

Beheersverordening Vergulde Hand West



juni 2014

Vlaardingen

Vergulde Hand West

Beheersverordening

Identificatie	Identificatiecode NL.IMRO.0622.0240bvVehw2013-0010
Planstatus <u>Datum:</u> 05.06.2014	<u>Status:</u> Vastgesteld

Toelichting

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	De beheersverordening	7
1.2	Ligging verordeningsgebied	7
1.3	Vigerende plannen	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Beschrijving bestaande situatie	9
2.1	Beschrijving van het verordeningsgebied Vergulde Hand West	9
2.2	Uitgangspunten voor het gebied	9
Hoofdstuk 3	Uitgangspunten en keuze	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Keuze voor beheersverordening	10
Hoofdstuk 4	Beleid	11
4.1	Inleiding en conclusie	11
4.2	Rijksbeleid	11
4.3	Provinciaal beleid	13
4.4	Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	23
5.1	Milieuzonering bedrijvigheid	23
5.2	Relatie met het plangebied	24
5.3	Industrielawaai	25
5.4	Wegverkeerslawaai	26
5.5	Luchtkwaliteit	27
5.6	Externe veiligheid	29
5.7	Water	29
5.8	Archeologie	30
Hoofdstuk 6	Maatschappelijke en Economische Uitvoerbaarheid	30
Hoofdstuk 7	Procedure	33

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 De beheersverordening

Sinds 1 juli 2008 heeft de gemeente de keuze om voor het leggen van een planologische regeling te kiezen tussen het vaststellen van een bestemmingsplan of het vaststellen van een beheersverordening. Er kan gekozen worden voor een beheersverordening indien het betrekking heeft op een gebied waarin geen ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien en/of een bestaande situatie wordt vastgelegd.

Het plan Vergulde Hand West is een gebied binnen Vlaardingen waarin op dit moment geen nabije ontwikkelingen zullen gaan plaatsvinden.

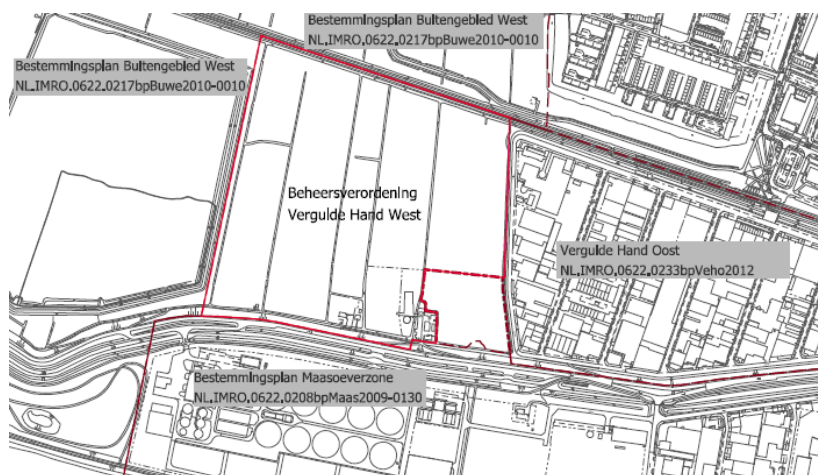
Het behoud van de functies en de mogelijkheden zoals deze nu voor dit gebied gelden, staat hierbij voorop. De uitgangspunten van deze verordening zijn om die reden als volgt:

- waar mogelijk behoud van de planologische ruimte en de bestaande legale situatie;
- actualisatie van het planologische regime.

Op dit moment bestaat er nog geen duidelijkheid over de toekomstige functie in het plangebied. De huidige planologische mogelijkheden bieden nog voldoende ruimte voor het bestaande gebruik. Om invulling te geven aan de verplichte actualisatie van het bestemmingsplan is voor dit gebied gekozen voor een beheersverordening die de vigerende planologische regeling voortzet. Indien er meer duidelijkheid is over de invulling van het gebied en de economische uitvoerbaarheid hiervan is verzekerd, zal worden beoordeeld of het noodzakelijk is deze beheersverordening te vervangen door een meer ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. Op dit moment is dat nog niet aan de orde.

1.2 Ligging verordeningsgebied

Het verordeningsgebied Vergulde Hand West is gelegen in het westelijke gebied van de gemeente Vlaardingen. Het plangebied ligt ingeklemd tussen de spoorlijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland in het noorden en de Maassluisdijk in het zuiden. Het gebied in het oosten wordt begrensd door de James Wattweg en in het westen door de gronden grenzend aan het Volksbos. De plangrens in het zuiden is daarbij afgestemd op de plangrens van het recent vastgestelde bestemmingsplan 'Maasoeverzone' (20 december 2011). De westelijke en noordelijke plangrens is afgestemd op het per 11 maart 2014 vastgestelde bestemmingsplan 'Buitengebied West'. Aan de oostzijde sluit de plangrens aan op het in ontwerp zijnde bestemmingsplan Vergulde Hand Oost.



Afbeelding 1.1 ligging verordeningsgebied

1.3 Vigerende plannen

In het verordeningengebied is het volgende plan van kracht:

- Bestemmingsplan Vlaardingen West uit 1973.

In figuur 1 is de oude verbeelding van het bestemmingsplan West te zien.



Afbeelding 1.2: Bestemmingsplan Vlaardingen West (1973)

Dit plan is van kracht tot op het moment dat deze beheersverordening in werking treedt.

1.4 Leeswijzer

De toelichting bij de verordening is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van het verordeningengebied gegeven
- In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten van de beheersverordening beschreven
- In hoofdstuk 4 zijn de relevante beleidsstukken samengevat en is beoordeeld in hoeverre de uitgangspunten van deze verordening binnen het geldende beleid passen
- In hoofdstuk 5 tot slot wordt stilgestaan bij de relevante omgevingsaspecten

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Beschrijving van het verordeningengebied Vergulde Hand West

Vergulde Hand West is gelegen in het westen van de gemeente Vlaardingen en ligt in het poldergebied als onderdeel van de Aalkeetbinnenpolder en heeft de bestemming “Industriële bedrijven”. De strook tussen de Maassluissedijk en het bedrijventerrein heeft de bestemming “Recreatieve doeleinden”. De boerderij de Vergulde Hand is binnen die bestemming als bebouwing opgenomen. De andere (tijdelijke) woning is niet opgenomen of als bebouwing aangeduid. Wonen is in die strook ook niet toegestaan. De huidige bewoning is op basis van het overgangsrecht nog steeds mogelijk. In het gebied onder aan de Maassluissedijk ligt een ecologische (groene/blauwe) zone.

Het gebied kan met name worden gekenmerkt als een bedrijventerrein.

Bij de milieuzonering wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidshinder. De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk (Uit jurisprudentie en de VNG-publicatie brochure “Bedrijven en milieuzonering”). Conform de systematiek van het aangrenzend bestemmingsplan “Maasoeverzone” worden bij de zonering ten opzichte van de bestaande woonwijk (Westwijk), de volledige richtafstanden gehanteerd (gebiedstype “rustige woonwijk”). Voor de woningen ten westen van het plangebied wordt eveneens de gebiedstype “rustige woonwijk” gehanteerd.

Conform de huidige mogelijkheden op het bedrijventerrein zijn bedrijf categorieën 1 tot en met 3.2 zondermeer toegestaan. Bovendien is het beleid van de gemeente erop gericht om bedrijven toe te staan tot maximaal bedrijfscategorie 4.2. Als uitgangpunt geldt dat rekening moet worden gehouden met de bestaande woonwijk (Westwijk) ten noorden van het plangebied, alsook met de woningen in het zuidoosten van het plangebied.

Cultuurhistorie

In de polder moet rekening worden gehouden met mogelijk archeologische waarden. De boerderij de Vergulde Hand, aan de voet van de Maassluissedijk, heeft cultuurhistorische waarde en zal bij ontwikkelingen in het gebied behouden blijven. Deze boerderij is gebouwd in de 18^e en 19^e eeuw maar heeft een oudere oorsprong. Verder wordt het gebied vooral beheerst door de oude Maassluissedijk. Weliswaar is het profiel vooral aan de zuidzijde door ophoging tot de huidige hoofdwaterkering (Delflandsedijk) minder goed herkenbaar, toch speelt deze een belangrijke rol. Gesteld kan worden dat de rivier met bijbehorende zeewering gezien kan worden als zeer belangrijk cultuurhistorisch element. Het is immers het oudste nog aanwezige landschappelijke element, en de drager van alle ontwikkelingen die Vlaardingen hebben gevormd.

2.2 Uitgangspunten voor het gebied

In het vigerend bestemmingsplan is het gebied in hoofdzaak aangeduid als een bedrijventerrein. Deze functie wordt in de beheersverordening overgenomen.

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten en keuze

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de keuze voor het instrument beheersverordening uiteengezet.

3.2 Keuze voor beheersverordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt gemeenten de mogelijkheid om in plaats van een bestemmingsplan, een beheersverordening voor een gebied vast te stellen. Een beheersverordening vormt, net als het bestemmingsplan, het kader waaraan onder meer bouwaanvragen worden getoetst en op basis waarvan de gemeente handhavend kan optreden op het moment dat in strijd met bepalingen uit de verordening wordt gehandeld (denk aan illegale gebruiksvormen of illegale bebouwing).

Conform de Wro is een beheersverordening een beheerregeling voor het bestaand gebruik voor een gebied, waarin geen ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien binnen de horizon van de verordening. Onder beheerregeling wordt zowel een regeling voor de daadwerkelijk aanwezige situatie verstaan, als een regeling voor planologische ruimte. Het voorgaande betekent dat het instrument beheersverordening kan worden ingezet voor gebieden waar op korte en middellange termijn geen ontwikkelingen worden verwacht die afbreuk doen aan het bekende straat- en functiebeeld van het betreffende gebied. Naast de bestaande situatie kan de beheersverordening ook voorzien in planologische ruimte, zolang hiermee geen ruimtelijke ontwikkeling ontstaat. Deze ruimte ziet op kleinschalige ontwikkelingen, zoals uitbreiding van de erfbouw, het op bepaalde hoofdgebouwen plaatsen van dakopbouw en functiewisselingen op locaties waar al sprake is van functiemenging.

Op dit moment bestaat er nog geen duidelijkheid over de toekomstige functie in het plangebied. De huidige planologische mogelijkheden bieden nog voldoende ruimte voor het bestaande gebruik. Om invulling te geven aan de verplichte actualisatie van het bestemmingsplan is voor dit gebied gekozen voor een beheersverordening die de vigerende planologische regeling voortzet. Indien er meer duidelijkheid is over de invulling van het gebied en de economische uitvoerbaarheid hiervan is verzekerd, zal worden beoordeeld of het noodzakelijk is deze beheersverordening te vervangen door een meer ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. Op dit moment is dat nog niet aan de orde.

Hoofdstuk 4 Beleid

4.1 Inleiding en conclusie

In het kader van deze beheersverordening is getoetst welke beleidstukken op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau relevant zijn. Gelet op de uitgangspunten van deze beheersverordening – voortzetting van de bestaande situatie, inclusief de planologische mogelijkheden – is met name stilgestaan bij beleid dat eventuele consequenties voor de beheersverordening kan of dient te hebben. Omdat de beheersverordening ziet op het beheer van de bestaande situaties is een uitgebreidere toetsing niet noodzakelijk. De conclusie is dat deze beleidsaspecten de totstandkoming van de beheersverordening niet in de weg staat.

4.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. De SVIR vervangt een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Agenda Vitaal Platteland.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijks betrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en keuzes van burgers en bedrijven.

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij..') en de gebruiker komt centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor de belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijksregimes in het natuurdomein. Concreet betekent dit dat onder meer de nationale landschappen worden geschrapt en de bescherming van deze gebieden worden overgedragen aan de provincies.

Het Rijk versterkt bovendien de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Ook de (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Daarmee laat het Rijk de sturing op verstedelijking los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die inmiddels is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening.

Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Rijksdoelen en nationale belangen

Het Rijk heeft in de SVIR drie doelen geformuleerd om Nederland concurrerend bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;

- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden zijn behouden.

Het Rijk benoemt in de SVIR 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. Het betreft de volgende belangen:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kader voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Voor de voorliggende beheersverordening is belang 1, een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, relevant. Topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar concentreren zich vooral in stedelijke regio's van de mainport. Het bedrijventerrein Vergulde Hand-West is gelegen in de stedelijke regio van de mainport Haven van Rotterdam. Deze stedelijke regio beschouwt het rijk van nationale betekenis en hiermee gaat het rijk samen met decentrale overheden aan de slag. Het rijk geeft vanuit het verlengde infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan bereikbaarheidsknelpunten van de mainports. Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in een stedelijke regio met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Ook natuur, hoogwaardige landschappen en recreatieve voorzieningen horen daarbij alsmede het bieden van meer ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en de mogelijkheid om te voorzien in de eigen woningbehoefte. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de programmering van deze verstedelijkingsopgaven in combinatie met het versterken van het vestigingsklimaat. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports maakt het rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking. Bovendien loopt door het plangebied de spoorlijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland. Aangezien deze verbinding ongewijzigd in stand wordt gehouden en tevens als zodanig wordt bestemd, blijft het functioneren van het mobiliteitssysteem gewaarborgd. Daarmee wordt voldaan aan belang 7 van het rijksbeleid.

Tot slot wordt opgemerkt dat met de voorliggende beheersverordening ook recht gedaan wordt aan belang 13: een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Bij de voorbereiding van de voorliggende beheersverordening worden alle belanghebbenden geïnformeerd en wordt de wettelijk voorgeschreven procedure gevolgd. Daarmee is een zorgvuldige afweging van belangen en transparante besluitvorming geborgd.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Met het vastgestelde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (30 december 2011), ook wel Barro genoemd, geeft het rijk algemene regels voor bestemmingsplannen en wordt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen uit de voormalige Nota Ruimte en voormalige PKB's in regelgeving geborgd.

Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken, dan wel te beschermen. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- Rijkswaagen;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Gelet op het conserverende karakter van de voorliggende beheersverordening, alsmede de ligging van het plangebied in bestaand stedelijk gebied, wordt er van uitgegaan dat deze niet strijdig is met het nationaal ruimtelijk belang, zoals neergelegd in het Barro. Daarbij wordt opgemerkt dat alle planologisch relevante buisleidingen, waterkeringen en hoofdspoorwegen ook als zodanig worden bestemd en daarmee beschermd.

Waterbeleid

Een ander belangrijk onderwerp in het rijksbeleid is duurzaam waterbeheer. De Europese Kaderrichtlijn Water, die sinds 2000 van kracht is, speelt hierbij een belangrijke rol. De richtlijn moet er immers voor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Dit betekent dat de rijksoverheid streeft naar een watersysteem dat zoveel mogelijk de natuurlijke situatie (zonder ingrepen van de mens) benadert. Het streven is onder andere gericht op het behouden en vergroten van de ruimte voor water, waar mogelijk vasthouden van water en verbetering van de waterkwaliteit. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

In de ruimtelijke plannen, waaronder de beheersverordening, wordt een waterparagraaf opgenomen. De waterparagraaf is opgenomen in paragraaf 5 van deze plantoelichting.

Wettelijk kader

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is diverse (milieu-)wetgeving van toepassing, waaronder de Wet luchtkwaliteit, Wet op de archeologische monumentenzorg, de Flora- en faunawet, besluit externe veiligheid, Wet geluidhinder, etc. op deze aspecten zal in hoofdstuk 5 nader worden ingegaan.

4.3 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie Visie op Zuid-Holland (na eerste herziening 2011)

De provincie heeft een integrale structuurvisie voor de ruimtelijke ordening in Zuid-Holland vastgesteld. In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie de visie tot 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en een doorkijk naar 2040.

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

De visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdopgaven, namelijk:

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

Het plangebied is aangewezen als 'zoekgebied bedrijventerrein'. Dit consoliderende plan past binnen de doelstelling van de Provinciale Structuurvisie.

4.4 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 'Koers op 2020' (2000 en actualisatie 2008)

In de Stadsvisie zijn diverse ambities naar voren gekomen waarvan de voor deze beheersverordening meest relevante hieronder zijn aangegeven:

- het meer aanbrengen van fysieke samenhang binnen het centrum en het versterken van de verbinding tussen het winkelcentrum en het cultureel-historische centrum;
- het streven naar gedifferentieerde woon- en werkmilieus in de Vlaardingse wijken;
- het vergroten van het aanbod kwalitatief goede woningen in de (middel)hoogbouw;
- het zoveel mogelijk aansturen op behoud van bestaande schone bedrijvigheid en werkgelegenheid, maar niet per definitie op de huidige locaties;
- het binnen bepaalde randvoorwaarden aantrekken van nieuwe bedrijvigheid met name in de dienstverlening en recreatie;
- het verbeteren van de ontsluiting van de industriezone en de relatie met het woongebied.

Het streven is om economische activiteiten in de sectoren dienstverlening/recreatie toe te voegen. De gemeente wil de kleinschaligheid van de oude stad doortrekken door met name in het gebied rond de Oude Haven de Koningin Wilhelminahaven deze economische heroriëntatie te combineren met woningbouw. Het westelijk gedeelte van de rivieroever, ongeveer vanaf het Deltahotel, blijft volledig bestemd voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Stadsvisie 2008

In 2000 groeide en bloeide de Nederlandse economie, daarna nam de groei af. Toen bleek eens te meer hoe belangrijk werkgelegenheid is voor de vitaliteit van de stad. Dat Vlaardingse onderdeel is van een regionale arbeidsmarkt doet daar niet aan af. Daarom vindt de gemeente dat het aantal arbeidsplaatsen in de stad de komende jaren zou moeten groeien. Uiteraard ziet de gemeente het liefst schone bedrijven komen, maar ook havengerelateerde bedrijvigheid kan een plaats krijgen in de havenstad die Vlaardingse van oudsher is. Hiervoor is een goede infrastructuur nodig.

Ruimtelijke structuurschets Vlaardingse 2020 (2003)

De ruimtelijke structuurschets Vlaardingse 2020 is de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie 'Koers op 2020'. In het rapport zijn zeven doelstellingen aangegeven voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor de drie noemers: ongedeelde stad, vitale stad en duurzame stad:

- 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 ontwikkelingen van de hoofdinfrastructuur;
- vergroten van de werkgelegenheid.

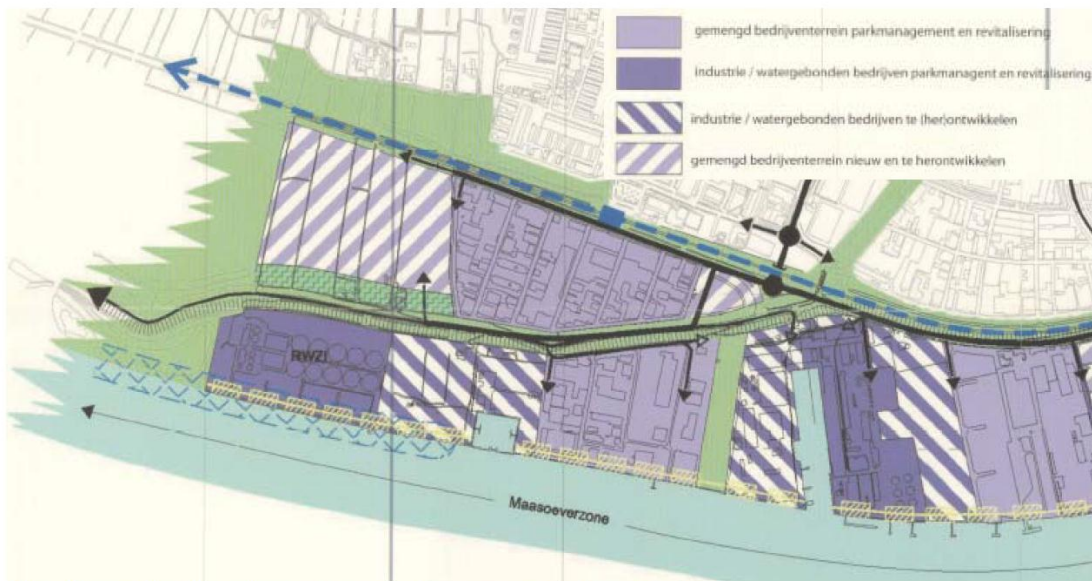
Structuurplan Rivierzone (2004)

Op 28 januari 2004 is het Structuurplan Rivierzone vastgesteld met de daarbij behorende Integratie Milieunota. Dit Structuurplan biedt het formele beleidskader voor de revitalisering en herontwikkeling van de Rivierzone, waarvan Vergulde Hand West deel uitmaakt.

De *hoofddoelstellingen* van het vernieuwingsproces voor de Rivierzone luiden:

- een bredere basis bieden voor werken en ondernemen;
- een leefbaar en afwisselend woon- en verblijfsklimaat bieden;
- bescherming en herwaardering van het cultuurhistorisch erfgoed.

Deze doelstellingen zijn doorvertaald naar een beleidsinzet voor het gehele gebied en de drie onderscheidende deelgebieden: de A4-zone, het Stad&Milieu gebied en de Maasoeverzone. Vergulde Hand West behoort tot de Maasoeverzone.



Afbeelding 2.4: Uitsnede structuurplankaart voor het plangebied

Maasoeverzone

In de Maasoeverzone wordt gestreefd naar versterking en modernisering van de bedrijventerreinen. Speerpunten daarbij zijn de (her)ontwikkeling van niet gebruikte en van sterk verouderde/niet adequaat gebruikte terreinen en ruimte bieden voor verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven en industriële werkgelegenheid, alsmede voor uitbreiding en nieuwvestiging.

De terreinen in het westen van de Rivierzone zullen een duidelijker profiel moeten krijgen, afgestemd op het type bedrijven dat er zit of dat er komt, en de openbare ruimte zal door investeringen in groen en infrastructuur een flinke impuls kunnen krijgen. Een deel van de ruimte die hier beschikbaar komt, zal gebruikt kunnen worden door lokale bedrijven. De westelijke Maasoeverzone moet ruimte gaan bieden om de beweging die in andere delen van de Rivierzone zal ontstaan te accommoderen. Voor zover bestaande bedrijven vanwege het vernieuwingsproces verplaatst moeten worden, zal hier een geschikte plek geboden worden, waarbij tevens mogelijkheden voor vernieuwing en uitbreiding ontstaan.

De Vergulde Hand

Westelijk van het bestaande bedrijventerrein De Vergulde Hand wordt vanuit het voormalig bestemmingsplan bedoeld om een nieuw gemengd bedrijventerrein te ontwikkelen ter plaatse van het nu nog onbebouwde poldergebied tussen de hoofdwaterkering/Maassluisdijk en de spoorlijn Hoek van Holland-Rotterdam. Op het terrein kunnen diverse typen bedrijven worden gevestigd, zowel wat milieucategorie betreft als qua omvang.

Gebiedsvisie Rivierzone (2009)

In 2004 is het Structuurplan Rivierzone vastgesteld. Bijstelling en afstemming in relatie tot de actuele ontwikkelingen en behoeften is echter voortdurend aan de orde. De Gebiedsvisie Rivierzone, onderdeel van het Actieplan Wonen, draagt instrumenten aan om de ingezette planvorming te versterken en de slagingskansen te vergroten. Hiertoe worden lopende activiteiten waar nodig aangevuld en belangrijk zaken opnieuw aangesneden.

De Rivierzone in 2009

De bedrijventerreinen hebben hun oorspronkelijke functie voor een deel verloren. Er is lange tijd weinig in het gebied geïnvesteerd. Er zijn banen nodig. De opgaven vanuit economisch perspectief verdient dan ook aandacht. Hierbij gaat het naast de vitalisering van bestaande bedrijventerreinen om de realisatie van de Koggehaven, Vergulde Hand West en kantoorlocatie Vijfsluizen, herstructurering van het Leverterrein en de aanpak van bedrijventerreinen Groot Vettoord en Vergulde Hand Oost.

De Rivierzone in 2030

In 2030 bestaan de bedrijventerreinen uit hoogwaardige, reguliere bedrijven met een hoog arbeidspotentieel. Daarnaast is op bepaalde locaties sprake van diverse uitingen van creatieve economie. Er is sprake van een substantiële toename van het aantal succesvolle starters.

Nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen en omgebouwde bedrijfspanden vormen een broedplaats voor ondernemers en ondernemingen. En als spin off van deze bedrijvigheid is bovendien sprake van aanvullende en ondersteunende bedrijvigheid op het niveau van dienstverlening, zoals administratieve en juridische ondersteuning en communicatiebureaus.

Op weg naar 2030

Met betrekking tot economie en bedrijventerreinen zijn de volgende fysieke en sociale ingrepen en activiteiten nodig om de geschetste situatie in 2030 te bereiken.

Typologie bedrijven

De aard van de bedrijven die aangetrokken moeten worden, moet nog verder uitgewerkt worden. Duidelijk is wel dat een aantal Vlaardingse bedrijven de komende jaren voor een deel naar een ander of nieuw terrein in de Rivierzone verhuizen. Ook is er regelmatig vraag van bedrijven van buitenaf naar bedrijfsruimte in Vlaardingen.

Lokale economie

Aparte aandacht verdient de mogelijkheid tot het faciliteren van startende ondernemingen. Dit gebied wordt namelijk gezien als een mogelijke broedplaats van lokale initiatieven. Beleidsmatig past hierin het opzetten van bedrijfsverzamelgebouwen voor starters.

Herstructurering van terreinen; verzakelijking

Door het opdrogen van subsidiestromen, maar ook door de crisis die op dit moment heerst, moet het herstructureren van bedrijventerreinen op een andere manier worden aangepakt. Dit geldt met name voor de financiering van de activiteiten.

Op initiatief van VNO-NCW zijn daarom 2 pilot-sites aangewezen die in aanmerking komen voor verzakelijking. Vergulde Hand is er hier één van. Het is de bedoeling dat gemeente, ondernemers en marktpartijen een samenwerking op langere termijn aangaan om waarde toe te voegen op het terrein.

Bij verzakelijking wordt een integrale aanpak gehanteerd, waarin ontwikkeling, uitgifte en beheer aan elkaar gekoppeld zijn, in samenhang gedreven, met als doel waardecreatie. Daarvoor zijn partijen nodig die deze kunst verstaan.

Het is de bedoeling een samenwerking te vormen van adviesbureaus, vastgoedpartijen, financiers, aannemers en de gemeente, die de ondernemers willen helpen met het revitaliseren en toekomstbestendig maken van het bedrijventerrein.

Dit vergt een continue en consistente gebieds- en gebruikersgerichte aanpak, die steeds wordt aangestuurd vanuit één herkenbaar punt, bijvoorbeeld een exploitatiemaatschappij. De verbeterstappen variëren van relatief kleine, maar snelle ingrepen (quick wins) tot structurele aanpassingen in b.v. de infrastructuur, nieuwbouw, sloop en beheer. De exploitatiemaatschappij trekt dat proces, in opdracht en samenwerking met het bestuur van de ondernemersvereniging en met de gemeente.

Binnen de pilot van VNO-NCW wordt een business case opgesteld voor de upgrade van het terrein, maar ook voor het onderhoud daarvan. Hierin wordt beschreven, hoe geld te genereren uit ontwikkelingen op het terrein, waarmee dan weer nieuwe ontwikkelingen kunnen worden gefinancierd. Belangrijke doelstellingen hierbij zijn het op niveau brengen van de infrastructuur, ruimte te creëren op het terrein, onder meer door het aanbieden van ruimere kavels en het ge(mis-)bruik van de openbare ruimte te verminderen. Dit is een lange termijn proces met stapsgewijze verbeteringen. Vergulde Hand is een BIZ-terrein (Bedrijven Investerings Zone). Dat toont de betrokkenheid van de ondernemers, en maakt het makkelijker gemeenschappelijke maatregelen te treffen, waaraan ook iedereen verplicht deelneemt, met name in de financiering. Hierbij kunt u denken aan zaken als gezamenlijke afvalinzameling, beveiliging en aanleg van glasvezel. Ook streven we naar het verhogen van het beheer- en handavingsniveau.

Economische Visie (2004-2010)

De Economische Visie geeft op hoofdlijnen het economisch beleid weer van de gemeente Vlaardingen voor de periode 2004-2010.

Prioriteiten

De gemeente Vlaardingen ziet twee prioriteiten voor het ruimtelijk economisch beleid.

1. De (her)ontwikkeling van (verouderder) bedrijvenlocaties (topprioriteit): aanbod van voldoende bedrijfsruimte op goede locaties is van levensbelang voor de Vlaardingse economie. De beschikbaarheid van ruimte is namelijk een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Aanwezigheid van bedrijvigheid heeft een stuwende werking voor de economie van Vlaardingen en legt daarmee de basis voor het ontwikkelen van andere belangrijke voorzieningen.
2. Herstructurering van woonwijken: de Economische Visie plaatst de herstructurering en revitalisering van bedrijventerreinen voorop, maar ziet daarnaast het belang van herstructurering van woonwijken en voorzieningen.

Visie Rivierzone

De gemeente streeft versterking na van de economische structuur van Vlaardingen. Een belangrijke rol hierbij spelen de plannen in de Rivierzone, de herstructurering van bedrijventerreinen en de ontwikkeling van locaties die de potentie hebben om economische groei te stimuleren.

Er wordt waar mogelijk segmentering en parkmanagement toegepast, waardoor de terreinen in de toekomst hun kwaliteit behouden. Duurzaam ondernemen is hier een onderdeel van.

Met de uitvoering van de plannen uit het Integraal Uitvoeringsplan Rivierzone ontstaat 50 ha aan nieuw en geherstructureerd bedrijventerrein. Hiermee zijn naar schatting duizenden nieuwe arbeidsplaatsen gemoeid waardoor de economische structuur van de stad wordt versterkt. Daarnaast zorgt de bouw van nieuwe woningen in het Rivierzonegebied voor een versterking van de lokale voorzieningen.

Nota Bedrijventerreinbeleid Vlaardingen (2009)

De gemeente Vlaardingen zet in op aanpak van de bestaande bedrijventerreinen, want door de (her)ontwikkeling en herstructurering zal de werkgelegenheid groeien. Hierbij wordt ingezet op de volgende speerpunten:

- ruimte bieden aan groei van Vlaardingse bedrijvigheid
- voor nieuwe grootschalige, sterk vervuilende bedrijven is geen plaats in Vlaardingen;
- door middel van segmentering van de bedrijventerreinen – op basis van locatiewensen van gebruikers – neemt de aantrekkingskracht van de locaties toe, waardoor bedrijven behouden blijven en van elders aangetrokken worden;
- de herstructurering van bedrijventerreinen is een interactief en intensief langetermijnproces dat gefaseerd moet worden opgepakt;
- bij herstructurering moet aandacht zijn voor duurzaamheid van bedrijven; vermindering milieubelasting en efficiënter ruimtegebruik krijgen prioriteit.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet de inzet zijn de bovenstaande speerpunten vast te leggen in het juridisch-planologisch instrumentarium.

Detailhandelsnota 2007-2012

De Detailhandelsnota 2007-2012 beschrijft het gemeentelijk beleid met betrekking tot de detailhandel in Vlaardingen. De nota beperkt zich tot hoofdlijnen en fungeert als bouwsteen bij het opstellen van Bestemmingsplannen en als toetsingskader bij uitbreidings- en nieuwbouwplannen van ondernemers.

Uitgangspunten detailhandelsbeleid

Het doel van het detailhandelsbeleid is het versterken van de ruimtelijke en economische kwaliteit van de winkelcentra om (vooral de Vlaardingse) koopkracht aan de eigen winkelcentra te binden.

Belangrijkst uitgangspunt is dat de gemeente in haar detailhandelsbeleid de vraag van de consument leidend laat zijn. De gemeente creëert stimulerende randvoorwaarden en grijpt slechts in, in de werking van de markt, als daar goede redenen voor zijn. Waar de consument volgens het onderzoek behoefte aan heeft, is meer kwaliteit in de winkelcentra. Dit wordt gerealiseerd in compacte, complete en comfortabele winkelcentra. De gemeente kiest hiervoor een fijnmazige winkelstructuur en hiërarchie die bestaan uit:

- Een hoofdwinkelcentrum voor recreatief winkelen en dagelijkse boodschappen;
- Wijk- en buurtwinkelcentra voor dagelijkse boodschappen en frequent benodigde niet-dagelijkse boodschappen;
- Een centrum voor doelgerichte aankopen (PDV-locatie Hoogstad).

Deze structuur wordt gehandhaafd en waar mogelijk versterkt.

Visie PDV-/GDV-locaties in het algemeen

Binnen het kader van het provinciale beleid en de afspraken met de Stadsregio zal de gemeente aanvragen voor het vestigen van een PDV behandelen. Met name delen van de Rivierzone worden geschikt geacht voor dergelijke ontwikkelingen. Dit betreft dus aanvragen in de branches tuincentra, bouwmarkten, woninginrichting, keukens en sanitair. De gemeente staat afwijzend tegen grootschalige ontwikkelingen in de dagelijkse sector, zoals weidewinkels. Op enkele bedrijventerreinen, zoals Vergulde Hand Oost, is nu volgens het geldende bestemmingsplan de vestiging van een PDV onder voorwaarden mogelijk. Bij herstructurering van deze terreinen verdient dit de aandacht, waarbij wordt opgemerkt dat het beleid van de gemeente erop is gericht om een nieuwe PDV op een bedrijventerrein niet zonder meer toe te staan.

Voor Grootschalige Detailhandels Vestigingen (locaties boven de 10.000m²) is op Vergulde Hand West geen plaats.

Actieplan Economie (2013)

Het college van de gemeente Vlaardingen heeft recentelijk (24 januari 2013) haar nieuwe Actieplan Economie aan de gemeenteraad voorgelegd. Het plan streeft naar een betere balans tussen wonen, werken en recreëren. Om dat te bereiken is een groot aantal maatregelen beschreven om de economie in Vlaardingen te stimuleren. Vooral de maatregel 'meer banen' in het actieplan heeft direct effect op de extra (bedrijfs) ruimte die het college denkt nodig te hebben.

Meer banen

De werkgelegenheid in Vlaardingen is redelijk stabiel, maar ten opzichte van vergelijkbare gemeenten heeft Vlaardingen weinig banen. In tegenstelling tot veel gemeente met 60.000 tot 80.000 inwoners vervult Vlaardingen geen regiofunctie. Reden is dat Rotterdam in deze regio de grote trekpleister is. Rotterdam heeft veel meer banen dan inwoners. In Vlaardingen is dat precies andersom. Bovendien heeft Vlaardingen ook al langere tijd relatief veel werkloosheid. Het feit dat veel inwoners een beroep moeten doen op een uitkering betekent een dubbel tekort: veel bijstandsuitkeringen en weinig bestedingen van de inwoners in de stad.

Om te zorgen dat Vlaardingen meer in balans komt, zijn een beter ondernemersklimaat en meer banen nodig. Hiervoor wil de gemeente ondernemers aantrekken die ook willen blijven. In dit kader zoekt de gemeente bedrijven die duurzame en kennisintensieve werkgelegenheid bieden, gericht op de haven, maintenance, cleantech en zorg. Verwacht wordt dat de komende jaren in deze sectoren immers veel mensen nodig zijn. Het zijn bovendien vakgebieden met een mooie balans tussen maak- en kennisindustrie. Doel is dat Vlaardingen in 2030 voor de regio een belangrijke stad is op het gebied van kennis en innovatie.

Om dit doel te bereiken wordt ingezet op de samenwerking met instanties, zoals het Rotterdam Investment Agency, en door bedrijven die water als transportmiddel gebruiken voorrang te geven bij vestiging aan een haven. Daarnaast knapt de gemeente Vlaardingen, samen met het bedrijfsleven, bestaande bedrijventerreinen op en wordt van de 'Vergulde Hand West' een nieuw bedrijventerrein gemaakt. Laatste is vooral van belang om enerzijds nieuwe bedrijven aan te trekken en anderzijds om ruimte te bieden voor bestaande bedrijven die van locatie wil veranderen. Voldoende aantrekkelijke, duurzame en bereikbare bedrijventerreinen bieden immers de gewenste bedrijvigheid aan de stad. Voor de vestiging van kantoren wordt samengewerkt met de ontwikkelaar van kantorenpark Vijfsluizen. Ten slotte komt er een platform waarin zorg, ondernemers, overheid en onderwijs elkaar structureel ontmoeten. Dit levert een bijdrage aan vernieuwing in de zorg. In het 'Actieplan Economie' is hierop de ambitie uitgesproken om tot 2020 te streven naar 10% groei van de werkgelegenheid in Vlaardingen.

Verkeer- en Vervoersbeleid

Het verkeer en vervoer legt een aanzienlijk beslag op de ruimte in de stad. In het verlengde van:

- het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan 2005-2015 'Kwaliteit in bereikbaarheid' (GVVP);
- het Fietsplan Vlaardingen: 'Meer mensen op de fiets, over rode lopers fietsen door Vlaardingen' (fietsnota);
- de Kadernota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008-2011 (kadernota parkeren)
- en het Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 (Parkeernota 2008)

moet de ruimte voor verkeer binnen het streven naar efficiënt ruimtegebruik worden vastgelegd in bestemmingsplannen.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015, Kwaliteit in Bereikbaarheid

In het door de gemeenteraad op 16 maart 2005 vastgestelde 'Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan' (GVVP) wordt ingezet op 'kwaliteit in bereikbaarheid'. Het GVVP draagt, als uitwerking van de Ruimtelijke Structuurschets, bij aan de ruimtelijke ambities van de stad, het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer (OV) is daarvoor de basis. Het gemeentebestuur realiseert zich daarnaast dat een voortgaande groei van de automobilité onafwendbaar is. Gekozen is om deze groei op te vangen binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid.

Het FVVP richt zich op kwaliteit en bereikbaarheid. Dit impliceert:

- veilige speelruimte voor kinderen (bijvoorbeeld in 30 km/uur zones);
- veilige en prettige bereikbaarheid van scholen (over vrij liggende fietspaden);
- ongehinderde bevoorrading van winkels (op vastgelegde tijden);
- aanpassing wegennet in de Rivierzone;
- goede regioverbindingen;
- prettige en veilige winkelmogelijkheden in het stadshart (voetgangersgebied).

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

1. waarborgen van de bereikbaarheid door middel van een samenhangend verkeersnetwerk;
2. vergroten van de verkeersveiligheid;
3. bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving en de ruimtelijke organisatie van de stad;
4. bevorderen van de economische dynamiek (door knooppuntontwikkeling);
5. monitoren binnen de jaarlijkse begrotingscyclus.

In Vlaardingen wordt het doorgaande verkeer gebundeld op gebiedsontsluitingswegen. Binnen de bebouwde kom geldt op deze wegen een maximum snelheid van 50 km/h. Buiten de bebouwde kom mag op de gebiedsontsluitingswegen maximaal 80 km/h worden gereden. Waar mogelijk wordt langzaam en snelverkeer op deze wegen van elkaar gescheiden. De overige wegen worden ingericht als erftoegangswegen, bijvoorbeeld in de vorm van 30 km/h-zones binnen de bebouwde kom of 60 km/h-zones buiten de bebouwde kom. Op de erftoegangswegen wordt langzaam en snelverkeer in principe gemengd. Te veel verkeer, voornamelijk veroorzaakt door doorgaand verkeer, is hier ongewenst. Voor alle wegen en fietsroutes in Vlaardingen geldt het streven naar een duurzaam veilige inrichting. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming is het gewenst om de kruisingen tussen de gebiedsontsluitingswegen vorm te geven met rotondes, indien de hoeveelheid verkeer dat toelaat.

De rijkswegen (A20 en A4) door en langs Vlaardingen zijn bepalend voor de ruimtelijke indeling van de stad. Ook de Hoekse Lijn in het zuiden en TramPlus in het noorden zijn belangrijke ruimtelijke elementen. Binnen de stad vormen de westelijke ontsluitingsroute (Marathonweg, Deltaweg, Galgkade) de oostelijke ontsluitingsroute (Vulcaanweg, Schiedamsedijk) en de noordelijke ontsluitingsroute (Holysingel) belangrijke gebiedsontsluitingswegen. Transport van gevaarlijke stoffen wordt zoveel mogelijk gebundeld op deze routes. Naast hiervoor bedoelde infrastructuur moet ook ruimte worden gereserveerd voor de verbindende en ontsluitende regionale fietsroutes.

Rekening houdend met de groei van de automobilité zal de gemeente de maatschappelijke kosten doorberekenen aan de gebruiker. Gezien haar mogelijkheden wordt dit gerealiseerd in het parkeerbeleid.

Fietsbeleid

De Fietsnota Vlaardingen, die door de gemeenteraad is vastgesteld op 3 april 2008, is een uitwerking van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). De Fietsnota richt zich op het stimuleren van het fietsgebruik in Vlaardingen. De wijze waarop met het fietsbeleid moet worden omgegaan, nodigt uit tot een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk in relatie met aanverwante begrippen als veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, welzijn en duurzaamheid.

Het fietsbeleid in de gemeente hanteert de volgende uitgangspunten:

1. stimuleren van het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
2. bijdrage leveren aan een levendige, economische, bloeiende en (verkeers-)veilige stad met een daarbij passend fietsbeleid;
3. de fiets een prominente plek geven in ruimtelijke ontwikkelingen;
4. een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het Vlaardings fietsnetwerk krijgt door middel van de volgende doelstellingen gestalte:

- verkeersveiligheid voor fietsers;
- comfortabele en aantrekkelijke routes;
- korte reistijd en goede doorstroming;
- directe en samenhangende routes.

Het aanpassen van de fietsinfrastructuur alleen is niet voldoende om het fietsgebruik te stimuleren. Om het fietsen aantrekkelijker te maken, vindt een integrale benadering plaats op de volgende speerpunten:

- goede en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen;
- goede bewegwijzering;
- verbeteren van de sociale veiligheid voor fietsers (onder andere openbare verlichting);
- aanpak van fietsendiefstal;
- stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.

Parkeerbeleid (2008)

De doelstelling van het parkeerbeleid is een evenwichtige verdeling op maat tussen vraag naar en aanbod van de beschikbare parkeerplaatsen voor alle vervoermiddelen. Het streven is dat in Vlaardingen de verschillende doelgroepen op redelijke afstand van de bestemmingen kunnen parkeren o dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn.

Gezien de doelstelling van het parkeerbeleid, heeft de gemeenteraad op 24 januari 2008 de volgende beleidskaders voor het parkeerbeleid in Vlaardingen vastgesteld:

- het parkeerbeleid moet gericht zijn op het zo efficiënt mogelijk omgaan met de schaarse publieke ruimte en een bijdrage leveren aan de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit;
- het parkeerbeleid is erop gericht om de parkeervraag en het parkeeraanbod zoveel mogelijk per gebied op elkaar af te stemmen, zodat gebieden zo min mogelijk met elkaars probleem worden opgezadeld;
- het parkeerbeleid houdt rekening met de ontwikkeling van een vitale binnenstad;
- het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
- het parkeerbeleid moet op lange termijn kostendekkend zijn.

Het is vooral het eerste beleidskader dat voor het plangebied Vergulde Hand West van belang is.

In de parkeernota 2008, op 30 oktober 2008 door de raad vastgesteld als beleidsuitwerking van de beleidskaders voor het parkeren, zijn parkeernormen vastgelegd. De nota werkt met parkeerkencijfers. Deze zijn per deelgebied verder uitgewerkt. Het plangebied Vergulde Hand West valt onder het deelgebied "Rest Bebouwde Kom". De parkeerkencijfers variëren per functie. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt parkeren op eigen terrein. Door het toepassen van parkeernormen bij nieuwbouw, herontwikkeling of functiewijziging wordt expliciet rekening gehouden met het ruimtebeslag van geparkeerde voertuigen. Daar waar de ruimte erg schaars is en de parkeerdruk erg hoog is, is gekozen voor het invoeren van parkeerregulering. Het gebied met (toekomstige) parkeerregulering is omsloten door de Westlandseweg, Burg. Pruissingel, Beethovensingel, Deltaweg, Galgkade, Spoorsingel, Binnensingel en Julianasingel. Buiten dit gebied kan in geval van herstructurering de noodzaak van invoering van parkeerregulering onderzocht worden.

Actieplan Geluid (2009)

Vlaardingen heeft, ingevolge de Europese richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, een Actieplan Geluid opgesteld voor het binnenstedelijk wegverkeer (Actieplan Geluid, gemeente Vlaardingen, 14 december 2009). Het actieplan is opgesteld nadat een inventarisatie is uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege binnenstedelijke wegen op de woningen binnen de gemeente Vlaardingen. De resultaten van deze inventarisatie zijn vastgesteld in de geluidsbelastingkaarten.

De doelstellingen van het Actieplan Geluid zijn:

1. het terugdringen van het aantal woningen waarbij sprake is van een plandrempel-overschrijding;
2. mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen behouden en creëren;
3. het kader scheppen voor het opstellen van maatregelen om de bovenstaande doelstellingen te bereiken;
4. samenhang brengen tussen de diverse beleidsterreinen die de akoestische kwaliteit (mede) bepalen.

De gewenste effecten van de doelstellingen zijn:

- dat er minder geluidgehinderden zullen zijn; hierdoor zijn er ook minder negatieve gezondheidseffecten;
- verbeteren van de akoestische kwaliteit (leefomgeving) voor de inwoners van Vlaardingen.

Voor het Actieplan Geluid is een plandrempel vastgesteld. Dit is de grens van de geluidsbelasting op woningen waarvan Vlaardingen vindt dat een hogere geluidsbelasting niet wenselijk is. Na afweging van belangen op basis van haalbaarheid en betaalbaarheid is als plandrempel een geluidsbelasting van 60 dB voor het binnenstedelijk wegverkeerslawaaï voorgesteld. De Vlaardingse Industrieterreinen zijn inmiddels gesaneerd. Door de provincie Zuid-Holland zijn zogenaamde maximaal toelaatbare geluidsbelastingen (MTG), na sanering, vastgesteld. Deze waarden gelden als grenswaarden binnen de zone en mogen niet overschreden worden. Voor de plandrempel van het Vlaardingse Industrieterreinen wordt de MTG aangehouden. Buitenstedelijk wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï vallen buiten het actieplan. In het Actieplan Geluid zijn maatregelen beschreven die in de periode 2009-2013 moeten worden uitgevoerd. De belangrijkste maatregel is het toepassen van geluid reducerend asfalt en geluidsreducerende klinkers op plaatsen waar normen worden overschreden.

Groenplan - Vlaardingen Blijvend Groen

De gemeenteraad heeft in juni 2012 het 'Groenplan - Vlaardingen blijvend Groen' vastgesteld. De komende jaren wil de gemeente het groen in Vlaardingen op niveau houden. Dit moet in deze tijd met minder middelen en met andere regels dan voorheen. Dat vereist keuzes. Deze zijn vastgelegd in het nieuwe groenbeleidsplan. Er is gekozen voor vier speerpunten: gebruik en beleving, ecologie, duurzame instandhouding en structuren en netwerken. Het nieuwe beleid is gericht op de lange termijn. De gemeente wil het groen duurzaam in stand houden en kwaliteit bieden tegen realistische kosten. Het doel is gevarieerd groen van voldoende kwaliteit, een duurzaam ingerichte openbare ruimte en voldoende afwisseling voor de burgers.

Nota Monumenten 2005

De nota Monumenten 2005 benadrukt het belang van de cultuurhistorie voor het onderscheidend vermogen van Vlaardingen. Een belangrijk hulpmiddel om de structuur van gebieden te behouden is de opstelling van een cultuurhistorische waardenkaart. Ook het Rijk beoogt met de Modernisering Monumentenzorg (Momo) de rol van dergelijke waarderingskaarten te onderstrepen. Deze kaart is nog niet voorhanden.

Naast de bescherming van structuren is het mogelijk op objectniveau bescherming te bieden. In de nota Monumenten 2005 is vermeld dat de vermelde inventarisaties nader uitgewerkt kunnen worden. Op 11 januari 2011 is de beleidslijn beeldbepalende panden door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Deze notitie heeft een lijst met beeldbepalende panden en objecten opgenomen.

In deze notitie is ingegaan op de werkwijze, de achtergronden en de bepalingen die samenhangen met de conceptlijst beeldbepalende panden. Inmiddels is na het vaststellen van de beleidslijn de procedure tot aanwijzing van de beeldbepalende panden en objecten gestart. Op 29 mei 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders de lijst met beeldbepalende panden en objecten vastgesteld. De lijst kan ook worden gezien als basis voor de mogelijke aanwijzing van gemeentelijke monumenten.

Binnen het verordeningengebied is de boerderij De Vergulde Hand aan de Maassluissedijk 188 aanwezig, die vermeld staat in de door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde lijst met beeldbepalende panden en objecten.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze rekening is gehouden met de in en rond het verordeningsgebied voorkomende relevante omgevingsaspecten. Gelet op het beheersmatige beleid dat de gemeente voor het verordeningsgebied voert en het feit dat er geen andere ontwikkelingen te verwachten zijn, anders dan beschreven in het tot nu toe geldende verouderde bestemmingsplan, is er geconstateerd dat de omgevingsaspecten geen aanleiding vormen om dit beleid te wijzigen.

Scan omgevingsaspecten

Omdat deze beheersverordening enkel de voorheen geldende planologische situatie en de feitelijk aanwezige situatie op een aantal percelen voortzet, is de onderzoeksopgave van beperkte omvang. Gezien de aard en begrenzing van het verordeningsgebied, de in het gebied voorkomende functies en omliggende functies, in combinatie met het feit dat geen andere ruimtelijke ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt ten opzichte van het tot op heden geldende planologische regime, behoeven de volgende aspecten geen uitgebreide aandacht:

- Luchtkwaliteit
- Bodemkwaliteit
- Verkeerslawaaï
- Spoorweglawaaï
- Industrielawaaï
- Bedrijvigheid,
- Verkeerssituatie
- Ecologie, flora en fauna

Verder is gebleken dat de volgende aspecten wel enige aandacht behoeven:

- Archeologie
- Externe veiligheid (zijn er risicobronnen aanwezig in de directe omgeving?)
- Water.

Deze aspecten worden in de navolgende paragrafen behandeld.

5.1 Milieuzonering bedrijvigheid

Toetsingskader

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar ten gevolge hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit te bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en de omgeving de bedrijven zo min mogelijk beperkt in hun bedrijfsuitvoering.

Om dit te kunnen beoordelen wordt er veelal gebruik gemaakt van de VNG-publicatiebrochure 'Bedrijven en milieuzonering' (herziene uitgave 2009). 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 hinder veroorzakende en hindergevoelige functies wordt milieuzonering genoemd. In de VNG-publicatie 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 richt afstand van elkaar staan.

De milieuzonering is gekoppeld aan een zogenaamde 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Gelet op het bedrijfsmatige karakter van het plangebied, is in dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein'. Voor een nadere toelichting op

de aanpak van de milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' wordt verwezen naar bijlage 1 van de regels.

5.2 Relatie met het plangebied

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidhinder. De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie blijkt dat in het geval van een gemengd gebied verkleinde richtafstanden gelden (zie tabel 5.1).

Conform de systematiek van het aangrenzende bestemmingsplan 'Maasoverzone' worden bij de zonering ten opzichte van de bestaande woonwijk (Westwijk) de volledige richtafstanden gehanteerd (gebiedstype 'rustige woonwijk'). Voor de woningen in het zuidoosten van het plangebied, langs de Maassluisdijk, wordt eveneens uitgegaan van de richtafstanden ten opzichte van een rustige woonwijk.

Milieu-Categorie	Richtafstand (in meters) tot omgevingstype	
	<i>Rustige woonwijk en rustig buitengebied</i>	<i>Gemengd gebied</i>
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700
6	1500	1000

Tabel 5.1: Milieucategorieën en richtafstanden tot een rustige woonwijk/buitengebied en gemengd gebied (Bron: Bedrijven en milieuzonering, VNG)

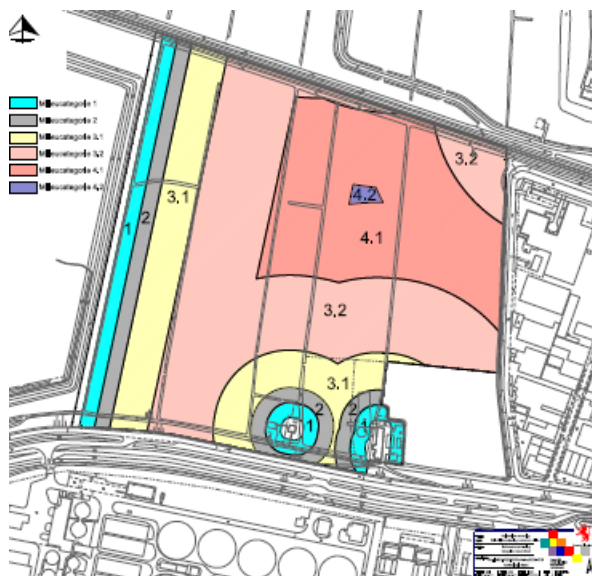
Algemene toelaatbaarheid

Conform de huidige mogelijkheden op het bedrijventerrein zijn bedrijfscategorieën 1 tot en met 3.2 zondermeer toegestaan.

Bovendien is het beleid van de gemeente erop gericht om bedrijven toe te staan tot een maximaal bedrijfscategorie 4.2.

Als uitgangspunt geldt dat rekening gehouden moet worden met de bestaande woonwijk (Westwijk) in het noordoosten, alsook met de woningen in het zuidoosten van het verordeningengebied.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde inwaartse zonering. Dit betekent dat de algemene toelaatbaarheid van bedrijfscategorieën van noord naar zuid oploopt. Met andere woorden, de bedrijven in het noorden van het bedrijventerrein hebben een lichtere bedrijfscategorie dan de bedrijven die verder van de woningen afstaan. Rondom de bestaande woningen aan de Maassluisdijk ten zuiden van het verordeningengebied is ook een lichtere bedrijfscategorie.



Milieucategorieën

Voor Vergulde Hand West zijn deze aanduidingsvlakken zodanig gesitueerd dat deze zijn afgestemd op de verkaveling van het bedrijventerrein. De zonering, gebaseerd op de VNGbrochure 'bedrijven en milieuzonering', is immers theoretisch van aard, zodat bedrijfskavels met een incurante bedrijfscategorie aanduiding kunnen ontstaan. Met het oog op de toekomst, waarin een kwaliteitsverbetering van het terrein beoogd wordt, kan dit een praktische invulling van het bedrijventerrein VHW in de weg staan. Dit is ongewenst.

Bovendien is in aanvulling op het aangrenzende bestemmingsplan 'Maasoeverzone' ook rekening gehouden met milieugevoelige functies aan het Geuzenplein.

Bevoegdheid tot afwijken

Het bevoegd gezag kan gebruikmaken van een omgevingsvergunning om bedrijven toe te staan die zijn genoemd in ten hoogste 1 categorie hoger dan algemeen toelaatbaar is, mits deze bedrijven (als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze) naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de bedrijven genoemd in de lagere algemeen toegelaten milieucategorieën. Ook is een bevoegdheid tot afwijken opgenomen voor bedrijven die niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein', mits deze naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de toegelaten bedrijven.

Conclusie

In het verordeningengebied wordt door de gehanteerde milieuzonering zorg gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen in de omgeving en worden de bestaande bedrijven niet in hun functioneren belemmerd. Toekomstige bedrijven kunnen zich alleen binnen het gebied vestigen wanneer zij vallen binnen de algemene toelaatbaarheid, dan wel in het kader van een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat zij voldoen aan de gestelde voorwaarden.

5.3 Industrielawaai

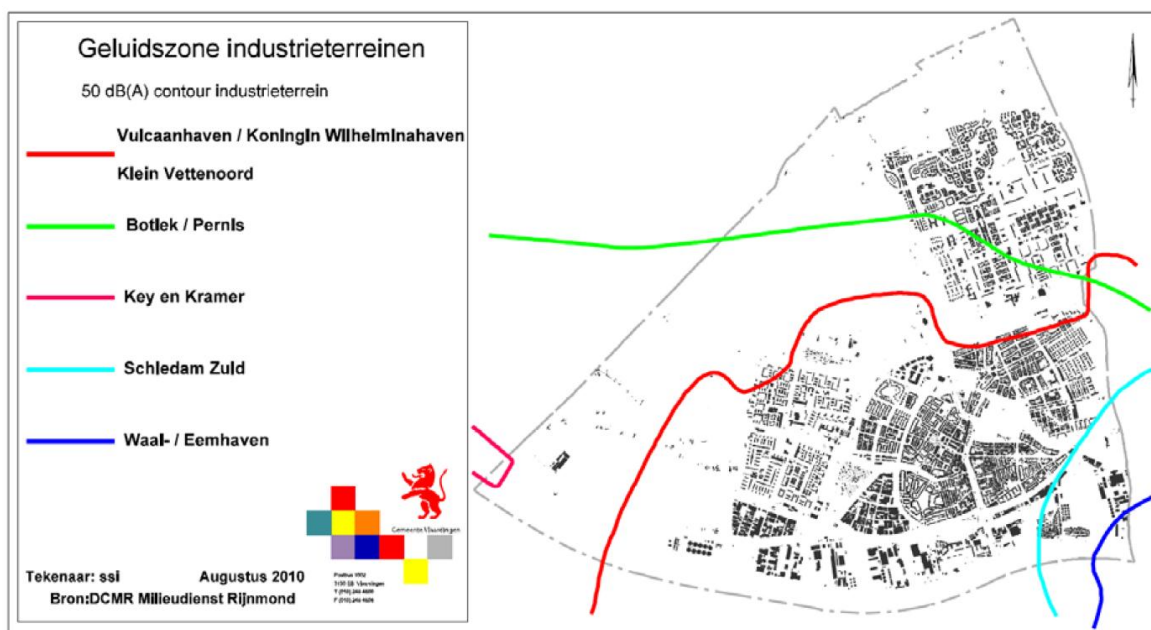
5.3.1 toetsingskader

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) dienen alle industrie- en bedrijventerreinen, waarop inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, gezoned te zijn. Rondom deze industrieterreinen dient een geluidszone te worden vastgesteld en vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies dient rekening te worden gehouden met de zonering van Industrielawaai.

5.3.2 Relatie met het verordeninggebied

Het verordeninggebied ligt in z'n geheel binnen de geluidszone van een tweetal gezoneerde industrieterreinen, te weten 'Bottlek/Pernis' en 'Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/Klein Vettoord'. (zie afbeelding 4.3.)

"Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/ Klein-Vettoord" (zie afbeelding 4.4).



Afbeelding 4.4: De 50 dB(A) contour industrieterreinen

Omdat de saneringswaarde van 55 dB(A) bij een deel van de woningen in Vlaardingen wordt overschreden is eind vorige eeuw voor beide industrieterreinen een saneringsprogramma vastgesteld met als doel de geluidsbelasting in de woongebieden terug te dringen. Doordat bedrijven op de industrieterreinen geluidssaneringsmaatregelen hebben genomen als gevolg van deze saneringsprogramma's, ligt de feitelijke 50 dB(A) contour verder terug. Omdat in het verordeninggebied geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt, vormt het aspect industrielawaai geen knelpunt voor de beheersverordening.

Conclusie

Binnen het verordeninggebied worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. De buitengrens van de geluidzones van de gezoneerde industrieterreinen 'Bottlek/Pernis' en 'Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/Klein Vettoord' blijven eveneens ongewijzigd. Omdat het verordeninggebied wel in zijn geheel binnen de geluidszones van deze industrieterreinen ligt, worden deze wel door middel van de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie' op de verbeelding opgenomen (volgens mij hoeft dit niet bij een bv).

5.4 Wegverkeerslawai

5.4.1 Normstelling en beleid

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke ligging.

Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km/h-wegen aannemelijk te zijn dat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in db. De waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van nieuwe woningen en andere nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeurgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde situaties is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de uiterste grenswaarde niet te boven gaan.

Reconstructiesituaties

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien er fysieke wijzigingen de geluidsbelasting met 2dB of meer toeneemt, waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan. Indien de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden met 2dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh en dienen maatregelen te worden onderzocht om de geluidstoename te beperken tot 1 dB of minder. Hebben geluidsreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag, onder bepaalde voorwaarden, een hogere waarde worden vastgesteld met een toename van 2 tot 5 dB, met dien verstande dat deze de uiterste grenswaarde niet te boven mag gaan.

Gemeentelijk geluidsbeleid

Door de gemeente Vlaardingen wordt op dit moment geluidsbeleid opgesteld. In de ontwerpbeleidsregel zijn voorwaarden opgenomen voor het vaststellen van hogere waarden. De voorwaarden zijn afhankelijk van de vraag welke geluidsbron het betreft, of het om woningen dan wel om andere geluidsgevoelige bestemmingen gaat, of de geluidsgevoelige bestemmingen dan wel de geluidsbron het eerst aanwezig was en onder welke omstandigheden de woningen of geluidsgevoelige bestemmingen dan wel de geluidsbron wordt gerealiseerd. De voorwaarden zijn in de beleidsregel nader gespecificeerd.

5.4.2 Relatie met het verordeningengebied

in het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals bedrijfswoningen, voorzien die in het kader van de Wgh akoestisch onderzoek vereisen. Wel wordt een verbinding met een nieuw aan te leggen weg in zuidwestelijke planologisch ('bij recht') mogelijk gemaakt. Het betreft een weg die vanaf de George Stephensonweg (hoek James Wattweg) naar de Maassluisdijk loopt, als onderdeel van het in de toekomst te ontwikkelen bedrijventerrein Vergulde Hand West.

Omdat het in eerste instantie een weg betreft die uitsluitend in geval van calamiteiten gebruikt mag worden, waardoor er geen noemenswaardige verkeersintensiteiten te verwachten zijn, is een toetsing aan de grenswaarden van de Wgh niet nodig.

Het opwaarderen van deze weg naar een volwaardige ontsluitingsweg zal in het kader van de toekomstige ontwikkeling van VHW plaatsvinden. Hiervoor zal te zijner tijd een 'eigen' planologisch kader worden opgesteld, waarbij nader ingegaan wordt op de verkeersintensiteiten, geluidseffecten als gevolg van wegverkeerslawaai, etc.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Toetsingskader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door titel 5.2 van de Wet milieubeheer, ook wel Wet luchtkwaliteit (Wlk) genoemd. De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen.

Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen, met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. In tabel 4.2 is een

overzicht opgenomen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zoals die gelden na het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, 1 augustus 2009).

TABEL

Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau, die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen.

Naast de introductie van het NSL is de invoering van het begrip 'niet in betekende mate bijdrage' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wlk. Een project draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit als zowel de jaargemiddelde grenswaarde stikstofdioxide (NO₂) als fijn stof (PM) niet meer toeneemt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof. Dit betekent, kortweg, dat als de toename van de beide jaargemiddelde concentraties kleiner is of gelijk is aan 1.2 µg/m een ontwikkeling kan worden beschouwd als een project die NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De 3% criterium betekent dat bijvoorbeeld bij een nieuwe woningbouwlocatie <1500 woningen er sprake is van NIBM.

Monitoringstool NIBM

Vanaf 2010 vindt jaarlijks een monitoring van het NSL plaats. Dit wordt gedaan met de monitoringstool. Hierin zijn berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

5.5.2 Relatie met het verordeningengebied

In en rond het verordeningengebied is sprake van verschillende bronnen van luchtverontreiniging, te weten wegverkeer, bedrijvigheid en scheepvaartverkeer.

In het kader van het aangrenzende bestemmingsplan 'Maasoever' is recent een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

Uit de resultaten hiervan blijkt dat langs de ontsluitingswegen in de omgeving (Deltaweg, Marathonweg en Maassluisdijk) in de referentiesituatie ruimschoots voldaan wordt aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Scheepvaartverkeer en industrie kunnen lokaal leiden tot verhoogde concentraties, maar zullen in geen geval leiden tot een overschrijding van grenswaarden.

Bovendien blijkt uit de monitoringstool van het NSL dat er in 2011, 2015 en 2020 in of nabij het verordeningengebied, geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀.

Plansituatie

Gezien het consoliderende karakter van de voorliggende beheersverordening, wordt aangenomen dat er geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt. Een nadere toetsing aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ wordt derhalve niet nodig geacht.

Conclusie

Nergens in het verordeningengebied is er sprake van een overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀, wat onder meer blijkt uit de monitoringstool van het NSL. Verder is van belang dat er in voorliggende beheersverordening geen sprake is van relevante ontwikkelingen, die 'bij recht' mogelijk worden gemaakt. De luchtkwaliteit is geen knelpunt voor de voorliggende beheersverordening.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- de bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water of door leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Plansituatie

In de voorliggende beheersverordening worden geen nieuwe Bevi-inrichting toegestaan.

Conclusie

Gezien het consoliderende karakter van de voorliggende beheersverordening, zal het groepsrisico niet toenemen. Het GR blijkt, zoals opgenomen in de externe veiligheidsvisie, ver onder de oriënterende waarde te liggen.

5.7 Water

5.7.1 Beleidskader

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. In het kader van de watertoets zal bij toekomstige ontwikkeling van een bestemmingsplan overleg worden gepleegd met de betrokken waterbeheerder, t.w. het Hoogheemraadschap Delfland.

Beheersverordening

De bestaande waterkeringen zijn conform de vigerende keurgrenzen met een dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' in de kaart behorende bij de beheersverordening worden opgenomen, afgestemd op de legger van het Hoogheemraadschap Delfland. Voor de Delflandsedijk geldt ter hoogte van de James Wattweg in westelijke richting een keurzone van 120 meter. In oostelijke richting betreft deze zone 96 meter.

Ter bescherming van de aanwezige waterkeringen zijn binnen de aangeduide zones geen bouwwerkzaamheden of grondbewerkingen toegestaan zonder toestemming van het Hoogheemraadschap Delfland.

5.8 Archeologie

Kader

Artikel 38a van de Monumentenwet 1988 stelt dat, bij het vaststellen van een beheersverordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond rekening gehouden dient te worden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Onderzoek

In het gebied is veel archeologisch onderzoek verricht. Uitgevoerd zijn archeologisch booronderzoek, onderzoek door middel van proefsleuven en opgravingen. Deze onderzoeken zijn beschreven in de opgravingspublicatie over de Vergulde Hand West. (Eijskoot e.a., 2011). Dit mondt uit in een lage archeologische verwachting voor het grootste deel van het gebied. Het blijft mogelijk dat nog op diepere niveaus archeologische waarden aanwezig zijn.

Archeologisch onderzoek heeft niet plaatsgevonden op de erven van Maassluissedijk 188 en 192 en in het daartussen gelegen gebied. Ook de Maassluissedijk zelf is niet onderzocht. Uit historisch kaartmateriaal is af te leiden dat langs de dijk een klein gehucht lag, met een kapelletje op de dijk (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, KVL 142). En ten westen van Maassluissedijk 192 zijn bij bovengenoemde opgravingen een boomstamkano uit de IJzertijd, resten uit de bronstijd en oude verkaveling aangetroffen. Het houdt in dat de erven met het gebied daartussen, en de Maassluissedijk (een archeologisch relict op zich), een hoge archeologische verwachting hebben voor de periode vanaf de bronstijd. Voor eerdere periode geldt een lage verwachting.

Maatregelen

WR-A-1: Erven Maassluissedijk 188 en 192 en gebied daartussen. Plannen met een omvang van 100 m2 of meer waarbij de bodem dieper dan 30 cm wordt verstoord hebben archeologieplicht.

WR-A-2: Maassluissedijk tot en met dijksloot. Plannen met een omvang van 100 m2 of meer waarbij de bodem dieper dan 100 cm wordt verstoord hebben een archeologieplicht. Dit is in lijn met WR-A-1 in bestemmingsplan Maasoeverzone.

WR-A-3: Overige gebied. Plannen met een omvang van meer dan 100 m2 met ontgravingen dieper dan 3,30 m onder NAP hebben archeologieplicht. Hiermee wordt aangesloten op reeds uitgevoerd archeologisch onderzoek zodat enkel diepere lagen onderzocht hoeven worden.

Bronnen

Eijskoot, Y, O. Brinkemper en T. de Ridder (red.), 2011: *Vlaardingen-De Vergulde Hand-West. Onderzoek van archeologische resten van de middenbronstijd tot en met de late middeleeuwen*, (Rapportage Archeologische Monumentenzorg 200)

Collectie Stadsarchief Vlaardingen, KVL 142

Gemeente Vlaardingen, 2011: *Bestemmingsplan Maasoeverzone*, vastgesteld op 20-12-2011

Plankaart



- WR-A-1
- WR-A-2
- WR-A-3
- Grens gebied beheersverordening

0 25 50 75 150m



Hoofdstuk 6 Maatschappelijke en Economische Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Het voeren van vooroverleg is ten behoeve van het opstellen van een beheersverordening niet wettelijk verplicht.

Inspraak

Het bieden van de mogelijkheid tot inspraak voor de belanghebbenden is evenmin wettelijk verplicht. De beheersverordening voorziet, gelet op het karakter van dit instrument, ook niet in grote of ingrijpende veranderingen, waarbij particuliere belangen geschaad zouden kunnen worden.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

De beheersverordening voorziet in een actuele regeling voor de bestaande situatie in het besluitgebied Vergulde Hand West. De beheersverordening voorziet niet in de realisering van nieuwe zaken van gemeentewege. Voor de gemeente Vlaardingen zijn aan het planvoornemen dan ook geen noemenswaardige kosten verbonden. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

Hoofdstuk 7 Procedure

7.1 Te volgen procedure

De beheersverordening doorloopt de volgende procedure:

1. vaststelling
vaststelling door de gemeenteraad.

De uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing. Ten aanzien van de ontwerp-verordening kunnen geen zienswijzen kenbaar worden gemaakt. Ook staat na vaststelling door de gemeenteraad geen beroep open tegen dat besluit bij de rechtbank of de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Terzake een omgevingsvergunning die wordt verleend (of geweigerd) op grond van het bepaalde in de beheersverordening – zoals een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, aanleggen of ‘binnenplans’ afwijken – staat wel bezwaar en beroep open.