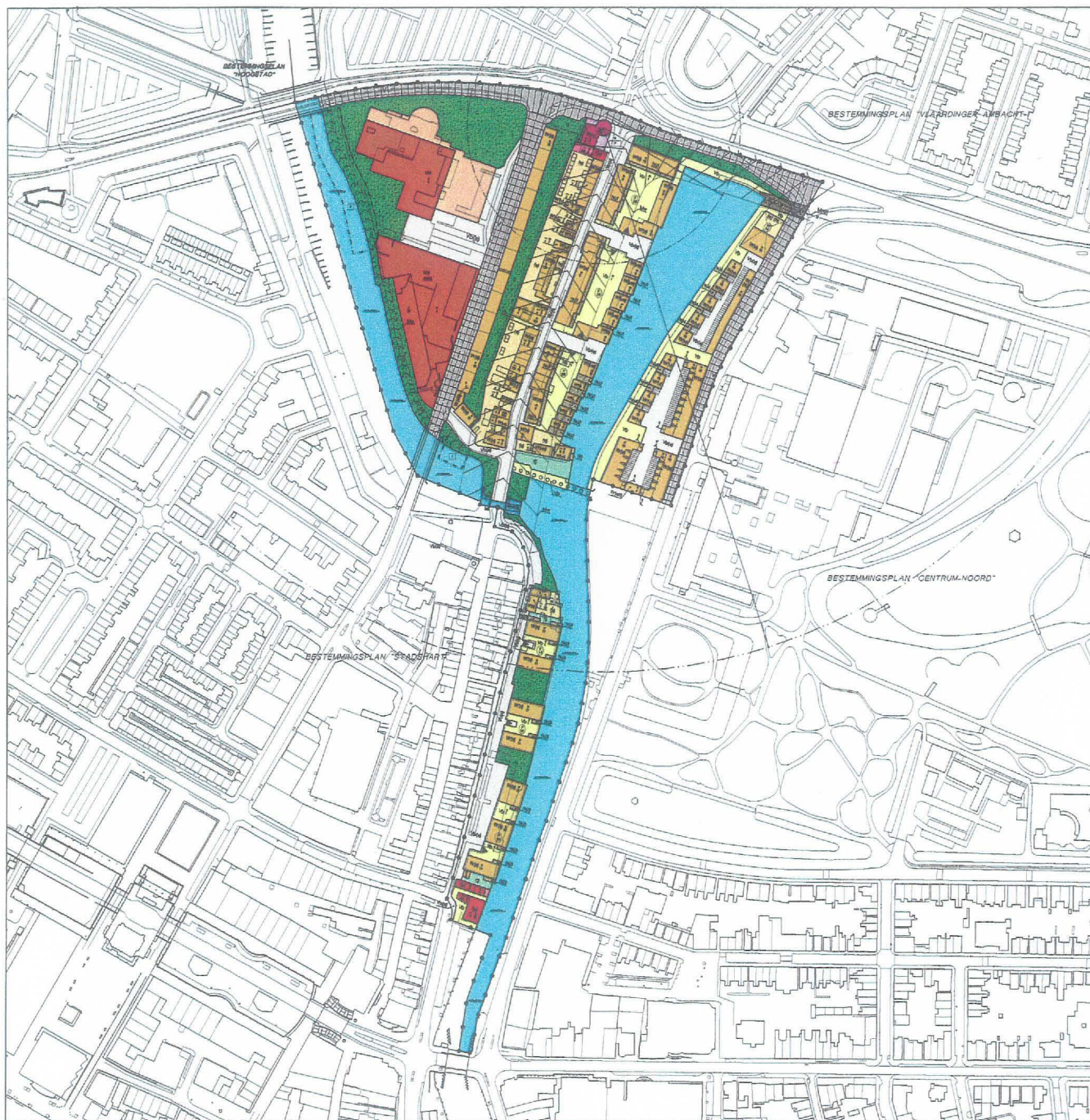


GEMEENTE VLAARDINGEN

BESTEMMINGSPLAN "CENTRUM NOORD-OOST, EERSTE FASE"



2 februari 2005

GEMEENTE VLAARDINGEN
BESTEMMINGSPLAN "CENTRUM NOORD-OOST, EERSTE FASE"

INHOUD:

- Toelichting
- Voorschriften
- Kaart

KuiperCompagnons
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw,
Architectuur, Landschap B.V.
Rotterdam/Arnhem

Planstadium	Datum plan	Met ingang van
Eerste concept	5 augustus 2003	
Tweede concept	22 oktober 2003	
Derde concept	20 februari 2004	
overleg ex artikel 10 Bro 1985	9 maart 2004	24 maart 2004
inspraak	9 maart 2004	12 maart 2004
1 ^o terinzagelegging	8 september 2004	1 oktober 2004
vaststelling	2 februari 2005	2 februari 2005
2 ^o terinzagelegging		
goedkeuring		
beroep		

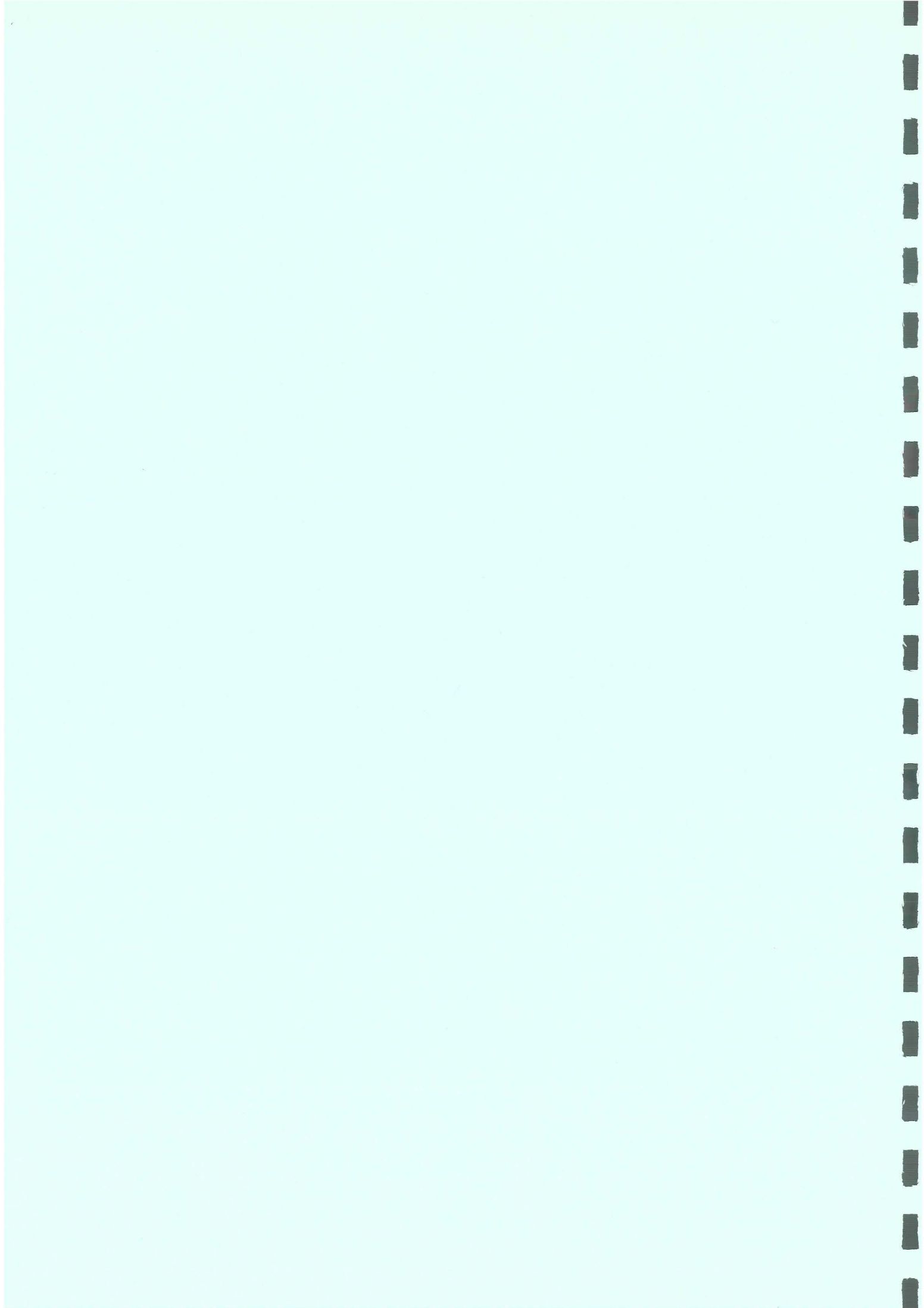
Behoort bij het besluit van
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

d.d. **17 MEI 2005**

nr. DRM/ARB/ 2005/2264

Bezoek bij het begrafenis van
Geenhuizen stier van Zuid-Holland
na
de ORMAARDE stier van Zuid-Holland

Toelichting



GEMEENTE VLAARDINGEN

BESTEMMINGSPLAN "CENTRUM NOORD-OOST, EERSTE FASE"

Toelichting

Werknummer: 355.437.00

Bestand: J:/355/437/00/typ/Centrum Noord-Oost-1^e-fase-tl-vast-1.doc

Datum: 2 februari 2005

**KuiperCompagnons
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw,
Architectuur, Landschap B.V.
Rotterdam/Arnhem**

Inhoudsopgave

Blz.

1.	ALGEMENE ASPECTEN	1
1.1.	De bij het plan behorende stukken	1
1.2.	Ligging van het plangebied	1
1.3.	Vigerende bestemmingsplannen	1
1.4.	Aangrenzende bestemmingsplannen	2
1.5.	Rijks- en provinciaal beleid	2
1.6.	Gemeentelijk beleid	8
2.	DOEL VAN HET PLAN	21
3.	INVENTARISATIE EN ANALYSE	23
3.1.	Algemeen	23
3.2.	Functionele aspecten	23
3.3.	Verkeer en vervoer	23
3.4.	Water	27
3.5.	Milieu	31
3.6.	Ondergrondse infrastructuur	38
3.7.	Archeologie en cultuurhistorie	38
4.	STEDENBOUWKUNDIGE BESCHRIJVING EN VERANTWOORDING VAN HET PLAN	47
4.1.	Algemeen	47
4.2.	Stedenbouwkundige structuur	47
5.	JURIDISCHE OPZET	51
5.1.	Inleiding	51
5.2.	Kaart	51
5.3.	Voorschriften	51
5.4.	Erfbouwingsregeling	56
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	59
7.	INSPRAAK EN OVERLEG	61
7.1.	Inpraak	61
7.2.	Overleg ex artikel 10 Bro 1985	62

Lijst van afbeeldingen**Blz.**

Afbeelding 1	Ligging van het plangebied	0
Afbeelding 2	Vigerende bestemmingsplannen	3
Afbeelding 3	Aangrenzende bestemmingsplangebieden	5
Afbeelding 4	Molenbiotoop	9
Afbeelding 5	Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020	13
Afbeelding 6	Structuurvisie Buizengat	19
Afbeelding 7	Profielen Hoflaan en Westlandseweg	25
Afbeelding 8	Waarneempunten	33
Afbeelding 9	Route gevaarlijke stoffen	35
Afbeelding 10	Geluidsbelasting volkorenmolen Aeolus	37
Afbeelding 11	Stedenbouwkundig ontwerp (februari 2004)	49

Bijlagen

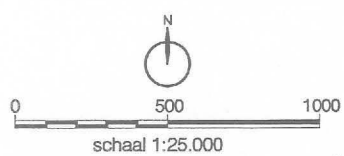
1. Luchtkwaliteitgegevens volgens CAR-rekenmodel
2. Besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 3 november 2004 betreffende de vaststelling van hogere grenswaarden

Afzonderlijke bijlagen

1. Het akoestisch onderzoek "Geluidsbelasting t.g.v. wegverkeer woningen aan het Buizengat Vlaardingen", Santbergen advies- & Ingenieursbureau, Den Haag, 12 december 2003
2. Het Eindverslag Inspraakprocedure over het (voor-)ontwerp-bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, 1^e fase", vastgesteld door burgemeester en wethouders op 22 juni 2004



— Grens bestemmingsplan



Afbeelding 1
Ligging van het plangebied

1. ALGEMENE ASPECTEN

1.1. De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase" is vervat in de kaart en in de voorschriften. Het plan gaat vergezeld van een toelichting.

Op de kaart zijn de bestemmingen, de aanduidingen, de bestemmings- en bebouwingsgrenzen, alsmede de plangrens weergegeven.

De voorschriften van het plan bestaan uit drie gedeelten, namelijk:

- paragraaf I "Algemene en technische bepalingen";
- paragraaf II "Bestemmingsbepalingen";
- paragraaf III "Aanvullende bepalingen".

In de bijbehorende toelichting wordt, na de behandeling van de algemene aspecten in het onderhavige hoofdstuk, in hoofdstuk 2 het doel van het plan verwoord. In hoofdstuk 3 wordt de inventarisatie en analyse van het plan gegeven, hetgeen wordt gevolgd door de hoofdstukken 4 en 5 waarin respectievelijk de beschrijving en verantwoording van het plan en de juridische opzet zijn beschreven. De toelichting wordt afgesloten met hoofdstuk 6, waarin aandacht wordt besteed aan de economische uitvoerbaarheid van het plan en hoofdstuk 7, waarin de resultaten van de inspraak zullen worden vermeld; de resultaten van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) zullen eveneens in dit hoofdstuk worden opgenomen.

1.2. Ligging van het plangebied

Het plangebied betreft het zogeheten "Buizengat" te Vlaardingen en wordt globaal begrensd door de Hoflaan, de Westlandseweg, de Vlaardingse Vaart, de Havenstraat en de Schiedamseweg (zie afbeelding 1 "Ligging van het plangebied").

1.3. Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen van kracht.

Naam bestemmingsplan en nummer		Raadsbesluit	Goedkeuring Gedeputeerde Staten
27	Verordening Saneringsplan Vlaardingen	22 mei 1942	22 september 1942
4	Saneringsplan Emaus ("Verordening Emaus")	8 december 1960	30 maart 1961
5	Verordening Kortedijk	6 september 1956	7 januari 1957
6	Verordening Afrol	6 december 1956	24 juni 1957
12	Verordening Havenstraat	8 mei 1961	24 juli 1961

De begrenzingen van de genoemde plannen zijn weergegeven op afbeelding 2 "Vigerende bestemmingsplannen".

Opgemerkt dient te worden dat met het van kracht worden van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) op 1 augustus 1965 alle toenmalig geldende regelingen vanaf dat moment zijn op te vatten als bestemmingsplannen volgens deze wet.

1.4. Aangrenzende bestemmingsplannen

Het plangebied grenst aan de bestemmingsplangebieden "Vlaardinger Ambacht I", "Centrum-Noord", "Oostwijk-Zuid", "Stadshart" en "Hoogstad" (zie afbeelding 3 "Aangrenzende bestemmingsplannen").

1.5. Rijks- en provinciaal beleid

In deze paragraaf wordt ingegaan op algemene, kaderstellende beleidsdocumenten van rijk, provincie en gemeente. Op aspecten van meer gedetailleerd facetbeleid (met name op gemeentelijk niveau) wordt nader ingegaan in de betreffende paragrafen van de inventarisatie en analyse (hoofdstuk 3).

Rijksbeleid

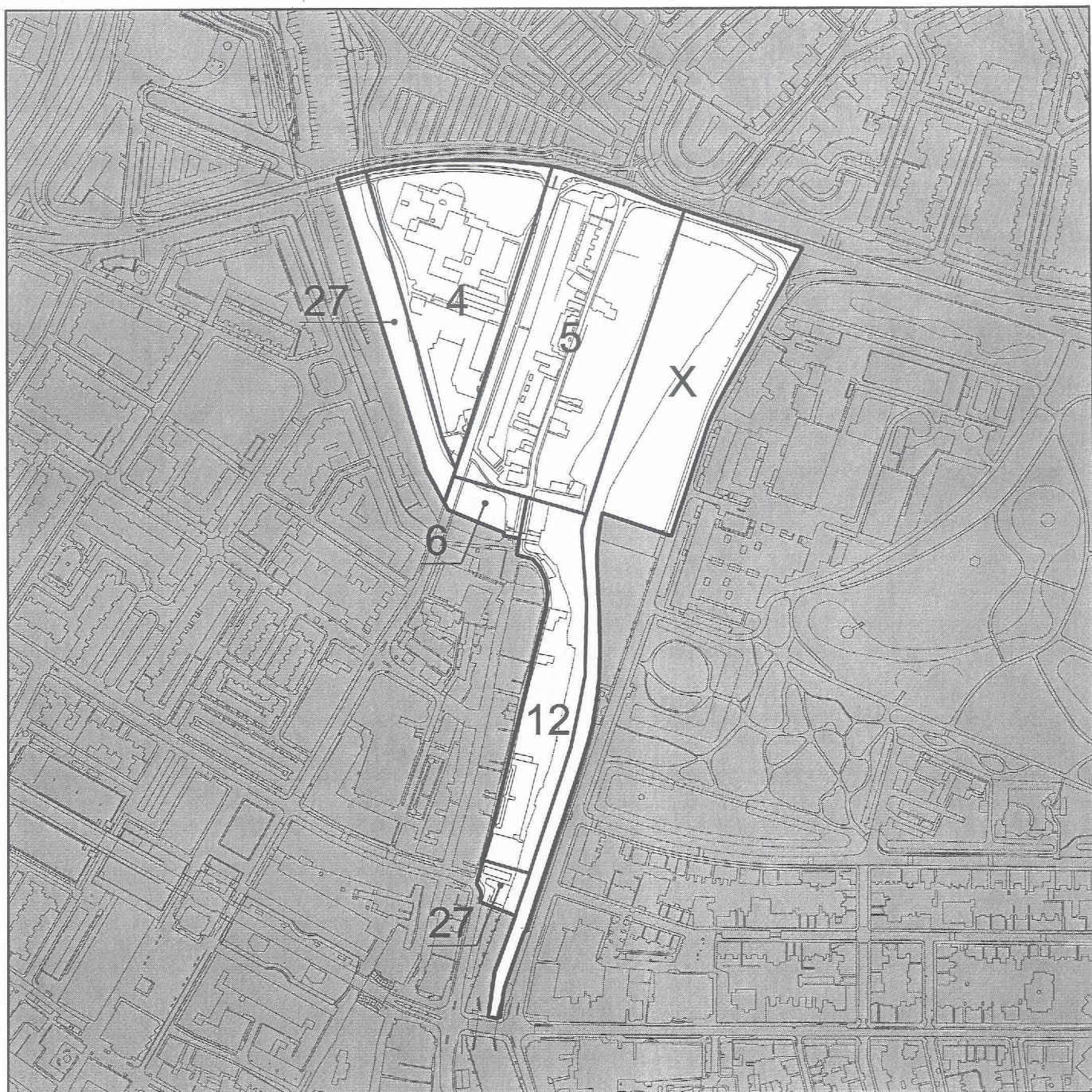
Vierde Nota Over de Ruimtelijke Ordening, Extra, (VINEX)

In de Vierde Nota Over de Ruimtelijke Ordening, Extra, (VINEX) en haar actualisering zijn de uitgangspunten van het rijksbeleid aangaande de ruimtelijke ordening vastgelegd. Het rijk legt de nadruk op doelmatigheid en mobiliteitsbeheersing om daarmee de ruimtelijke kwaliteit en het milieu te kunnen blijven garanderen en toch tegemoet te komen aan functionele behoeften (huisvesting, werkgelegenheid, voorzieningen). Aanpassing van de kwaliteit dient vaker het antwoord te zijn op veranderingen dan uitbreiding van de kwantiteit. In de nota "De ruimte van Nederland" heeft het kabinet aangegeven hoe het, tegen de achtergrond van een snel veranderende samenleving, om wil gaan met de vele ruimteclaims en de afnemende flexibiliteit in het ruimtegebruik. Ruimte, keuzevrijheid en bereikbaarheid zijn voorwaarden voor een goed stedelijk functioneren; daarmee behouden de steden hun aantrekkelijkheid en vitaliteit. Ook vanuit andere beleids invalshoeken (bijvoorbeeld het Grote Steden Beleid en Stedelijke Vernieuwing) wordt door de rijksoverheid een sterke nadruk gelegd op een integrale aanpak, waarbij de samenhang tussen fysieke en sociale maatregelen tot uiting komt.

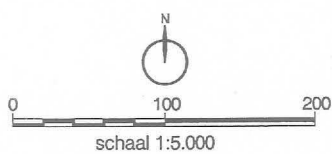
Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening

Eind 2001 is deel 3 verschenen van de Ontwerp Planologische Kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid -de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening- met de ondertitel "Ruimte maken, ruimte delen".

De volgende criteria van ruimtelijke kwaliteit moeten richting geven aan de ruimtelijke inrichting van Nederland in de komende dertig jaar: ruimtelijke diversiteit, op elkaar aansluiten van functies, culturele diversiteit, sociale rechtvaardigheid, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en menselijke maat. Deze criteria zullen zowel op nationaal als op regionaal en lokaal niveau worden gehanteerd.



- 4 Saneringsplan Emaus ("Verordening Emaus")
- 5 Verordening Kortedijk
- 6 Verordening Afol
- 12 Verordening Havenstraat
- 27 Verordening Saneringsplan Vlaardingen
- X Geen vigerend bestemmingsplan



Afbeelding 2
Vigerende bestemmingsplannen

Het beleidsuitgangspunt dat in de Vijfde Nota geformuleerd wordt houdt in dat benutting van bestaand stedelijk gebied de voorkeur verdient boven nieuwe uitbreidingen. Verder zijn vergroting van de variatie, verhoging van de kwaliteit en een sterkere menging van functies uitgangspunten.

Nota Ruimte

In het regeerakkoord van het kabinet Balkenende II is vastgelegd dat een aantal nota's met betrekking tot het ruimtelijk beleid samengevoegd zullen worden tot één Nota Ruimte. Aldus wordt het ruimtelijk beleid zoals dat nu nog is vastgelegd in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) in één beleidsstuk geïntegreerd.

De ministerraad heeft de Nota Ruimte op 23 april 2004 vastgesteld.

Provinciaal beleid

Aansluitend op de visie van het rijk heeft de provincie Zuid-Holland eveneens een visie voor de lange termijn opgesteld die onder meer als basis heeft gediend bij het formuleren van het beleid voor de streekplangebieden in de provincie. De provincie beschouwt de Zuid-Hollandse Randstad als één verstedelijkte zone. In de ruimtelijke uitwerking kiest de provincie voor inwaartse verstedelijking. De filosofie van de compacte stad staat hierbij centraal.

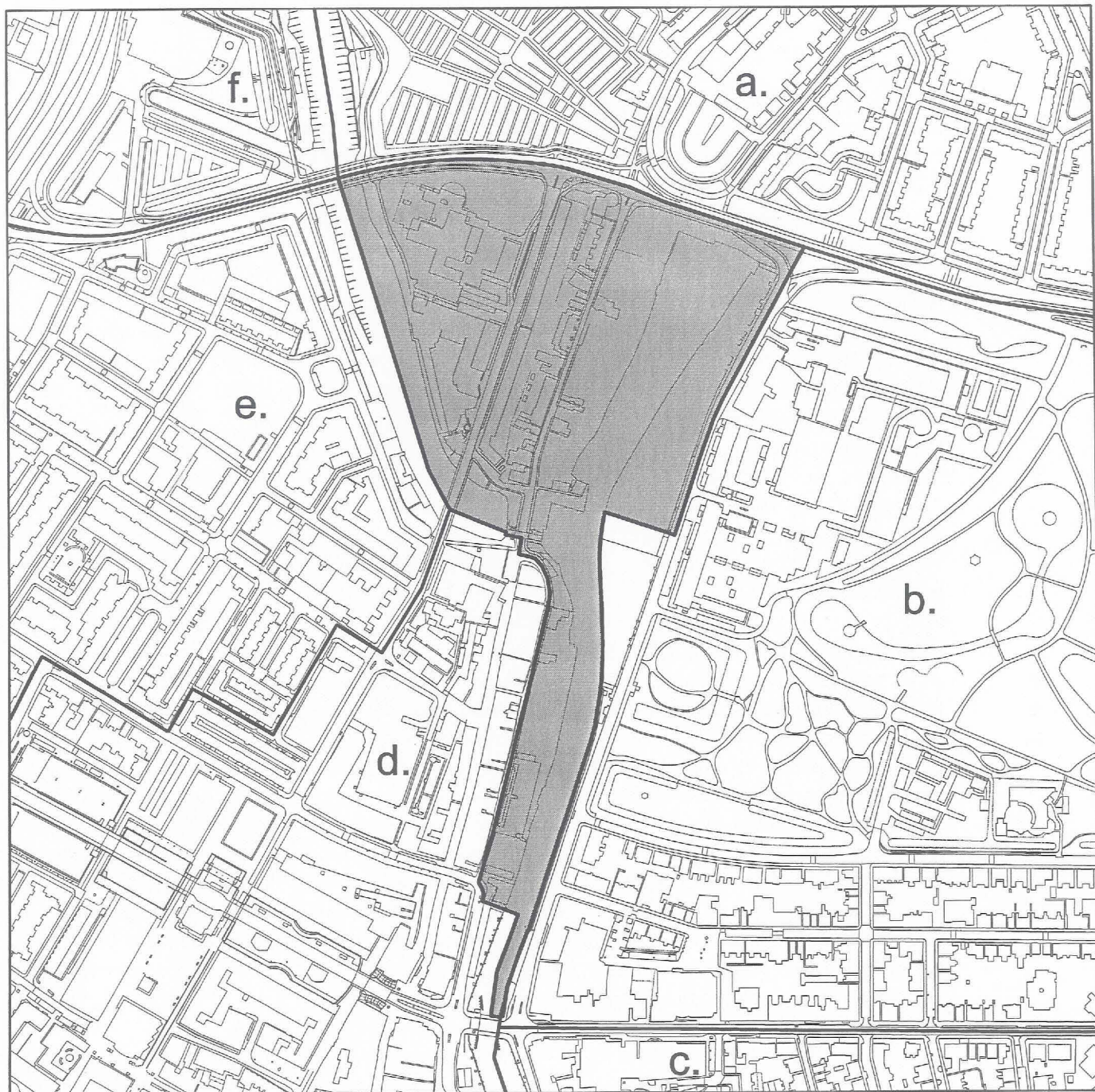
In het Streekplan Rijnmond is een aantal doelstellingen opgenomen. In relatie tot de beleidsvorming voor het stedelijk gebied is met name de doelstelling voor het "wonen" relevant, die stelt dat: ruimtelijke mogelijkheden geboden dienen te worden voor de realisering van een hoogwaardig woon-, werk- en vrije tijdsmilieus.

Streekplan Rijnmond; interim-Beleidsnota 1996

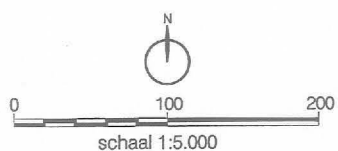
In 1996 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland het 'Streekplan Rijnmond; interim-Beleidsnota 1996' vastgesteld met de aantekening, dat het in 1985 door de Raad van Rijnmond vastgestelde "Streekplan Rijnmond" geldig blijft voor die onderdelen die niet in het eerstgenoemde streekplan aan de orde zijn gekomen.

Eén van de hoofddoelstellingen van dit streekplan is de realisering van een hoogwaardig woon-, werk- en vrije tijdsmilieus, onder meer door het versterken van de woonfuncties. Verder hecht het streekplan grote waarde aan het terugdringen van de milieubelasting alsmede het verminderen van de veiligheidsrisico's van industriële en daarmee samenhangende activiteiten.

Centrale randvoorwaarde bij de hoofddoelstellingen is een levensvatbaar leefmilieu op lange termijn, waarbij in elk geval een verslechtering moet worden voorkomen. Eén van de hoofdlijnen van het ruimtelijke beleid is dan ook een ruimtelijke scheiding van milieubelastende, risicovolle activiteiten van daarvoor gevoelige activiteiten. Daarbij zal de streekplanzonering, die geldt in en om het haven- en industriegebied en een verbetering van het woon- en leefklimaat tot stand moet brengen, als principe in acht moeten worden genomen.



- a. Vlaardinger Ambacht (in voorbereiding)
- b. Centrum-Noordoost (in voorbereiding)
- c. Oostwijk-Zuid (vigerend)
- d. Stadshart (vigerend)
- e. Centrum-Noordwest (in voorbereiding)
- f. Hoogstad (vigerend)



Afbeelding 3
Aangrenzende bestemmingsplannen

Een tweede hoofdlijn van beleid is dat de stedelijke activiteiten binnen en in aansluiting op de centrale agglomeratie (waartoe Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen gerekend worden) en het verstedelijkt gebied moeten worden geconcentreerd. De benodigde ruimte voor de uitbreiding van de woningvoorraad kan voor een deel binnenstedelijk worden gevonden.

Op de streekplankaart is het plangebied Centrum Noord-Oost aangegeven als "stads- en dorpsgebied - bestaand of in uitvoering".

Halfwegnota

Het streekplan geldt tot 2005. In december 2000 stelden Gedeputeerde Staten de Halfwegnota vast, die halverwege de streekplanperiode de actuele stand van zaken weergeeft. Ten aanzien van het wonen richt de nota zich op verschuiving van kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen naar investeringen in woonkwaliteit en leefomgeving (woonmilieutransformaties).

Concluderend wordt gesteld dat de Halfwegnota in elk geval laat zien dat het vigerende streekplan nog steeds een goede basis is voor de uitvoering van het daarin omschreven ruimtelijk beleid.

Door provincie en Stadsregio zijn afspraken gemaakt om gezamenlijk te werken aan de herziening van het Streekplan ofwel een nieuw regionaal Structuurplan. Volgens planning dient dit in 2004 gereed te zijn.

Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004

In dit beleidsplan staan duurzaamheid en omgevingskwaliteit centraal. De provincie continueert haar gevoerde beleid van saneren en beheren maar zet daarenboven in op de ontwerpende opgave om daarmee milieuproblemen in de toekomst te voorkomen.

Om de kwaliteit van de omgeving duurzaam te verbeteren krijgt het milieu- en waterbeleid een meer sturende rol in de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het beleidsplan geeft de hoofdlijnen hiervan aan.

Door in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen wil de provincie voorkomen dat handelingen van vandaag ten koste gaan van de milieukwaliteit van morgen. Het beleidsplan beschrijft de provinciale duurzaamheid en omgevingskwaliteit. Het streeft naar een vitaal stedelijk gebied met een sterk sociaal-economisch draagvlak door onder andere het terugdringen van luchtverontreiniging, het faciliteren van duurzame mobiliteit, het openhouden van de groene ruimte rond de steden, het vergroten van het waterbergend vermogen en duurzaam bouwen.

De basis voor duurzaamheid wordt mede gelegd door de ruimtelijke inrichting. Een goede ruimtelijke inrichting draagt bij aan het voorkomen van milieuproblemen en biedt mogelijkheden de omgevingskwaliteit te verbeteren. Bij het bepalen van de uitgangspunten voor een duurzame ruimtelijke inrichting gaat het erom dat:

- een gezond niveau van milieuhygiëne en externe veiligheid wordt bereikt door onder meer een goede ruimtelijke inrichting;
- gewenste maatschappelijke ontwikkelingen worden gestimuleerd;
- kansen worden benut voor een goede ruimtelijke situering van functies;
- toekomstige, voor de duurzame ruimtelijke structuur noodzakelijke, ontwikkelingen niet worden geblokkeerd;
- knelpunten met betrekking tot het water worden voorkomen en opgelost.

Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

Algemeen

In het beleid van de provincie wordt grote waarde gehecht aan de kartering en toekomstverkenning van de cultuurhistorische waarden in Zuid-Holland. Deze waarden, samengevat met de term Cultuurhistorische Hoofdstructuur, bestaan uit de nog aanwezige historisch-(steden)bouwkundige, historisch-landschappelijke en archeologische objecten, structuren en gebieden. Het doel van deze kartering en toekomstverkenning is het mogelijk maken van een integraal (dat wil zeggen in samenhang met overige beleidsvoornemens) en gebiedsgericht (dat wil zeggen gericht op de cultuurhistorische waarden en hun omgeving) monumentenbeleid.

Archeologie

Op de kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland zijn zowel bekende archeologische waarden aangegeven als ook de gebieden met een zekere archeologische verwachting. Het gaat hierbij om de bekende terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde, die ook op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) zijn opgenomen, alsmede de gebieden met een kans (variërend van zeer hoog tot laag) op het aantreffen van archeologische sporen.

Het plangebied Buizengat is op de kaart aangegeven als "stads- of dorpskern met occupatie in de Middeleeuwen".

Cultuurhistorie

Op de eerdergenoemde kaart, behorende bij het beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, zijn met betrekking tot het nederzettingenpatroon twee lagen van waardering aangegeven. Het gaat hierbij om van rijkswegen beschermde stads- en dorpsgezichten en om molens met hun molenbiotoop (de straal van 400 m die vrijgehouden moet worden voor vrije windvang).

Het plangebied wordt aangemerkt als een (deel van de) stedelijke kern van vóór 1850. De molen Aeolus aan de Kortedijk staat vermeld als een "traditionele windmolen". Voor deze molen geldt de voornoemde molenbiotoop, waarvan op afbeelding 4 "Molenbiotoop" een dwarsdoorsnede is weergegeven.

Met betrekking tot de waardering van landschappen gaat het om (nog) niet in beleid vastgelegde cultuurhistorische waarden of monumentale statussen. Hoewel er nog geen beleid is geformuleerd bestaat er wel consensus dat er hierbij waarden in het geding zijn. De belangrijkste criteria waarmee de waardering is uitgevoerd zijn samenhang, kenmerkendheid, gaafheid en zeldzaamheid. In het plangebied is de strook langs de Oude Haven en het Buizengat aangegeven als een "historisch-landschappelijke lijn" van "hoge waarde".

1.6. Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Vlaardingen, Koers op 2020

In het kader van de ontwikkeling van de Stadsvisie Vlaardingen, Koers op 2020 zijn in de zomer van 1999 gesprekken gevoerd met de Vlaardingse bevolking. In hoofdlijnen heeft dit geresulteerd in de volgende algemene en sectorale beleidsuitgangspunten.

- Vlaardingen koerst op een "ongedeelde stad" door het voorkomen van maatschappelijke uitsluiting en het vergroten van de ruimtelijke en sociale samenhang in de stad.
- Ter versterking van de sociale cohesie en om eenzijdigheid in de bevolkingssamenstelling te voorkomen, zowel waar het gaat om de leeftijdsopbouw als de sociaal-culturele en sociaal-economische samenstelling, zijn gevarieerde en duurzame woonmilieus een noodzaak. Hierbij moet aandacht gegeven worden aan een betere verdeling van bevolkingsgroepen over de stad.
- Het aantal arbeidsplaatsen in Vlaardingen moet behouden worden en nieuwe werkgelegenheid moet vooral gerealiseerd worden in de sectoren dienstverlening en recreatie.

Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020

Algemeen

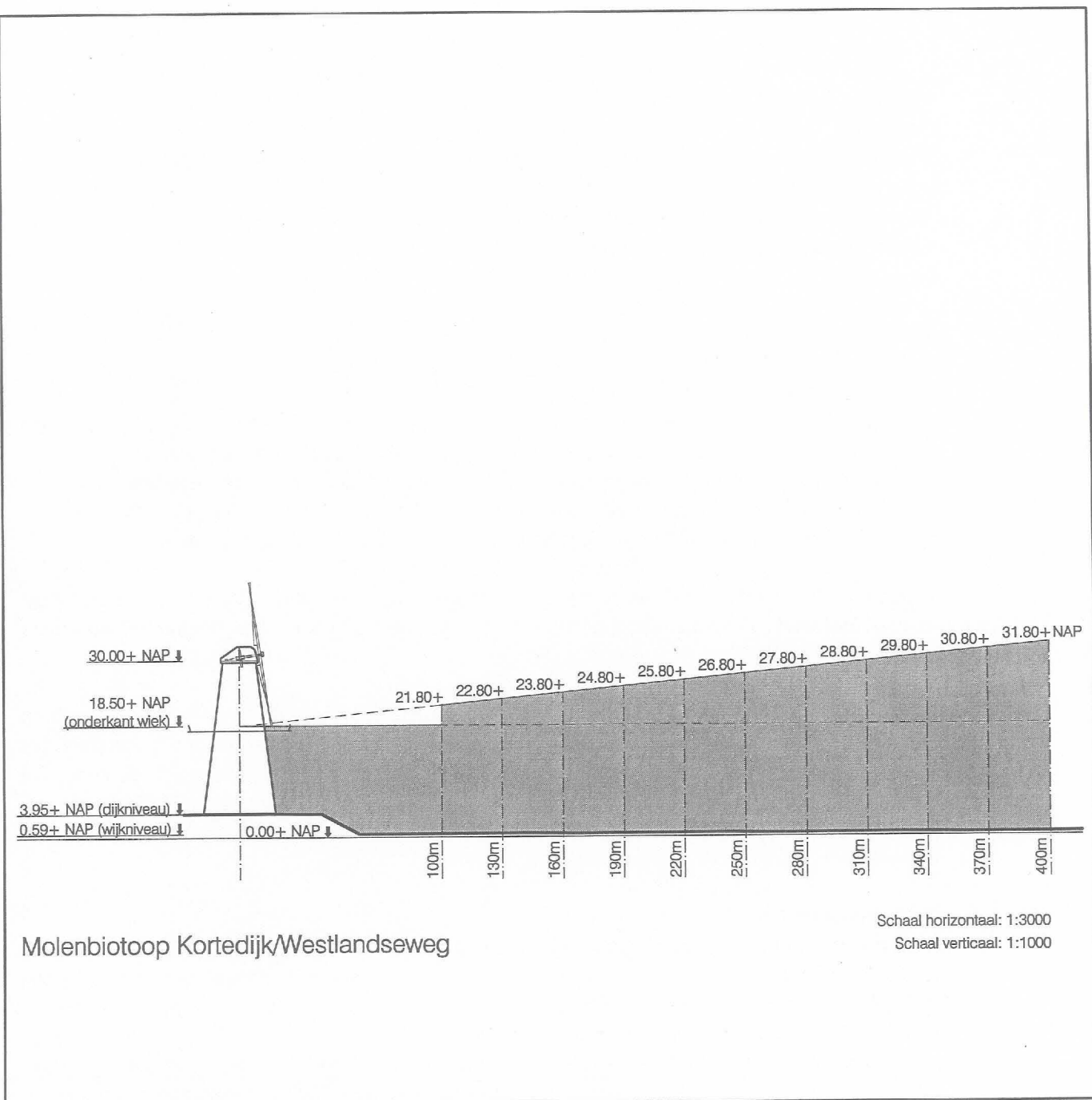
De Stadsvisie Vlaardingen, Koers op 2020, werd op 10 februari 2000 door de raad vastgesteld. Daarmee was de wens van de stad voor de middellange termijn verwoord. Aansluitend en in uitwerking daarop is, als opvolger van de Structuurschets "Vlaardingen tekent voor haar toekomst" uit 1993, een nieuwe structuurschets opgesteld. De Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020 geeft aan welke toekomst voor Vlaardingen wenselijk en mogelijk is, vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening. Zij geeft dus in hoofdlijnen een ruimtelijke toekomstvisie voor de stad weer en vormt daarmee de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie Vlaardingen, Koers op 2020. De structuurschets is op 1 oktober 2003 door de raad vastgesteld; in het volgende gedeelte is deze kort samengevat.

Historie en identiteit

In de ruimtelijke inrichting moet de Vlaardingse identiteit te herkennen zijn. Deze identiteit is een combinatie van de mensen die hier leven, de samenstelling van het bedrijfsleven, de specifieke ligging in de Zuidvleugel van de Randstad, de architectuur en het landschap, maar zeker ook de historie. Vlaardingen kent een rijke geschiedenis met een aantal opmerkelijke hoogtepunten, waarvan de sporen terug te vinden zijn in de stad van vandaag.

Maatschappelijke trends

Ruimtelijk beleid schept de voorwaarden voor een goed woon- en werkklimaat, maar moet ook reageren op eisen die de samenleving aan dat klimaat stelt. Die eisen zijn voortdurend in beweging door veranderingen in bevolkingssamenstelling, leefstijl en veiligheid, economie, milieu, groen- en waterbeheer. Al deze ontwikkelingen vragen om nieuwe keuzes.



Afbeelding 4
Molenbiotoop

Ruimtelijke analyse en problematiek

Vlaardingen ligt aan de rand van een grootstedelijk gebied en staat onder invloed van de haven. Er zijn diverse woonmilieus. Opvallend is de grote naoorlogse groei. De woonmilieus van de eerste weder-opbouwperiode raken nu overvol. Dit houdt een grote opgave in.

Het milieu legt veel beperkingen op aan de ruimtelijke ordening; de belangrijkste milieufactoren zijn in kaart gebracht. Naast geluid zijn nu vooral de luchtkwaliteit en de externe veiligheid in het geding.

Ruimtelijke ontwikkeling

De koers op 2020

De Stadsvisie uit 2000 staat aan de basis van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Deze laat zich samenvatten onder de noemers ongedeelde stad, vitale stad en duurzame stad.

De uitwerking van het thema 'ongedeelde stad' legt een relatie tussen het welzijnsbeleid en de ruimtelijke ordening: een sociaal veilige en verkeersveilige omgeving, een goede bereikbaarheid van voorzieningen en het wegnemen van fysieke barrières. 'Vele Vlaardingers, één huis'.

De vitale, aantrekkelijke stad toont karakter, laat merken wat er te beleven is, is tegelijk functioneel en mooi. Het gaat om de samenhang van voorzieningen, kwaliteit van het openbaar gebied en bouwen.

Binnen het thema 'duurzame stad' behoren milieu-overwegingen tot de meest sturende factoren voor locatiekeuzen. De situering van bestemmingen ten opzichte van elkaar moet een zo groot mogelijke synergie opleveren en veiligheidsrisico's en hinder tot een minimum beperken. De leefomgeving moet schoon, gezond en veilig zijn. Het is daarom van belang om reeds bij de ontwikkeling van nieuwe projecten het aspect van het beheer te betrekken. Een duurzame stad kent verder een duurzaam, integraal waterbeheer.

De agenda voor 2020

Vlaardingen is in een vernieuwingsproces terecht gekomen. Op tal van plaatsen zijn functieverandering en herstructurering aan de orde. Tegelijk verdient het beheer de nodige aandacht. Als doelstellingen worden onder andere genoemd:

1. Versterken van de stedelijke groenstructuur

Doel is om de waardevolle stedelijke groenstructuur, het stelsel van de belangrijkste groenzones, waterlopen en parken, beter uit de verf te laten komen. Voor zover sprake is van bebouwing in de groene hoofdstructuur blijft deze beperkt en ondergeschikt aan de ontwikkeling van 'groene en blauwe' waarden.

Bijzondere aandacht gaat uit naar de ontwikkeling van en de beleving vanaf langzaamverkeersroutes door of langs de groene linten.

2. Herwaarderen van de cultuurhistorie

Herwaardering van de cultuurhistorie is van belang voor de culturele en recreatieve ontwikkeling van Vlaardingen. Doelstelling is om zorgvuldig om te gaan met archeologische vindplaatsen, monumenten en historische structuurlijnen. Deze doelstelling speelt ook een belangrijke rol in

de inrichting van het openbaar gebied. Herwaardering van de cultuurhistorie is met name aan de orde bij de uitwerking van concrete plannen voor de cultuurhistorische ruggengraat.

3. Vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus

De centrale opgave bij de herstructurering is de ontwikkeling van gedifferentieerde woonmilieus, gericht op de actuele vraag.

Deze doelstelling wordt uitgewerkt door bij de planontwikkelingen uit te gaan van:

- differentiatie van de nieuwbouw op basis van locatiekenmerken;
- nieuwbouw overwegend in de middenhoge en hoge prijscategorieën;
- 10% van de nieuwbouw stadsbreed in de goedkope sector, vooral in de vorm van appartementen geschikt voor ouderen en starters nabij voorzieningencentra.

De Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020 (zie afbeelding 5) is van belang voor een planmatige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente zelf en voor de inbreng van Vlaardingen bij de regionale planvorming. Voor de lokale ruimtelijke ontwikkeling is het van belang om na vaststelling van de structuurschets instrumenten te ontwikkelen die een planmatige aanpak ondersteunen.

Vooralsnog fungeert deze ruimtelijke structuurschets als toetsingskader voor toekomstige planvorming en programmavorming, zowel gebiedsgericht als sectoraal.

Voor de gebiedsgerichte uitwerking van het Centrum en flankerende gebieden is het volgende van belang.

Het centrum is het kloppende hart van Vlaardingen, gedragen door de ambiance van een monumentale stadskern. Functiemenging is hier een historisch gegroeid gegeven. Het stadshart is woon-, werk-, winkel- en uitgaansgebied tegelijk. De kwalitatieve uitstraling van het winkelgebied en van het historisch stadshart, inclusief de kwaliteit en staat van onderhoud van de bebouwing, laat echter te wensen over. Dit houdt een opgave in om de binnenstad aantrekkelijker te maken voor eigen inwoners, bezoekers en toeristen. De bereikbaarheid en ambiance dienen ook op lange termijn veiliggesteld te worden en het cultuurhistorisch erfgoed verdient een herwaardering.

Dit drukbezochte gedeelte van de stad vereist een intensief beheer. Daarnaast lopen in en om het centrum veel ontwikkelingsinitiatieven. Uitgangspunt bij de aanpak is de karakteristieke functiemenging in een compacte, kleinschalige structuur. De belevingswaarde vanaf de straat wordt verbeterd, vooral voor voetgangers. Ook zal de kwaliteit van het wonen in de binnenstad versterkt worden. De omgeving van de Lijnbaan kan transformeren in een woongebied en op kleinere locaties elders in het stadshart is woningbouw gepland. Maar hoe compact ook, niet alle ruimte zal worden bebouwd. Er moet ook plaats blijven voor "groene pleinen", als openbare ontmoetingsplaatsen in de binnenstad.

Aan de randen van het huidige centrum speelt een aantal grotere projecten. Het gaat om gebieden die nu een matige of zelfs slechte aansluiting op het centrum hebben, maar de mogelijkheid bieden om het centrummilieu voort te zetten. De beide uiteinden van de cultuurhistorische ruggengraat zijn daar goede voorbeelden van. In het noorden worden rond het Buizengat, op een oud bedrijventerrein, vierhonderd appartementen en stadswoningen gebouwd.

Naar het zuiden zal het centrumgebied zich uitbreiden in de richting van de Buitenhaven en de Koningin Wilhelminahaven. Ook rond deze oude havens kan een aansprekende ambiance tot stand worden gebracht. Het Stad & Milieu-project, onderdeel van de vernieuwing van de Rivierzone, heeft onder meer de bedoeling om hier een rijk geschakeerd stedelijk gebied tot ontwikkeling te brengen, gebruik makend van het water en het panorama over de Nieuwe Maas.

Het bedrijventerrein Vettenoordse Polder wordt ontwikkeld tot een multifunctioneel gebied, waar wonen en werken in combinatie voorkomen.

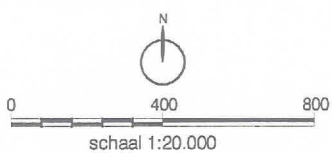
Andere gebieden zijn in de eerste plaats beheergebieden. Nieuwbouw zal hier hooguit in kleine hoeveelheden plaatsvinden, zodra zich ergens een mogelijkheid voordoet. Dit geldt voor de westelijke centurmschil, de Indische Buurt en Oostwijk, waar dan tevens een herstructurering van de openbare ruimte aan de orde is.

De bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum is punt van aandacht. Er rijdt nog te veel doorgaand verkeer door het centrum. Voor het bestemmingsverkeer zijn de toegangen naar de binnenstad niet altijd voldoende herkenbaar en het parkeren levert problemen op. Bezoekers parkeren meer op straat dan in de garages en bewoners hebben vooral 's nachts moeite om een plek te vinden. Het parkeerbeleid voor het centrum heeft de bedoeling om de parkeermogelijkheden voor bezoekers, leveranciers en bewoners beter in balans te brengen en de kwaliteit van het openbaar gebied te verbeteren. Meervoudig ruimtegebruik is daarbij het uitgangspunt. Parkeren moet in de toekomst meer in pandig of ondergronds plaatsvinden. Zo kunnen ook de voetgangersroutes weer aantrekkelijker worden.

Groenbeleidsplan

Voortvloeiend uit de intenties en conclusies van de Structuurschets 1993 is het Groenbeleidsplan ontwikkeld dat in 1998 als sectoraal kaderplan door de Gemeenteraad is vastgesteld. De Structuurschets 1993 legt een aantal ruimtelijke claims door het benoemen van de Groene Hoofd- en Substructuur. In het Groenbeleidsplan worden op basis van de doelen van de Structuurschets en de sterke en zwakke kanten van het Vlaardingse groen, vijf planonderdelen benoemd, die het huidige groenareaal een positieve impuls moeten geven en waarbij haar zwakke kanten moeten worden omgebogen tot sterke kwaliteiten.

1. *Stad van verschil:* Vlaardingen kent een groot aantal stedelijke milieus. Deze verzameling van sterk verschillende wijken op een relatief gering oppervlak bepaalt de sterke woonkwaliteit van Vlaardingen.
2. *Stad aan het landschap:* zeker 75% van de Vlaardingse stadsrand grenst aan het weiderecreatielandschap of aan de rivier. Deze hechte relatie van stad en omgeving kan zowel ruimtelijk als functioneel meer worden uitgebuit. Het Groenbeleidsplan opteert ervoor "de stad nadrukkelijk aan de rivier te koppelen".
3. *Natuur in de stad:* Ook in de buurten en wijken van Vlaardingen is de beleving van een natuurbeeld van belang. Door inrichting en beplanting kan hier een landschappelijke sfeer worden opgeroepen.



Afbeelding 5
Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020

4. *Het gebruik:* Voor de stad spelen openbare ruimtes door hun functie en gebruikintensiteit een belangrijke rol.
Het Groenbeleidsplan wijst de keten "Hof-Haven-Maasboulevard" aan als de toekomstige spil van de stad.
5. *Boulevards:* Op basis van het huidige bomenbestand wordt een versterking van de wijkspecifieke bomenstructuur voorgesteld.

Milieubeleidsplan

In het Vlaardingse Milieubeleidsplan 2000-2003 is als uitgangspunt genomen dat de zorg van de gemeente primair is gericht op het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving en de bescherming en verbetering van het milieu, in de zin van schoon en veilig. De volgende drie aspecten van het milieubeleid zijn in dit plan als speerpunten aangewezen.

1. Gebiedsgericht milieubeleid en leefbaarheid

In de Stadsvisie is aangegeven dat het welzijnsbeleid en het ruimtelijke ontwikkelingsbeleid -in samenhang met de economische ontwikkeling- verder zullen worden uitgewerkt ten behoeve van de verbetering van de leefomgevingskwaliteit. De milieukwaliteit is een belangrijk onderdeel van deze leefomgevingskwaliteit en zal daarom een geïntegreerd onderdeel van ontwikkelingsvisies en bestemmingsplannen moeten zijn. Het benoemen van de gewenste milieukwaliteit in relatie tot de ruimtelijke kwaliteiten bij de opstelling van een bestemmingsplan vereist in elk geval een goed inzicht in de actuele kwaliteit van het milieu per gebied. Voor wat betreft het gebiedsgericht milieubeleid en leefbaarheid gelden de volgende doelen en acties:

- het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit door middel van milieu-adviezen (bodem, water, lucht, geluid, veiligheid en verkeer) of via milieuvergunningen;
- het opstellen van actuele milieukwaliteitskaarten per gebied en het actueel houden van de onderliggende bestanden en het vaststellen van een bodembeheerplan met bodemkwaliteitskaart voor de woongebieden in Vlaardingen;
- het vormgeven/uitwerken van gebiedsgericht milieubeleid per (deel)gebied en op termijn voor de hele stad, rekening houdend met de nieuwste beleidsontwikkelingen.

2. Duurzaamheid

Duurzaamheid heeft betrekking op het zuinig omgaan met energie, grondstoffen en ruimte. Met duurzame stedenbouw wordt een vorm van stedenbouw beoogd, die in alle stadia van het planproces kansen en mogelijkheden benut om een hoge ruimtelijke kwaliteit tot stand te brengen in combinatie met een lage milieubelasting. Voor wat betreft het onderwerp duurzaamheid gelden onder andere de volgende doelen en acties:

- het stimuleren van duurzaam bouwen van nieuwe woningen en utiliteitsbouw en mogelijke toepassing bij renovatie;
- onderzoek naar potenties van toepassing van duurzame energiebronnen of het verder terugdringen van het energieverbruik in een aantal grote bouwprojecten;
- het stimuleren van het gebruik van meer duurzame vervoermiddelen - zoals fiets, tram/metro en trein - en de beschikbaarheid van veilige, hoogwaardige fietspaden en stallingsmogelijkheden.

3. Ecologische kwaliteit

Deze heeft betrekking op de kwaliteit van flora en fauna en het versterken van het groenblauwe netwerk. Het opstellen van een integraal beleid ten aanzien van groen en water vormt een speerpunt. De volgende doelen en acties zijn beschreven:

- het optimaal handhaven en realiseren van Groene Hoofd- en Substructuren conform het Groen-beleidsplan 1998 - 2008;
- het realiseren van een optimaal integraal waterbeheer ten behoeve van een duurzaam watersysteem. Er wordt gestreefd naar het opstellen van een Waterplan in 2003;
- het waar mogelijk toepassen van gescheiden rioolstelsels bij nieuwbouw.

Archeologische beleidsnotitie en Monumentenverordening

In de afgelopen jaren hebben zich grote veranderingen voorgedaan in de archeologische monumentenzorg. In 1999 heeft de gemeenteraad de archeologische beleidsnotitie "Goede gronden voor beleid. Archeologisch beleidsplan gemeente Vlaardingen" vastgesteld. Hierin wordt nader ingegaan op het wettelijke kader inzake de omgang met archeologische waarden. Ook wordt aangegeven dat terreinen met een 'zeer hoge archeologische verwachting' en terreinen met een 'hoge archeologische waarde of verwachting' respectievelijk in aanmerking komen voor de status van gemeentelijk monument en meldingsgebied (aanbevelingen 1.1 en 1.2). Er is ook vastgesteld dat processen die in de ruimtelijke ordening plaatsvinden, zoals bouwplannen, bestemmingsplannen en dergelijke, standaard rekening gehouden dient te worden met archeologische waarden (aanbeveling 1.7). Bij het afgeven van een sloop- en bouwvergunning dienen voorwaarden te worden opgenomen met betrekking tot archeologische waarden (aanbeveling 1.8). Alle bodemingrepen behoeven archeologisch advies (aanbeveling 1.9).

In 2003 is het archeologieplan 2004-2007 "Nieuwe gronden voor archeologisch beleid" vastgesteld. Hierin zijn de volgende onderwerpen beschreven.

- Waarom het archeologische beleid geactualiseerd diende te worden.
- Het waarborgen van de kwaliteit van het archeologische werk.
- De zekerheid dat archeologisch onderzoek gedaan kan worden.
- De openbaarheid van de resultaten van archeologisch onderzoek.
- De financiering van archeologisch onderzoek.

Daarnaast heeft de gemeente Vlaardingen een monumentenverordening die in 2000 is vastgesteld. In deze verordening wordt de omgang met archeologische monumenten en archeologische meldingsgebieden nader geregeld. In het bestemmingsplan zijn de archeologisch waardevolle terreinen opgenomen.

Naast het gemeentelijke beleid is het provinciale beleid van belang. Volgens de Nota Planbeoordeling 1998 en 2002 moet in het bestemmingsplan ook rekening worden gehouden met archeologische waarden en verwachtingen. De omgang hiermee dient conform te zijn met de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (zie beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, vastgesteld door de Provinciale Staten op 22 maart 2000).

Prostitutiebeleid

Per 1 oktober 2000 is het algemeen bordeelverbod wettelijk opgeheven.

Door het invoeren van een vergunningstelsel voor de prostitutie hebben gemeenten de mogelijkheid een adequaat en effectief prostitutiebeleid te voeren. Dit heeft er in Vlaardingen toe geleid dat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) daarop is aangepast en gewijzigd.

Zowel het begrip "prostitutie" als "seksinrichting" zijn in de APV uitgebreid gedefinieerd. Op basis hiervan kan de gemeente een integraal en samenhangend beleid voeren voor de totale "seksindustrie". Op grond van de in de APV gehanteerde definitie en volgens inventarisatie van de politie beschikt Vlaardingen over één seksinrichting (in het bestemmingsplangebied Oostwijk-Zuid).

Gelet op het aanbod in de steden rondom Vlaardingen stelt de gemeente in haar "Nota Prostitutiebeleid" voor aansluiting te zoeken bij de huidige praktijk. Dit impliceert dat slechts de huidige bestaande seksinrichting voor vergunningverlening in aanmerking komt en dat de vestiging van nieuwe seksinrichtingen niet wordt toegestaan. Dit beleid is conform de reeds in de APV opgenomen bepalingen omtrent seksinrichtingen.

Een eis die aan de te verlenen vergunning wordt gesteld is dat het bedrijf past in het bestemmingsplan. Het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is hierbij dat seksinrichtingen strijdig zijn met alle geldende bestemmingsplannen. Met betrekking tot de bestaande seksinrichting geldt ten aanzien van deze bepaling een overgangsregeling.

Bij het maken van nieuwe bestemmingsplannen en het aanpassen van vigerende bestemmingsplannen zal de komst van nieuwe seksinrichtingen expliciet worden uitgesloten.

Beleidsplan Wonen

Op 31 januari 2002 heeft de gemeenteraad ingestemd met de hoofdlijnen van het Vlaardingse woonbeleid. Dit heeft geresulteerd in een Beleidsplan Wonen. Het Beleidsplan Wonen geeft het woonbeleid aan van de gemeente voor de periode 2002-2015. De hoofdlijnen van dit beleidsplan geven richting aan het woonbeleid dat op onderdelen verder uitgewerkt zal worden, zoals in wijkontwikkelingsvisies, prestatie-afspraken met corporaties en deelnotities over in te zetten volkshuisvestelijke en financiële instrumenten om beleidsdoelstellingen te realiseren.

De gemeente streeft naar een gedifferentieerde opbouw van de stad. Hetgeen een variatie op wijkniveau naar woningtypen, prijs en eigendomssituatie betekent. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van de karakteristieken van de wijk en blijft een belangrijk uitgangspunt dat de primaire doelgroep gehuisvest dient te worden naast het vasthouden van de huishoudens met een midden en hoger inkomen.

Gezien de vraag zullen er meer koopwoningen en meer grondgebonden woningen gebouwd moeten worden. De gemeente gaat onder andere uit van:

- het bouwen van meer (ruime)eengezinswoningen in de huur- en koopsector;
- het bouwen van woningen in de middeldure huur- en koopsector;
- het bouwen van hoofdzakelijk ruime vier kamerwoningen;
- het bouwen van appartementen met meer comfort, tegemoetkomend aan de woonbehoefte van ouderen; zowel in de huur- als koopsector, zowel in het middeldure als het dure segment;
- het ontwikkelen van concepten waarbij wonen en zorg gecombineerd worden;

- het bouwen van woningen waarbij wonen en werken gecombineerd kunnen worden (woon-werkwoningen).

De gemeente heeft convenanten gesloten met de Vrouwenadviescommissie (VAC) en met de corporaties. Het convenant met de VAC houdt in dat deze de gelegenheid wordt gegeven bij elk bouwplan en buitenruimteplan in een vroegtijdig stadium haar advies te geven. Het convenant Aanpasbaar bouwen met de corporaties houdt in dat bij elk bouwplan rekening gehouden moet worden met de aanpasbaarheid (dus het aanbrengen van voorzieningen) en toegankelijkheid /bezoekbaarheid van de woningen. De Checklist aanpasbaar bouwen dient bij elk nieuw (ver)bouwproject te worden gehanteerd. Beide convenanten dienen bij elk nieuwbouw- of verbouwplan in acht te worden genomen.

Structuurvisie Buizengat

De gemeenteraad heeft op 2 april 2003 de Structuurvisie Buizengat vastgesteld (zie afbeelding 6 "Structuurvisie Buizengat"). Deze structuurvisie legt de planologische basis voor de (her)ontwikkeling van dit historische gebied in de binnenstad van Vlaardingen.

De gemeente heeft de volgende doelstelling bij de ontwikkeling van het Buizengat geformuleerd:

- het realiseren van kwalitatief hoogwaardige woningbouw, die bijdraagt aan een evenwichtige woningvoorraad;
- het op een duurzame wijze versterken van het stadscentrum, waarbij recht wordt gedaan aan de cultuurhistorische identiteit van het Buizengat;
- het realiseren van een aantrekkelijke verbinding tussen het stadscentrum, het Oranjepark en 't Hof.

Aan de cultuurhistorie van het gebied wordt recht gedaan door een blijvende herkenbaarheid van een aantal historische elementen en structuren, te weten:

- de begrenzingen van het water van de Oude haven en het Buizengat;
- de historische stratenpatronen van de Westlandseweg, de Kortedijk, de Havenstraat en de Hoflaan;
- de veerhaven, het water en het groengebied langs de Westlandseweg;
- de historische componenten van t Hof en het Oranjepark;

Tevens wordt een aantal historische panden in stand gehouden.*

Het totale plangebied Buizengat bestaat uit vier deelgebieden: Havenstraat, Kortedijk, Stadstuinen-West en Stadstuinen-Oost.

1. Deelgebied Havenstraat: op een aantal geprivatiseerde kavels wordt ruimte geboden aan samengestelde bouwvolumes. Deze gebouwen (voor het merendeel appartementen) hebben eenvoudige geometrische volumes en refereren aan een pakhuisachtige bouwtypologie.
2. Deelgebied Kortedijk: de bebouwing is opgedeeld in drie wooncomplexen, gelegen in het talud tussen de Kortedijk en het Buizengat. Zij overbruggen een hoogteverschil van $\pm 2,30$ meter. De bebouwing wordt twee maal doorsneden voor doorsteken naar de kade van het Buizengat.

* Het gaat hierbij om de panden Kortedijk 21, 23, 85, 87/89, 121/123 en Havenstraat 19, de Brandweerkazerne met slangenstoren aan de Hoflaan en de watertoren aan de Van Linden van den Heuvelweg. De twee laatstgenoemde panden liggen buiten het plangebied.

3. Deelgebied Stadstuinen-West: de bebouwing in dit deelgebied wordt doorsneden door vier vizieren die de Hoflaan visueel verbinden met het Buizengat en bestaat derhalve uit vijf blokken van verschillende vorm.
4. Deelgebied Stadstuinen-Oost: tussen de Hoflaan en het park is de relatie tussen de woning en de buitenruimte het centrale thema. In dit deelgebied ligt de nadruk op een tuin/parkachtige sfeer. Tussen de straatjes, die de Hoflaan met het park verbinden ("de vizieren"), zijn verschillende woningtypes met een tuin of patio mogelijk. Deze woningen worden ontsloten via woonpaden haaks op de vizieren.

Binnen het totale plangebied wordt een woningdifferentiatie nagestreefd van 5% sociale woningbouw, 35% middeldure koopwoningen en 60% dure koopwoningen.

De verkeersstructuur van het plangebied wordt gebaseerd op de uitgangspunten van "Duurzaam Veilig".

In het overleg ex artikel 10 van het besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) heeft de Provinciale Planologische Commissie (PPC) een aantal opmerkingen over de voorontwerp Structuurvisie "Buizengat" gemaakt. Bij de vaststelling van de Structuurvisie zijn deze opmerkingen verwerkt.

Voor de ontwikkeling van het onderhavige bestemmingsplan, dat betrekking heeft op de deelgebieden "Havenstraat", "Kortedijk" en "Stadstuinen-West", is met volgende aspecten, voortkomend uit de opmerkingen van de PPC rekening gehouden.

- er wordt inzicht gegeven in de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied alsmede van de waterbodem van het Buizengat. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van de in het plangebied uitgevoerde bodemonderzoeken;
- in het plangebied bevinden zich twee bedrijven die, ingevolge de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering", op te korte afstand liggen van woningen in het plangebied. Het gaat hierbij om de Volkorenmolen Aeolus aan de Kortedijk en de Bakkerij Hazenberg aan de Havenstraat/Hoogstraat;
- er wordt rekening gehouden met de cultuurhistorische achtergronden, waarbij de ruimtelijke kwaliteit wordt gekoppeld aan het historisch karakter van het plangebied;
- in het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de molen Aeolus. De molenbiotoop is in het plan aangegeven, alsmede de resultaten van het akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van deze molen.

Op 11 november 2003 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op grond van artikel 19, lid 2, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) een specifieke verklaring van geen bezwaar afgegeven voor het gebruik van gronden, de bouw van gebouwen en het uitvoeren van (bouw)werken in overeenstemming met de Structuurvisie Buizengat, die op 4 september 2003 in de Provinciale Planologische Commissie (PPC) van Zuid-Holland is behandeld, in zoverre ter plaatse een bestemmingsplan vigeert.

2. DOEL VAN HET PLAN

Het bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase" heeft als doel het creëren van een actuele juridische basis voor de ontwikkeling van de eerste fase van de woningbouwplannen aan het Buizengat, alsmede een geringe verlegging van de kademuren en de aanleg van een brug voor langzaam verkeer. Hierin zal rekening gehouden worden met de meest recente beleidsuitgangspunten van gemeente en hogere overheden. De ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied heeft vorm gekregen in de Structuurvisie Buizengat, welke is vastgesteld door de gemeenteraad op 2 april 2003.

3. INVENTARISATIE EN ANALYSE

3.1. Algemeen

In deze inventarisatie en analyse wordt een beknopte beschrijving gegeven van de opbouw en samenstelling van het plangebied. Voorts komen in dit hoofdstuk aspecten aan bod als verkeer en vervoer, groenstructuur, water en milieu. Daarnaast zal ook nog aandacht worden besteed aan de ondergrondse infrastructuur en de archeologie en cultuurhistorie in het plangebied.

3.2. Functionele aspecten

Wonen

In het plangebied heeft de Kortedijk nog een overwegende woonfunctie. Hier komen met name eengezinswoningen voor alsmede een enkele bedrijfsruimte met bovenwoning. In de overige delen van het plangebied is slechts incidenteel sprake van woonbebouwing. Daarnaast bevinden zich in het plangebied, in de Vlaardingse Vaart, zes ligplaatsen voor woonboten.

Werkgelegenheid en voorzieningen

De bedrijvigheid in het plangebied wordt gevormd door enkele commerciële bedrijven en een aantal voorzieningen.

Genoemd kunnen worden de Volkorenmolen Aeolus aan de Kortedijk, de kantoren in het gebouw van de voormalige Slavenburgs Bank en de zeilmakerij aan de Havenstraat 89, met een verzekeringskantoor op de eerste etage.

Het politiebureau aan de Delftseveerweg en de openbare Erica scholengemeenschap voor speciaal onderwijs (op de hoek van de Delftseveerweg en de Westlandseweg) zijn belangrijke voorzieningen in het plangebied.

3.3. Verkeer en vervoer

Algemeen

Zoals in de op 2 april 2003 door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie Buizengat in paragraaf 4 Verkeer is aangegeven wordt de leefbaarheid en herkenbaarheid van de dagelijkse leefomgeving in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte. Het groeiend autobezit betekent dat, naast een toenemende milieubelasting, steeds meer auto's beslag leggen op die openbare ruimte. Tegelijkertijd neemt het belang van de directe woonomgeving toe en eveneens zijn veilige verplaatsingsmogelijkheden van belang. Dit vraagt om een gericht omgaan met de openbare ruimte. Binnen de opzet van de openbare ruimte moeten onder meer een goede verkeersstructuur en een aantrekkelijk straatbeeld hun plaats vinden.

In het plan Buizengat is er naar gestreefd om het autogebruik te beperken door het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid bevorderd.

De locatie van het Buizengat biedt een gunstige uitgangssituatie om deze doelstellingen te bereiken, door de ligging op korte afstand tot het stadscentrum en de nabijheid van NS-stations Vlaardingen-Centrum en -Oost.

Hoofdstructuur

Het plan Buizengat bestaat uit drie afzonderlijke delen met elk een eigen karakteristiek: De Kortedijk, de Havenstraat en het gebied rondom de Hoflaan (tussen Buizengat en Oranjepark). Bij de vormgeving van deze drie plandelen zijn de uitgangspunten van het Duurzaam Veilig-principe gehanteerd. De kern van deze integrale visie op verkeersveiligheid is een uniforme en herkenbare inrichting van het wegennet waarbij de functie en vormgeving van de wegen op elkaar worden afgestemd. De weggebruiker herkent daardoor snel de functie van de weg waarop hij zich bevindt en houdt op deze manier zoveel mogelijk rekening met een ander zijn mogelijkheden en beperkingen waardoor de kans op ongevallen wordt geminimaliseerd. Vanuit deze visie is een structuur ontwikkeld waarbij onderlinge snelheidsverschillen van de verkeersdeelnemers gering zijn, verkeerssituaties en gedrag van de verkeersdeelnemers voorspelbaar zijn en onbedoeld gebruik van het wegennet wordt voorkomen.

Een belangrijke bouwsteen is de categorie-indeling van het wegennet in gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en erftoegangswegen (30 km/uur). Daarbij worden functie, vormgeving en gebruik van de weg op elkaar afgestemd. De gebiedsontsluitingswegen hebben als functie het bereikbaar maken van gebieden met prioriteit voor een vlotte verkeersafwikkeling. De erftoegangswegen maken het gebied toegankelijk en behoren tot het verblijfsgebied; hier heeft de verblijfsfunctie prioriteit boven de verkeersfunctie.

Verkeerssituatie in het plangebied

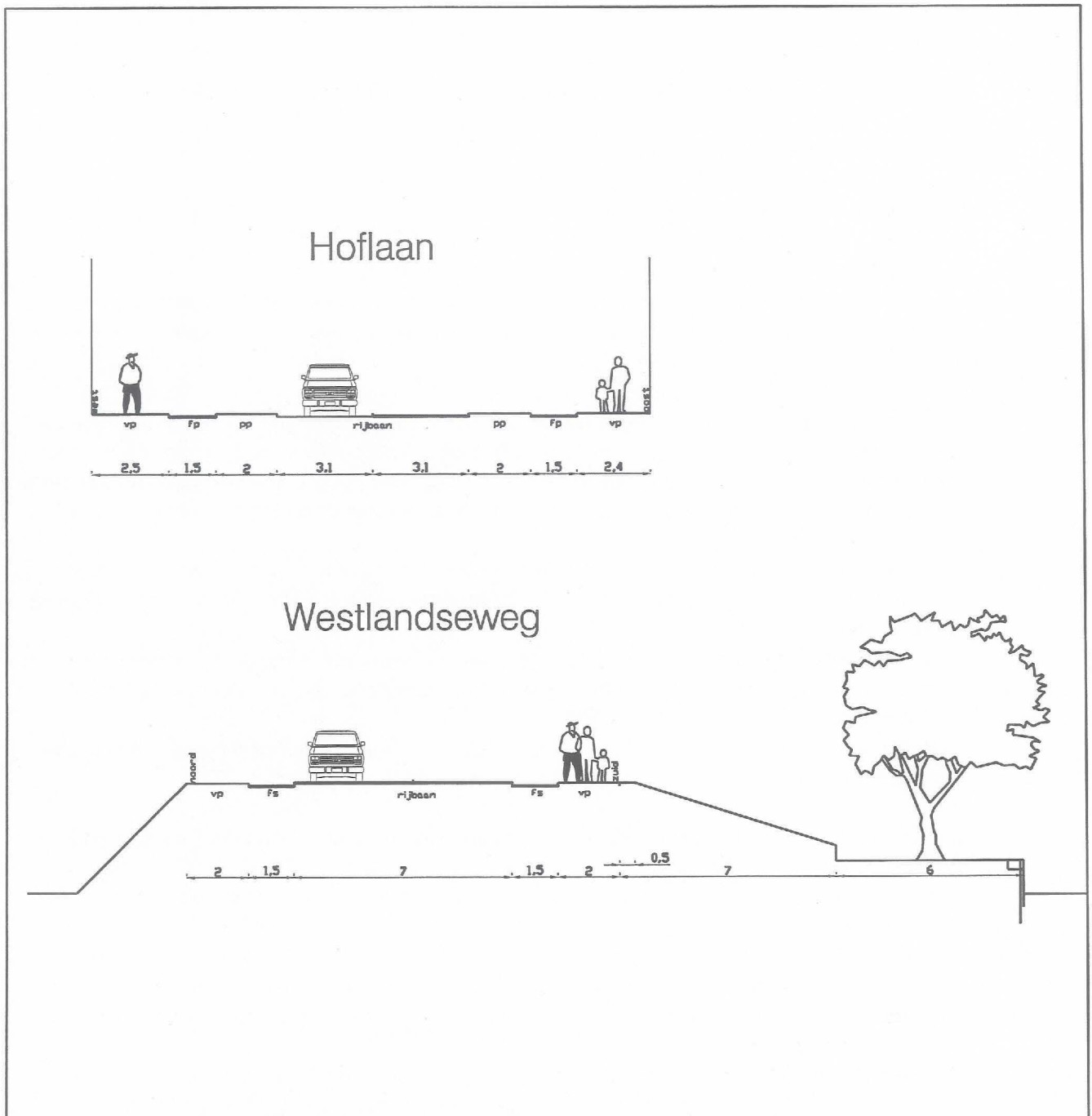
De Kortedijk, de Havenstraat en het Delftseveer zullen onderdeel uit gaan maken van een 30 km/uur-zone. De Westlandseweg en de Hoflaan (tussen Westlandseweg en Schiedamseweg) blijven gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, hetgeen een snelheidsregime van 50 km/uur inhoudt.

Voor de Hoflaan is, naar aanleiding van de hoogte van de bebouwing, de toegankelijkheid voor gehandicaptenvoertuigen en de wens om een sterke laanstructuur te realiseren een nieuw wegprofiel ontwikkeld. In tegenstelling tot de huidige situatie zijn hier, vanwege verkeersveiligheid, onder andere fietsvoorzieningen opgenomen. In afbeelding 7 "Profielen Hoflaan en Westlandseweg" zijn de wegprofielen voor deze wegen weergegeven.

In het plangebied zal sprake zijn van éénrichtingsverkeer:

- in de Havenstraat, vanaf de sluis naar de Westhavenplaats vanaf de Scheepmakerssteeg;
- op de Kortedijk vanaf de Westlandseweg richting de sluis, ingaande ten zuiden van de molen.

Het langzaam verkeer wordt uitgezonderd van het éénrichtingsverkeer.



0 5m
schaal 1:200

Afbeelding 7
Profielen Hoflaan en Westlandseweg

Het toekomstige fietsroutenetwerk, voor zover relevant voor het plangebied, omvat de volgende routes:

- Delftseveer, brug over Buizengat, Hoflaan;
- Van Linden van den Heuvellweg, brug over Buizengat, Gedempte Biersloot;
- Emaus, Kortedijk, Havenstraat.

Parkeren

Op basis van het parkeerbeleid van de gemeente Vlaardingen is voor de nieuw te bouwen woningen als parkeernorm 1,5 parkeerplaats per woning gehanteerd. Deze norm geldt voor bewoners en bezoekers tezamen.

Voor de bestaande woningen/panden langs de Kortedijk en de Havenstraat is als uitgangspunt gehanteerd dat er respectievelijk 41 en 33 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Deze aantallen zijn gebaseerd op in 1998 en 2002 gehouden parkeeronderzoeken in onder meer deze straten. Uitgaande van deze aantallen parkeerplaatsen zijn er dan voldoende parkeerplaatsen aanwezig.

Uit deze onderzoeken is ook naar voren gekomen dat de parkeerdruk op de Delftseveerweg hoog was en dat bewoners van deze appartementen langs deze weg ook op de braakliggende grond aan de Kortedijk parkeerden.

Rekeninghoudende met de uitkomsten van deze onderzoeken wordt in het bestemmingsplan een uitbreiding van het huidige parkeerterrein aan de Delftseveerweg aan de zijde van de Ericaschool met 35 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt.

Hierdoor zijn er voor de bewoners van de appartementen aan de Delftseveerweg dan voldoende parkeerplaatsen aanwezig.

Ander uitgangspunt voor het parkeren is dat voor het gehele plangebied van betaald parkeren wordt uitgegaan.

Parkeerregime Kortedijk

- er komen parkeergarages onder de nieuwbouw en parkeervakken langs de openbare straat;
- de bewoners van de nieuwbouw krijgen één parkeerplaats, maar hebben geen recht op parkeervergunningen;
- de huidige bewoners van het hier gesitueerde belanghebbendengebied mogen zowel op de daarvoor bestemde plaatsen in de nieuwe garages als elders in het gebied parkeren.

Parkeerregime Havenstraat

- er komen (half verdiepte) garages onder de nieuwbouw en parkeervakken langs en ook haaks op de openbare straat;
- de bewoners van de nieuwbouw krijgen één parkeerplaats, maar hebben geen recht op parkeervergunningen (dit geldt ook voor de kopers van de vier woningen op de kop van de Hoogstraat. Deze zullen in de parkeergarage van een nieuw te bouwen blok met appartementen aan de Havenstraat een parkeerplaats krijgen).

Parkeerregime Hoflaan

- er komen drie binnenhoven voor de nieuwbouw en parkeervakken langs de openbare straat;
- de bewoners van de nieuwbouw krijgen één parkeerplaats, maar hebben geen recht op een parkeervergunning.

Openbaar vervoer

Door de min of meer centrale ligging binnen het stedelijk gebied van Vlaardingen zijn diverse openbaar vervoersmogelijkheden vanuit het plangebied binnen bereik.

De NS-stations Vlaardingen-Centrum en Vlaardingen-Oost liggen op ruim 1 km afstand en zijn per fiets bereikbaar via rechtstreekse routes. Naar NS-station Vlaardingen-Centrum vormen de Hoflaan of de Havenstraat met de Oost- of Westhavenkade gestrekte fietsverbindingen.

Naar NS-station Vlaardingen-Oost is er een fietsverbinding via de Hofsingel en de Hogelaan met als alternatief de Westlandseweg.

De huidige streekbuslijnen Maassluis/Vlaardingen (125) en Maasland/Schiedam (126) lopen via het Liesveldviaduct/Schiedamseweg. De gemiddelde loopafstand vanuit het westelijk deelgebied naar de halte Liesveldviaduct en die vanuit het oostelijk deelgebied naar de halte op de Schiedamseweg bedraagt gemiddeld circa 500 m.

Ook kan gebruik worden gemaakt van de buslijnen 55 (NS-station-Vlaardingen-West via het Liesveldviaduct en Schiedamseweg naar het NS-station Vlaardingen-Oost tot aan het centrum van Schiedam) en 56 (vanaf het Westerhoofd en het Liesveldviaduct via de Schiedamseweg naar Holy-Noord). De mogelijkheden voor fietsenstallingen bij bushaltes worden nog onderzocht.

3.4. Water

Algemeen

Steeds meer wordt de noodzaak onderkend dat water een sturende invloed moet krijgen op het ruimtelijk beleid. In het rijksbeleid is vastgelegd dat afwenteling van (water)problemen moet worden voorkomen door het hanteren van een drietrapsstrategie "vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren".

Gezien de aard van het plangebied is het belangrijkste aandachtspunt een duurzaam stedelijk waterbeheer. Het beleid van de gemeente, dat de instemming heeft van het Hoogheemraadschap van Delfland, is dan ook primair gericht op het vergroten van de bergingscapaciteit en het verbeteren van de waterkwaliteit in het stedelijk gebied.

Ook zijn er kansen voor het vergroten van de belevingswaarde van het water, immers het Buizengat lag altijd verstopt achter bebouwing en was slechts vanaf de noordzijde beperkt zichtbaar.

Samenwerking met de waterbeheerder

Het plangebied ligt niet alleen rond het Buizengat, maar tevens langs de Oude Haven. De gehele haven, tussen de sluizen aan de Kortedijk en de Nieuwe Maas, maakt deel uit van de voorboezem van het Hoogheemraadschap van Delfland en valt als zodanig onder de Keur van Delfland.

Verder ligt een deel van het plan in de kern- c.q. beschermingszone van de Maasdijk.

Deze dijk was tot medio jaren '80 de hoofdwaterkering, maar na aanleg van de Deltadijk heeft de Maasdijk hier de functie van tweede (secundaire) waterkering gekregen.

Met het Hoogheemraadschap van Delfland is overleg gepleegd over de ruimtelijke inrichting en over het uitvoeren van werkzaamheden in het dijklichaam van de Maasdijk.

Er zijn afspraken gemaakt dat op basis van grondmechanisch onderzoek moet worden aangetoond dat de werkzaamheden de stabiliteit van het dijklichaam niet zullen verstoren. Tevens zullen de benodigde vergunningen worden aangevraagd.

Kenmerken watersysteem

Huidige situatie oppervlaktewater

Omdat het plangebied is gelegen rond de Oude Haven en het Buizengat is het aandeel water zeer groot. Circa 16% van het bruto oppervlak bestaat uit water. De kwaliteit van dit water is echter zeer slecht. Daarom dient het Hoogheemraadschap zich in te spannen om een oppervlaktewaterkwaliteit te realiseren die minimaal voldoet aan de normen die gesteld worden in de Vierde Nota Waterhuishouding. Deze nota formuleert hiervoor het Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR) als een korte termijn doelstelling.

In het watersysteem binnen het plangebied wordt de MTR-norm, met name voor koper, zink en fosfaat, overschreden. Met het oog op de huidige (en in verband met bevaarbaarheid te handhaven) waterdiepte van circa 3,50 meter is welhaast geen bodemvegetatie mogelijk. De oevers bestaan thans uit stalen damwanden en kademuren, waarbij de kade op 1 tot 1,5 meter boven het wateroppervlak ligt.

Aan de oostzijde van het plangebied ligt 't Hof en het Oranjepark. Met name het park (Engels landschapspark uit de jaren '30) is voorzien van talloze waterpartijen. Ten behoeve van de doorstroming wordt op een tweetal plaatsen water vanuit de haven ingelaten in het park. Gezien de kwaliteit van het havenwater moet dit zijn negatieve weerslag hebben op de flora en fauna in de singels van het park. Vooralsnog ontbreken meetgegevens om dit aan te kunnen tonen. Het singelwater wordt vanuit het park via de singel langs de Parkweg afgevoerd naar het rioolgemaal Boslaan. Momenteel zijn plannen in ontwikkeling om het water in plaats van naar de riolering af te voeren naar het singelcircuit van de Babberspolder.

Het oppervlaktewater uit de Babberspolder wordt via een singelgemaal aan het Plein 1940 afgevoerd naar het Buizengat.

Huidige situatie riolering

De riolering in het plangebied strekt zich uit over een drietal rioleringdistricten, te weten de Oostwijk, Centrum en Vettenoord. Van oudsher is er sprake van een gemengd rioleringssysteem.

Huidige situatie grondwater

Het grondwaterpeil wordt sterk beïnvloed door het peil van de haven. Omdat de nieuwbouw aan de westzijde direct aan de haven is gelegen zal het grondwaterpeil hier op vrijwel hetzelfde niveau staan als het peil van de haven. Aan de oostzijde gaat de grondwaterstand geleidelijk over van 0.50+ NAP aan de haven naar 0.20- NAP in het Oranjepark. Er vindt dan ook voeding plaats vanuit de haven.

De kwaliteit van het grondwater is zeer slecht vanwege de historische bedrijvigheid rond de haven. Na de sanering van de bodem en het grondwater zal de kwaliteit drastisch verbeteren.

Gewenste ontwikkelingen

De gemeente streeft naar een meer duurzaam waterbeheer door het afkoppelen van schone verharde oppervlakken van de riolering en het verbeteren van de waterkwaliteit.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2003-2008 is aangegeven dat bij herstructureringsgebieden het schone verhard oppervlak wordt afgekoppeld. In dit plangebied zal dit dan ook worden doorgevoerd.

Gestreefd moet worden naar een verbetering van de kwaliteit van het havenwater. Dit water staat via een schutsluis in open verbinding met de Nieuwe Maas en wordt daardoor beïnvloed.

Om de kwaliteit van het water in het Oranjepark te kunnen verbeteren is het gewenst de inlaat van vervuild havenwater te minimaliseren. Dit kan worden bereikt door het hemelwater van het schone verhard oppervlak aan de oostzijde van de haven direct af te voeren naar het park.

Tenslotte is er de beleving van het water. Het Buizengat is een gebied met een grote cultuurhistorische waarde, maar is eigenlijk altijd bijna volledig ingesloten geweest tussen bedrijven. Ondanks het feit dat het gebied 'stedelijk' wordt ingericht, moet gestreefd worden naar een directe beleving van het water.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Het plangebied Buizengat valt qua waterbeheer onder te verdelen in drie deelgebieden, met elk hun eigen specifieke kenmerken. Deze deelgebieden zijn:

- a. gebied Havenstraat;
- b. gebied Kortedijk;
- c. gebied Hoflaan.

a. Gebied Havenstraat

Dit deelgebied is gelegen in het rioleringsdistrict Vettenoord. De droogweerafvoer (DWA) van de nieuwbouw en de kolken van de rijwegen worden aangesloten op het bestaande gemengde stelsel in de Havenstraat. Omdat de gesloopte panden waren aangesloten op het gemengde stelsel, betreft het hier geen uitbreiding. De dakafvoeren en eventuele overige kolken worden rechtstreeks aangesloten op de Oude Haven. Dit water ging voorheen eveneens naar het gemengde stelsel. Omdat het deelgebied buitendijks is gelegen, valt het voor wat betreft het oppervlaktewater onder het watersysteem van de haven.

b. Gebied Kortedijk

Dit deelgebied loost momenteel via een gemengd systeem (via een zinker) op het rioleringsdistrict Centrum. Omdat deze situatie verre van ideaal is, wordt voor dit gebied voorzien van een gescheiden rioolstelsel. De DWA van de woningen en de kolken van de rijwegen wordt via een pomp afgevoerd naar het rioleringsdistrict Babberspolder. De dakafvoeren en eventuele overige kolken worden rechtstreeks aangesloten op het Buizengat.

Ook dit gebied is buitendijks gelegen en valt derhalve onder het watersysteem van de haven.

c. Gebied Hoflaan

Dit deelgebied loost momenteel via een gemengde riolering op het rioleringsdistrict Oostwijk. Aansluiten van de nieuwbouw op het stelsel van de Oostwijk is qua hoogteligging niet mogelijk.

Bij de aanleg van de nieuwbouw is daarom voorzien in een stelselscheiding. De DWA van de woningen en de kolken van de rijwegen wordt via een pomp afgevoerd naar het rioleringsdistrict Babberspolder. Hier is voldoende 'ruimte' aanwezig om de DWA te kunnen verwerken.

Het water van de daken en de 'schone' kolken zal worden gebruikt om de watervoorziening van het Oranjepark te verbeteren. Gebruik van schoon hemelwater zal daarom naar verwachting een duurzamer watersysteem in het park genereren.

Het gebied maakt voor wat betreft het oppervlaktewater deel uit van het watersysteem van de Oostwijk.

Waterkwaliteit

De volgende maatregelen zullen worden getroffen om op termijn een positief effect op de waterkwaliteit te bewerkstelligen:

- het gebruik van uitlopende bouwmaterialen zoals zink is in het plangebied verboden;
- de haven zal worden gevoed door schoon hemelwater van verharde oppervlakken in het westelijk deel van het plangebied;
- door afkoppeling van verharde oppervlakken in de Babberspolder zal de kwaliteit van het via het singelgemaal op het Buizengat geloosde water verbeteren;
- er vinden rond het Buizengat geen bedrijfsmatige activiteiten meer plaats die een mogelijke bron zijn van verontreiniging;
- de bodem rond het Buizengat zal tot soms grote diepte worden gesaneerd. Hierdoor zal geen uitspoeling van verontreinigingen meer kunnen plaatsvinden.

Beleving van het water

Ter verbetering van de beleving van het cultuurhistorische water zal er aan de oostzijde van het Buizengat een wandelpromenade worden aangelegd. Deze zal circa 70 cm. boven het waterniveau komen en worden voorzien van een stenen glooiing.

Verder zal de bebouwingslijn op een aantal plaatsen worden onderbroken door speelplekjes (wel voorzien van een hekwerk).

Het Buizengat is geschikt voor pleziervaart. Weliswaar wordt er ten noorden van de sluis een brug aangelegd, maar deze zal worden voorzien van een beweegbaar gedeelte. Ter plaatse van een aantal woningen kunnen boten worden afgemeerd.

Veiligheid tegen inundatie

De haven staat via een schutsluis in verbinding met de Nieuwe Maas (getijdenrivier). Indien het peil van de haven hoger is dan 0,50 m+NAP, wordt er bij laag water gespuid.

Indien als gevolg van hoog buitenwater gedurende langere tijd niet kan worden gespuid, heeft de haven een bergingscapaciteit van circa 51.000 m³. Dit komt overeen met een peilstijging van circa 1 meter (tot bovenkant kademuur).

De haven kan bij extreme neerslag worden gevoed door circa 4 ha verhard oppervlak (4000 m³ in 48 uur), het singelcircuit van de Babberspolder (1100 m³/uur) en middels pompen (900 m³/uur) door boezemwater uit de Vlaardingsevaart.

Dit betekent dat de bergingscapaciteit in circa 24 uur is benut, ervan uit gaande dat het niet mogelijk is om te spuien. Omdat het klimatologisch echter zeer uitzonderlijk is dat extreme neerslag samengaat met een zodanige storm dat gedurende langere tijd niet kan worden gespuid, acht de gemeente Vlaardingen dit een aanvaardbaar risico.

3.5. Milieu

Bodem

De bodem van het gehele gebied Buizengat is in meer of mindere mate verontreinigd, hetgeen ook doorwerkt in het plangebied voor het onderhavige bestemmingsplan. Dit betreft het gebied Kortedijk, Havenstraat en Hoflaan. De grond in dit gebied is verontreinigd met zware metalen en PAK en plaatselijk zijn spots met minerale olie aangetroffen.

Waterbodem

Binnen het plangebied bevinden zich twee verontreinigde waterbodems:

1. Het Buizengat. Deze waterbodem is ernstig verontreinigd met PAK en enkele metalen.
2. Oude Haven. Deze waterbodem is niet ernstig verontreinigd.

Saneringsaanpak plangebied

De verontreinigde (water)bodem wordt gesaneerd conform de Wet bodembescherming en het provinciale bodemsaneringsbeleid. Ten aanzien van de locatie is een beschikking sanering afgegeven (d.d. 22 december 1998, 943-89/400, Wbb-code: ZH 557/0089/400). De noodzakelijke saneringsaanpak voor het betreffende gebied kan in zijn algemeenheid als volgt worden gekarakteriseerd:

- verwijderen immobiele verontreinigingen boven de tussenwaarde danwel achtergrondswaarde in de bovenste meter van de grond;
- volledig verwijderen mobiele verontreinigingen in de grond (tot de streefwaarde);
- volledig verwijderen grondwaterverontreinigingen in zowel het freatisch pakket, de tussenzandlaag en het eerste watervoerend pakket.¹

De feitelijke sanering wordt afgestemd op de bouwplannen en de inrichtingsplannen binnen het plangebied.

Geluid²

In de Wet geluidhinder is het uitgangspunt vastgelegd, dat de geluidsbelasting op een nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemming vanwege een weg, mits die bestemming binnen de geluidszone van die weg is gelegen, niet hoger mag zijn dan 50 dB(A), zijnde de voorkeursgrenswaarde.

¹ Deze aanpak is overeenkomstig de "Nota gezamenlijk bodemsaneringsbeleid" van de provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag, d.d. mei 1997.

² Zie de rapportage: Geluidsbelasting t.g.v. wegverkeer woningen aan het Buizengat Vlaardingen, Santbergen advies- & Ingenieursbureau, Den Haag, 12 december 2003

Indien het middels het treffen van maatregelen aan de weg, of in het overdrachtsgebied niet mogelijk blijkt aan deze waarde te voldoen kan, op verzoek van Burgemeester en Wethouders door Gedeputeerde Staten een hogere grenswaarde worden vastgesteld tot een maximale waarde van 65 dB(A).

Geluid door wegverkeer

In het plangebied zijn de Westlandseweg en de Hoflaan de belangrijkste geluidbronnen.

Maatregelen aan de weg

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer overschrijdt de voorkeurgrenswaarde op de gevels van de Hoflaan blok 1 tot en met 4 en blok 13 tot en met 15 met ten hoogste 9 dB(A) (zie afbeelding 8). De voorkeurgrenswaarde op de gevels van de Westlandseweg blok 1 en 5 wordt met ten hoogste 8 dB(A) overschreden. Uitgangspunt is een verharding met dubbellaags ZOAB op de Hoflaan en gewoon asfalt op de Westlandseweg.

De indeling van de woningen in het stedenbouwkundig ontwerp is zodanig dat aan de geluidsbelasting zijde weinig geluidsgevoelige ruimten zijn geprojecteerd. Alle woningen hebben tenminste één geluidsluwe zijde.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

Vanuit stedenbouwkundig en architectonisch opzicht is het niet mogelijk en in de meeste situaties niet efficiënt om een geluidsscherm te plaatsen.

Een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld voor de woningen waarvan de geluidsbelasting de voorkeurswaarde overschrijdt. Voor deze overschrijding is door Burgemeester en Wethouders op 10 augustus 2004 bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland een verzoek ingediend om hogere waarden vast te stellen voor 69 woningen in de zone van de Westlandseweg en de Hoflaan. Hierbij is aangetoond welke maatregelen nodig zullen zijn voor de geluidwering van de gevels om een binnenniveau van 35 dB(A) te kunnen realiseren.

Op 3 november 2004 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland besloten de hogere grenswaarden vast te stellen. Dit besluit is opgenomen in bijlage 2 van de toelichting.

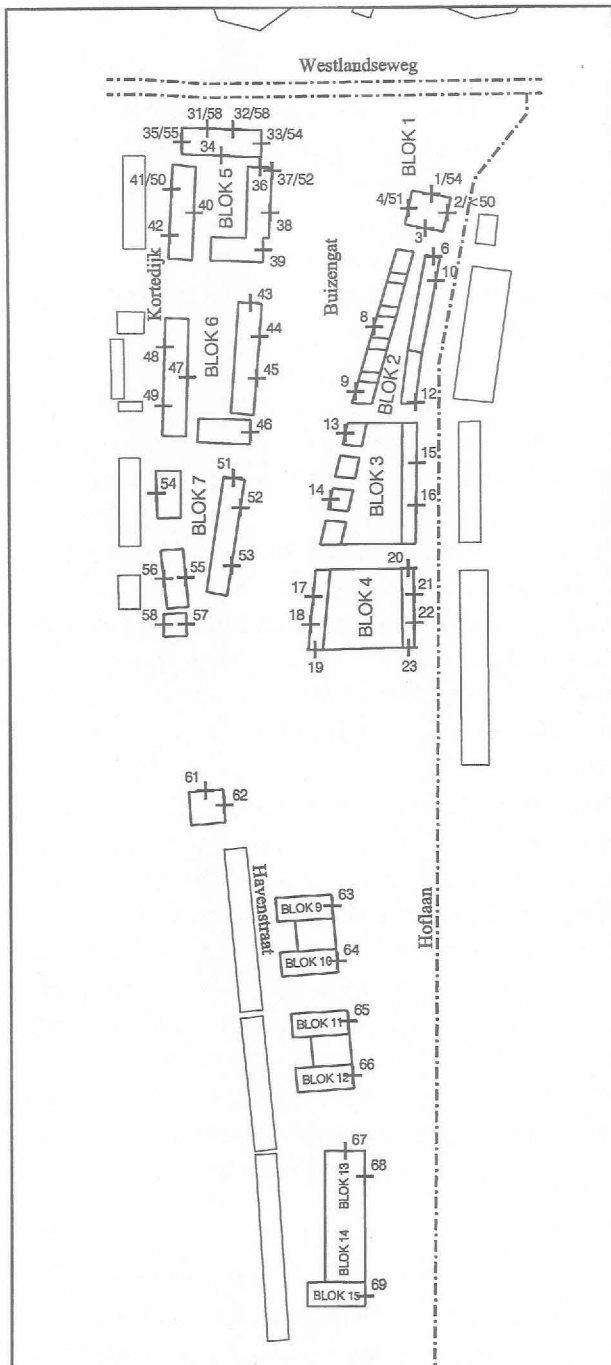
Geluid door industrielawaai

Het plangebied is gesitueerd in het aandachtsgebied van de zonering industrielawaai (Botlek-Pernis en de Vlaardingse industrieterreinen). Voor beide industrieterrein zijn inmiddels saneringsprogramma's vastgesteld. Volgens het geluidbeheerprogramma I-Kwadraat van de DCMR Milieudienst Rijnmond is de geluidsbelasting van de industrieterreinen Botlek/Pernis en Vulcaanhaven/Koningin Wilhelminahaven/KleinVettenoord na sanering lager dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

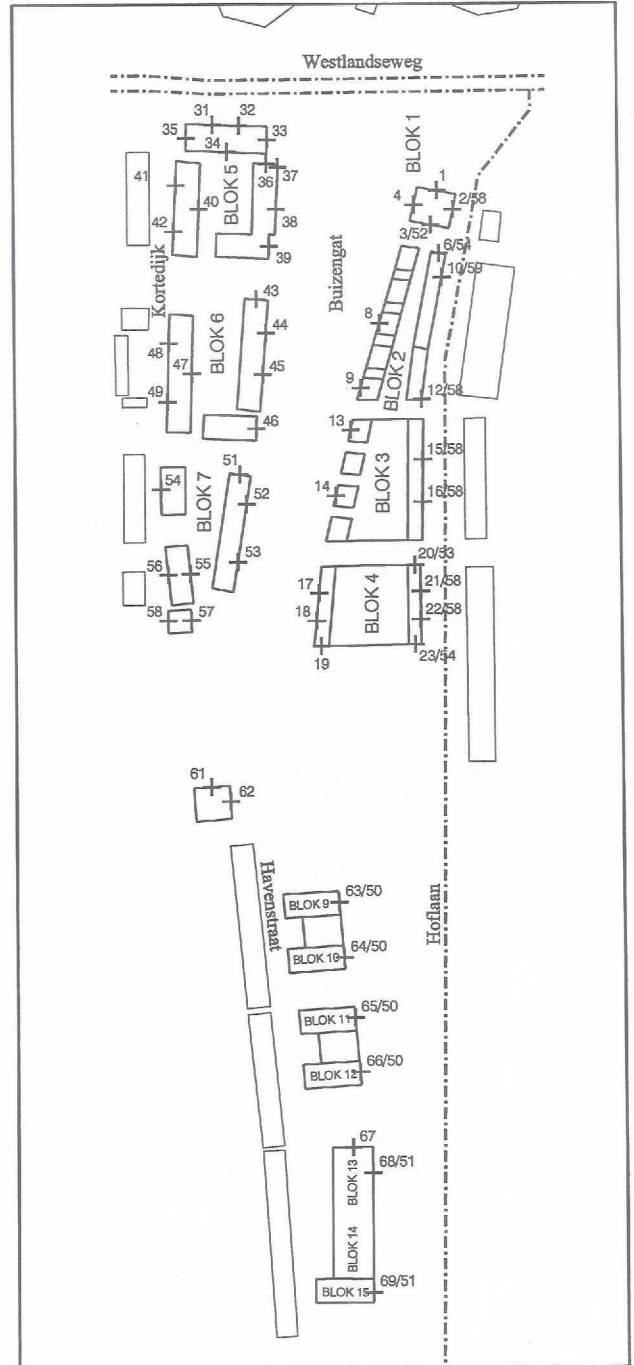
Het indienen van een verzoek hogere waarden voor industrielawaai is daarom niet noodzakelijk.

Externe veiligheid

Zones vanwege de externe veiligheid zijn vrijwel niet aanwezig in het plangebied. Dit geldt zowel voor LPG-stations, leidingen, transport gevaarlijke stoffen en stationaire installaties.

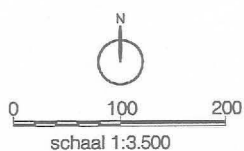


Westlandseweg, prognose 2013



Hoflaan, prognose 2013

- Gebouw
 - - - - - Rijlijn
 + 31/58 Waarneempunt
 Waarneempuntnummer
 — Geluidsbelasting in dB(A)


 Afbeelding 8
 Waarneempunten

Enige uitzondering is een hogedrukgasleiding van 7 bar die min of meer op de grens van het plan-gebied loopt. Deze gasleiding loopt via de Van Linden Van den Heuvellsingel langs de groenstrook aan de noordkant van het gebied, steekt de Hoflaan over, langs de noordkant van het Buizengat richting de molen. Op basis van de IPORBM (Interprovinciaal Overleg Risico Berekeningmethode) 1997 mag binnen een afstand van 5 meter van de leiding niet worden gebouwd.

De route gevaarlijke stoffen is verlegd en loopt niet meer over de Westlandseweg (zie afbeelding 9).

Luchtkwaliteit

Op grond van het "Besluit luchtkwaliteit" is onderzocht in hoeverre kan worden voldaan aan de grenswaarden van de in dat besluit aangegeven stoffen. Deze stoffen betreffen onder andere zwaveldioxide, stikstof(di)oxide (NO_2), zwevende deeltjes (PM_{10}) en lood.

Voor wegverkeer zijn met name van belang de luchtverontreinigende stoffen NO_2 en PM_{10} . In situaties waarin veel parkeerbewegingen worden verwacht kan daarnaast benzeen een rol van betekenis spelen. Voor dit plan is bij de projectie van nieuwe gevoelige bestemmingen van belang te toetsen aan de jaargemiddelde grenswaarden van NO_2 en PM_{10} welke $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Deze grenswaarde geldt voor de stof NO_2 vanaf het jaar 2010 en voor de stof PM_{10} vanaf het jaar 2005. Daarnaast is voor de stof PM_{10} een 24-uurgemiddelde grenswaarde vastgelegd van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ welke maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden.

Er is onderzoek uitgevoerd naar de Westlandseweg en de Hoflaan omdat de verkeersintensiteit van beide wegen hoger is dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor de overige wegen behoeft op grond van de provinciale Handreiking luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening, module verkeer geen onderzoek te worden uitgevoerd. Omdat daar de verkeersintensiteit lager is dan 6.000 motorvoertuigen wordt geen overschrijding van de grenswaarde verwacht. De verkeersgegevens zijn overgenomen uit het akoestisch onderzoek. Dit betreft de verwachte verkeersintensiteiten van 10652 motorvoertuigen per etmaal voor de Westlandseweg en 8.000 motorvoertuigen per etmaal voor de Hoflaan. De onderverdeling in voertuigcategorieën bedraagt voor de Westlandseweg 95,4% lichte motorvoertuigen, 4,1% middelzwaar vrachtverkeer en 0,9% zwaar vrachtverkeer. Voor de Hoflaan betreffen deze percentages respectievelijk 95%, 4% en 1%. Daarnaast is uitgegaan van een zogenoemde snelheidstypering van "normaal stadsverkeer" en bebouwing op enige afstand van de weg (zogenoemd wegtype 3a).

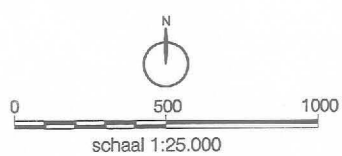
Op grond van het rekenmodel CARII (versie 2.0.10) is een berekening uitgevoerd naar de concentratie van de luchtverontreinigende stoffen. Deze versie van het CAR-programma is in maart 2003 uitgebracht waarin rekening wordt gehouden met het zogenoemde scenario Referentie Raming of National Emission Ceiling. Dit scenario sluit beter aan bij de verwachte toekomstige ontwikkelingen dan de beide scenario's die in een eerdere versie van het rekenprogramma waren verwerkt.

Resultaten Westlandseweg

Uit deze berekening wordt geconcludeerd dat de jaargemiddelde grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} niet wordt overschreden. De berekende jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM_{10} bedraagt maximaal respectievelijk $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend op een afstand van 30 m vanuit het hart van de weg. Omdat de geprojecteerde gevoelige functies op grotere afstand worden gerealiseerd zal ruimschoots kunnen worden voldaan aan de geldende grenswaarden van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



- Route gevaarlijke stoffen
- Grens bestemmingsplan



Afbeelding 9
Route gevaarlijke stoffen

Resultaten Hoflaan

Uit deze berekening wordt geconcludeerd dat de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ niet wordt overschreden. De berekende jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ bedraagt maximaal respectievelijk 35 µg/m³ en 38 µg/m³ berekend op een afstand van 10 m vanuit het hart van de weg. Omdat de geprojecteerde gevoelige functies op groter afstand worden gerealiseerd zal ruimschoots kunnen worden voldaan aan de geldende grenswaarden van 40 µg/m³.

Voor PM₁₀ wordt wel de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³ ten aanzien van beide wegen overschreden die maximaal 35 dagen per jaar mag worden bereikt. In deze situatie bedraagt het aantal dagen dat deze grenswaarde wordt overschreden maximaal 69 (toetsjaar 2005).

Thans wordt bijna in heel Nederland deze grenswaarde overschreden. In opdracht van de rijksoverheid wordt thans onderzoek uitgevoerd om de bron-effect keten in kaart te brengen, op basis waarvan een nader beleid wordt geformuleerd. Het voldoen aan de gestelde grenswaarde is, gezien het bovenstaande, thans nog onmogelijk.

De luchtkwaliteit levert op grond van het bovenstaande geen belemmeringen op voor de nieuw te bouwen gevoelige functies binnen dit plan. De luchtkwaliteitgegevens volgens het CAR-rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 1 van de toelichting.

Bedrijvigheid

Inventarisatie

Op basis van de huidige plannen mogen de volgende bedrijvigheden zich vestigen binnen het plangebied.

- woningen met beperkte werkplaats / ateliers aan de Kortedijk;
- een gebiedje met bescheiden horecagelegenheid.

In het bestemmingsplan zijn bedrijven toegestaan in de milieucategorieën 1 of 2 (conform de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering"). In het Buizengat moet een zekere menging van wonen en werken mogelijk zijn. Leefbaarheid is daarbij vanzelfsprekend het belangrijkste criterium.

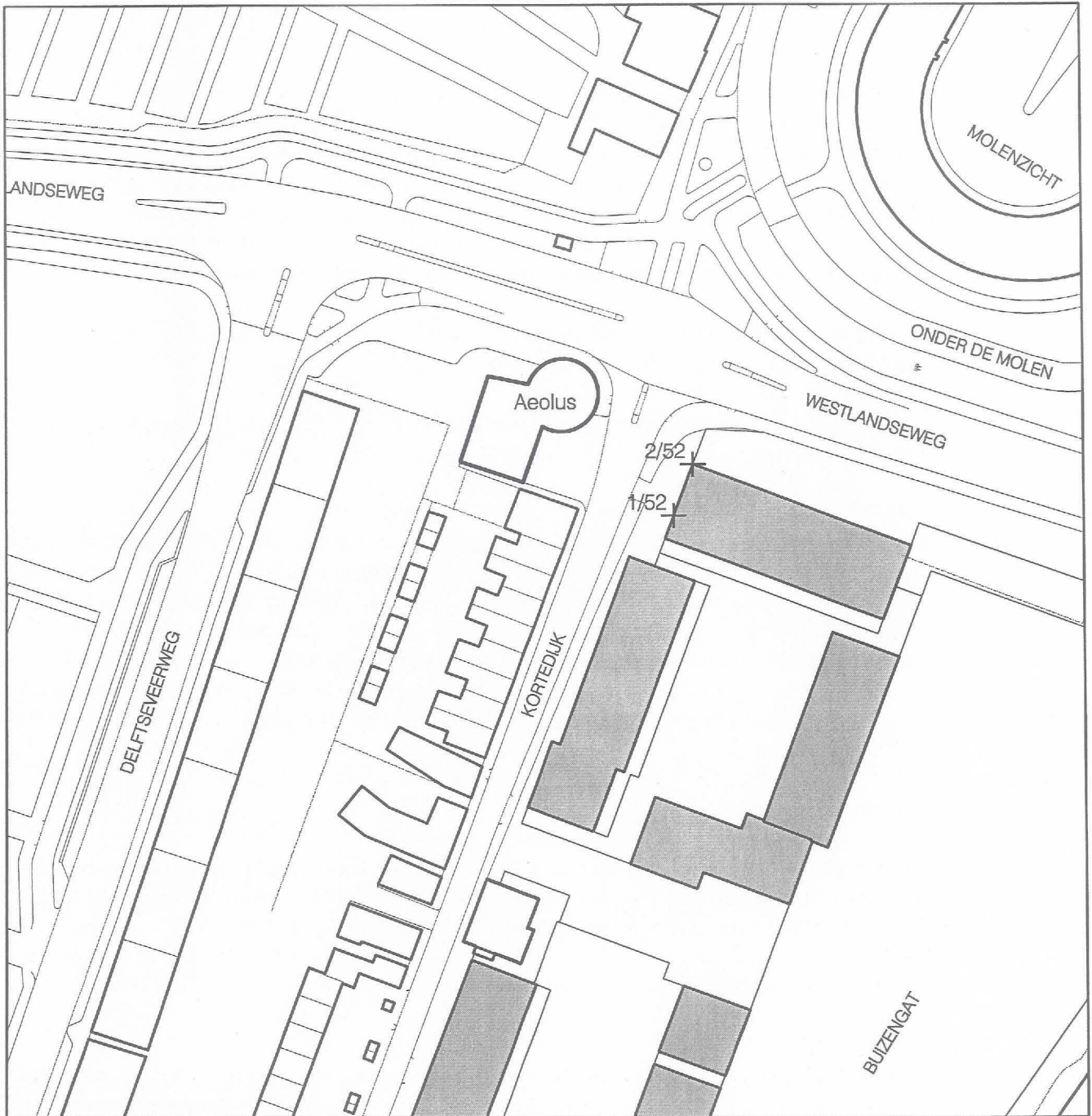
Volgens "Bedrijven en milieuzonering" moet bij categorie 1 bedrijven een afstand worden aangehouden van 10 meter tot woningen en bij categorie 2 bedrijven een afstand van 30 meter.

Historische windmolen Aeolus

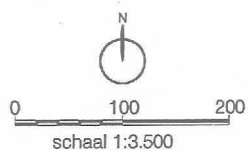
In februari 2004 is voor de Aeolus-molen een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Peutz, projectnr. RJ/Ako/DSm/F 16546-1-RA, 12 februari 2004).

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat in de situatie dat de windmolen met zeilen draait, de grenswaarde van 45 dB(A) voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus uit het Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer in de avondperiode maximaal met 7 dB(A) wordt overschreden (zie afbeelding 10 "Geluidsbelasting volkorenmolen Aeolus"). De grenswaarden voor maximale geluidsniveaus worden in de avondperiode met ten hoogste 4 dB(A) overschreden.

De windmolen kent geen feitelijke bedrijfstechnische noodzaak meer voor het draaien onder zeildoek, de molensteen wordt elektrisch aangedreven. Indien onder representatieve bedrijfsomstandigheden uitsluitend wordt gedraaid bij dusdanige windsnelheden dat het aanbrengen van zeildoek



Westlandseweg, prognose 2013



Afbeelding 10
Geluidsbelasting volkorenmolen Aeolus

achterwege kan blijven wordt op alle beoordelingsposities voldaan aan de grenswaarden voor lang-tijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidsniveaus. Het draaien zonder zeildoek zou dan beperkt kunnen worden tot incidentele (maximaal twaalf maal per jaar) situaties, zoals bijvoorbeeld bij evenementen in samenhang met een noodzaak vanwege de (lage) windsnelheid. Het regelmatig draaien van de windmolen (zonder zeildoek) ten behoeve van de zekerheidstelling van de goede werking kan dan volledig afhankelijk van de windsnelheid gesteld worden (alleen indien windsnelheid dusdanig is dat het opspannen van zeildoek niet noodzakelijk is).

Aan de richtwaarde van 50 dB(A) ten gevolge van inrichtingsgebonden verkeer op de openbare weg wordt ter hoogte van de planlocatie ruimschoots voldaan.

Voor het gebiedje met bescheiden horecagelegenheid moet een afstand worden aangehouden van 30 meter tot woningen.

Geluid ten gevolge van bedrijvigheid in het gebied

De afstanden uit "Bedrijven en milieuzonering" zijn gerelateerd aan de gemiddeld geluidniveau van 45 dB(A). Deze waarde hoort bij een rustige woonwijk met weinig verkeer. De omgeving waar het hier om gaat laat zich beter typeren als een woonwijk in de stad. Voor een woonwijk in de stad kan worden uitgegaan van een minder strenge streefwaarde voor het geluid dan 45 dB(A) uit de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering". Volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (1998) geldt voor een woonwijk in de stad een streefwaarde van 50 dB(A). Dit betekent dat de in "Bedrijven en milieuzonering" opgenomen afstanden voor geluid globaal kunnen worden gehalveerd.

3.6. Ondergrondse infrastructuur

Voor wat betreft de rioolpersleiding die zich in het plangebied bevindt, geldt dat het bij de bestemming van leidingstroken steeds gaat om een dubbelbestemming. Voor werken en werkzaamheden op deze gronden zal daarom steeds advies nodig zijn van de leidingbeheerder.

3.7. Archeologie en cultuurhistorie

Algemeen

Volgens de Nota Planbeoordeling 2002 moet in het bestemmingsplan rekening gehouden worden met archeologische waarden en verwachtingen. De omgang met deze archeologische waarden en verwachtingen dient conform de uitgangspunten van het Verdrag van Malta te zijn (zie beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, vastgesteld door Provinciale Staten 22 maart 2000). Daarnaast is in de "Structuurvisie Buizengat" aangegeven dat het historische karakter van het plangebied in belangrijke mate de ruimtelijke kwaliteit van het plan bepaalt. Indien deze cultuurhistorische waarden helder en eenduidig worden beschreven kan daarmee, mits er nog geen planologisch-juridische bescherming op ligt, in de verdere planontwikkeling rekening mee worden gehouden.

De te volgen procedure voor de omgang met archeologische waarden is als volgt. Eerst dient een inventarisatie plaats te vinden, een zogeheten "Standaard Archeologische Inventarisatie" (SAI) en dit houdt in dat alle bestaande archeologische gegevens worden verzameld. Dit verslag kan beschouwd worden als een verkorte SAI. Indien er onvoldoende informatie voor handen is, dient de procedure te worden gevolgd door een "Aanvullende Archeologische Inventarisatie" (AAI). Dit zal per locatie dienen te worden verricht waar archeologische waarden verstoord dreigen te worden. De AAI houdt in dat er meer archeologische gegevens worden ingewonnen door middel van non-destructief onderzoek (bijvoorbeeld grondboringen, grondradar, weerstandsmetingen of door het trekken van kleine proefsleuven).

Het onderzoek resulteert in een verslag waarin op grond van de verkregen gegevens terreinen worden genoemd die waarschijnlijk hoge archeologische waarden bevatten. Het uitgangspunt van de archeologische monumentenzorg is behoud. Het streven is om de terreinen die (zeer) hoge archeologische waarden bevatten, te behouden door middel van planaanpassing. De bescherming en het behoud van archeologische waarden is hierdoor optimaal 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 archeologisch onderzoek te worden gedocumenteerd en te worden veiliggesteld. De kosten voor alle stappen die in de procedure gevolgd worden, dienen conform het verdrag van Malta ten laste te worden gelegd van het project (de veroorzaker/initiatiefnemer).

Plangebied Centrum Noord-Oost

AMK/CHS

Op de Archeologische Monumentenkaart (AMK, versie 1994) en Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS, versie 2002), kaart 1b, staat het plangebied als volgt aangeduid:

- Kortedijk: 'terrein van hoge archeologische waarde', AMK-code: 37G-28.
- Hoflaan, locatie tegenover Vlaardinger Driesluizen: 'terrein van hoge archeologische waarde', AMK-code: 37G-32.
- Havenstraat en overige delen van het plangebied: 'redelijke tot hoge kans op archeologische sporen'.

Ontstaansgeschiedenis

De Oude Haven ligt in de omgeving van het inbraakpunt van de 'Vlaarding', een kreekstelsel dat zijn oorsprong in de Midden of Late IJzertijd heeft. Op de westelijke oeverwal van de hoofdtak, die door het plangebied liep, werd mogelijk al vanaf die perioden gewoond.

Van de 4e tot en met de 7e eeuw ontbreekt vrijwel ieder spoor van bewoning in Vlaardingen. Op de westelijke oeverwal van de Vlaarding ter hoogte van de Markt ontstond vervolgens rond het begin van de 8e eeuw de middeleeuwse nederzetting. Uit historische bronnen is bekend dat zich rondom de nederzetting uitgestrekte moeraslanden en gorzen bevonden. Deze werden vanaf het einde van de 10e eeuw ontgonnen. De Hollandse graaf Dirk II stichtte voor dit doel een hof ter hoogte van het Liesveldviaduct. Het is aannemelijk dat de ontginningen ook ten noorden van de oude nederzettingkern in het plangebied hebben plaatsgevonden.

In 1134 vond een grote overstromingsramp plaats. Als reactie werd nabij de oevers van de Maas een dijkstelsel aangelegd. De aanleg nabij de rivier had wel tot gevolg dat het water weinig speelruimte had. In 1163 pakte dit verkeerd uit: tijdens een grote overstroming werd de dijk bij Vlaardingen over een lengte van meer dan 2 km weggeslagen. Daarna werd het oude dijkstelsel landinwaarts teruggelegd. De Hoogstraat en Kortedijk vormen een onderdeel van dat nieuwe dijkstelsel. De aanleg moet al vóór 1170 gereed zijn gekomen. Pas in de 14e eeuw werd de Kortedijk bij de stedelijke bebouwing betrokken. Toen bevonden zich verspreid langs de westzijde hofsteden.

In de 13e of 14e eeuw is men eveneens begonnen met de aanleg van de Vlaardingse Vaart. Deze fungeerde als afwatering van Delfland en vormde tevens een transportroute van Vlaardingen richting Delft.

De Vlaardingse Vaart mondde uit op de spuisluizen die zich in de Hoogstraat/Kortedijk bevonden. De spuisluizen, beter bekend als de 'Vlaardinger Driesluizen' dateren oorspronkelijk uit 1388, maar zijn in 1555 vervangen. De huidige sluizen zijn in 1958 gebouwd.

Van de Havenstraat wordt doorgaans aangenomen dat deze tot 1470 de feitelijke haven vormde. In die periode zou aanplemping plaats hebben gevonden en werd de haven enige tientallen meters oostwaarts naar de locatie van de huidige Oude Haven verplaatst. Solide bewijs voor deze reconstructie ontbreekt echter. Tijdens recent uitgevoerd archeologisch onderzoek langs de Havenstraat in het kader van het Plan Buizengat, zijn hiervoor geen aanwijzingen gevonden. Wel is duidelijk dat de Havenstraat in die periode onbebouwd was. Het toponiem 'Buizengat' verwijst naar het deel van de Oude Haven dat zich vanaf de Vlaardinger Driesluizen in noordelijke richting uitstrekt. Hier borg men vanaf 1610 haringbuizen gedurende de winterperiode. Het Buizengat, oorspronkelijk 'Het Spuiwater' geheten, is in zijn huidige vorm kleiner dan vroeger. Tot 1552 strekte het zich tot langs het Emaus in de zogeheten 'Put' uit. Dit deel raakte bij de aanleg van de Schiedamsedijk (in het plangebied 'Westlandseweg' geheten) afgescheiden.

Op basis van de kaarten van Jacob van Deventer (omstreeks 1560) en Floris Balthasarszn./Balthasar Floriszn. van Berckenrode (1611) kan worden gesteld dat de bebouwing langs de Kortedijk zich in de 16e en het begin van de 17e eeuw had verdicht. Ook de oostzijde van de Kortedijk raakte toen bebouwd. Langs de Havenstraat ontwikkelden zich aan het einde van de 16e eeuw industriële activiteiten in de vorm van scheepsbouw- en scheepsreparatie. Daartoe werden werven ingericht.

De Hoflaan en het gebied tussen de Westlandseweg, de Delftseveerweg en de Vlaardingse Vaart waren in die periode nog niet bij het stedelijke gebied betrokken. De Hoflaan lag buitendijks in de Grote Buitenweide (in de polder Het Louweland), een gebied dat voor begrazing werd gebruikt. De Ambachtsheer van Vlaardingen in die periode, Pieter Gerritszn. van Ruytenburg, kocht in 1611 hiervan een klein deel om zijn buitenplaats Het Hof te stichten. De oudste afbeelding van Het Hof dateert van 1619 en toont een fors huis met moestuinen. Het gebied tussen de Westlandseweg, de Delftseveerweg en de Vlaardingse Vaart was toen verkaveld. Op de plaats waar de Vlaardingse Vaart een markante knik naar het noorden maakt, lag een bij de percelen behorende boerderij. Langs de Vlaardingse Vaart bevond zich een jaagpad. Hierover liepen de paarden die de trekschuiten moesten voorttrekken. Een andere weg liep ongeveer evenwijdig aan de Delftseveerweg, maar was iets ten westen daarvan gelegen. Deze weg vormde een scheiding tussen de boerderij met

percelen en de tuingebieden die achter de Kortedijk waren gelegen. Op de kaart van Gaillard (omstreeks 1750) wordt de boerderij als 'Drie Bleekeryen' aangeduid. Blijkbaar was de boerderij vervangen of vervulde het een functie in het bleken van linnen. Nabij de Drie Bleekeryen lag aan de Vlaardingse Vaart in die periode ook een klein haventje waar hout werd verhandeld en opgeslagen, de zogeheten 'houtkoperie'. De kaart van Gaillard is ook interessant in verband met het slotenpatroon in het gebied tussen de Westlandseweg, Delftseveerweg en Vlaardingse Vaart. Tussen de percelen waren ontwateringssloten gegraven, maar de molensloot, die vanuit de houtkoperie naar de molen Aeolus (1790, maar rond 1440 stond er reeds een houten exemplaar) aan de kop van de Kortedijk liep, vertoont een merkwaardige bocht. Het is mogelijk dat het hier om een terpsloot gaat die op de aanwezigheid van een middeleeuwse terp wijst. De aanwezigheid van de terp kan op zijn beurt wijzen op een aanwezigheid van een oeverwal, een vertakking van de Vlaarding.

Een terp is ook op de onderzoekslocatie Dammes Erve (1.093, zie hieronder) gevonden. Deze lag de westelijke oeverwal van de hoofdtak van de Vlaarding; welke ook op de onderzoekslocatie Zwar-te Paard (1.003, zie hieronder) is aangetroffen.

In de 18e eeuw breidden de scheepswerven zich in de richting van de Kortedijk en Hoflaan uit (de uitbreiding vond al eerder plaats langs de Vlaardingse Vaart, maar de betreffende werf en een latere werf liggen buiten het plangebied). Een aantal van de werven langs de Hoflaan was toen al afgebroken en opnieuw bebouwd geraakt. De komst van de werven bracht mee dat de bestaande bebouwing aan de oostzijde van de Kortedijk grotendeels werd afgebroken. Dit lot viel aan het einde van de 19e eeuw ook de buitenplaats ten deel. Toen werd op die locatie een gasfabriek gerealiseerd. De werf aan de Hoflaan bleef tot 1968 in functie. De andere werven in het plangebied hielden omstreeks die tijd ook op te bestaan, of waren reeds verdwenen. De ontstane gaten in de bebouwing zijn daarbij opgevuld. Het gebied tussen de Westlandseweg, Delftseveerweg en Vlaardingse Vaart kreeg in 1952 een nieuwe bestemming. Toen is de Delftseveerweg dwars door de oude tuingebieden achter de Kortedijk aangelegd.

Archeologisch onderzoek en/of archeologische vindplaatsen

In het plangebied is op verschillende momenten en locaties archeologisch onderzoek verricht. Enerzijds gaat het om waarnemingen of kortdurende opgravingen langs de Hoflaan (2.008, 2.013, 2.017) en Kortedijk (1.003, 1.016, 1.040, 1.043, 1.045, 1.079) en anderzijds om recent, grootschalig onderzoek in het kader van het Plan Buizengat.

Het Plan Buizengat is gerelateerd aan de herinrichting die plaats gaat vinden langs de Hoflaan, Kortedijk en Havenstraat. Vanwege de aanwezigheid van terreinen met een hoge tot zeer hoge archeologische waarde (zie hieronder) en de onontkoombare vernietiging daarvan die de nieuwbouw gaat betekenen, is besloten tot het uitvoeren van een serie opgravingen. De belangrijkste bevindingen worden hieronder kort besproken.

Kortedijk

1.003

Hier zijn fundamenteën van een middeleeuws poort- of tolhuisje en woonhuizen teruggevonden. Deze bleken door een brand te zijn verwoest, waarna in 1610 bovenop de fundamenteën nieuwe huizen werden gebouwd. Ook hiervan zijn de restanten teruggevonden. Op de locatie is een sleuf

getrokken om zicht te krijgen op de dijkopbouw. De dijk blijkt vanaf de 12e eeuw te zijn opgehoogd met pakketten klei en mest. In de ophogingslagen bevond zich bijzonder veel afval. Door de luchtdichte afsluiting die de mest bood, is ook organisch materiaal goed geconserveerd. Onder de dijk bevond zich een dik pakket klei dat werd afgezet tijdens de overstromingsramp van 1163. Dit pakket wordt ook wel 'Vlaardingendek' genoemd. Daar weer onder bevond zich de westelijke oeverwal van de Vlaarding.

1.093

Op deze locatie zijn de fundamenten van minimaal drie huizen uit de 16e eeuw teruggevonden. In 1730 werd het terrein aangekocht om een scheepswerf te bouwen. Van de hellingen waarop de schepen gebouwd of gerepareerd werden, zijn restanten aangetroffen. Tussen de opgravingsput en het Buizengat bevinden zich van deze hellingen vermoedelijk nog resten in de bodem.

De opgravingsput is verdiept tot de onderzijde van de Kortedijk. Ook hier zijn vele pakketten klei en mest met afval aangetroffen. Bijzonder is de vondst van een terp uit de 13e of 14e eeuw. Bewoningssporen op deze terp worden onder het straatniveau van de Kortedijk of aan diens westzijde verwacht. Net als op de locatie 1.003 werden onder de dijk het Vlaardingendek en de westelijke oeverwal van de Vlaarding aangetroffen. De Kortedijk lijkt daardoor op een oeverwal te zijn aangelegd, hetgeen profijtelijk was omdat de oeverwal zich reeds als een hoog lichaam in het landschap manifesteerde.

1.095

Aan de kop van de Kortedijk, tegenover de molen 'Aeolus', is een askuil aangetroffen. Hierin zijn zeer veel gebruiksvoorwerpen uit 1743-1756, de periode waarin de askuil in gebruik was, gevonden. Stadsas verzamelde men apart omdat het een nuttig product was. Het werd gebruikt bij de bemesting van landbouwgrond en de ophoging van straten. Hoewel het apart werd opgehaald, heeft blijkbaar een vermenging met afval plaatsgevonden. In 1756 bouwde men op de askuil een asschuur. Hiervan bleken de muren te zijn uitgebroken bij de bouw van een pakhuis aan het einde van de 19e eeuw.

Havenstraat

1.097

Deze locatie bleek door bouw- en sloopwerkzaamheden behoorlijk verstoord te zijn geraakt. Verspreid op het terrein zijn sporen van 17e-eeuwse bebouwing teruggevonden die gefundeerd waren op tonnen met slieten en spanten van schepen.

1.099

Ook hier zijn fundamenten van 17e-eeuwse bebouwing aangetroffen. Bijzonder is de vondst van een bijna complete scheepshelling uit de 19e eeuw.

1.102

Lange tijd was onzeker of op deze locatie de zogeheten 'Galeiwerf' mocht worden verwacht. Het archeologische onderzoek heeft uitgewezen dat dit waarschijnlijk het geval is. Er is een brede, aarden dam ontdekt die een inham begrensdde. Aan één zijde van deze inham bevond zich een steiger waar in 1598 de eerste galei van Nederland moet zijn gebouwd. Tevens zijn houtbeschoeiingen van

een dok teruggevonden dat kort na 1600 is aangelegd. De fundamenten van de gebouwen die bij de werf hoorden, zijn opmerkelijk goed geconserveerd teruggevonden.

1.105

Hier werd de locatie van een scheepswerf verondersteld, maar deze ligt vermoedelijk enige meters ten zuiden van de opgravingsput. Wel zijn de restanten van huizen uit de 17e eeuw teruggevonden. Ook hier is sprake van een opmerkelijk goede conservering van de archeologische resten.

Resumerend heeft het archeologische onderzoek veel informatie over de stedelijke en industriële ontwikkeling van de Havenstraat en Kortedijk opgeleverd. Ook over bouwtechnieken is het nodige aan informatie vergaard. Zeker met betrekking tot de scheepswerven is dit belangrijk, omdat dergelijke fenomenen in Nederland nog maar weinig zijn onderzocht.

Aangetroffen gebruiksvoorwerpen dateren van de 12e tot en met de 19e eeuw. Dit materiaal is waardevol omdat het bijzondere voorwerpen bevat en gebruikt kan worden in het opstellen van lokale typologieën.

Archeologische waarden en verwachtingskansen

Uit de informatie van bovenstaande paragrafen kan het volgende over archeologische waarden en verwachtingskansen worden afgeleid:

Archeologische waarden

Havenstraat

- Scheepswerven vanaf de 16e eeuw: zeer hoge archeologische waarde.
- Bebouwing vanaf de 17e eeuw: hoge archeologische waarde.
- Mogelijk aanplempingslagen met vondstmateriaal uit de 15e eeuw: hoge archeologische waarde.

Hoogstraat/Kortedijk

- Oeverwal met mogelijk bewoningssporen vanaf de Midden of Late IJzertijd: zeer hoge archeologische waarde.
- Dijkophogingslagen vanaf de 12e eeuw: zeer hoge archeologische waarde.
- Terpbewoning: zeer hoge archeologische waarde.
- Scheepswerven vanaf de 18e eeuw: zeer hoge archeologische waarde.
- Hofsteden vanaf de 13e eeuw: zeer hoge archeologische waarde.
- Overige bewoning en gebouwen/structuren vanaf het einde van de Middeleeuwen: hoge archeologische waarde.

Hoflaan

- Buitenplaats Het Hof: zeer hoge archeologische waarde.
- Scheepswerf uit de 19e eeuw: zeer hoge archeologische waarde.

Gebied tussen Westlandseweg/Delftseveerweg/Vlaardingse Vaart

- Mogelijke kreekrug met bewoningssporen vanaf de Midden of Late IJzertijd: zeer hoge archeologische waarde
- Mogelijk middeleeuwse terpbewoning: zeer hoge archeologische waarde
- Boerderijcomplex/bleekerij: hoge archeologische waarde

Archeologische verwachting

Havenstraat

- | | |
|-----------------------------|---|
| - IJzertijd/Romeinse Tijd | lage kans op archeologische sporen. |
| - Vroege/Volle Middeleeuwen | lage kans op archeologische sporen. |
| - Late Middeleeuwen | redelijke tot hoge kans op archeologische sporen. |
| - Post Middeleeuwen | zeer hoge kans op archeologische sporen. |

Hoogstraat/Kortedijk

- | | |
|-----------------------------|---|
| - IJzertijd/Romeinse Tijd | redelijke tot hoge kans op archeologische sporen. |
| - Vroege/Volle Middeleeuwen | lage kans op archeologische sporen. |
| - Late Middeleeuwen | zeer hoge kans op archeologische sporen. |
| - Post Middeleeuwen | zeer hoge kans op archeologische sporen. |

Hoflaan

- | | |
|-----------------------------|---|
| - IJzertijd/Romeinse Tijd | lage kans op archeologische sporen. |
| - Vroege/Volle Middeleeuwen | lage kans op archeologische sporen. |
| - Late Middeleeuwen | lage kans op archeologische sporen. |
| - Post Middeleeuwen | zeer hoge kans op archeologische sporen |

Gebied tussen Westlandseweg/Delftseveerweg/Vlaardingse Vaart

- | | |
|-----------------------------|---|
| - IJzertijd/Romeinse Tijd | redelijke tot hoge kans op archeologische sporen. |
| - Vroege/Volle Middeleeuwen | lage kans op archeologische sporen. |
| - Late Middeleeuwen | redelijke tot hoge kans op archeologische sporen. |
| - Post Middeleeuwen | zeer hoge kans op archeologische sporen. |

Cultuurhistorische elementen op een rij

- Havenstraat/Oude Haven/Buizengat
- Vlaardingse Vaart met sluizen
- Hoogstraat/Kortedijk
- Delfseveer (voorheen 'De Wedde')
- Jaagpad
- Westlandseweg (Schiedamse Dijk)

Van de Havenstraat, de Kortedijk en de Westlandseweg volgt hierna een beschrijving met betrekking tot de karakteristiek en de cultuurhistorische waarde. De andere cultuurhistorische elementen zijn in de voorgaande tekstdelen uitvoerig behandeld.

Havenstraat/Oude Haven/Buizengat

De Havenstraat is van oorsprong een Middeleeuwse bermweg langs de dijk. Rond 1470 ontstond een relatief brede straat doordat de haven in oostelijke richting werd verlegd. Waarschijnlijk vond toen ook al meteen "nieuwbouw" plaats van woningen. De Havenstraat werd gekenmerkt door smalle percelen waarop zowel woningen als winkels waren gesitueerd. Op Havenstraat nummer 19 is een pakhuis te vinden, gebouwd in 1887. In de straat zijn nog meer (havengerichte) bedrijfspannen en pakhuizen uit de vorige twee eeuwen behouden gebleven, alle gebouwd in de periode van medio 19^e eeuw tot circa 1930.

Het oorspronkelijke tracé en karakter van de Havenstraat is, binnen het plangebied, grotendeels ongewijzigd gebleven. Tevens maakt de Havenstraat deel uit van het oude stratenplan van de binnenstad en is de relatie met de dijk en het water evident. Dit maakt dat de straat van een bijzondere cultuurhistorische waarde is.

Hoogstraat/Kortedijk

De Kortedijk maakt evenals de Havenstraat een onlosmakelijk onderdeel uit van de historisch-geografische basisstructuur van de Vlaardingse binnenstad. De woningen aan de Kortedijk zijn te typeren als dijklintbebouwing behorende bij het van oorsprong middeleeuwse lineaire dijkpatroon ter plaatse van de Kortedijk, de Hoogstraat, de Markt met kerkring, de Schiedamsedijk en de Maas-slusedijk. Deze straten samen bepalen in hoge mate de historisch ruimtelijke identiteit van Vlaardingen. Beeldbepalend in het algemeen is de differentiatie in de bebouwing met oorspronkelijke 17^e eeuwse bebouwing en verdichting door 19^e en 20^e eeuwse woon-winkelpanden, pakhuizen en bedrijfspannen, herkenbaar aan de maximale (historische) bouwhoogte van drie bouwlagen met een kapverdieping. Specifiek voor de Kortedijk is de wat lagere dorpse bebouwing met als beeldbepalend element de korenmolen "Aeolus" (een rijksmonument) en het woonwerkhuis aan de Kortedijk 122 (ook een rijksmonument).

Westlandseweg

De Schiedamsedijk (Westlandseweg) is een dijkfase welke waarschijnlijk in een jongere periode is ontstaan dan de Hoogstraat en de Kortedijk, maar ook een belangrijk onderdeel is binnen het gehele dijkstelsel. Het gedeelte van de dijk dat binnen het plangebied ligt heeft wat betreft ligging sinds 1552 geen wijzigingen meer ondergaan. Daarnaast is het profiel van de dijk nog zeer gaaf en is ook de oorspronkelijke functie van de dijk nog steeds duidelijk herkenbaar (waterkering). De dijk maakt deel uit van het typisch Vlaardingse dijkstelsel waardoor de cultuurhistorische waarde ervan erg hoog is.

Voorgenomen aanwijzing tot Beschermd Stadsgezicht

In discussie met het Rijk, de provincie en de Monumentencommissie bepleit de Dienst Stads- en Landschapsherengroep van de gemeente Vlaardingen een keuze voor een beperkt gebied als Beschermd Stadsgezicht en het separaat vaststellen van een ruimere Beschermd Stadsstructuur. De discussie is nog gaande en omvat ook (een deel van) het plangebied. Indien het gebied daadwerkelijk wordt aangewezen als Beschermd Stadsgezicht zal te zijner tijd (bijvoorbeeld in het kader van een planherziening) rekening moeten worden gehouden met het voorzien in een rechtsvervolg met als doel de beschreven waarden van het Beschermd Stadsgezicht planologisch te beschermen.

4. STEDENBOUWKUNDIGE BESCHRIJVING EN VERANTWOORDING VAN HET PLAN

4.1. Algemeen

In deze beschrijving en verantwoording van de opzet van het bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase" worden de verschillende elementen van het plan aan de orde gesteld. Rekening houdend met de bevindingen uit de voorgaande beleids- en thematische inventarisatie en analyse wordt de ruimtelijke opbouw van het gebied en de verschillende onderdelen daarin beschreven. De onderlegger voor dit bestemmingsplan is de "Structuurvisie Buizengat", zoals vastgesteld door de gemeenteraad in april 2003, het "Stedenbouwkundig ontwerp Buizengat Vlaardingen" van november 2002 en de "Stedenbouwkundige Onderlegger 1^e fase plan Buizengat" van juni 2001.

4.2 Stedenbouwkundige structuur

Het gebied rondom het Buizengat heeft zich sedert de 17^e eeuw ontwikkeld als een perifere enclave midden in de stad, met vooral op de scheepvaart gerichte bedrijvigheid en woningen. Van de thans nog aanwezige bebouwing bevinden zich aan de Havenstraat en de Kortedijk een aantal gebouwen, zoals het pakhuis van Baauw (de zeilmakerij) en het gebouw van de voormalige Slavenburgs Bank, die vanuit cultuurhistorisch oogpunt van belang zijn. Ook het complex rondom het sluisje en het oude pakhuis op de kade van het Buizengat zijn kenmerkend voor het plangebied, het westelijke deel van de locatie Buizengat.

De locatie Buizengat maakt in de Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020 deel uit van de randen van het centrum van de stad waarin mogelijkheden worden geboden om het centrummilieu voort te zetten. De bebouwing van deze locatie dient een brug te slaan tussen het Oranjepark en het centrum; het gebied maakt daarbij deel uit van een aantrekkelijke route die het kernwinkelapparaat in de stad verbindt met 't Hof en het Oranjepark. Het park krijgt aldus een dominante rol in de ruimtelijke structuur van Vlaardingen.

Conform de "Structuurvisie Buizengat" wordt binnen het totale plangebied een woningdifferentiatie nagestreefd van:

- 5% sociale huurwoningen;
- 35% middeldure koopwoningen;
- 60% dure koopwoningen.

Minimaal de helft van de nieuwbouwwoningen in het totale plangebied Buizengat wordt als grondgebonden woning gerealiseerd, maximaal de helft in gestapelde vorm. Bij de grondgebonden woningen wordt een breed scala aan woonconcepten nagestreefd.

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan worden 173 woningen gerealiseerd, waarvan 20 (11,5%) in de huursector en 153 (88,5%) in de koopsector.

Het plangebied van het bestemmingsplan bestaat uit drie afzonderlijke deelgebieden met elk een eigen karakteristiek: de Kortedijk, de Havenstraat en de Hoflaan. Voor dit gebied is, voortbouwend op de "Structuurvisie Buizengat" in 2001 de "Stedenbouwkundige onderlegger 1^e fase Plan Buizengat" ontwikkeld. Het gaat hierbij om de randvoorwaarden met betrekking tot de ontwikkeling van de

173 woningen in het gebied. In de differentiatie van deze woningen is de ontwikkeling van een 'stedelijke diversiteit' een belangrijk uitgangspunt, waarbij ingespeeld wordt op de aanwezige diversiteit in ruimtelijke kwaliteit van de Havenstraat en de Kortedijk als onderdelen van de oude historische ruggengraat van Vlaardingen.

In het Stedenbouwkundig ontwerp voor het Buizengat van februari 2004 (zie afbeelding 11), wordt het totale gebied opgevat als een stedelijke ruimte met twee verschillende werelden. Aan de ene zijde de "Stadsoevers" met de Havenstraat en de Kortedijk en aan de andere zijde de "Stadstuinen" met 't Hof en het Oranjepark.

Langs de Kortedijk staat compacte bebouwing tot op de kade van het Buizengat. Samen met de pakhuisachtige bebouwing langs de Havenstraat vormen zij de stadse oevers van het centrum. Langs de oostoever van het Buizengat loopt een wandelpad langs het daarachter te situeren woongebied. Beide zijden, "Stadsoevers" en "Stadstuinen", worden met elkaar verbonden door een brug.

Deelgebied Havenstraat

De Havenstraat wordt beschouwd als een rustig uitloopgebied, parallel aan de Hoogstraat. De stege tussen beide straten vormen de verbinding tussen de winkelstraat (Hoogstraat) en de te realiseren oever van de haven.

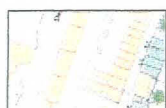
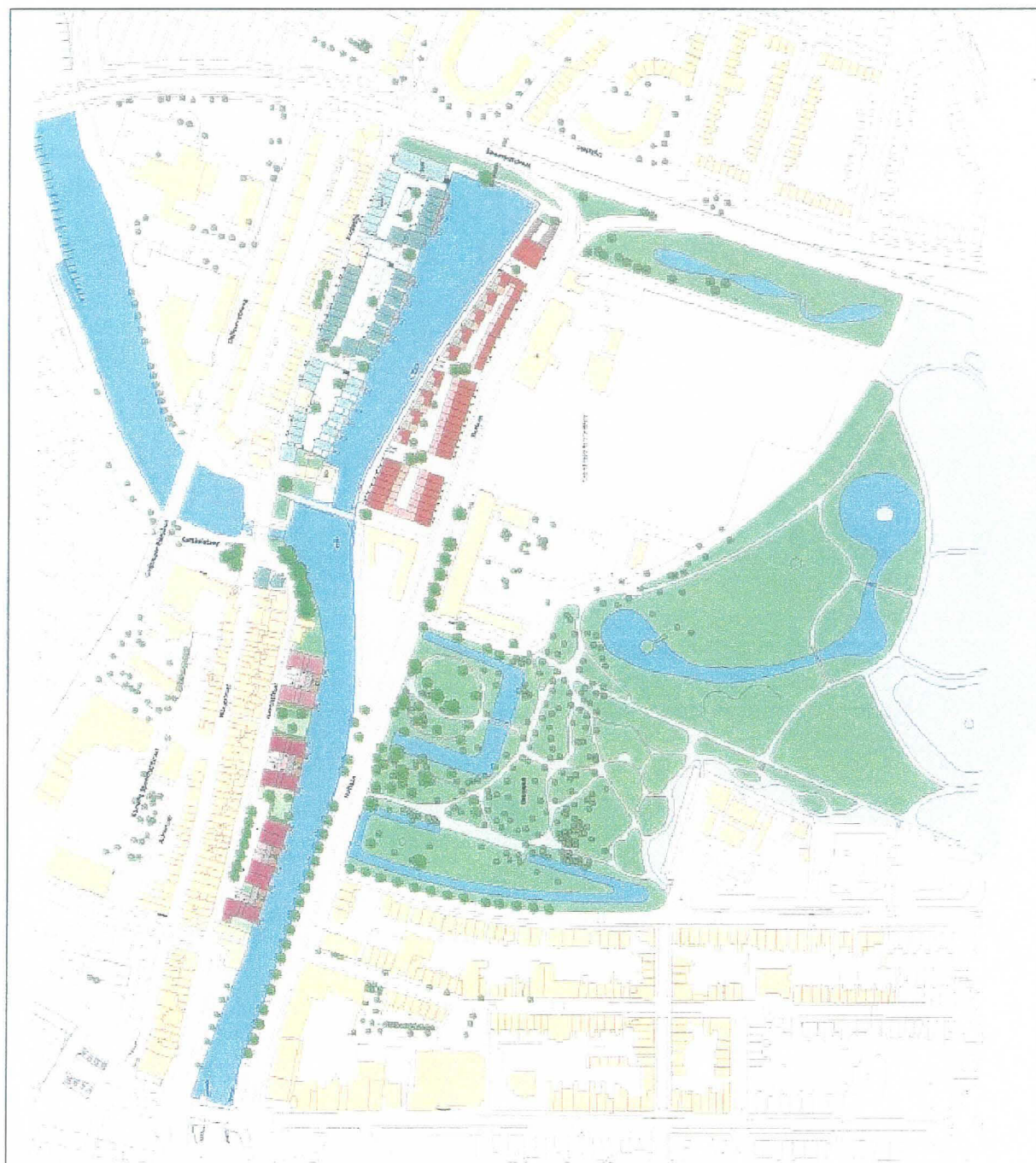
De verkavelingsopzet wordt gevormd door een zevental blokken van gestapelde woningen, grenzend aan het voormalige Slavenburgsbankgebouw dat grenst aan de Westhavenplaats. Tussen deze blokken, variërend in hoogte van 11 m tot 18 m hoog, zijn gemeenschappelijke open ruimten gesitueerd met tuinen en groen- en speelvoorzieningen.

Het totale woningbouwprogramma in dit deelgebied bedraagt 46 drie- en vierkamerappartementen in de koopsector. De appartementen zijn gelegen aan een centraal trappenhuis. De noodzakelijke parkeervoorzieningen en bergingen worden gerealiseerd half verdiept onder het maaiveld.

Deelgebied Kortedijk

De Kortedijk is minder direct op het centrum betrokken dan de Havenstraat. Zij vormt de beëindiging van het historisch stedelijke gebied, gemarkeerd door de molen Aeolus aan de Westlandseweg. Tussen de Kortedijk en het Buizengat is een gebouwtypologie voorgesteld die informeler oogt en als woonmilieu intiemer is dan de bebouwing langs de Havenstraat. Langs de Kortedijk is wandvorming en zorgvuldige clustering en parcellering van de bouwvolumes een belangrijke factor. Tegenover de molen is een complementair afsluitend bouwvolume voorzien.

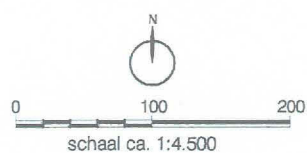
De bebouwing langs de Kortedijk is opgedeeld in drie complexen, waarvan de sfeer wordt bepaald door eengezinshuizen rondom hoven, die zijn gesitueerd boven de gedeeltelijk onder het maaiveld gelegen parkeergarages. Binnen de hoven zijn mogelijkheden geboden voor aan- en bijgebouwen, mits dit collectief zal worden gerealiseerd. De bebouwing staat in de rooilijn van de Kortedijk en vormt aan het Buizengat één geheel met de kademuur. Deze bouwstrook wordt tweemaal doorsneden door openbare doorsteken naar de kade van het Buizengat, waardoor de incidentele toegankelijkheid van de kade en het doorzicht van de Kortedijk op het Buizengat gegarandeerd wordt.



Te handhaven bebouwing



Geprojecteerde bebouwing



Afbeelding 11
Stedenbouwkundig ontwerp (februari 2004)

Deze complexen, die als het ware oprijzen uit het water, onderbroken door twee openbare plekken op de kade, zijn maximaal drie verdiepingen hoog. Daar waar het Buizengat de dijk raakt is parallel aan de Westlandseweg een maximale hoogte van vier verdiepingen toegestaan, in verband met de aanwezigheid van de molen. In de rooilijn van de Kortedijk is de toegestane bouwhoogte maximaal twee verdiepingen.

Het programma voor deze drie complexen bedraagt 70 woningen, gedifferentieerd in 20 huur- en 50 koopwoningen. Alle woningen zijn zeer verschillend van grootte en proportie en kennen een specifieke ligging aan de Kortedijk.

Aan het Buizengat is de mogelijkheid geboden van terrassen aan het water, gecombineerd met aanlegplaatsen voor boten.

Deelgebied Hoflaan

De Hoflaan wordt behandeld als een integraal stedelijk geheel, opgebouwd uit samenhangende clusters en gevelblokken. Op de kop van de Hoflaan is een smal appartemententorentje geplaatst dat de entree van de Hoflaan aanduidt, gecombineerd met parkeervoorzieningen op maaiveldniveau. De woningen die volgen op dit torentje zijn een aaneengesloten blok en vrijstaande woningen aan de zijde van het Buizengat. Het parkeren is aan de binnenzijde gesitueerd. Hierdoor ontstaat een samenhangend front langs de Hoflaan en de wandelpromenade aan het Buizengat.

De bebouwing in dit deelgebied wordt doorsneden door de drie vizieren, die de Hoflaan visueel verbinden met het Buizengat, en bestaat derhalve uit vier blokken van verschillende vorm. Aangezien de dieptemaat tussen het Buizengat en de Hoflaan varieert van ongeveer 25 tot 50 meter is voor elk blok een specifieke doorsnede ontwikkeld.

Langs de Hoflaan is de bebouwing maximaal vier verdiepingen hoog en aan de zijde van het Buizengat is de bouwhoogte maximaal drie verdiepingen.

De omvang van het bouwprogramma in dit deelgebied bedraagt 53 woningen, alle in de koopsector.

5. JURIDISCHE OPZET

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de wijze waarop de stedenbouwkundig gewenste ontwikkelingen juridisch zijn vertaald.

Het bestemmingsplan is vervat in de kaart en in de voorschriften. Het plan gaat vergezeld van een toelichting.

5.2. Kaart

De kaart is getekend op schaal 1:1000 op een topografische ondergrond en bestaat uit één kaartblad. Op de kaart zijn via een combinatie van letteraanduidingen en/of arceringen de diverse bestemmingen en aanduidingen weergegeven. Op de kaart is een kaartfragment opgenomen waarin de terreinen van oudheidkundige betekenis zijn weergegeven.

5.3. Voorschriften

Voor het plangebied is gekozen voor een gedetailleerde bestemmingsregeling, waarbij de situering van hoofdgebouwen en erfbebouwing door bouwgrenzen en aanduidingen binnen zekere marges is vastgelegd. Voor deze wijze van bestemmen is mede gekozen om bestaande rechten zeker te stellen.

Op de spelregels die voor erfbebouwing bij woningen gelden is in een afzonderlijke paragraaf (paragraaf 5.4.) ingegaan.

De voorschriften bevatten (overigens in relatie met de kaart) het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing. De voorschriften zijn onderverdeeld in drie paragrafen.

PARAGRAAF I ALGEMENE EN TECHNISCHE BEPALINGEN

Deze paragraaf bevat elf artikelen.

Artikel 1 Begripsbepalingen, geeft de definities van een aantal in de voorschriften voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de diverse begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot. Voor het begrip "peil" wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 7.

Artikel 2 Wijze van meten, geeft aan hoe de in het plan voorkomende maten dienen te worden bepaald.

Artikel 3 Overschrijding bouwgrenzen, geeft aan in welke gevallen de in het plan aangegeven bouwgrenzen mogen worden overschreden. Daarnaast geeft deze bepaling aan dat voor specifieke gevallen van overschrijdingen van een bouwgrens door burgemeester en wethouders vrijstelling kan worden verleend.

Artikel 4 Verhouding tot de Monumentenwet 1988 en de gemeentelijke monumentenverordening geeft aan dat de bescherming van Rijks- en gemeentelijke monumenten verloopt via de regelingen van de Monumentenwet 1988 en de gemeentelijke monumentenverordening.

Artikel 5 Algemene bouwbepalingen, bepaalt aan welke voorwaarden in gevolge de Wet geluidhinder voldaan dient te worden alvorens er gebouwd mag worden. Daarnaast zijn in dit artikel bepalingen opgenomen met betrekking tot de Keurzone van het Hoogheemraadschap van Delfland langs watergangen.

Artikel 6 Terreinen van oudheidkundige betekenis

Een aanlegvergunningstelsel is opgenomen voor de gronden met een hoge verwachtingswaarde. Doel is de aanwezige oudheidkundige sporen te beschermen dan wel de mogelijkheid te bieden tot het doen van voorafgaand wetenschappelijk onderzoek of het doen van oudheidkundige waarnemingen. Voor een groot aantal terreinen heeft een dergelijk onderzoek al plaatsgevonden. Daardoor is het verlenen van een vergunning voor die terreinen een aanlegvergunning eenvoudiger dan voor andere.

Op de kaart is een kaartfragment opgenomen waarin de terreinen van oudheidkundige betekenis zijn weergegeven.

Artikel 7 Molenbiotoop

In deze bepaling is een regeling opgenomen ter bescherming van de windvang en het zicht op de molen "Aeolus". Voor de gronden gelegen binnen een afstand van 400 m uit het hart van de molen gelden beperkingen ten aanzien van de hoogte van bebouwing en het aanbrengen van hoogopgaande beplanting. Een dwarsdoorsnede van de molenbiotoop is in paragraaf 1.5 weergegeven.

Voor de nieuw in te richten gronden in de directe nabijheid van de molen is sprake van een sterk wisselend maaiveld door de ligging nabij de Kortedijk. Voor die betreffende gronden is bepaald dat de hoogte van bouwwerken wordt bepaald ten opzichte van één zelfde peil, namelijk dat ter plaatse van de molen. Op die wijze wordt een goede relatie gelegd tussen de hoogte van de bebouwing in de omgeving en de bescherming van de belangen van de molen.

Artikel 8 Nadere eisen, geeft aan dat burgemeester en wethouders ingevolge artikel 15, lid 1 onder b WRO, nadere eisen kunnen stellen.

Ten aanzien van het gehele plangebied kunnen nadere eisen worden gesteld ten aanzien van de situering en afmetingen van de gebouwen, het (maximum)aantal aaneen te bouwen woningen, de situering van uitbreidingen van woningen en aangebouwde bijgebouwen, de situering van parkeer-, verkeers-, groenvoorzieningen en waterpartijen, de diepte van uitbreidingen van woonruimte en bijgebouwen aan de voorgevel van de eengezinswoningen en de hoogte van andere bouwwerken, zoals erfafscheidingen.

In lid 2 van dit artikel is aangegeven onder welke voorwaarden de nadere eisen kunnen worden gesteld.

Artikel 9 Algemene vrijstellingsbevoegdheid

Deze bepalingen hebben onder meer tot doel enige flexibiliteit in de voorschriften aan te brengen. Via een door burgemeester en wethouders te verlenen vrijstelling kunnen onder meer nutsgebouwtjes

van geringe omvang en voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie en sirenemasten worden gebouwd. Daarnaast zijn geringe wijzigingen in de maatvoeringen genoemd in de bestemmingsbepalingen toegestaan en, in geval van feitelijke verschillen tussen de werkelijke toestand en de regeling in het plan, in de bouwgrenzen op de kaart. Een korte procedure (artikel 11 Procedureregels) begeleidt de gang van zaken en biedt belanghebbenden de mogelijkheid bij burgemeester en wethouders zienswijzen in dienen, voor zover deze zienswijzen bij een eventuele inspraakmogelijkheid niet worden weggenomen.

Artikel 10 Algemene wijzigingsbevoegdheid

In dit artikel zijn enige algemene wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Het betreft met name flexibilitetsbepalingen voor zover deze niet via vrijstelling als bedoeld in artikel 9 kunnen worden gerealiseerd. Een korte procedure (artikel 11 Procedureregels) begeleidt ook hier de gang van zaken.

Artikel 11 Procedureregels, geeft aan welke procedure dient te worden gevolgd, indien burgemeester en wethouders de aan hen toegekende vrijstellingsbevoegdheid of de aan hen toegekende wijzigingsbevoegdheid (willen) effectueren. Het biedt belanghebbenden de mogelijkheid tot het naar voren brengen van zienswijzen bij het college van burgemeester en wethouders tegen een voornemen. Voor zover de procedureregels van toepassing zijn, is er in de betreffende artikelen naar verwezen.

In gevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening behoeven besluiten van burgemeester en wethouders of in voorkomend geval de gemeenteraad geen goedkeuring van Gedeputeerde Staten, voor zover deze in hun besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan zulks hebben omschreven en tegen de wijziging van geen zienswijzen is gebleken.

PARAGRAAF II BESTEMMINGSBEPALINGEN

Deze paragraaf bevat de bepalingen welke de materiële inhoud van de op de kaart gegeven bestemmingen weergeven. Bij de opzet wordt een vaste indeling aangehouden, teneinde de duidelijkheid te vergroten.

De voorschriften zijn in het volgende gedeelte kort toegelicht.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 12 Woondoeleinden -W-

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming "Woondoeleinden". Binnen deze bestemming zijn aaneengesloten, vrijstaande en/of aaneengesloten, vrijstaande en gestapelde woningen, autoboxen, tuinen en erven en parkeervoorzieningen toegestaan. Voorts is er een medebestemming opgenomen voor een aantal bestaande "niet-woonfuncties" zoals een bedrijf, een dienstverlenend bedrijf en een opslagruimte. Deze zijn op de kaart aangegeven met de aanduiding "mede bestemd tot ...". Wanneer opheffing van deze functies en herstel van de basisfunctie wonen ter plaatse in redelijkheid vast staat kan met een wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders de betreffende "medebestemming" worden geschrapt. Tevens is door middel van een aanduiding geregeld bij welke woningen op het eigen erf een parkeerplaats moet worden gehandhaafd.

Ter plaatse van de aanduiding "Halfverdiepte parkeervoorziening en bergingen" zijn de gronden tevens bestemd voor een parkeergarage al dan niet in combinatie met bergingen ten behoeve van de bovengelegen woningen.

Indien de gronden binnen deze bestemming mede bestemd zijn voor "Waterstaatsdoeleinden" dienen de voorschriften ter zake van deze bestemming in acht te worden genomen. Daarbij geldt dat bouwwerken ten dienste van de secundaire bestemming -in dit geval "Woondoeleinden"- uitsluitend zijn toegestaan indien de waterstaatsbelangen zich hier niet tegen verzetten.

Op de bij de woningen, anders dan gestapelde woningen, behorende erven is erfbebouwing in de vorm van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen, toegestaan. Binnen de gemeente Vlaardingen bestaat het voornemen deze erfbebouwing zoveel mogelijk uniform te regelen. Daartoe heeft de gemeenteraad op 7 april 2004 de beleidsregel "Erfbebouwing bij woningen" vastgesteld, waarvan het de bedoeling is dat deze in alle nieuwe bestemmingsplannen zal worden opgenomen. Voor een bespreking van deze beleidsregel en de vertaling daarvan in dit bestemmingsplan wordt verwezen naar paragraaf 5.4. Voor de erven met een bebouwingspercentage van 0% geldt een verbod tot het oprichten van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen. Voor deze erven geldt wel de mogelijkheid een erfafscheiding te bouwen met een hoogte gelijk aan de eerste bouwlaag van het bijbehorende hoofdgebouw.

Tot slot is bij deze bestemming een tweetal vrijstellingen opgenomen, namelijk voor het toestaan van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf en voor de bouw van aan- en uitbouwen.

Artikel 13 Gemengde doeleinden -Gd-

Binnen deze bestemming mag de beganegrondlaag worden gebruikt voor wonen, detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke doeleinden, kantoren en bedrijven die vallen onder de categorieën 1 of 2 van de in de bijlage bij deze voorschriften opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten. Op de hogere bouwlagen zijn kantoren en wonen toegestaan. Verder omvat de bestemming tuinen, erven, terreinen, parkeer- en groenvoorzieningen.

Artikel 14 Bedrijfsdoeleinden, molen -B(m)-

Deze bestemming regelt de molen die aan de Kortedijk staat en tevens een monumentale status heeft. Binnen de bestemming is de be- en verwerking van graanproducten toegestaan. Onderdeel van de bedrijfsvoering is detailhandel in ter plaatse vervaardigde en bewerkte goederen toegestaan alsmede detailhandel in aanverwante goederen zoals diervoeding. Naast deze functies is gebruik als tentoonstellingsruimte geoorloofd.

Artikel 15 Onderwijsvoorzieningen -Ms- Politiekantoor -Mp-

Binnen deze bestemming zijn schoolgebouwen en een politiekantoor toegestaan.

In dit artikel is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen teneinde bij beëindiging of inkrimping van het bestaande gebruik een bepaalde vorm van maatschappelijke voorzieningen om te zetten in een andere.

Artikel 16 Waterstaatsdoeleinden

De gronden binnen deze bestemming zijn primair bestemd voor de waterhuishouding, het onderhoud en de verbetering van de waterkering. Voor de secundaire bestemmingen geldt hetgeen bij de betreffende bestemmingsbepalingen aan de orde is gekomen. Bouwen ten behoeve van die secundaire functies is alleen toegestaan indien de belangen van de waterhuishouding zich daar niet tegen verzetten. Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "Ondergrondse leidingenstrook, rioolpersleiding" is de waterkeringbestemming primair, de leidingenstrook secundair en de overige samenvallende bestemming tertiair.

Artikel 17 Sluizencomplex -Mw(s)-

Het bestaande sluizencomplex met bijbehorend sluiswachtershuisje is als zodanig bestemd.

Artikel 18 Verkeersdoeleinden -V-**Verblijfsdoeleinden, auto's toegestaan -Vb(a)-****Verblijfsdoeleinden -Vb-**

Binnen deze bestemming zijn alle voor het plangebied relevante verkeersfuncties toegestaan, zoals onder meer (auto)wegen, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, groenvoorzieningen en andere verkeersvoorzieningen.

Ter plaatse van de aanduiding "Ondergrondse parkeervoorziening en bergingen" zijn de gronden tevens bestemd voor een parkeergarage al dan niet in combinatie met bergingen ten behoeve van de bovengelegen woningen.

Overhangende balkons zijn toegestaan ter plaatse van de gelijkkluidende aanduiding op de kaart. Dit onder de voorwaarde dat daar onder een vrije doorgang in stand wordt gehouden van ten minste 3 m.

Voorts kan worden opgemerkt dat, voor zover op de kaart de aanduiding "As van de weg" is aangegeven, de as van deze wegen ten hoogste 2 m uit die aanduiding mag worden gesitueerd.

Artikel 19 Groenvoorzieningen -G-

Binnen deze bestemming zijn onder andere groen- en speelvoorzieningen, plantsoenen, bermen en waterpartijen toegestaan. Voorts zijn binnen deze bestemming voorzieningen -waaronder bijgebouwen- ten behoeve van ligplaatsen behorende bij woonboten toegestaan.

Ook bij deze bestemming geldt de regel dat, indien een ondergrondse leidingstrook aanwezig is, de voorschriften bij deze bestemmingen in acht dienen te worden genomen.

Artikel 20 Water

Binnen deze bestemming zijn onder andere waterpartijen en waterlopen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding en waterberging toegestaan. Voorts zijn binnen deze bestemming tevens ligplaatsen voor woonboten toegestaan. Daarnaast zijn de betreffende gronden ook bestemd voor bruggen. Tenslotte is hier de mogelijkheid opgenomen voor recreatieve voorzieningen van kleinschalige omvang, zoals vissteigers.

Artikel 21 Ondergrondse leidingenstrook, rioolpersleiding -Mn(r)-

In de noordoosthoek van het plan is een rioolpersleiding gelegen. Deze bestemming is primair boven andere op de kaart daarmee samenvallende bestemmingen. Bouwen ten behoeve van die andere functies is alleen toegestaan indien de belangen van de leiding zich daar niet tegen verzetten. Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "Waterstaatsdoeleinden" is deze laatste bestemming primair, de leidingenstrook secundair en de overige samenvallende bestemming tertiair.

PARAGRAAF III AANVULLENDE BEPALINGEN

Artikel 22 Gebruiksbepalingen, geeft aan dat de in het plan begrepen gronden niet zodanig mogen worden gebruikt dat zij in feite niet met de in het plan gegeven bestemming meer overeenkomen. Tevens ziet de gebruiksbeeping toe op het verbod tot opslag, lozen en storten van (gevaarlijke) stoffen en goederen. Burgemeester en wethouders kunnen van deze gebruiksbeeping onder bepaalde voorwaarden vrijstelling verlenen.

Artikel 23 Overgangsbepalingen

De overgangsbepalingen, opgenomen in lid 1, hebben ten doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken welke, op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het plan, gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden en welke afwijken van de bebouwingsvoorschriften van het plan. Lid 2 betreft het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan, afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemmingen.

Artikel 24 Strafbaarheid van overtredingen, geeft aan dat overtreding van een aantal bepalingen in de voorschriften wordt aangemerkt als een strafbaar feit.

Artikel 25 Slotbepaling, is het laatste artikel en geeft de officiële naam van het plan aan.

5.4. Erfbebouwingsregeling

Kleine uitbreidingen aan of bij een huis zijn in bepaalde gevallen bouwvergunningsvrij. In de nieuwe Woningwet is geregeld welke erfbebouwing per 1 januari 2003 vergunningsvrij is. De overige erfbebouwing is bouwvergunningplichtig. Deze bouwplannen moeten vooraf aan de gemeente worden voorgelegd, waarbij onder andere wordt getoetst of deze niet in strijd zijn met het bestemmingsplan van het gebied waarop de bouwaanvraag betrekking heeft.

De bestemmingsplannen van de gemeente Vlaardingen vertonen, wat betreft de erfbebouwingsmogelijkheden, grote verschillen. Om er voor te zorgen dat voor iedereen in Vlaardingen dezelfde regels gelden is de "Beleidsregel Erfbebouwing bij woningen" opgesteld.

Met deze regeling is beoogd zoveel mogelijk rekening te houden met de nieuwe Woningwet en de hedendaagse woonwensen, waaronder de toenemende behoefte aan meer ruimte bij woningen. Naast het nieuwe vergunningsvrije regime wordt aan de burger iets meer ruimte geboden hun woning uit te breiden. Daarbij dient wel te worden voldaan aan de in de beleidsregel opgenomen spelregels.

Tevens is met deze beleidsregel een kader geschapen voor de nieuwe bestemmingsplannen, met dien verstande, dat deze beleidsregel - waar mogelijk - in de voorschriften van alle nieuwe bestemmingsplannen wordt opgenomen. Zo ook in dit bestemmingsplan. Er zijn altijd specifieke situaties die met toepassing van dit uniforme beleid tot een onbevredigende uitkomst zouden leiden. Deze specifieke situaties zullen dan ook als zodanig in een bestemmingsplan worden verdisconteerd.

Het is echter wel de bedoeling dat - zodra de beleidsregel is geïmplementeerd in de voorschriften van een bestemmingsplan - zo min mogelijk medewerking wordt verleend aan vrijstellingsverzoeken ingevolge artikel 19, lid 3 WRO, die betrekking hebben op erfbebouwing. Vrijstellingsverzoeken met betrekking tot afwijkende bouwplannen, die niet als een bijzondere situatie kunnen worden aangemerkt, dienen in beginsel dan ook te worden afgewezen.

Voor een uitgebreide uitleg over het nieuwe erfbebouwingsbeleid wordt voorts verwezen naar de "Beleidsregel Erfbebouwing bij woningen", zoals dat op 7 april 2004 door de gemeenteraad is vastgesteld.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Op 2 februari 2005 is de grondexploitatie Buizengat vastgesteld door de gemeenteraad; dit is een separate vertrouwelijke bijlage. De exploitatiegrens komt niet helemaal overeen met de bestemmingsplangrens. Echter de eerste fase van de grondexploitatie is het ontwikkelingsgedeelte van het bestemmingsplan. De rest van het bestemmingsplan is conserverend van aard. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond.

7. INSPRAAK EN OVERLEG

7.1. Inspraak

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan wordt, evenals bij de ontwikkeling van de "Structuurvisie Buizengat", veel aandacht besteed aan communicatie met bewoners en belanghebbenden in het gebied.

Op 6 maart 2003 zijn de deelplannen Kortedijk en Hoflaan-West aan de bewoners en belangstellenden gepresenteerd. Op 18 juni 2003 is dit voor het deelplan Havenstraat gebeurd.

Op 4 juni 2003 is het deelplan Havenstraat positief door de Welstandscommissie beoordeeld en op 22 september 2003 is dit gebeurd voor het deelplan Hoflaan-West en de kop Hoogstraat/Havenstraat. Het deelplan Kortedijk is momenteel in procedure.

Op 8 januari 2003 en 24 juni 2003 zijn de voorlopige ontwerpen gepresenteerd aan de raadscommissie stedelijke ontwikkeling en beheer. De definitieve ontwerpen worden nog aan deze commissie voorgelegd.

Het voorontwerp-bestemmingsplan is onderwerp geweest van een inspraakprocedure volgens de bepalingen van de inspraakverordening. Daartoe heeft het voorontwerp-bestemmingsplan gedurende vier weken, namelijk van 12 maart 2004 tot 9 april 2004, ter inzage gelegen. De terinzagelegging is vooraf op de in de gemeente gebruikelijke wijze bekend gemaakt via een publicatie in "Groot Vlaardingen" en via een huis aan huis bij de bewoners van het plangebied bezorgde brief. Daarnaast is op 16 maart 2004 in de Burgerzaal van het Stadhuis een informatie-/inspraakavond gehouden, waar een ieder vragen kon stellen over het plan.

Gedurende de inspraaktermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over het voorontwerp-bestemmingsplan bij het college van burgemeester en wethouders. Het resultaat van deze inspraakprocedure is als afzonderlijke bijlage, in de vorm van een Eindverslag (vastgesteld door burgemeester en wethouders op 22 juni 2004), bij het bestemmingsplan gevoegd.

Er zijn geen inhoudelijke inspraakreacties op het voorontwerp van dit bestemmingsplan ingediend waardoor het plan aangepast zou moeten worden.

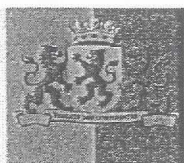
7.2. Overleg ex artikel 10 Bro 1985

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) is het voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. de Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland;
2. de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening regio West;
3. het College van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland;
4. de Eerstaanwezend-Ingenieur-Directeur, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Zuid-Holland, van het Ministerie van Defensie;
5. de Rijksconsulent voor Economische Zaken in Zuid-Holland;
6. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas;
7. de Zuidhollandse Milieufederatie;
8. de Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
9. de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;
10. de Vrouwen Advies Commissie (VAC);
11. de Welstandscommissie;
12. de Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland;
13. het Hoogheemraadschap van Delfland.

De resultaten van het overleg zijn, voor zover dit heeft geleid tot aanpassingen, in het bestemmingsplan verwerkt. Er is een reactie ontvangen van de diensten/instellingen genoemd onder 1, 4, 8, 9, 10, 12 en 13. In het volgende gedeelte is op de linker bladzijde een kopie opgenomen van de reactie en op de rechter bladzijde, voor zover nodig, de beantwoording daarvan.

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland (ingekomen d.d. 11.08.04)



provincie **HOLLAND**
ZUID

De PPC is het overleg- en
 adviesorgaan zoals bedoeld
 in artikel 53 WRO

PPC-SECRETARIAAT

CONTACTPERSOON

E. Privé

DOORRIJESNUMMER

070 - 441 73 47

E-MAIL

privé@pzh.nl

PROVINCIEHUIS

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

TELEFOON

070 - 441 65 11

FAX

070 - 441 78 36

WEBSITE

www.pzh.nl

Tram 1 en bus 18 en 67
 stoppen bij
 het provinciehuis.
 Vanaf station Den Haag CS
 is het tien minuten lopen.
 De parkeerplaats voor
 auto's is beperkt.

adv:clp:buc-010900

PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE

Gemeente Vlaardingen
 Dienst Stadsverordening

Ingek. 11 AUG 2004

STW/2004/33131

Burgemeester en Wethouders
 van Vlaardingen

SRNO

Alr

DATUM
 8 JULI 2004

ONS KENMERK

DRM/PPC/2004/2953

UW KENMERK

BIJLAGEN

ONDERWERP

Overleg ex artikel 10 BRO,
 voorontwerpbestemmingsplan "Centrum Noord-Oost 1^e fase"

Geacht college,

Onze commissie besprak bovengenoemd plan in de vergadering van 1 juli 2004.
 Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. INLEIDING

Het plangebied maakt onderdeel uit van (de rand van) het Vlaardingse centrum. Het wordt begrensd door de Westlandseweg, De Hoflaan, de Schiedamseweg, de Havenstraat en de Vlaardingse Vaart. Centraal in het plangebied zijn de Oude Haven, het Buihengat en een historisch van belang zijnde binnenhavenarm, gelegen. Hoofddoel van het bestemmingsplan is het transformeren van het gebied rond genoemde binnenhaven tot een aantrekkelijk woongebied, dat aansluit op de karakteristieke waarden van de historische binnenstad, de monumenten en de havens.

Het plangebied maakt grotendeels onderdeel uit van de vastgestelde "Structuurvisie Buihengat Vlaardingen", die gefaseerd wordt uitgewerkt. Deze structuurvisie is laatstelijk behandeld in onze vergadering van 4 september 2003, waarbij door onze commissie met het plan is ingestemd en verklaard dat het plan beschouwd kan worden als goede ruimtelijke onderbouwing voor het realiseren van bestemmings- en bouwplannen. Tevens is Gedeputeerde Staten (GS) geadviseerd een verklaring van geen bezwaar af te geven voor twee jaar. Bij besluit dd. 11 november 2003 is deze verklaring voor een termijn van twee jaar door GS verleend. Voorliggend plan behelst overwegend de gedetailleerde planologisch/juridische basis voor, naast beheer van de bestaande te handhaven bebouwing, de ontwikkeling van de eerste fase van de woningbouwplannen voor 173 woningen aan het Buihengat, alsmede een geringe verlegging van de kademuuren en de aanleg van een brug voor langzaam verkeer. Het plan vervangt een vijftal sterk verouderde bestemmingsplannen.

Beantwoording

1. Inleiding

Er is kennisgenomen van de verschillende onderwerpen die door de PPC in de inleiding worden aangehaald, waaronder de instemming van de PPC op de "Structuurvisie Buizengat Vlaardingen" die zij als een goede ruimtelijke onderbouwing voor het realiseren van bestemmingsplannen en bouwplannen beschouwt. Tevens is de gemeente Vlaardingen op de hoogte van de afgegeven verklaring van geen bezwaar voor twee jaar, verleend door Gedeputeerde Staten bij besluit d.d. 11 november 2003.

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland (ingekomen d.d. 11.08.04)

provincie **HOLLAND**
ZUID

ONS KENMERK
 DRM/PPC/2004/
 PAGINA 2/3

2. BEOORDELING

2.1 Milieuaspecten

2.1.1 Geluid

Het geluidsrapport genoemd in voetnoot 2 op blz. 31 ontbreekt en moet aan het plan worden toegevoegd. (G2)

Een nadere beoordeling van de geluidaspecten (zoals de aanwezigheid van geluidsluwe gevels, de wegverharding e.d.) zal plaatsvinden in het kader van de procedure hogere grenswaarde. Het bestemmingsplan kan pas worden vastgesteld nadat de hogere grenswaarden zijn vastgesteld. (G1)

Het op bladzijde 32 genoemde Twinlay-m Zoab is waarschijnlijk verkeerd door de spellingscontrole gekomen en moet ter voorkoming van misverstand worden gecorrigeerd. (A)

2.1.2 Industrielawaai

Ten aanzien van Industrielawaai merken wij op dat de ligging binnen een geluidszone een onderzoeksverplichting inhoudt. Indien uit het onderzoek blijkt dat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, is geen ontheffing aan de orde. De zin op bladzijde 32 "Dit houdt in dataangevraagd" werkt verwarrend en kan daarom beter worden geschrapt. (A)

2.1.3 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in het plangebied is berekend aan de hand van het rekenmodel CAR 11. Op basis hiervan is berekend, dat er geen belemmeringen zijn vanwege luchtkwaliteit. Wel dient bij het bestemmingsplan (eventueel als bijlage) de aan de berekening ten grondslag gebruikte invoergegevens te worden toegevoegd. (A)

2.1.4 Externe Veiligheid

In de toelichting is aangegeven dat er binnen het plangebied geen risicozones liggen vanwege externe veiligheid. We vragen ons af of de Westlandseweg geen onderdeel uitmaakt van de transportroute gevaarlijke stoffen over de weg in de gemeente Vlaardingen. U wordt verzocht dit nader toe te lichten. (G2)

2.1.5 Bodem

In de plantoelichting is aangegeven dat in het gebied Kortedijk, Havenstraat en Hoflaan de grond verontreinigd is met zware metalen en PAK en plaatselijk spots met minerale olie zijn aangetroffen.

In het plan dient te worden aangegeven op welke wijze daarmee zal worden omgegaan. (G2)

2.2 Water

2.2.1 Veiligheid, inundatie en duurzaam watersysteem

Hoewel het Hoogheemraadschap van Delfland instemt met de Watertoets maakt de plantoelichting niet duidelijk of er maatregelen worden getroffen in het kader van waterkwantiteit. Dit ware te verduidelijken. (A)

Uw gemeente dient aandacht te schenken aan de aansluiting van het sanitair van woonboten in de haven op de riolering. (A)

De kademuuren aan de oostzijde van de haven dienen ook als primaire waterkering te worden bestemd. (G2)

Beantwoording

2. Beoordeling

2.1 Milieuaspecten

2.1.1 Geluid

Het geluidsrapport is als afzonderlijke bijlage bij het bestemmingsplan toegevoegd.

Het hogere waarde verzoek, inclusief het daarop verkregen bezwaar en het antwoord van het college van burgemeester en wethouders, is ter vaststelling naar de provincie toegestuurd. Op 3 november 2004 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de hogere grenswaarden vastgesteld. De tekst in de toelichting is aangepast en verduidelijkt.

Het gedeelte "Twinlay m-" van de gebruikte term "Twinlay m- ZOAB" is geschrapt.

2.1.2 Industrielawaai

De genoemde zin is geschrapt uit de toelichting.

2.1.3 Luchtkwaliteit

De invoergegevens van het CAR-rekenmodel zijn aan het bestemmingsplan toegevoegd. Omdat de resultaten uit de tabellen iets afwijken van de beschreven resultaten in het voorontwerp-bestemmingsplan (de concentraties zijn lager dan in het voorontwerp-bestemmingsplan was vermeld), is de tekst in de toelichting op dit onderdeel aangepast.

2.1.4 Externe veiligheid

De Westlandseweg maakt geen onderdeel uit van de route voor gevaarlijke stoffen. In de toelichting is, ter verduidelijking, een kaartje (afbeelding 9) met de routes voor gevaarlijke stoffen voor heel Vlaardingen opgenomen.

2.1.5 Bodem

De verontreinigde bodem wordt gesaneerd conform de Wet bodembescherming en het provinciale bodemsaneringsbeleid. Ten aanzien van de locatie is een beschikking sanering afgegeven (d.d. 22 december 1998, 943-89/400, Wbb-code: ZH 557/0089/400). De tekst in de toelichting is op dit onderdeel aangepast.

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland (ingekomen d.d. 11.08.04)

provincie **HOLLAND**
ZUID

ONS KENMERK
 DRM/PPC/2004/
 PAGINA 3/3

2.3 Cultuurhistorische waarden

In de eerste overlegbrief dd. 14 december 2001 betreffende de Structuurvisie Buizengat Vlaardingen heeft onze commissie uw gemeente verzocht in de te maken bestemmingsplannen met de cultuurhistorische gegevens zorgvuldig rekening te houden en al of niet de inpassing te motiveren. In de voorbereidingsperiode van de structuurvisie is eerder door het Vlaardingse Bureau Monumentenzorg en Archeologie een cultuurhistorische verkenning met aanbevelingen aangeleverd, waarin alle elementen van cultuurhistorisch belang op zorgvuldige wijze aan de orde zijn gesteld. Als reactie op genoemde overlegbrief heeft uw gemeente in het Raadsbesluit dd. 4 maart 2003 opgenomen, dat "in het (de) nog op te stellen bestemmingsplan(nen) zorgvuldig rekening gehouden zal worden met de cultuurhistorische achtergronden. Tevens zal in de beschrijving van het bestemmingsplan de inzet op ruimtelijke kwaliteit, gekoppeld aan het historische karakter, nader uitgewerkt worden", waarmee door onze commissie in de vergadering van 4 september 2003 is ingestemd.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt hieraan nog onvoldoende aandacht geschonken. Wij achten het gewenst dat de toelichting van het bestemmingsplan een volledig beeld geeft van de cultuurhistorische waarden daar waar het de historische bebouwing betreft. Korte tijdshalve verwijzen wij hierbij naar de overlegreactie van de Directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Uw gemeente ware te verzoeken hieraan aandacht te schenken.

(A)

3. ADVIES

Wij verzoeken u met de gemaakte opmerkingen rekening te houden. Voor het overige stemmen wij met het plan in.

Dit advies van de PPC wordt door het college van Gedeputeerde Staten betrokken bij de verdere besluitvorming over het plan.

Hoogachtend,
 namens de PPC,
 de secretaris,

J.I. Rbest

Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkingen moet worden toegekend.

- G1: bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan Gedeputeerde Staten adviseren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;
- G2: idem, maar afhankelijk van een door uw college geleverde nadere argumentatie in de vorm van een onderzoek, onderbouwing, volgen van een procedure of plegen van overleg, kan bij het vastgestelde plan het advies worden bijgesteld;
- A: een aanbeveling: aanpassing dan wel onderbouwing, zo mogelijk met concrete voorstellen en maatregelen is gewenst.

Beantwoording

2.2 Water

2.2.1 Veiligheid, inundatie en duurzaam watersysteem

Het Hoogheemraadschap van Delfland is betrokken bij het opstellen van de waterparagraaf en is akkoord gegaan met de tekst zoals opgenomen in het voorontwerp-bestemmingsplan. Er worden geen aanvullende maatregelen getroffen ten aanzien van de waterkwantiteit omdat de bergingscapaciteit ver boven de norm van 325 m³/ha ligt.

De woonboten in de Vlaardingsevaart zijn reeds in de jaren '80 van de vorige eeuw aangesloten op het gemeentelijke rioolstelsel. Ook hiervoor hoeven geen verdere maatregelen te worden getroffen.

Ten aanzien van de opmerking over het bestemmen van de kademuren aan de oostzijde van de haven als primaire waterkering heeft aanvullend overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Delfland. Het hoogheemraadschap ziet echter geen enkele noodzaak de kademuren te bestemmen als primaire waterkering, temeer omdat de waterkering die het plangebied doorsnijdt een secundaire waterkering is.

2.3 Cultuurhistorische waarden

Zie het antwoord op de reactie van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg in dit plan en de naar aanleiding daarvan aangevulde tekst in de toelichting.

3. Advies

Met de gemaakte opmerkingen is zo veel mogelijk rekening gehouden. Waar nodig is de tekst op onderdelen aangepast, aangevuld en/of verduidelijkt.

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen (ingekomen d.d. 06.04.04)

		Defensie Interservice Commando 	
Aan Datum Ons kenmerk Onderwerp	Gemeente Vlaardingen Hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu Postbus 141 3130 AC VLAARDINGEN 5 april 2004 2004005531 Overleg ex art. 10 Bro voorontwerp bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, 1 ^e fase".	 GEMEENTE VLAARDINGEN DIENST STADSWERK Ingek: - 6 APR. 2004 Nr. <i>sdw/hooy/16018</i> <i>lu</i>	Ministerie van Defensie Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen Directie West Ruimtelijke Ordening en Milieu RO&JB Bezoekadres: Luitenant-generaal Knoopkazerne Mineurslaan 500 Postadres: Postbus 8002 3503 RA Utrecht www.dgwt.nl Steller: C. van Kooten Telefoon (030) 236 60 94 Fax (030) 236 62 94 MDTN (567) 60 94 Mobiel 06 - 51 63 93 76 E-mail: C.v.Kooten@MINDEF.nl

Geachte heer/mevrouw,

- Met verwijzing naar uw brief d.d. 24 maart 2004, briefnummer STW/2004/13629, betreffende overleg ex artikel 10 Bro inzake het voorontwerp bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, 1^e fase", deel ik u mede dat bij voornoemd voorontwerp geen belangen van het Ministerie van Defensie zijn betrokken.
- Het voorontwerp geeft mij zodoende geen aanleiding tot het maken van opmerkingen en gaat hierbij retour.

Hoogachtend,

Hoofd Ruimtelijke Ordening en Milieu
 van de Directie West DGW&T,
 voor deze,


 C. van Kooten
 Adviseur Ruimtelijke Ordening

Bijlage: één

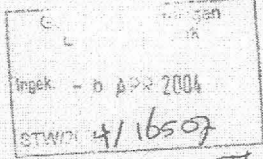
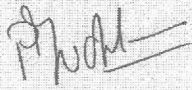
Bij beantwoording datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden.



Beantwoording

De reactie wordt ter kennisneming aangenomen.

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Rijkswaterstaat (ingekomen d.d. 08.04.04)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat		Rijkswaterstaat
Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vlaardingen Postbus 141 3130 AC VLAARDINGEN		Bijlage meegezonden   
Contactpersoon mw. J.P. Stal-Loesberg Datum 07 APR. 2004 Ons kenmerk RXS/2004.3606 Onderwerp Vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan 'Centrum Noord-Oost, 1e fase'.	Doorkiesnummer 010 402 65 68 Bijlage(n) 1 Uw kenmerk STW/2004/13629, d.d. 24 maart 2004	
Geacht College, Het voorontwerp-bestemmingsplan 'Centrum Noord-Oost, 1e fase', dat u mij toezond in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, geeft mij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Onder dankzegging voor de inzage zend ik het voorontwerp-bestemmingsplan hierbij retour. Hoogachtend, DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze, DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR, namens deze, het plv. hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ordening, Bestuur en Strategie,		
 ir. P.J.M. v.d. Ham.		
Directie Zuid-Holland Postadres Postbus 556, 3000 AN Rotterdam Bezoekadres Boompjes 200	Telefoon 010 402 62 00 Fax (010) 404 88 98 E-mail j.stal@dzh.rws.minvew.nl	
Bereikbaar vanaf station Rotterdam CS met de metro (station Luuxehaven) en vanaf NS station Blaak; met de auto volg havennummer 150-170		

Toelichting bestemmingsplan
 "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 2 februari 2005

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisneming aangenomen.

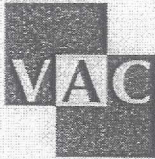
Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Vrouwenadviescommissie voor de woningbouw (VAC, ingekomen
 d.d. 14.04.04)

8012
 Gemeente Vlaardingen
 Dienst Stadswerk
 Ingek. 14 APR 2004
 STW/2004/16852
 GJB

VLAARDINGEN

Postadres:
 Mevrouw A. Meijer-Bon
 Verploegh Chasséplein 6
 3134 BZ Vlaardingen

**VROUWEN
 ADVIES
 COMMISSIE
 VOOR DE
 WONINGBOUW**



Aan: Dienst Stadswerk, t.a.v. dhr. J. Plooy
 Betreft: Briefnummer STW /2004/13620
 Onderwerp: Commentaar (voor-)ontwerp-bestemmingsplan
 "Centrum Noord-Oost, 1^e fase"

Vlaardingen, 8 april '04

Geachte heer Plooy,

Hartelijk dank voor de toezending van bovengenoemd plan. Onze commissie heeft dit deelplan bekeken en heeft de navolgende vragen respectievelijk adviezen. (zie bijlage)

Wij zouden het op prijs stellen indien u uw reactie op onze opmerkingen binnen drie weken zou kunnen toesturen. Mochten er onduidelijkheden zijn, dan verzoeken wij u contact met ons op te nemen. Wij zijn gaarne bereid tot uitleg.

Met vriendelijke groet,

Mw. J.H.M. de Beer-Potjes
 Vice-voorzitter

Bijlage 1.

aangesloten bij de stichting
 landelijk contact van de
 vrouwen advies commissies
 voor de woningbouw

Beantwoording

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Vrouwenadviescommissie voor de woningbouw (VAC, ingekomen d.d. 14.04.04)

VAC-OPMERKINGEN/ADVIEZEN DEELPLAN BUIZENGAT 1E FASE.

Hoofdstructuur (blz. 24)

Het duurzaam Veilig-principe.

Worden de gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en de verblijfsgebieden (30 km/uur) alleen kenbaar gemaakt door verkeersborden of is het de bedoeling erg veel drempels te leggen in verblijfsgebieden en erftoegangswegen?

Het is bekend dat velen en met name ouderen veel last/pijn ondervinden wanneer men over zo'n drempel rijdt hoe voorzichtig dat ook wordt gedaan.

Drempels zouden overbodig moeten zijn wanneer het duidelijk is aangegeven een 30 km-zone ingereken te zijn. De VAC vraagt zich af of het mogelijk is om slechts een drempel aan het begin en een drempel aan het einde van zo'n gebied te leggen en dan wel met een breedte van ca. 1,5 'a 2 meter.

Verkeerssituatie

In het plangebied zal sprake zijn van éénrichtingsverkeer. Geldt dit ook voor langzaam verkeer?

Met betrekking tot het fietsroutenetwerk valt het de VAC op dat voor/na de brug over het Buizengat noch een fietspad, noch een voetgangerspad is ingetekend. Is de reden hiervan omdat dit net buiten het plangebied ligt?

Het wegprofiel voor de Hoflaan (blz. 25)

Hier zijn twee vrijliggende voetpaden (2,5 m en 2,4 m) en twee vrijliggende fietspaden (elk 1,5 m) gepland. Dit laatste is naar de mening van de VAC te smal.

De benodigde breedte voor een fietser is ten minste 1 meter, die maat is ook toereikend voor een minder stabiele fietser. Om naast elkaar te kunnen fietsen (bijvoorbeeld volwassene met kind) of om in te halen is een breedte van 2 meter noodzakelijk. Met het oog op de toekomst zullen meer en meer scootmobielen gebruikmaken van de fietspaden. Met een vaart van 15 km/uur zijn scootmobielen gevaarlijk voor gebruik van voetpaden.

Ons advies is dus om de fietspaden 2 meter breed te maken ten koste van de breedte van de voetpaden.

Volgens de VAC mag een voetpad aan een kant van de weg 1,5 m breed zijn. Dan is het mogelijk om elkaar te passeren, of naast elkaar te lopen met een kind aan de hand, of naast een rolstoel. Helaas blijft er dan slechts 50/40 cm breedte over voor bomen en straatmeubilair zoals straatnaam- en verkeersborden, lantaarnpalen of afvalbakken.

Openbaar vervoer (blz. 27)

Om optimaal gebruik te kunnen maken van het openbaar Vervoer (OV) door zoveel mogelijk burgers, ook zij die minder goed ter been zijn, lijkt het de VAC noodzakelijk om op centrale plekken langs/naar de OV-route stallingen te realiseren. Voor fietsers valt te denken aan een fietsmolen (weinig grondgebruik voor 200 fietsen) op plekken als:

- NS-Stations
- in de buurt van (streek)bushaltes als in de tekst genoemd;
- Schiedamseweg, Liesveldviaduct, Westerhoofd.

Beantwoording

1. Hoofdstructuur

De Kortedijk, de Havenstraat en de beide zijstraten van de Hoflaan vallen binnen de 30km/uur zone. De laatstgenoemde straten zijn zo kort dat er geen noodzaak is voor het aanleggen van drempels. Wel zullen er uitritconstructies worden gerealiseerd om de voorrangssituatie ten opzichte van de Hoflaan aan te geven. De Kortedijk en de Havenstraat krijgen een smal profiel in verband met het geldende éénrichtingsverkeer regime; drempels worden in deze straten niet nodig geacht. Een uitritconstructie bij de Kortedijk voor verkeer dat de 30 km/uur zone binnen rijdt is daar niet mogelijk in verband met de detectielussen van de verkeerslichten.

2. Verkeerssituatie

Het langzaam verkeer wordt uitgezonderd van het éénrichtingsverkeer.

De reden dat er noch een fietspad noch een voetpad voor/na het Buizengat op de kaart is ingetekend is omdat deze strook hiervoor buiten het plangebied ligt. Deze strook wordt namelijk wel degelijk ingericht met een fietspad en een naastgelegen voetpad.

3. Het wegprofiel voor de Hoflaan

Voor éénrichtingsfietspaden met een etmaalintensiteit tot 1000 fietsers wordt een minimale breedte van 1,5 meter aangehouden, conform de richtlijnen van de Stadsregio Rotterdam. De woningen langs de Hoflaan bestaan uit vier lagen. Vanwege de hoogte van de woningen, het gegeven dat het voetpad ook door gehandicaptenvoertuigen moet kunnen worden gebruikt en de vormgeving van de Hoflaan als een echte laan, is gekozen voor voetpaden met een breedte van 2,5 meter en fietspaden van 1,5 meter.

4. Openbaar vervoer

Sinds de kwantitatieve en kwalitatieve uitbreidingen in respectievelijk 2000 en 2004 zijn bij de NS-stations "Centrum" en "Oost" voldoende fietsenstallingen aanwezig. De mogelijkheden van een fietsenstalling bij de halte Liesveld en voor het vrijmaken van ruimte voor fietsen bij de halte Schiedamseweg worden nog onderzocht. De halte Westerhoofd bevindt zich niet binnen de invloedssfeer van het plan Buizengat.

De tekst in de toelichting is op de vier bovengenoemde punten, waar nodig, verduidelijkt.

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ingekomen d.d. 28.04.04)

**Rijksdienst voor het
Oudheidkundig
Bodemonderzoek**

gemeente Vlaardingen
 College van B & W
 Postbus 141
 3130 AC VLAARDINGEN

28.04.04

Datum
23-04-2004

Onderwerp
vobp 'Centrum Noord-Oost'

Brievennummer
U04-457/GK

Contactpersoon / doorzendnummer
g.korf@archis.nl, tel. 033-4227632

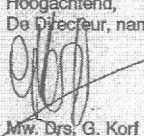
Geacht College,

Hartelijk dank voor het toezenden van het voorontwerp-bestemmingsplan 'Centrum-Noord-Oost'. Ik verzoek u deze brief te beschouwen als een reactie ex art. 10 BRO.

Met waardering heb ik kennis genomen van de aandacht die in dit plan is geschonken aan het aspect archeologie. Ik heb over dit plan dan ook geen opmerkingen.

Hierbij stuur ik u het plan onder dankzegging voor inzage retour.

Hoogachtend,
 De Directeur, namens deze,


 Mw. Drs. G. Korf
 Beleidsmedewerker Planvorming en RO, regio West

cc. de heer drs. R.H.P. Proos, provinciaal archeoloog
 secretariaat Provinciale Planologische Commissie

Bijlagen: vobp 'Centrum Noord-Oost'

Kerkstraat 1 - 3811 CV Amersfoort
 Postbus 1600 - 3800 BP Amersfoort
 tel 033 4227777 - fax 033 4227799
<http://www.archis.nl> - info@archis.nl

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisneming aangenomen.

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Rijksdienst voor de Monumentenzorg (ingekomen d.d. 04.06.04)



RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG

Broederplein 41 - 3703 CD Zeist
 Postbus 1061 - 3700 BA Zeist
 ☎ | 030 - 698 32 11
 fax | 030 - 691 61 89
 Rabobank 1923 21 757

Burgemeester en Wethouders van Vlaardingen
 Postbus 141
 3130 AC VLAARDINGEN

Gemeente Vlaardingen
 Dienst Stadswerk
 Ingek. - 4 JUN 2004
 STW/2004/24210

uw brief/kenmerk
 STW/2004/13629
 24 maart 2004

ons nummer
 RW/2004/1033

behandeld door
 Ing. J.P. van Rooijen

onderwerp
 Overleg ex artikel 10 BRO betreffende
 ontwerp-bestemmingsplan "Centrum
 Noord-Oost"

bijlage
 geen

datum
 03 JUNI 2004

Geacht College,

In antwoord op het mij - in het kader van het in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening bedoelde overleg - bij bovengenoemde brief toegezonden ontwerp-bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost", deel ik u mede dat ik mij in hoofdlijnen met het plan kan verenigen. In het plan wordt echter slechts summier ingegaan op de cultuurhistorische waarden daar waar het de historische bebouwing betreft. In het plan ontbreekt een beschrijving en beschouwing van de aanwezige bovengrondse historische structuur en hoe daar in de toekomst, in termen van behoud en ontwikkeling, ruimtelijk mee zal worden omgegaan. Ik stel het op prijs indien het plan daarop wilt aanvullen. Ook is in het plan onvermeld gebleven dat het gebied deel uit maakt van een voorgenomen aanwijzing tot beschermd stadsgezicht. U dient er rekening mee te houden dat bij een eventueel aanwijzing van een van rijkswege beschermd stadsgezicht, het plan straks dient te voorzien in het rechtsvervolg met als doel de beschreven waarden van het gezicht planologisch te beschermen.

Afschriften van deze brief zend ik aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en aan de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening.

De Directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg,
 voor deze,
 het Hoofd van de Regio West,


 (H. J. Visser)

MINISTERIE VAN ONDERWIJS, CULTUUR EN WETENSCHAPPEN

Beantwoording

Paragraaf 3.7. van de toelichting is op het onderdeel cultuurhistorische waarden aangevuld.

Indien het plangebied, of een deel van het plangebied, wordt aangewezen als beschermd stadsgezicht, zal daar vanzelfsprekend rekening mee worden gehouden. De tekst in de toelichting is op dit onderdeel aangevuld.

Gemeente : Vlaardingen
 Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 Reactie : Hoogheemraadschap van Delfland (ingekomen d.d. 08.06.04)

		Hoogheemraadschap van Delfland	
		Sector Beleid & Onderzoek	
		Phoenixstraat 32 Postbus 3061, 2601 DB Delft Tel (015) 260 81 08	Fax : (015) 212 49 68 E-mail : info@hhdelfland.nl Internet : www.hhdelfland.nl

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vlaardingen Postbus 141 3130 AC Vlaardingen	Gemeente Vlaardingen Dienst Stadswerk Ingek. - 8 JUN 2004 STW/2004 247-16	Ons kenmerk : 446693 Uw brief d.d. : 24 maart 2004 Uw kenmerk : STW/2004/13629 Bijlage(n) : Delft : 7 juni 2004
---	--	---

Onderwerp: art 10 Bro - overleg (voor)ontwerp-bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, 1^e fase"

Geacht college,

U heeft mij het (voor)ontwerp-bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, 1^e fase" gezonden met het verzoek een reactie op het plan kenbaar te maken. Ik heb de volgende opmerkingen op het plan.

Gedeeltelijke instemming

Ik kan met het (voor)ontwerp-bestemmingsplan instemmen voor wat betreft het onderdeel "watertoets". Immers aan de belangrijkste toetsingskader vanuit water wordt voldaan. Maar Delfland bezit hier ook eigendommen waar nu als gevolg van het bestemmingsplan in de directe nabijheid functiewijzigingen plaats vinden. Tegen deze wijzigingen heb ik bezwaar. In het vervolg van mijn brief kom ik hier op terug.

Watertoets

In het bestemmingsplan is aan een aantal voor water belangrijke uitgangspunten voldaan. Het gaat hier met name om de aanwezigheid van voldoende waterberging, een rioelstelsel overeenkomstig de Leidraad Riolerings van de Stichting Rioned en de afspraken die gemaakt zijn over de inrichting van het dijklichaam van de Maasdijk. Daarnaast heeft u de voor het waterschap belangrijke bestemmingen zoals water, waterstaatsdoeleinden (waterkering en sluiscomplex) en rioelwaterpersleiding bestemd. Vanuit watertoets heb ik dan ook geen opmerkingen.

Eigendom Delfland

Nabij het sluiscomplex heeft Delfland een perceel grond met daarop een tweetal woningen in eigendom. Direct langs het perceel komt nu een langzaamverkeersverbinding en aan de achterzijde van een pand wordt een nieuwe woning geplaatst waarbij de zijgevel van deze woning als afscheiding gaat dienen. Deze beide ontwikkelingen hebben gevolg voor de leefbaarheid, de privacy en het uitzicht vanuit de woningen met daarbij een grotere kans op overlast voor de bewoners en dus een waardedaling van het eigendom. Over de te wijzigen situatie ter plaatse, de gevolgen voor de bewoners en de waarde van het eigendom van Delfland is op dit moment overleg met u gaande. Echter zolang dit overleg nog niet ten genoegen van de bewoners en van Delfland is afgerond is ons standpunt dat wij niet zullen instemmen met het voorliggende ontwerp met betrekking tot zowel de langzaamverkeersverbinding als de nieuwbouw rond het eigendom van Delfland.

Team : Ruimtelijke Ordening	Contactpersoon : Ing. J.Ph. Meijerink	Graag bij beantwoording datum en nummer van deze brief vermelden
Doorkiesnr. : 015-2608301	E-mail : jmeijerink@HHDELFLAND.NL	

Toelichting bestemmingsplan
 "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
 2 februari 2005

Beantwoording

1. Gedeeltelijke instemming

Van de gedeeltelijke instemming is kennisgenomen. .

2. Watertoets

Van de reactie met betrekking tot de watertoets is kennisgenomen. De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Eigendom Delfland

Momenteel geldt voor de grond met de twee woningen nabij het sluizencomplex het bestemmingsplan "Verordening Kortedijk" (vastgesteld door de gemeenteraad op 6 september 1956 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 7 januari 1957). Volgens dit bestemmingsplan heeft de grond achter uw eigendommen de bestemming "Verzorgende bedrijven A". Krachtens artikel 13 van de voorschriften van dat bestemmingsplan mag grond met deze bestemming voor 100% bebouwd worden met bedrijven bestaande uit werk- en bergplaatsen als ook de daarbij behorende kantoren en schaftlokalen. Voor de hoogte van deze gebouwen is een bouwverordening van toepassing, hetgeen inhoudt dat tot maximaal 15 meter hoog mag worden gebouwd. Hierdoor is de opmerking over aantasting van leefbaarheid, privacy en uitzicht van de bewoners van de woningen aan de Kortedijk 119a en 119b niet gegrond.

Aan de uitwerking van het genoemde gebied wordt gewerkt en zal verder overleg worden gevoerd. Over de plaats van de langzaamverkeersverbinding heeft in een eerdere fase overleg plaatsgevonden en is overeenstemming bereikt.

Gemeente : Vlaardingen
Plan : Bestemmingsplan "Centrum Noord-Oost, eerste fase"
Reactie : Hoogheemraadschap van Delfland (ingekomen d.d. 08.06.04)

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met de contactpersoon vermeld onderaan het voorblad van deze brief.

Hoogachtend,
het Hoofd Beleid en Onderzoek,
van het Hoogheemraadschap van Delfland,

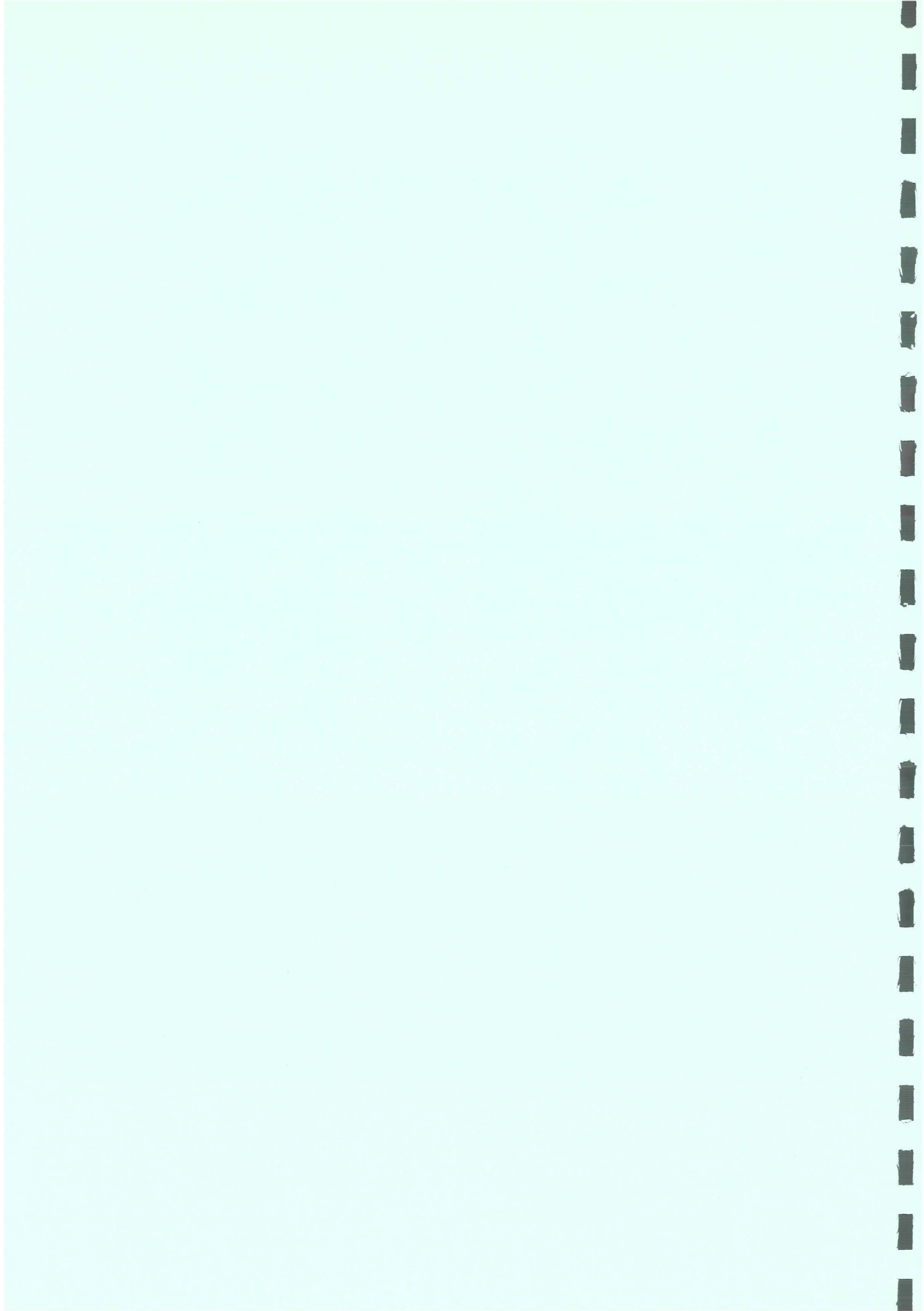


Ir. B. van der Veer

Afschrift: provincie Zuid-Holland, PPC, Delfland, team Vastgoed en Keurbeheer

Beantwoording

Bijlagen



Bijlage 1

Luchtkwaliteitgegevens volgens CAR-rekenmodel

Gebruiker	gis
Bedrijf	Gemeente Vlaardingen
Gemeente/Plaats	Vlaardingen

Jaartal	2005
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandempel

Plaats	Straatnaam	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			Benzoon [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			CO [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			BaP [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
		Jaargemiddelde	in 24 uur achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	Jaargemiddelde	in 24 uur achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	Jaargemiddelde	in 24 uur achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	Jaargemiddelde	in 24 uur achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	Jaargemiddelde	in 24 uur achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	Jaargemiddelde	in 24 uur achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde
Vlaa	westlandseweg	38	37	0	36	36	62	2	1	8	8	0	1384	1284	0.5	0.5			

Gebouwen	gis
Beeld	gemeente Vlaardingen
Gemeente/Plaats	Vlaardingen

Plaats	Stratenaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit (mV/cm)	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Aantal parkeerplaatsen	Snelheidstype	Wegtype	Bommetractor	Afstand tot wegzijl [m]
Vlaa	westlandseweg	83461	436800	10662	0.064	0.041	0.005	100	Normaal stadsverkeer	2	1	30

Stratenbestand: C:\CAR II\westlandsaweg.txt

Gebruiker	gls
Bedrijf	Gemeente Vlaardingen
Gemeente/Plaats	Vlaardingen

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Personenauto's	1
Middelwaarvervoer	1
Zwaarverkeer	1

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandirempel

Plaats	Staatnaam	NO ₂ [µg/m ³]	Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen grenswaar de	Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandiremp el	Benzeen [µg/m ³]	Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen plandiremp el	SO ₂ [µg/m ³]	Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen 24 uursgemid deide	CO [µg/m ³]	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	BaP [ng/m ³]	Jaargemid deide	Jm Jaargemid deide
Vlaa	westlandseweg	34	33	0	34	33	47	1	7	47	7	7	0	1350	1294	0	0,5	0,5	0,5

Gebruiker	gls
Bacjij	gemeente Vlaardingen
Gemeente/Plaats	Vlaardingen

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvl/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Aantal parkeerbewegin gen	Stoelheidstypa	Wegtype	Borrenfactor	Afstand tot wegas [m]
buizengat	Hoflaan	83371	436559	8000	0.95	0.04	0.01	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	10

Stratenbestand: C:\CAR II\hofl.txt

Gebouwen	gls
Bedrijf	gemeente vlaardingen
Gemeente/Plaats	Vlaardingen

Jaartal	2005
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plantrempel

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)		PM10 (µg/m³)		Benzzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)		CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)					
		Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen achtergron d	Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen achtergron d	Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen achtergron d	Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen achtergron d	Jm Jaargemid deide	# Overschrij dingen achtergron d	98- Per centiel achtergron d	98- Per centiel achtergron d				
buizengat	Hoflaan	41	37	0	0	36	38	0	0	1	8	0	0	1531	1294	0,6	0,5
								2	63	8	8	0	0				

Gebruiker		gls	2010	
Bedrijf		gemeente vlaardingen	Meerjarige meteorologie	
Gemeente/Plaats		Vlaardingen	1	
			1	
			1	

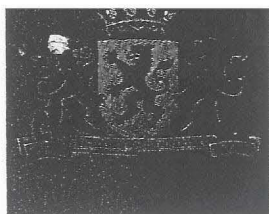
Legenda:

Geen overschrijding

Overschrijding grenswaarde

Overschrijding plandtempel

Plaats	Straatnaam	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandtemp de	PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandtemp de	Bevrees [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Jm achtergron d	SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid deide	GO [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	BAP [ng/m^3]	Jaargemid deide	Jm achtergron d
buizengat	Hoflaan	35	33	0	0	34	33	51	51	2	1	7	7	0	1443	1294	0,5	0,5		

provincie **HOLLAND**
ZUID

6770

DIRECTIE GROEN, WATER EN

MILIEU
afdeling MilieuCONTACTPERSOON
mw. J. Föllings
DOORKIESNUMMER

070 - 441 65 35

E-MAIL
Folling@pzh.nlPROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den HaagTELEFOON
070 - 441 66 11
FAX
070 - 441 78 15
WEBSITE
www.zuid-holland.nlBurgemeester en Wethouders
van VLAARDINGENGemeente Vlaardingen
Dienst Stadswerk

Ingek. 15 NOV 2004

STW/200.4/45586 th

SRMI

ONS KENMERK

DGWM/2004/18619A

UW KENMERK

STW/2004/32587

BIJLAGEN

DATUM

BESLUIT van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 3 november 2004

Op 10 augustus 2004 hebben wij van Burgemeester en Wethouders van Vlaardingen een verzoek ontvangen om hogere grenswaarden Wet geluidhinder vast te stellen voor 69 nieuw te bouwen woningen in de zone van de Westlandseweg en de Hoflaan. De woningen behoren tot het bouwplan voor de bouw van 173 woningen in het 'Buizengat'.

Het ontwerpverzoek heeft van 26 maart tot en met 9 april 2004 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om hierover schriftelijk of mondeling opmerkingen te maken. Over het ontwerpverzoek zijn opmerkingen gemaakt. Wij kunnen ons vinden in de behandeling hiervan door verzoekster.

Het verzoek voldoet aan alle wettelijke bepalingen en past bovendien binnen ons beleid. Wij hebben dan ook besloten de hogere grenswaarden conform het verzoek vast te stellen.

Besluit

Gelet op het voorgaande en gelet op Hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder, hebben wij de hogere grenswaarden als volgt vastgesteld.

Bestemming		Geluidsbron	Hogere grenswaarde in dB(A)
Omschrijving	Aantal		
Woningen blok 5	12	Westlandseweg	58
Woning blok 5	1	Westlandseweg	52
Woningen blok 1	10	Westlandseweg	54
Woningen blok 1	10	Hoflaan	58
Woningen blok 2	9	Hoflaan	59
Woningen blok 3	11	Hoflaan	58
Woningen blok 4	7	Hoflaan	58
Woningen blok 13, 14, 15	19	Hoflaan	51

Tram 9 en
bus 65 en 88 stoppen
bij het provinciehuis.
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

besluit/2004/18619A

ONS KENMERK

DGWM/2004/18619A

PAGINA 2/2

Aan dit besluit verbinden wij de voorwaarde, dat de geluidsbelasting van de gevel ter plaatse van ten minste één van de tot de woning behorende buitenruimten een waarde van 50 dB(A) niet mag overschrijden indien de hogere grenswaarde van de woning meer dan 55 dB(A) bedraagt.

Kanttelingen

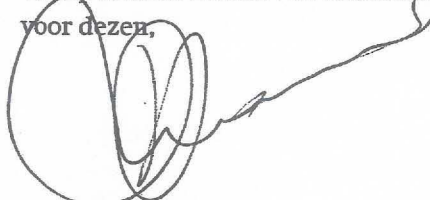
Bij dit besluit plaatsen wij de volgende kanttelingen:

- de planvoorschriften en/of de plankaart van het eventueel hiermee samenhangende bestemmingsplan dienen voldoende waarborgen te bevatten tegen het overschrijden van de (hogere) grenswaarden;
- wellicht ten overvloede merken wij op dat wij bij de totstandkoming van dit besluit alleen aspecten hebben mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door ons te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bij ons een gemotiveerd bezwaarschrift indienen tegen dit besluit. Het bezwaarschrift dient te worden ingediend binnen zes weken na de dag van verzending van het besluit, onder vermelding van 'Awb-bezwaar' in de linkerbovenhoek van de enveloppe en het bezwaarschrift. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, t.a.v. het Awb-secretariaat, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,



ir. P.J.C.M. Murk

hoofd bureau Lokale Milieukwaliteit en Geluid

Verzonden:

11 NOV 2004

AFSCHRIFT AAN

- VROM-Inspectie Regio Zuid-West, Postbus 29036, 3001 GA Rotterdam.

Bijlage 2

Besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
van 3 november 2004 betreffende de vaststelling van
hogere grenswaarden

