er een dwingende reden van groot openbaar belang is, alternatieve oplossingen ontbreken en er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort (tabel 3 Ffwet).
3. Andere, niet algemeen voorkomende soorten, met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk bij een gunstige staat van instandhouding van de soort (tabel 2 Ffwet). Het is mogelijk om bij ruimtelijke ontwikkelingen te werken via een goedgekeurde gedragscode.
4. Beschermde, meer algemene soorten: voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht (tabel 1 Ffwet).

Voor algemene beschermde soorten geldt dat ontheffing niet meer hoeft te worden aangevraagd in geval van ruimtelijke ontwikkeling (tabel 1 Ffwet). Er geldt voor deze groep echter wel een zorgplicht. Dit geldt ook voor de overige groepen en alle overige inheemse flora en fauna die niet opgenomen zijn in de tabellen. De zorgplicht houdt in dat voldoende zorg in acht moet worden genomen voor deze soorten en hun leefomgeving en dat nadelige effecten voorkomen moeten worden voor zover redelijk. Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient ervoor gezorgd te worden dat dieren niet gedood worden en dat beschermde planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren. Voor een andere groep geldt dat geen ontheffing nodig is als gewerkt wordt volgens een gedragscode (tabel 2 Ffwet). Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn. Tenslotte is er een groep soorten, bestaande uit soorten die op Bijlage IV van de HR staan en een aantal andere aangewezen soorten (tabel 3 Ffwet), alsmede alle inheemse (broed)vogels waarvoor een ontheffing altijd nodig is.

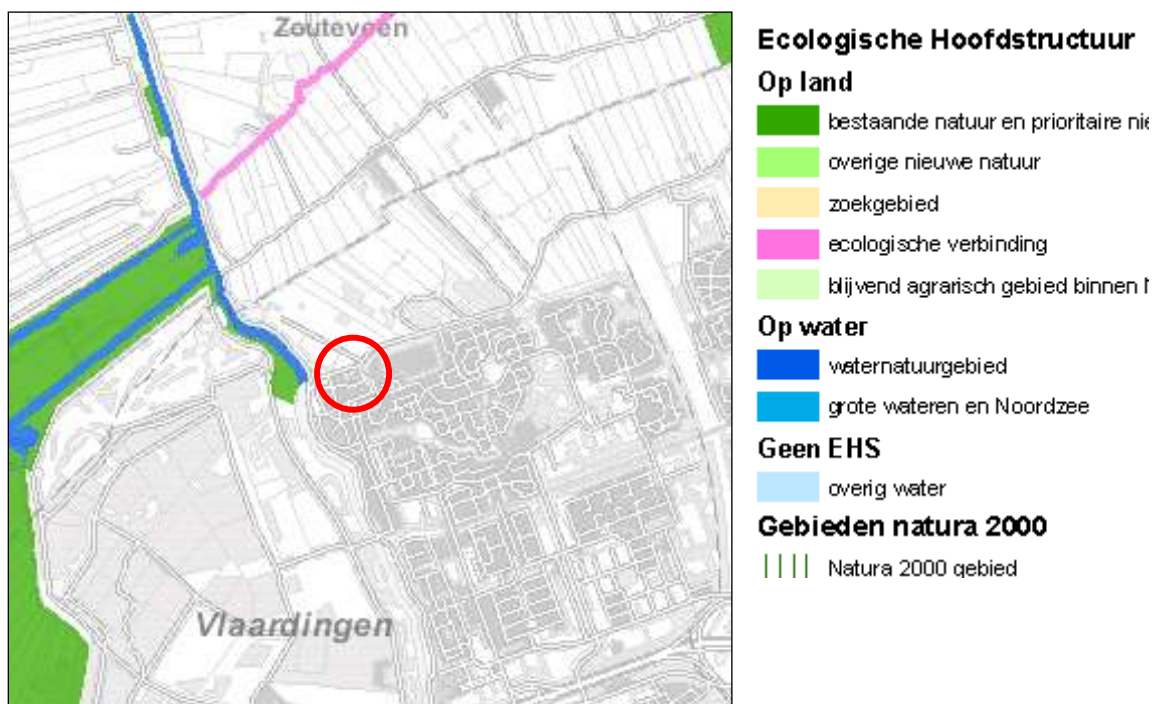
Inventarisatie

Met behulp van de gebiedendatabase van het ministerie van LNV is nagegaan of er in de nabijheid van het plangebied beschermde natuurgebieden aanwezig zijn. Er is op ruime afstand (circa 200 m) van het plangebied natuur behorende tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aanwezig. Door deze grote afstand is dit EHS-gebied niet relevant voor onderhavig bestemmingsplan. Er zijn verder geen Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten, wetlands of nationale parken aanwezig binnen een straal van 3 km vanaf het plangebied. Zie figuur 11.

In de bestaande situatie is sprake van woonwagens op een verhard terrein. Dit terrein is omgeven door afschermd groen. Dergelijk binnenstedelijk groen kan van waarde zijn voor

(beschermde) flora en fauna. Gezien het conserverende karakter van het bestemmingsplan, blijft de groene structuur onaangetast en is er in het kader van het bestemmingsplan geen concrete aanleiding om ecologisch onderzoek uit te voeren.

In het bestemmingsplan worden wel geringe uitbreidings- en wijzigingsmogelijkheden geboden. Echter is al sprake van een verhard terrein, waardoor voor de toepassing van deze flexibiliteitsbepalingen geen afweging hoeft plaats te vinden van de invloed van de plannen op aanwezige natuurwaarden. Overigens is te allen tijde de algemene Zorgplicht uit de Ffwet van kracht, waarmee de belangen van flora en fauna afdoende zijn veilig gesteld.



Figuur 13: Gebiedendatabase Ministerie van VROM

Conclusie

Het bestemmingsplan ondervindt van het aspect beschermde natuur geen belemmeringen.

5 PLANVISIE

5.1 Ontwikkeling woonwagenbeleid

Concentratie (jaren '60 en '70)

In de jaren zestig en zeventig zijn de woonwagenbewoners in Nederland geconcentreerd op 55 grote regionale centra. Deze centra hadden eigen voorzieningen zoals onderwijs en maatschappelijke zorg. De woonwagenbevolking raakte hierdoor in een maatschappelijk isolement. De grote centra werden steeds meer 'no-go-areas', waar forse openbare orde problemen waren. Om de maatschappelijke integratie van de woonwagenbevolking te bevorderen, worden vanaf 1977 de grote regionale centra opgeheven, dan wel verkleind en vervangen door kleine woonwagencentra, verspreid over zo groot mogelijk aantal gemeenten. Vlaardingen is een van deze gemeenten.

Deconcentratie (jaren '90)

In de jaren negentig is het beleid gericht op een verdere deconcentratie en normalisatie van de wet- en regelgeving. Dit houdt in dat specifieke wet- en regelgeving (Woonwagenwet) vervalt en de algemene volkshuisvestingswet- en regelgeving (zoals de Huisvestingswet, de Woningwet, het Bouwbesluit) van toepassing is. Op 1 oktober 1992 is de Woningwet en Bouwbesluit herzien en worden woonwagens, evenals woningen, gezien als 'bouwwerken'. Voor het bouwen, herbouwen, verbouwen of het verplaatsen van een bouwwerk is een bouwvergunning nodig.

Intrekken van woonwagenwet (1999)

In het kader van het streven naar normalisatie is de Woonwagenwet per 1 maart 1999 ingetrokken. Dit heeft een aantal tendensen versterkt of versneld. Zo is de huisvesting van woonwagenbewoners in zijn totaal onderdeel geworden van het reguliere volkshuisvestingsbeleid en daarmee is de rol van de gemeenten formeel veel groter geworden. Bijzondere bepalingen (waaronder het zgn. afstammingsbeginsel) met betrekking tot het wonen in woonwagens zijn verdwenen en is voor wat betreft de wettelijke regelgeving het wonen in een woonwagen gelijkgesteld aan het wonen in een woning. De overheid verstrekke alleen een woonwagenvergunning aan iemand die eerder een vergunning had of afstamt van ouders die in een wagen woonden. Als gevolg van de afschaffing van het afstammingsbeginsel hebben kinderen geen voorrang meer op toewijzing van een standplaats. Dit leidde tot landelijke protestacties. Het volgende compromis werd gesloten. Gemeenten met een substantieel tekort aan standplaatsen dienen bij toewijzing van een standplaats tot 2003 voorrang te verlenen aan huidige woonwagenbewoners en hun kinderen binnen de gemeente. Naast het intrekken van de woonwagenwet heeft het rijk middels verscheidene circulaire's ook laten weten wat de standpunten van het Rijk zijn ten aanzien van een aantal woonwagenzaken. Het beleid van het Ministerie van VROM is erop gericht het eigendom en het beheer van standplaatsen en huurwoonwagens aan woningcorporaties over te dragen, passend in de rol die de corporaties hebben zoals is vastgelegd in het Besluit Beheer Sociale Huursector (BBSH).

Andere verdeling verantwoordelijkheden (1999 - nu)

De verantwoordelijkheidsverdeling is door het vervallen van de Woonwagenwet ook gewijzigd. De verantwoordelijkheidsverdeling is nu als volgt: Het rijk blijft verantwoordelijk voor het scheppen van wettelijke volkshuisvestingskaders en heeft een tweedelijns handhavings- en toezichtstaak. De VROM-inspectie zal ten aanzien van woonwagens en standplaatsen haar reguliere taken ten aanzien van toezicht en handhaving uitvoeren. Dit houdt voornamelijk in dat zij toezicht houdt op de mate waarin lagere overheden en woningcorporaties hun taken vervullen en hun aanspreekt wanneer ze dit niet of onvoldoende doen. De provincie heeft geen bijzondere bevoegdheden meer bij de woonruimtevoorziening van woonwagenbewoners. De instrumenten en bevoegdheden die de provincie voor deze woonvorm ter beschikking heeft, liggen vast in dezelfde wetgeving als voor de andere huisvestingsvormen. Zij staan in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Huisvestingswet en de Woningwet. De gemeenten zijn primair verantwoordelijk

voor het lokale volkshuisvestingsbeleid en hebben een eerstelijns handhavingstaak. Zij hebben de zorg te voldoen aan de vraag naar passende woonruimte voor hun inwoners en moeten daartoe de benodigde (veelal) ruimtelijke maatregelen treffen. Daarbij moeten alle burgers gelijk worden behandeld, ongeacht of zij de voorkeur hebben voor het wonen in een woning of een woonwagen. Gemeenten hebben volledige beleidsvrijheid gekregen ten aanzien van de woonwagencentra en de standplaatsen. De corporaties zijn op grond van de Woningwet en het Besluit Beheer Sociale Sector (BBSH) verantwoordelijk voor de sociale huisvesting. De staatssecretaris schrijft hierover in zijn brief van 18 juli 2001 aan de voorzitter van de Tweede Kamer als onderdeel van het Volkshuisvestingsbeleid het volgende: Het voorzien in woongelegenheid voor deze doelgroep behoort, waar het huishoudens met een beperkte financiële draagkracht betreft, op basis van het BBSH tot de kerntaak van de corporaties. Ook de verhuur van standplaatsen en woonwagens valt als één van de mogelijke woonvormen onder deze verantwoordelijkheid. Stichting Waterweg Wonen heeft aangegeven bereid te zijn door te gaan met het exploiteren van het woonwagencentrum onder de voorwaarde dat in ieder geval de (brand)veiligheid op het centrum wordt gewaarborgd en afspraken met de gemeente wordt gemaakt over handhaving.

5.2 Voorgeschiedenis

Oprichting woonwagencentrum Holyweg

Op grond van artikel 2 van de voormalige Woonwagenwet was iedere gemeente in principe verplicht om op haar grondgebied een woonwagenlocatie te bouwen of in stand te houden. In het woonwagenplan per provincie werd per gemeente aangegeven hoeveel standplaatsen als taakstelling werden aangemerkt. Vanaf 27 september 1990 heeft de gemeente Vlaardingen een woonwagencentrum met plaats voor 15 standplaatsen op haar grondgebied. Hiermee voldeed de gemeente destijds aan haar taakstelling die door de provincie was opgelegd.

Uitgifte woonwagencentrum in erfpacht aan Stichting Waterweg Wonen

De grond is door de gemeente in erfpacht uitgegeven. In de periode 1990-2001 beheerde Stichting Waterweg Wonen (voorheen: Stichting Woningbedrijf Vlaardingen) voor de gemeente het woonwagencentrum. Ten tijde van de beheerperiode van het woonwagencentrum zijn er 12 standplaatsen juridisch in gebruik. Met ingang van 1 januari 2001 heeft de gemeente het beheer van het woonwagencentrum helemaal overgedragen aan Stichting Waterweg Wonen. In 2015 loopt deze erfpacht af. De raad heeft bij raadsbesluit van 6 december 2001 (R.nr. 132.2) er mee ingestemd, dat in 2015 of eerder in goed overleg tussen gemeente en Stichting Waterweg Wonen bekeken wordt of het aantal standplaatsen kan worden opgeheven. Stichting Waterweg Wonen heeft aangegeven bereid te zijn door te gaan met het exploiteren van het woonwagencentrum onder de voorwaarde dat in ieder geval de (brand)veiligheid op het centrum wordt gewaarborgd en afspraken wordt gemaakt over handhaving.

Toekomst woonwagencentrum na 2015

Omtrent de situatie op en toekomst van het woonwagencentrum hebben inmiddels enige bestuurlijke overleggen plaatsgevonden tussen Stichting Waterweg Wonen en de gemeente. In opdracht van de gemeente en Stichting Waterweg Wonen is een rapportage over het woonwagencentrum opgesteld (F&M Organisaties; april 2010), waarbij de woonwensen van bewoners, een technische opname van de woonwagens, kosten bij eventuele verplaatsing en een sociale inventarisatie in beeld zijn gebracht. Uit de inventarisatie is naar voren gekomen dat de plaatsing en afmetingen van de woonwagens op een aantal punten niet voldoen aan de voorschriften van het Bouwbesluit 2003, het Gebruiksbesluit, het bestemmingsplan en de gemeentelijke bouwverordening. F&M Organisaties heeft een aantal ontwikkelingsrichtingen in beeld gebracht. Stichting Waterweg Wonen heeft in overleg met de gemeente gekozen voor een herindeling van het woonwagencentrum in combinatie met een toekomstige afslanking van het woonwagencentrum. De herindeling is nodig om te voldoen aan de eisen van de brandveiligheid en de wensen van deze tijd (hogere en bredere woonwagens). De afslanking betekent dat het nieuwe aantal standplaatsen wordt gebaseerd op het aantal aanwezige huishoudens, maar dat afhankelijk van vertrek van huishoudens van het terrein het aantal standplaatsen wordt

afgebouwd. Uit de rapportage van F&M Organisaties blijkt dat er op dit moment minder huishoudens aanwezig zijn dan het aantal standplaatsen zoals geregeld in het bestemmingsplan. Op basis van deze analyse kan het aantal standplaatsen binnen het bestemmingsplan worden verlaagd. Op de lange termijn en wellicht ook binnen de planperiode van onderhavig bestemmingsplan zal het aantal huishoudens naar alle waarschijnlijkheid verder afnemen. Dit kan doordat huishoudens een reguliere woning betrekken of komen te overlijden. In zo'n situatie kunnen burgemeester en wethouders besluiten om de wijzigingsbevoegdheid in onderhavig bestemmingsplan toe te passen en het aantal standplaatsen te verlagen. De gemeenteraad stemt door de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan in met deze wijzigingsbevoegdheid en de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om deze toe te passen. Het toepassen van deze wijzigingsbevoegdheid is begrensd en slaat alleen op het verminderen van het aantal standplaatsen mits vaststaat dat er geen huishoudens en/of woonwagons aanwezig is op een standplaats. In de toelichting van het wijzigingsplan moet dit zorgvuldig worden aangetoond.

5.3 Toekomstige situatie

De voornaamste wijzigingen planologisch gezien, betreffen een vergroting van het gedeelte voor de standplaatsen, de mogelijkheid om een kap op de woonwagons te plaatsen en het aantal standplaatsen te verkleinen naar 10 stuks (inclusief de inrichting van het parkeerterrein als standplaats). In deze paragraaf zijn de wijzigingen overzichtelijk in beeld gebracht, gerangschikt naar een algemeen deel en in een standplaatsspecifiek deel.

Algemene wijzigingen

- Parkeren gebeurt veelal op straat in plaats van in de daarvoor bedoelde vakken op het voorerf. Dit zorgt voor een onveilig en rommelig beeld. Het uitvaardigen van een parkeerverbod op de ontsluitingsweg voorkomt dat auto's verkeerd geparkeerd staan en zorgt voor een betere bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit parkeerverbod gaat gepaard met de verplichting om auto's op eigen standplaats te parkeren. Zo is het ook in eerste instantie bedoeld bij de oprichting van het terrein.
- De verzorgingsgebouwen van alle standplaatsen worden vernieuwd. Deze gebouwen komen achter op het terrein te staan in dezelfde zone waarin nu ook de verzorgingsgebouwen staan.
- Ter plaatse van het parkeerterrein wordt een woonwagen geplaatst. Een gedeelte van het parkeerterrein dat ligt ten zuiden van de voorzieningsstrook wordt groen ingepland.

Bouwmogelijkheden

Het voorliggende bestemmingsplan kent wijzigingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Hieronder wordt hiervan een overzicht gegeven:

- De breedte of maximumoppervlakte van een woonwagen wordt niet geregeld. De oppervlakte wordt op een andere wijze geregeld doordat een minimale afstand van 5 meter tot de naastgelegen woonwagens moet worden aangehouden.
- Met een bouwvlak wordt aangegeven waar de woonwagens gesitueerd mogen zijn. In het bestaande plan was een minimaal lengte van 15 meter opgenomen, maar in een aantal situaties wordt deze lengte overschreden of ligt de woonwagen te ver naar voren. Het bouwvlak begrenst de lengte en de situering van de woonwagen.
- De bouwhoogte ligt in het geldende bestemmingsplan vast op 4 meter. Op dit moment bevindt zich op het terrein ook al een woonwagen met een extra verdieping. Het recht op een extra verdieping in de vorm van een kap wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Met een goothoogte van 4 meter en een bouwhoogte van 6,5 meter moet het voorliggende bestemmingsplan hier ruimte aan bieden.
- De ligging van de vrijstaande verzorgingsgebouwen wordt concreter aangeduid dan in het geldende bestemmingsplan door een concrete aanduiding 'bijgebouwen' op de verbeelding.

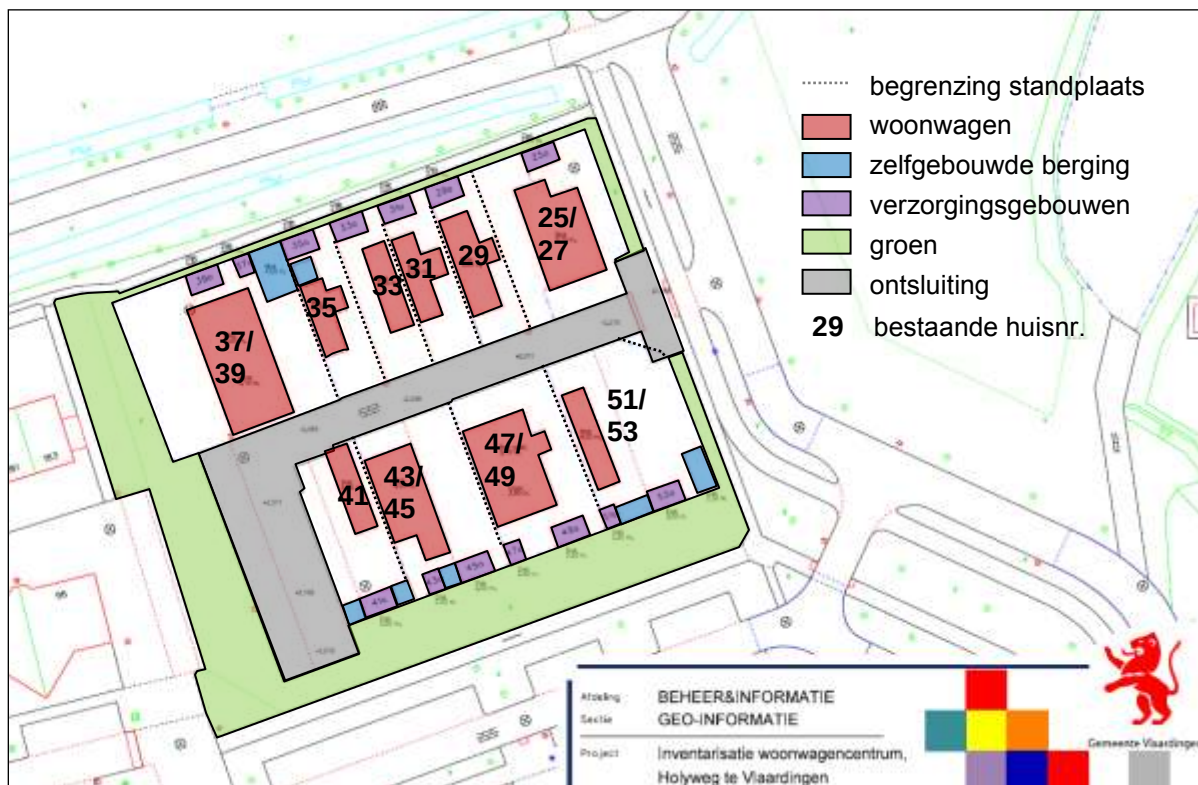
Wijzigingen per standplaats

Hieronder zijn per standplaatsnummer de wijzigingen weergegeven. Deze huisnummers zijn gebaseerd op de originele indeling bij uitgifte van het terrein.

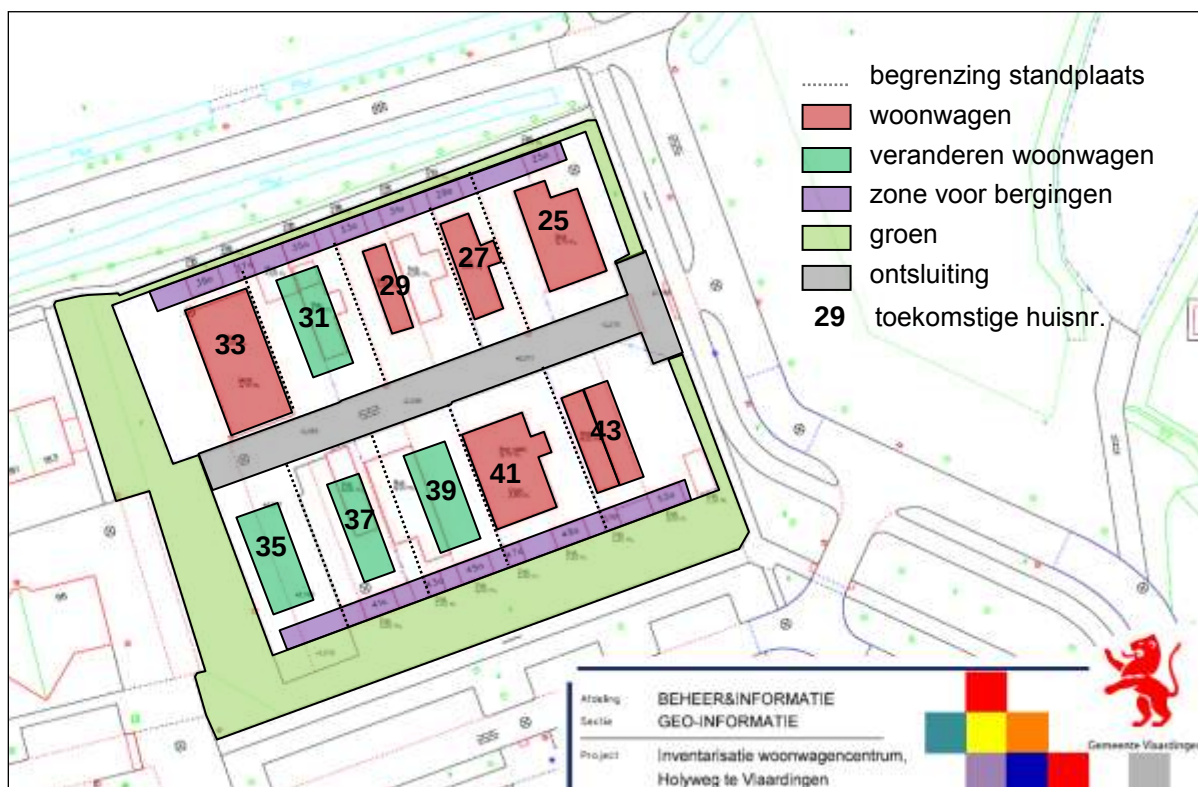
Stand-plaats	Maatregelen
25	De woonwagen op deze standplaats blijft qua omvang en situering onveranderd.
27	Deze standplaats wordt opgeheven. De gronden worden gesplitst en bij de twee aangrenzende standplaatsen gevoegd. De woonwagen van standplaats 25 die voor een deel op deze standplaats staat blijft qua situering onveranderd.
29	De woonwagen op deze standplaats blijft qua omvang en situering onveranderd.
31	De woonwagen op deze standplaats wordt naar de overkant op standplaats 43/45 verplaatst. De leegkomende standplaats wordt gevoegd bij standplaats 31. In die zin is sprake van het samenvoegen van twee standplaatsen.
33	De woonwagen blijft qua omvang en situering onveranderd. Doordat de woonwagen op standplaats 31 naar de overkant gaat, wordt de brandgevaarlijke situatie opgeheven en ontstaat een afstand van meer dan 5 meter tot de woonwagen op standplaats 29. De tourcaravan moet van de standplaats worden verwijderd.
35	Op deze standplaats wordt een nieuwe en bredere woonwagen geplaatst. De oude woonwagen wordt verplaatst naar de overzijde op standplaats 41. Standplaatsen 35 en 37 wordt samengevoegd. De blokhut op deze standplaats moeten worden gesloopt om de woonwagen te kunnen plaatsen.
37	Deze standplaats wordt opgeheven. De woonwagen op standplaats 39 moet afstand doen van het gebruik van deze gronden en de gronden wordt gevoegd bij standplaats 35. De groene schuur op deze standplaats moet worden gesloopt.
39	De woonwagen blijft qua omvang en situering onveranderd. De parkeerplaats die is opgeofferd aan de standplaats moet op de standplaats ten westen of ten oosten van de woonwagen worden teruggebracht. Het groen dat was aangekocht en bij de standplaats als tuin in gebruik is, is nu binnen het bestemmingsplan als zodanig gelegaliseerd en opgenomen bij de standplaats.
Parkeer-plaats (39a)	Een nieuwe woonwagen komt op het parkeerterrein te staan. Op dit moment wordt het parkeerterrein slechts voor een klein deel gebruikt. Bij de plaatsing van de nieuwe woonwagen is voldoende afstand tot de naastgelegen standplaats een vereiste. Het gedeelte van het parkeerterrein dat ligt ten zuiden van de strook van de units wordt groen ingepland.
41	De huidige woonwagen is niet meer in goede staat en wordt vervangen door de woonwagen van standplaats 35. Deze woonwagen komt op voldoende afstand te staan tot de omliggende woonwagens.
43	De huidige woonwagen is niet meer in goede en wordt vervangen door de woonwagen die op standplaats 29 staat. Standplaatsen 43 en 45 wordt samengevoegd.
45	Deze standplaats wordt opgeheven. De gronden wordt gevoegd bij standplaats 43. De langwerpige oranje zeecontainer moeten worden verwijderd.
47	De woonwagen blijft qua omvang en situering onveranderd. Standplaatsen 47 en 49 wordt samengevoegd.
49	Op een deel van deze standplaats staat de woonwagen van 47. Deze standplaats wordt opgeheven en de gronden worden gevoegd bij standplaats 47. Het grote hondenhek moet worden verwijderd van de standplaats.
51	De woonwagen blijft qua situering onveranderd. Een verdubbeling van de woonwagen wordt voorzien binnen de planperiode. Standplaatsen 51 en 53 wordt samengevoegd. Mocht het toch komen van vervanging, verbouwing of verplaatsing dan dient de huurder de woonwagen ten opzichte van standplaats 49 op te schuiven, zodat de vereiste afstand van 5 meter tussen woonwagens wordt gerealiseerd.
53	Deze standplaats wordt opgeheven. De gronden wordt gevoegd bij standplaats 51. De gronden worden zodoende gevoegd bij standplaats 4. Het bouwswel in de hoek van deze standplaats wordt verwijderd van de standplaats.

5.4 Vergelijking bestaande en toekomstige situatie

Hieronder zijn de eerder genoemde wijzigingen in beeld gebracht.



Figuur 14: Bestaande situatie woonwagencentrum



Figuur 15: Toekomstige situatie

5.5 Brandveiligheid

Kader

Ingevolge de Woningwet is een woonwagen een bouwwerk. Alle bouwwerken moeten voldoen aan de voorschriften van het Bouwbesluit 2003, het Gebruiksbesluit, het bestemmingsplan en de gemeentelijke bouwverordening. Verder bepaalt de Woningwet dat voor het bouwen, herbouwen, verbouwen of het verplaatsen van een bouwwerk een bouwvergunning nodig is. Een uitzondering hierop geldt voor woonwagens van voor 1992. Deze moeten bij verplaatsing voldoen aan de Bouwbesluiteisen voor bestaande bouw.

Een woonwagen is bouwkundig gezien brandveilig als deze voldoet aan de bouwtechnische eisen voor bestaande bouw van het Bouwbesluit 2003. Het Bouwbesluit stelt geen eisen aan brandoverslag tussen bestaande woonwagens. Op bouwtechnische gronden kan niet altijd worden voorkomen dat een brand van de ene woonwagen overslaat naar de andere. Dit kan wel worden voorkomen door voldoende afstand tussen de woonwagens aan te houden. Als de afstand te klein is, kan een brand via de ramen, deuren en soms via de wanden eenvoudig overslaan van de ene naar de andere woonwagen.

Een afstand in een “nieuwe situatie” van ongeveer 5 meter tussen woonwagens is volgens het Bouwbesluit en in de praktijk brandveilig genoeg. Het Bouwbesluit ziet toe op de bouwtechnische brandveiligheid van een woonwagen, maar geeft geen eisen voor afstanden tussen de verschillende woonwagens. Het verdient dan ook de aanbeveling om afstanden tussen bouwwerken vast te leggen in het bestemmingsplan. In navolging hiervan is in het bestemmingsplan een afstand van 5 meter tussen woonwagens in de bouwregels opgenomen. Hierdoor heeft de gemeente een middel om deze minimale afstand af te dwingen in het geval er een woonwagen wordt verplaatst of vervangen.

Inventarisatie

Op het terrein heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de situering van de woonwagens en de afstanden tussen de woonwagens. Deze 5 meter wordt in de bestaande situatie op de meeste plaatsen gehaald. In onderstaande afbeeldingen zijn de afstanden af te lezen tussen de woonwagens in de bestaande situatie



Figuur 16: Afstanden tussen woonwagens

Op grond van de inventarisatie zijn de volgende knelpunten aanwezig:

Afstand tussen de woonwagens op standplaatsen 29 en 31

De afstand ten tijde van de inventarisatie is 1,43 m. Binnen de planperiode wordt voorzien in samenvoeging van standplaatsen 31 en 33. De woonwagen op standplaats 31 verplaatst naar de overkant, waardoor dit knelpunt wordt opgeheven.

Afstand tussen de woonwagens op standplaatsen 31 en 33

De afstand ten tijde van de inventarisatie is 1,01 m. De woonwagen op standplaats 31 verplaatst binnen de planperiode naar de overkant. Hierdoor wordt het knelpunt opgeheven.

Afstand tussen de woonwagens op standplaatsen 41 en 43

De afstand ten tijde van de inventarisatie is 1,53 m. De woonwagen op standplaats 41 wordt vervangen door de woonwagen op standplaats 35. De nieuwe woonwagen wordt op minimaal 5 meter afstand geplaatst tot omliggende woonwagens, waardoor dit knelpunt wordt opgeheven.

Afstand tussen de woonwagens op standplaatsen 49 en 51

De afstand tussen de woonwagen op standplaats 47/49 en 51 is kleiner dan 5 meter, maar niet van dien aard dat hierop actief gehandhaafd moet worden. Dit heeft ook te maken met de aard van de woonwagens. Deze afstand wordt vooralsnog onder het overgangsrecht geplaatst. Indien het komt tot vervanging, verbouwing of verplaatsing van de woonwagen op standplaats 49 of 51 dan dient de afstand naar in ieder geval 5 meter afstand gebracht te worden.

6 PLANOPZET EN HANDHAVING

6.1 Algemeen

Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008)

De vorm van het bestemmingsplan wordt in belangrijke mate bepaald door de (nieuwe) vereisten ten aanzien van uitwisselbare, vergelijkbare en digitale bestemmingsplannen. De vorige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en het daarbij behorende Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) 1985 bevatten bijna geen bepalingen over de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. Dit heeft er toe geleid dat in de praktijk allerlei varianten zijn toegepast. Hierdoor zijn er zeer verschillende bestemmingsplannen ontstaan. Bestemmingsplannen met dezelfde beleidsmatige inhoud en met hetzelfde doel zagen er anders uit en waren moeilijk vergelijkbaar. Hierdoor ontbrak het aan duidelijkheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan. En dit terwijl leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan van groot gewicht zijn. Gebruikers dienen zich snel en op eenvoudige wijze een juist beeld te kunnen vormen van de planologische mogelijkheden en beperkingen op één of meer locatie(s). Daarnaast is de vergelijkbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang voor degenen die deze plannen in grotere samenhang wensen te bezien.

Met bovenstaand doel in het achterhoofd zijn de RO standaarden 2008 opgesteld.¹ Deze standaarden zijn vanaf 1 januari 2010 wettelijk van kracht. Voor de planopzet (en vorm) is vooral de SVBP van belang.² De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Concreet moet hierbij bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- de benaming van bestemmingen en aanduidingen;
- het onderbrengen van (hoofd)functies onder bepaalde bestemmingen;
- de kleurstelling en/of vormgeving van bestemmingen en aanduidingen;
- de opbouw, volgorde en nummering van de regels;
- de aanhef van (onderdelen van) artikelen;
- de omschrijving van diverse begrippen.

De standaarden hebben geen betrekking op de inhoud van een bestemmingsplan. Dit blijft een zaak van het bevoegde gezag (de gemeente). Het bestemmingsplan is opgezet als actueel planologisch-juridisch kader voor de gronden, waarbij alle bestaande rechten in principe zijn gehandhaafd. Het bestemmingsplan is (hoofdzakelijk) conserverend (of consoliderend) van aard.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (SVBP2008)

Met de inwerkingtreding van de Wabo, per 1 oktober 2010, zijn de aanlegvergunning, de sloopvergunning en de binnenplanse ontheffing als instrumenten van het bestemmingsplan onderdeel van de omgevingsvergunning (Wabo) geworden. De genoemde vergunningen en ontheffing zijn begrippen die in de SVBP zijn opgenomen en in de praktijk veel worden toegepast. In een bestemmingsplan onder de Wabo wordt bijvoorbeeld niet meer gesproken van ontheffingsregels, maar van afwijkingsregels. Een aanlegvergunning wordt een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. De RO Standaarden worden bij de inwerkingtreding van de Wabo niet aangepast, dit gebeurt conform het wijzigingprotocol van de standaarden naar verwachting in 2013. Hieronder zijn de specifieke wijzigingen terug te lezen.

Van een ontheffingsgebied kan niet meer gesproken worden na inwerkingtreding van de Wabo. Dit begrip is echter wel onderdeel van de SVBP en het IMRO en dient te worden gehanteerd tot aanpassing van de RO Standaarden. Pas de regels van deze aanduiding aan door de relatie met de omgevingsvergunning aan te geven.

¹ IMRO2008, SVBP2008, STRI2008

² SVBP staat voor Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen

Bepalingen over ontheffingen en aanlegvergunningen komen vaak voor in bestemmingsplannen en zijn via algemene ontheffingsregels en specifieke bestemmingsregels in het plan opgenomen. Om de bestemmingsplanregels in afwijking van de SVBP goed te laten aansluiten op de praktijk van de Wabo adviseert Geonovum het volgende:

- Algemene ontheffingsregel (artikelnaam) wijzigen in Algemene afwijkingsregels;
 - Ontheffing van de bouwregels wijzigen in Afwijken van de bouwregels;
 - Ontheffing van de gebruiksregels wijzigen in Afwijken van de gebruiksregels;
 - Aanlegvergunning wijzigen in Omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
 - Sloopvergunning wijzigen in Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk
- Naast de naam conform de Wabo wijzigt ook de beschrijving van het artikel of het lid.

6.2 Toelichting op de artikelen

Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Onder een bestemming wordt de bestemming verstaan die ingevolge artikel 3.1 Wro aan gronden wordt toegekend. Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies (en bebouwingsmogelijkheden), met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de in het plan begrepen gronden zijn toegekend. In het bestemmingsplan zijn aan de betreffende gronden de volgende bestemmingen en dubbelbestemmingen toegekend (in alfabetische volgorde):

Artikel 3 Groen (G)

Deze bestemming geldt voor de (openbare) gronden die voornamelijk van belang zijn voor de groenstructuur.

Artikel 4 Verkeer – Verblijfsgebied (V – VB)

Deze bestemming geldt voor de (openbare) gronden die voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. Deze toegangsweg is bedoeld om de parkeerplaatsen op de standplaatsen te bereiken. Parkeren van auto's is binnen deze bestemming niet toegestaan.

Artikel 5 Wonen - Woonwagens (W – WW)

Deze bestemming geldt voor de aanwezige woonwagens en bijbehorende sanitairgebouwen en parkeerplaatsen. De locatie van de woonwagens is vastgelegd door middel van een bouwvlak. In dit bouwvlak mogen ook aangebouwde bijgebouwen, aan- of uitbouwen worden gebouwd met dezelfde goot- en bouwhoogte van de woonwagens, namelijk 4 meter respectievelijk 6,5 meter. Een woonwagen moet conform de bouwregels minimaal 5 meter afstand aanhouden tot omliggende woonwagens. De vrijstaande bijgebouwen (voorzieningengebouwen) zijn toegestaan op het achterste deel van de standplaats ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen' en mogen ten hoogste 3,5 meter hoog zijn met een maximale oppervlakte van 25 m² per woonwagenstandplaats. Tussen de aanduiding 'bijgebouwen' en het bouwvlak is geen bebouwing toegestaan, zodat rondom de woonwagen een vrije ruimte aanwezig is. Bouwwerken zoals erf- en terreinafscheidingen mogen voor de voorgevel ten hoogste 1 meter hoog zijn en

achter de voorgevel ten hoogste 2 meter hoog zijn. Licht- en vlaggenmasten mogen maximaal 6,5 meter hoog zijn.

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bouwregels en de afstand tussen woonwagens inclusief aanbouwen verkleinen. Dit kan alleen als de specifieke woonsituatie, de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden, de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de veiligheid dit toelaten.

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om binnen het planperiode het aantal standplaatsen te verminderen indien de situatie daar aanleiding voor geeft. In het wijzigingsplan dient vervolgens zorgvuldig aangetoond te worden dat op een standplaats geen woonwagen aanwezig is en/of huishouden is gevestigd.

Artikel 6 Waarde - Archeologie (WR – A)

Deze bestemming geldt ter bescherming van de verwachte archeologische waarden. Aan deze dubbelbestemming is een aanlegverbod gekoppeld.

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering (WS – WK)

Deze bestemming geldt ter bescherming van de waterkering. Aan deze dubbelbestemming is algemeen bouwverbod van toepassing. Hiervan kan bij omgevingsvergunning worden afgeweken indien advies wordt aangevraagd bij het hoogheemraadschap. Ook is aan deze dubbelbestemming een aanlegverbod gekoppeld.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Artikel 9 Algemene bouwregels

In dit artikel zijn algemene regels opgenomen ten aanzien van ondergeschikte bouwdelen en verboden bouwwerken.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn algemene regels opgenomen ten aanzien van het strijdig gebruik.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Dit betreffen beperkte afwijkingen van de in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages, het aanbrengen van geringe aanpassingen van de bouwgrenzen, het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut, het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde bouwhoogte.

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel zijn algemene wijzigingsregels opgenomen voor het college van burgemeester en wethouders om beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen en het aanpassen van wettelijke regelingen mogelijk te maken.

Artikel 13 Algemene procedureregels

De algemene procedureregels zoals vermeld in dit artikel regelen de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid en het verlenen van een omgevingsvergunning. In de artikelen waarin deze flexibiliteitsregels zijn opgenomen, wordt verwezen naar dit artikel.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt.

Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan. Ook is in dit artikel een hardheidsclausule opgenomen die het afwijken van de gebruiksregels mogelijk maakt indien het hanteren van de overgangsregels leidt tot onbillijkheid jegens personen.

Artikel 15 Slotregel

Het laatste artikel "Slotregel" geeft de officiële naam van het plan aan, wanneer naar het plan wordt verwezen. De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan "Holy-Noord, 4^e herziening".

6.3 Handhaving

De gemeente Vlaardingen acht handhaving van haar beleid van groot belang om de gewenste ruimtelijke kwaliteiten binnen het plangebied te garanderen. Handhaving kan worden omschreven als "elke handeling die er op is gericht de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding te beëindigen". Handhaving ziet toe op het stellen van normen, het uitvoeren van normen, het houden van toezicht en het opleggen van sancties. Het handhavingsbeleid heeft als doel vast te leggen op welke wijze in de gemeente Vlaardingen middelen, zoals wettelijke regelingen en menskracht, worden ingezet, teneinde een adequaat handhavingsniveau te kunnen bereiken. Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de (gemeentelijke) overheid als de burger. De gemeente is in beginsel verplicht om op te treden tegen overtreding van de regels. Ook in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, in werking getreden per 1 juli 2008, ligt de primaire verantwoordelijkheid voor het daadwerkelijk controleren en handhaven bij de gemeente.

Het handhavingsbeleid wordt vormgegeven in een gemeentelijk beleidsplan – Regelgeving voor Bouwen en Ruimtelijke Ordening (2006 – 2014), vastgesteld in 2005. Bij het inzetten van alle beschikbare middelen spreekt men van handhaving in ruime zin. Het inzetten van enkel juridische instrumenten om regels te doen naleven is te beschouwen als handhaving in enge zin. Een consequente handhaving:

- zal de gemeente uiteindelijk in steeds grotere mate naar het garanderen van de kwaliteit van leef- en ruimtelijke omgeving leiden;
- heeft zijn uitwerking op het maatschappelijke draagvlak en daarmee op de naleving van deze regels;
- zal zowel intern (bestuurder en ambtenaar) als extern (burger en bedrijven) duidelijkheid en rechtszekerheid bieden.

Activiteiten op het gebied van de handhaving komen uiteindelijk tot uitdrukking in concrete situaties. Daarbij is het van belang handhaving op een gestructureerde wijze vorm te geven door een bijbehorend handhavingsprogramma te ontwikkelen. Hierin kunnen de organisatie, de werkwijzen en de handhavingsacties onderling worden afgestemd en is het eerder mogelijk financieel draagvlak te creëren. Op het moment dat beleid eenmaal is vastgesteld kan er ook gerichte monitoring van dat beleid plaatsvinden en kan er tijdig worden bijgestuurd. Beleid voeren betekent niet meer en niet minder dan dat het college van burgemeester en wethouders prioriteiten vaststelt, inhoudende welke overtredingen het eerst worden aangepakt en welke op een later tijdstip. Het gaat dan onder meer om de volgende wettelijke gebieden:

- Wet ruimtelijke ordening
 - gebruik bouwwerken en terreinen
 - gebruiksontheffingen
 - aanleggen van werken
- Woningwet, Bouwbesluit en Bouwverordening

- kwaliteitstoezicht bestaande (legale) bouw, toetsing Bouwbesluit en Welstand
- bouw- en sloopvergunningverlening
- toestand open erven en terreinen

Hoewel er raakvlakken zijn, betreft dit beleidsplan niet de nalevering van de milieuregelgeving, de Algemene Plaatselijke Verordening en de voorschriften die ingevolge gebruiksvergunningen worden opgelegd. Er is bewust gekozen voor een beperking. De leidende gedachte hierachter is dat eerst dit proces effectief geleid moet worden alvorens het kan worden geïntegreerd in het grote geheel van andere genoemde werkgebieden van de gemeente.

Intern is bij de afdeling Stadsontwikkeling & Toezicht een risicoanalyse uitgevoerd betreffende de uit de bouwregelgeving kenbare overtredingen, met een daartoe ontwikkeld model. Deze risicoanalyse vindt doorwerking in de te formuleren doelstellingen, de te plannen uitvoering en de prioriteiten van de handhavingsacties. De volgende handhavingsovertredingen hebben prioriteit gekregen (in rangorde van 1 tot 9 gewaardeerd):

1. Bouwen zonder vergunning
2. Bouwen in afwijking van een vergunning
3. Onvoldoende naleving van brandveiligheidsvoorschriften voor niet gebruiksvergunning plichtige bouwwerken
4. Sloop zonder of in afwijking van een vergunning
5. Niet voldoen aan vereisten bestaande bouw
6. Gebruik in strijd met het bestemmingsplan
7. Niet tijdig beëindigen van (het gebruik van) tijdelijke bouwwerken
8. Aanbrengen van reclame-uitingen zonder of in afwijking van een vergunning
9. Niet of onvoldoende voldoen aan welstandeisen.

Het onderhavige plan is geen eindproduct. Het zal gevolgd moeten worden door een pragmatische uitvoering. Deze zal, na vaststelling van het beleidsplan, in onderdelen nader worden uitgewerkt en in een separate notitie worden neergelegd. Binnen een periode van acht jaren, zijnde twee collegebestuursperioden (2008-2016), zal het geformuleerde beleid gestalte moeten krijgen. Dat wil zeggen dat alle in het beleid geselecteerde overtredingen in acht jaren gehandhaafd zullen worden. Het beleid ten uitvoer brengen is geen strikt statisch proces, maar kent een voortdurende bijstelling, waar ook het beleid zelf op onderdelen niet van gevrijwaard blijft. Dit noemen we handhaven in de vorm van een beleidscyclus. Zo zal een jaarlijkse evaluatie van het uitvoeringsprogramma kunnen leiden tot bijstelling van de risicoanalyse, maar ook van de daaruit voortvloeiende handhavingprioriteiten.

Het bestemmingsplan heeft betrekking op een bestaand woonwagencentrum, waar de regelgeving onder de oude bestemmingsplannen tekort schoot om een adequaat handhavingniveau te kunnen garanderen. Met de in dit plan opgestelde regels en in samenspraak met de bewoners en eigenaren van wagens en Stichting Waterweg Wonen wordt een koppeling gelegd met het in ontwikkeling zijnde handhavingsbeleid, waardoor het plan handhaafbaar zal zijn. De bewoners zullen er van doordrongen raken dat brandonveilige situaties ongedaan gemaakt moeten worden. Dit is vooral in hun eigen belang. Daarnaast zal per geval worden nagegaan welke buiten de regels om ontstane situaties inpasbaar zijn en welke situaties ongedaan gemaakt moeten worden. Hiertoe is direct contact met bewoners en eigenaren van wagens nodig. Periodiek zal een schouw op het terrein plaatsvinden om de situatie op het woonwagencentrum te beoordelen en het bestemmingsplan te handhaven.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Algemeen

Aangezien er sprake is van verscheidene juridisch slecht vastgelegde en onveilige situaties op het woonwagencentrum is per standplaats geïnteriseerd wat de stand van zaken is en welke maatregelen er nodig zijn. In veel gevallen zal door diverse partijen geïnvesteerd moeten worden om de in dit plan gestelde toekomstige situatie voor het woonwagencentrum te realiseren. Verwacht wordt dat in samenspraak met de bewoners en de corporatie het gewenste niveau gehaald kan worden en dat daarmee het plan uitvoerbaar is.

Het bestemmingsplan voorziet niet in grootschalige wijzigingen op het terrein. Enkele woonwagens worden anders gesitueerd en op de woonwagens wordt nu ook een kap toegestaan. Het gebruik van het terrein als woonwagencentrum veranderd dan ook nauwelijks. Er vinden geen omgevingsaantastende planologische wijzigingen plaats.

Exploitatieplan

In de Wro (artikel 6.12) staat dat de gemeente verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen, voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Bro (artikel 6.2.1) staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan. Het gaat daarbij om:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m².

De ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn geen aangewezen bouwplannen. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet verplicht en wordt verder niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt economisch uitvoerbaar geacht.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Overleg met instanties ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. VROM-Inspectie regio Zuid-West;
2. De Directie Ruimte en Mobiliteit, afdeling Ruimte en Wonen van de provincie Zuid-Holland;
3. Het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland;
4. Stichting Waterweg Wonen.

Resultaten vooroverleg

Van alle instanties is een reactie ontvangen. Hieronder volgt een korte samenvatting van deze reacties en het gemeentelijk commentaar daarop, met mogelijke aanpassingen voor het bestemmingsplan:

1. VROM-Inspectie regio Zuid-West

Vooroverlegreactie

Op 20 december 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "Woonwagencentrum Holyweg", kenmerk vld/2010/37879.

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies richting gemeenten.

Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Gemeentelijk commentaar

Reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

2. De Directie Ruimte en Mobiliteit, afdeling Ruimte en Wonen van de provincie Zuid-Holland

Vooroverlegreactie

Het provinciale beoordelingskader is vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte. Het plan is conform dit beleid.

Overgangsrecht toepassing artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

Op 26 juni 2008 hebben Gedeputeerde Staten u ter gelegenheid van de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening een brief gestuurd waarin nader is ingegaan op de rol van de provincie onder de nieuwe wet. Daarin is ook aangegeven dat u, gelet op het overgangsrecht, voor verzoeken om vrijstelling ex artikel 19 WRO (oud) die bij u voor 1 juli 2008 zijn ingediend, nog gebruik kunt maken van de mogelijkheden van toepassing van artikel 19 lid 2 WRO (oud) die GS bij hun besluit van 9 oktober 2007 daartoe hebben geboden. Met het oog daarop bericht ik u dat u, indien u over dergelijke verzoeken beschikt, vrijstelling kunt verlenen voor het plan, voor het plan ook de instemming hebben van de Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening.

Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie.

Gemeentelijk commentaar

Reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

3. Het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

Vooroverlegreactie

Wel instemmen

Delfland kan met het bestemmingsplan instemmen. Aan alle aspecten die van belang zijn voor een goede waterhuishouding is invulling gegeven. Wel hebben wij nog opmerkingen ten aanzien van het thema 'waterveiligheid'.

Waterveiligheid

Zoals in paragraaf 4.8 van het bestemmingsplan is aangegeven ligt er ten noorden van het plangebied een polderkade tussen de polder Vlaardingen-Holierhoek en de Holiërhoekse en Zouteveense polder. De kernzone van deze polderkade valt net buiten het plangebied. De 15 meter beschermingszone valt echter binnen het plangebied. Aan ontwikkelingen binnen de keurzone (kem- en beschermingszone) van een waterkering zijn randvoorwaarden verbonden. Wij zien de beschermingszone graag in de voorschriften en op de verbeelding opgenomen met de dubbelbestemming 'waterstaat-waterkering'. Daarnaast zien wij graag een adviesverplichting van Delfland opgenomen in de voorschriften van het bestemmingsplan.

Daarnaast hebben wij nog een tekstuele opmerking. De in het bestemmingsplan genoemde polder Holy heeft officieel de naam polder Vlaardingen Holiërhoek. De in het plan genoemde Holiërhoekse polder heet officieel de Holiërhoekse en Zouteveense polder.

Gemeentelijk commentaar

De beschermingszone is als dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering op de verbeelding opgenomen. Vervolgens is in de regels een artikel Waterstaat – Waterkering opgenomen dat voorziet in bescherming van de waterkering. In de bouwregels van dit artikel is opgenomen dat niet mag worden gebouwd zonder advies van het hoogheemraadschap.

De benaming van de polder wordt aangepast op voornoemde wijze.

4. Stichting Waterweg Wonen

Vooroverlegreactie

Op 16 december 2010 hebben wij van de gemeente Vlaardingen in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening het conceptbestemmingsplan Woonwagencentrum Holyweg ontvangen en wordt Waterweg Wonen om een reactie gevraagd. Wij hebben het voorontwerp bestemmingsplan Woonwagencentrum Holyweg beoordeeld en zien geen aanleiding tot verdere vragen met betrekking tot het voorontwerp.

Gemeentelijk commentaar

Reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

8.2 Bewonersoverleg

Algemeen

De wijze waarop burgers en belanghebbenden bij plan-/beleidsvorming worden betrokken (burgerparticipatie) is een speerpunt van het huidige college van Burgemeester en Wethouders. In haar coalitieakkoord 2006-2010 stelt het college dat de kwaliteit van de besluitvorming en het uiteindelijke resultaat wordt verhoogd door bewoners, instellingen en bedrijven structureel en vroegtijdig bij planvorming te betrekken. Aangezien ieder plan in theorie anders ingrijpt op de

belangen van burgers, zijn er verschillende niveaus van burgerparticipatie vastgesteld (informerende, raadplegen, adviseren, coproduceren, zelfontwikkeling). Het is de bedoeling dat per situatie of plan wordt gekeken welk niveau van participatie passend is.

Tot voor kort was inspraak bij een (voorontwerp) bestemmingsplan wettelijk verplicht. Die wettelijke verplichting geldt niet meer. Gemeenten zijn hierdoor vrij om zelf te bepalen of er ruimte wordt geboden aan inspraak. Volgens de gemeentelijke inspraakverordening 2005 wordt geen inspraak verleend ten aanzien van ondergeschikte herzieningen van eerder vastgestelde beleidsvoornemens. Echter raakt dit bestemmingsplan de bewoners van het woonwagencentrum, waardoor het wenselijk is om de bewoners over de consequentie van dit plan te informeren. Op 31 januari 2011 is hiervoor een bewonersavond geweest, waar de plannen ten opzichte van het woonwagencentrum zijn gepresenteerd. Een verslag van deze avond is hieronder opgenomen.

Verslag bewonersavond

Aanwezig:

- namens de gemeente: burgemeester T.P.J. Bruinsma, wethouder J. Versluijs, mw. H. de Jager, Mw. I. Roest, dhr. F. Jiskoot, mw. M. Ree;
- namens Waterweg Wonen: dhr. L.C. de Jong (directeur), mw. M. Hooghuis, dhr. K. Sipovac, dhr. H. van Dijk, en mw. C. de Munnik.
- bewoners: mw. T. Baartmans-van Schaften (37/39), Mw. N. Baartmans (no. 37/39), mw. F. van Schaften (no. 41), Dhr. J. Feijen (no. 25), mw. T.C.A. Hilgers (no. 27/29), dhr. Van Bladel (zoon van D. Hilgers), Dhr. G. Feijen (no. 51/53), mw. C. van der Laak (no. 31) en dhr. J.J. Feijen (no. 33).

Afwezig: buurtagent, mw. P. Feijen (no. 35) en dhr. J.A.F. Pasztjerik (no. 47/49).

Opening:

Burgemeester T. Bruinsma opent de bijeenkomst en heet iedereen van harte welkom.

Na een voorstelronde van alle aanwezigen, zet hij uiteen graag een korte toelichting te willen geven over de ontstaansgeschiedenis van het centrum en de toekomst van het woonwagencentrum.

Hij licht toe dat in de jaren 60 en 70 de woonwagenbewoners geconcentreerd woonden op 55 plekken, verspreid over Nederland. Dit waren grote regionale centra. Het probleem hiervan was dat mensen in een isolement raakten, problemen kregen met allerlei instellingen (scholen, sociale dienst). Besloten werd om kleinere centra in te richten, zoals ook in Vlaardingen het geval is. Het rijksbeleid zet nu in op integratie van woonwagenbewoners, maar laat aan de gemeente over hoe dit op lokaal niveau wordt geregeld. De Woonwagenwet is ingetrokken en de Woningwet is van toepassing verklaard. Het huisvesten van woonwagenbewoners is onderdeel geworden van het huisvestingsbeleid. De gemeente Vlaardingen koos er op 1 januari 2001 voor om het woonwagencentrum in eigendom over te dragen aan Waterweg Wonen en de grond tot 1 januari 2015 in erfpacht uit te geven. De gemeente bleef eigenaar van de grond.

Omdat in 2015 de erfpachttermijn is afgelopen, hebben Waterweg Wonen en de gemeente overleg gevoerd over de toekomst van het centrum. Hieruit is een voorstel gekomen om het centrum te behouden maar wel het terrein opnieuw in te richten. Om aan de eisen van de brandweer te kunnen voldoen wordt het aantal standplaatsen van 15 naar 10 teruggebracht. De brandweer eist minimaal 5 meter afstand tussen de woonwagens om te voorkomen dat een evt. brand overslaat naar een volgende wagen.

Deze herinrichting wordt vastgelegd in een bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan wordt na het inspraaktraject vastgesteld door de gemeenteraad zodat er een "juridisch kader" ontstaat. Van deze avond wordt een verslag gemaakt, waarin de opmerkingen van de bewoners worden opgenomen. Dit verslag wordt betrokken bij het ontwerpbestemmingsplan.

In het verleden is lang niet alles goed gegaan, van verschillende kanten niet. De opruimactie is wel goed gegaan, en de gemeente en Waterweg Wonen vinden die actie een goede basis om samen met de bewoners het terrein nog beter, schoner en veiliger maken.

Toekomstige inrichting:

Wethouder H. Versluijs licht toe dat het formeel zo is dat de raad in december 2001 ermee heeft ingestemd, dat in 2015 of eerder het woonwagencentrum kan worden opgeheven. Deze termijn is genoemd omdat per 1 januari 2015 de erfpachttermijn afloopt en de gemeente op dat moment de bestemming kan wijzigen. Tijdens zijn spreekuur werd door Natalie het verzoek gedaan om een extra standplaats. Dit was de aanleiding om nog eens goed naar de inrichting van het terrein te kijken. In ieder geval bleek snel dat er verbeteringen mogelijk waren, ook op het gebied van het onderhoud in het openbaar gebied. In goed overleg met Waterweg Wonen bestaat nu het voornemen om het terrein op te knappen, van 15 naar 10 standplaatsen terug te gaan, de wagens op meer afstand van elkaar te plaatsen, de units te vervangen en het parkeren beter te regelen. Om dit mogelijk te maken moet het bestemmingsplan worden gewijzigd.

Uitgangspunt bij het wijzigen van het bestemmingsplan is dat de rechten van zittende bewoners worden gerespecteerd. De afstand tussen de woonwagens moet 5 meter worden (brandweereisen), er worden zo min mogelijk wagens verplaatst en er wordt zoveel mogelijk uitgegaan van de bestaande situatie. In het nieuwe bestemmingsplan wordt ook geregeld dat de wagen een goothoogte van 4 – en een nokhoogte van 6,5 meter mag hebben (vanaf het maaiveld). Op het parkeerterrein aan de achterzijde komt een nieuwe standplaats (Natalie). Parkeren mag in de toekomst niet meer op de Holyweg, maar alleen op het eigen terrein.

Op dit moment is er een ontwerpbestemmingsplan in voorbereiding. Dit ontwerp is voorgelegd aan allerlei instanties en zal, samen met uw reacties, ter inzage worden gelegd (maart/april), nadat dit ontwerp in het college is vastgesteld (februari). Het doel is om kort voor of direct na de zomer het bestemmingsplan door de raad te laten vaststellen. Ook daarna kunnen er nog bezwaren binnenkomen, als evt. bezwaarhebbenden naar de Raad van State gaan.

Dhr. F. Jiskoot licht vervolgens de voorgenomen inrichting toe aan de hand van een tekening. Hij vertelt dat er een nieuwe nummering zal komen, legt uit waar de bewoners in de toekomst moeten parkeren. In de toekomst wordt het door de voorgestelde nokhoogte van de woonwagens mogelijk om 1 woonlaag met een kap te maken. De woonwagens mogen ook breder worden, mits de afstand van 5 meter tussen de woonwagens maar gerespecteerd wordt. Parkeren gebeurt in de toekomst op eigen terrein.

Nieuwe units, nieuwe huurovereenkomsten:

Dhr. L. de Jong geeft ook aan dat in het verleden niet alles goed is gegaan. De bewoners waren matig tevreden. Waterweg Wonen wil dit graag veranderen en heeft daarvoor de hulp van de bewoners nodig. Waar nodig zal door gemeente, politie en Waterweg Wonen gehandhaafd worden. De gemeente en Waterweg Wonen hebben experts ingehuurd (F&M) om onderzoek te doen naar de toekomstmogelijkheden van het centrum. Dit heeft ertoe geleid dat in april nieuwe units geplaatst gaan worden. Hij roept de bewoners op om gebruik te maken van deze mogelijkheid om met elkaar een goed, leefbaar centrum te maken. Uitgangspunt is dat het centrum schoon, heel en veilig moet zijn.

Er komen nieuwe huurovereenkomsten omdat met de nieuwe inrichting de grootte van de standplaats en de locatie kan wijzigen. De huur zal op een eerlijke transparante wijze worden vastgesteld. Gesprekken hierover worden op individueel niveau gevoerd.

Vragenronde bewoners:

Mw. T. van Schaften brengt de volgende problemen onder de aandacht:

- Vrachtverkeer: er is schade toegebracht aan haar woonwagen door de trillingen, veroorzaakt door het vrachtverkeer. Bij de rotonde staat een bord dat wagens boven de 7

ton niet richting Schipluiden mogen rijden, maar men houdt zich hier niet aan. Zij stelt voor om rubberen drempels te plaatsen waar men meer “omheen” moet rijden. Wethouder Versluijs zegt toe dat de gemeente zal onderzoeken of dit probleem kan worden opgelost, de gemeente komt hierop terug.

- Er is te weinig aandacht voor het onderhoud. Bellen met de buitenlijn helpt niet. Deze week is er bijv. geknot, maar wordt er niet opgeruimd.

Burgemeester Bruinsma zegt toe dat de gemeente zich nog meer zal inzetten om het onderhoud te verbeteren. Wethouder Versluijs zal erop (laten) toezien dat ook de veegwagen wordt ingezet op het centrum.

Dhr. C. Feijen vraagt aandacht voor:

- Het groenonderhoud, er wordt te weinig gesnoeid;
- De blokcontainer, die veel stank veroorzaakt.

Burgemeester Bruinsma zegt toe dat er onderzocht zal worden of het mogelijk is de container te verplaatsen. Indien dit mogelijk is zal in goed overleg met bewoners gezocht worden naar een betere locatie.

Mw. D. Hilgers:

- Vraagt waar haar zoon moet blijven, nu er geen nieuwe standplaatsen meer worden uitgegeven. Ze is het hiermee oneens. Mag haar zoon in haar woonwagen blijven wonen als zij komt te overlijden? Waarom wordt er geen andere locatie voor de jongeren ingericht?

Wethouder Versluijs antwoordt dat het uitgangspunt is: maximaal 10 standplaatsen. Er worden geen nieuwe standplaatsen uitgegeven. Indien een huidige bewoner de standplaats verlaat of komt te overlijden, blijft deze plaats leeg en zal goed worden onderhouden. Een inwonend kind kan de standplaats dus niet overnemen, dat is ook in de reguliere huisvesting niet zo geregeld. Uiteindelijk zal door deze maatregel de locatie op termijn worden opgeheven en het is niet de bedoeling, op een andere locatie een locatie voor jongeren te maken. Inwonende kinderen die hierdoor geen standplaats meer kunnen krijgen, kunnen t.z.t. een passende aanbieding krijgen m.b.t. een reguliere woning via Waterweg Wonen.

Burgemeester Bruinsma wijst nogmaals op het rijksbeleid en besluitvorming destijds in de raad. Alle centra moeten uiteindelijk worden genormaliseerd. Genoemd beleid raakt de huidige bewoners nu niet door de voorgenomen plannen, maar heeft wel gevolgen voor de nu nog inwonende kinderen.

- Mw. Hilgers is van mening dat ze indien ze een reguliere woning zou hebben, recht zou hebben op een 4-kamerwoning. Ze heeft nu een 3-kamer-woonwagen, beide zoons slapen op 1 kamer.

Dhr. K. Sipovac antwoordt dat mevrouw volgens de huidige woonruimteverdelingsregels en urgentieregeling niet automatisch recht zou hebben op een 4-kamer woning. Ze zou recht hebben op een 3-kamerwoning (1 slaapkamer voor beide zoons). Dit wil niet zeggen dat mevrouw niet op grotere woningen zou mogen reageren.

- Mw. Hilgers vraagt waarom ze 25x wordt doorverbonden als ze Waterweg Wonen belt. Dhr. Sipovac geeft aan dat de bewoners een nieuwe woonconsulent krijgen toegewezen, waardoor makkelijker contact gelegd kan worden.

- Mw. Hilgers vraagt waar evt. bezoek moet parkeren in de toekomst. Kunnen er geen extra parkeerplaatsen komen tegenover de ingang van het centrum?
Wethouder Versluijs antwoordt dat het bezoek in de wijk moet parkeren. Omdat er in de toekomst een crematorium komt, wil hij wel bekijken of de parkeerplaatsen die t.b.v. het crematorium worden gemaakt ook gebruikt kunnen gaan worden door bezoekers van de bewoners.

Dhr. G. Feijen:

- Zou graag willen dat er vaker en beter gesnoeid wordt in de toekomst. Een toezegging op dit punt is al gedaan.
- Dhr. Feijen wil verder weten of het terrein goed wordt afgesloten als er standplaatsen verdwijnen. Hij heeft nu 3 schuren en in de toekomst staat er maar 1.
Mw. M. Hoppenbrouwer deelt mede hier nog naar gekeken wordt, dit punt moet nog verder worden uitgewerkt.

Mw. C. van der Laak:

- Geeft aan dat ze het niet leuk vindt om te moeten verhuizen naar de overzijde.
Mw. M. Hoppenbrouwer (F&M) geeft aan dat dit niet anders kan i.k.v. de brandveiligheid.

Dhr. H. Feijen:

- Wijst op het verzakken van de woonwagens aan 1 zijde van het kamp door de trillingen, veroorzaakt door vrachtwagens.
Mw. M. Hoppenbrouwer geeft aan dat bij het plaatsen van de nieuwe units hiermee rekening wordt gehouden. De woonwagens zullen niet opnieuw gesteld worden, daar zijn de bewoners zelf verantwoordelijk voor.
Burgemeester Bruinsma vraagt of het een goed idee zou zijn om met elkaar apparatuur te huren op de woonwagens opnieuw te stellen. De bewoners kunnen het niet meer zelf en de gemeente wil dit niet op zich nemen (aansprakelijkheid).
- Dhr. Feijen wil graag weten waarom hij al jaren €7,- meer huur moet betalen.
Dhr. de Jong antwoordt dat dit soort vragen tijdens individuele gesprekken aan de orde zullen komen.
- Ook dhr. Feijen vindt het groenonderhoud onder de maat (overhangende takken).
Burgemeester Bruinsma zegt toe dat er in de toekomst meer en beter onderhoud zal plaatsvinden.

Mw. F. van Schaften:

- Vraagt voor welke periode een nieuw bestemmingsplan geldig is.
Wethouder Versluijs antwoordt dat de gemeente de wettelijke verplichting heeft om iedere 10 jaar een nieuw bestemmingsplan te maken.

Afsluiting:

Burgemeester T. Bruinsma sluit de avond af. Hij vat samen dat er nog gesproken wordt op individueel niveau over een aantal zaken, dat er nog gekeken wordt naar het parkeren, de drempels en de locatie van de containers. Dat bewoners zelf nog zullen onderzoeken hoe de wagens opnieuw gesteld kunnen worden. De bestemmingsplanprocedure loopt nu, de opmerkingen van bewoners zullen hierin meegenomen worden. De bewoners krijgen een verslag van deze avond.

Afgesproken wordt over 2 a 3 maanden weer bij elkaar te komen, op het moment dat de procedure rond het nieuwe bestemmingsplan al wat verder is gevorderd. Los hiervan kunnen de units alvast geplaatst worden. Hij stelt vast dat de voorgenomen herinrichting de goedkeuring van de bewoners heeft. De avond is constructief en in goede sfeer

