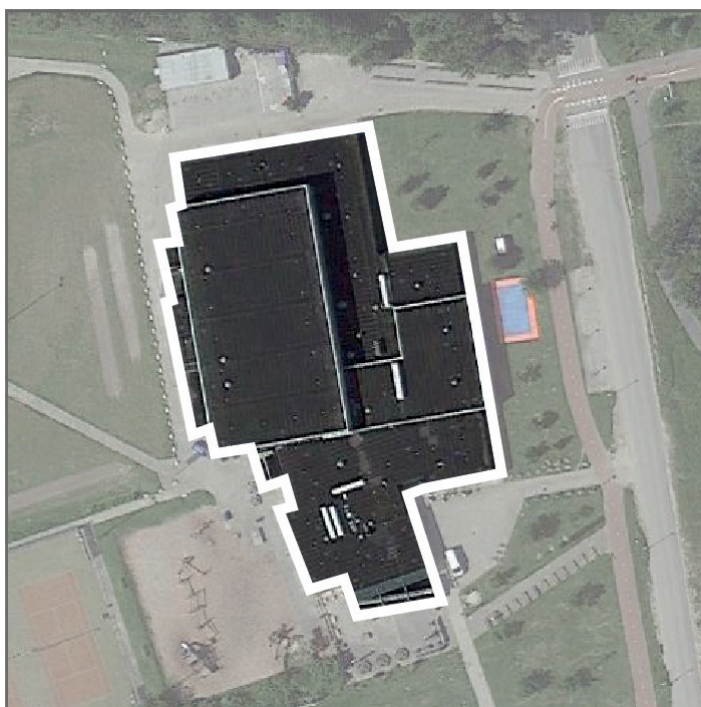




Gemeente Vlaardingen



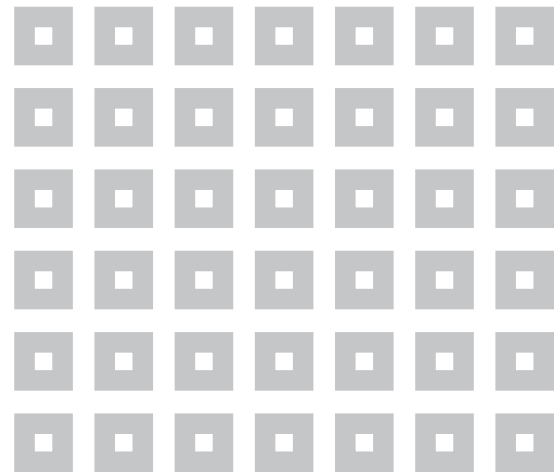
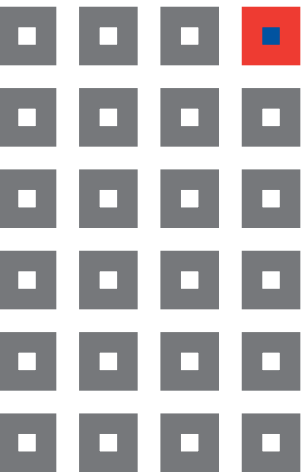
Ruimtelijke onderbouwing "Functieverbreiding De Polderpoort"
t.b.v. een uitgebreide omgevingsvergunning



8 juni 2015

Gemeente Vlaardingen

Ruimtelijke onderbouwing "Functieverbreiding De Polderpoort"
t.b.v. een uitgebreide omgevingsvergunning



werknummer: 789.002.01
datum: 8 juni 2015
bestand: J:\789\002\01\3.Projectresultaat\

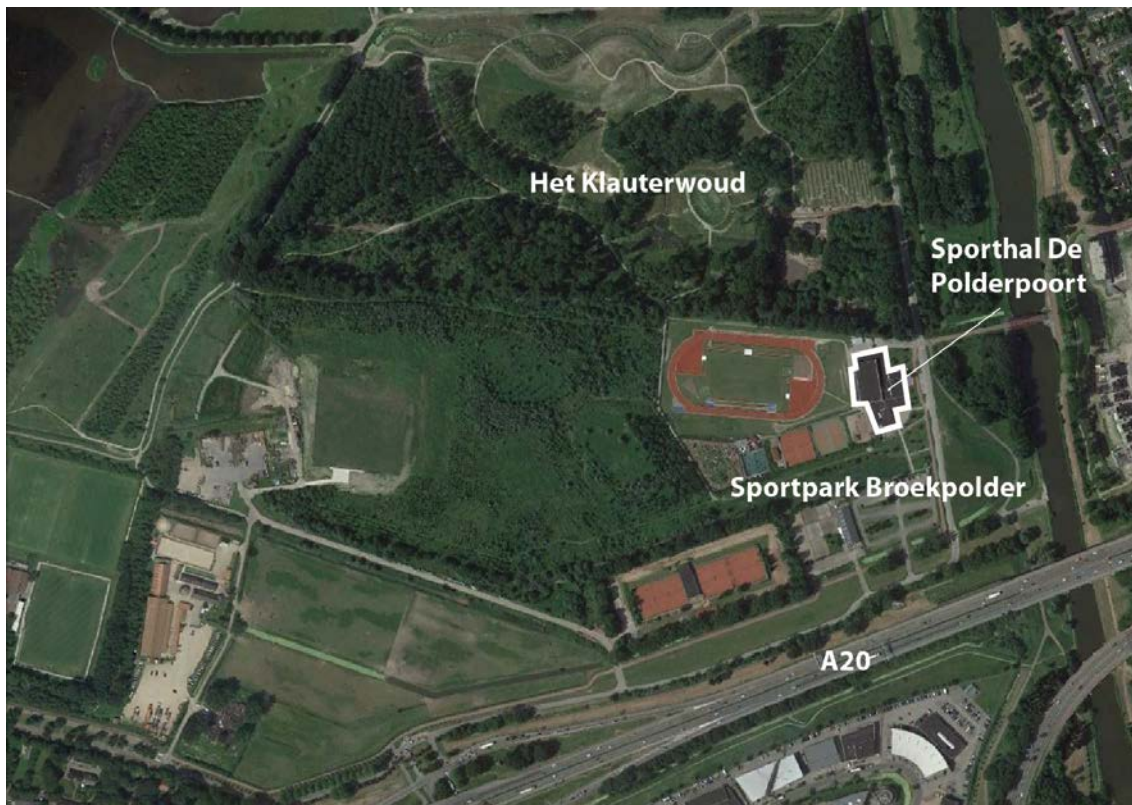
KuiperCompagnons BV
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

Inhoudsopgave van de toelichting

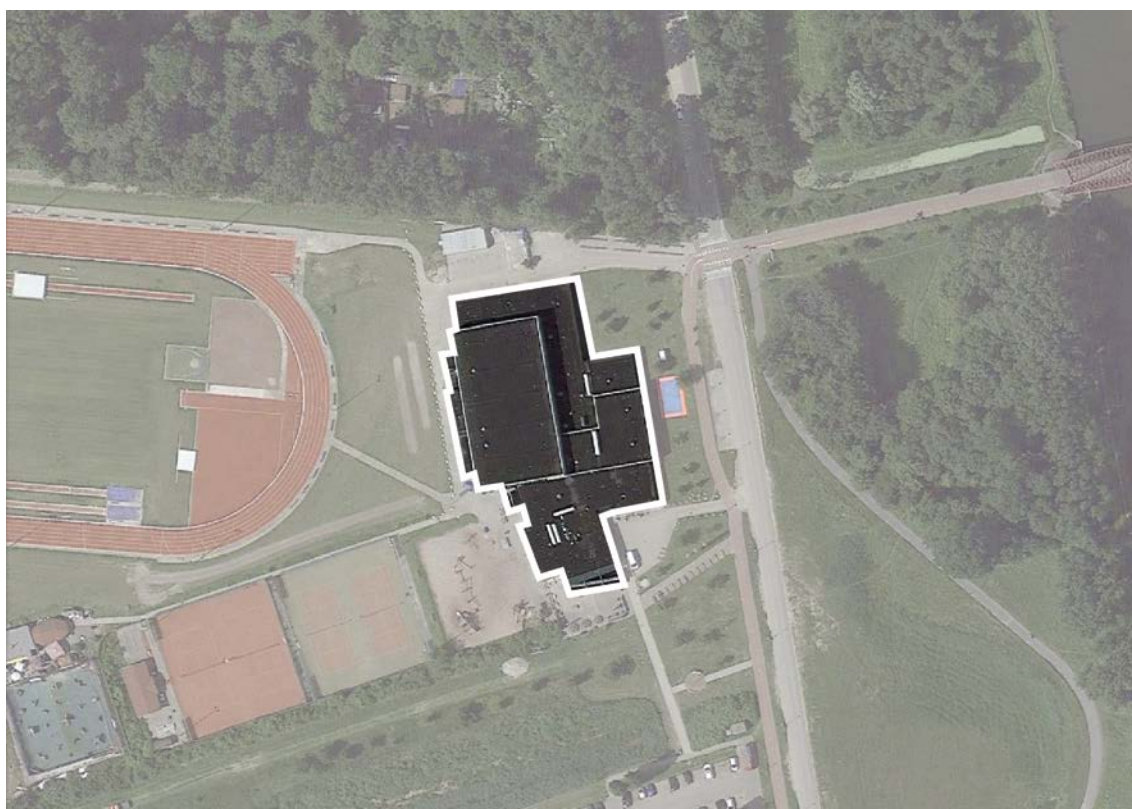
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Voorgaand bestemmingsplan	1
1.4	Planvorm	2
1.5	Planproces	2
1.6	Leeswijzer	2
2	Beleid	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Rijksbeleid	3
2.3	Provinciaal en regionaal beleid	5
2.4	Gemeentelijk beleid	6
3	Gebiedsvisie	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Bestaande situatie	15
3.3	Visie op gewenste ontwikkelingen	15
4	Onderzoek	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Bodemkwaliteit	17
4.3	Akoestische aspecten	17
4.4	Luchtkwaliteit	18
4.5	Milieuzonering	20
4.6	Externe veiligheid	21
4.7	Natuur en landschap	27
4.8	Water	27
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	30
4.10	Parkeren	30
4.11	Overige belemmeringen	31
4.12	Duurzaamheid	32
5	Uitvoerbaarheid	33
5.1	Economische uitvoerbaarheid	33
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
6	Afweging en conclusie	35
6.1	Afweging	35
6.2	Conclusie	35
7	Geometrische plaatsbepaling	37

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Geometrische plaatsbepaling



Afbeelding 1: globale ligging projectgebied



Afbeelding 2: Sporthal De Polderpoort

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De exploitant van sporthal De Polderpoort is voornemens de exploitatiemogelijkheden van sporthal te verbreden. In aanvulling op de bestaande activiteiten (sportieve recreatie, een sportcafé, –brasserie en een vergaderruimte) zijn ook andere activiteiten gewenst, die nu niet mogelijk zijn gemaakt in het vigerende planologische regiem.

De exploitant heeft de wens om commerciële feesten en partijen te organiseren (op jaarbasis circa 40 bruiloften, 10 feesten en 5 andere soort evenementen). Naar de toekomst toe zijn ook paramedische voorzieningen en activiteiten en wellness gewenst.

Deze voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt deel uit van een uitgebreide omgevingsvergunning. De uitgebreide omgevingsvergunning ziet primair op commerciële feesten en partijen. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt tevens voorgesorteerd op een bestemmingswijziging waarmee ook paramedische voorzieningen en activiteiten en wellness mogelijk worden gemaakt.

Ten aanzien van de inhoud en ruimtelijke onderbouwing van deze omgevingsvergunning dient op grond van artikel 5.20 Besluit omgevingsrecht (Bor) te worden voldaan aan het bepaalde in de artikelen 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Artikel 3.1.6 gaat in op de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing, artikel 3.3.1 gaat in op de verplichtingen die voor deze ruimtelijke onderbouwing voortvloeien uit de Wet geluidhinder. In voorliggend stuk wordt aan al deze eisen invulling gegeven.

1.2 Ligging plangebied

Sporthal De Polderpoort bevindt zich op het sportpark Broekpolder (zie afbeelding1). Ten noorden van de sporthal bevindt zich Het klauterwoud en ten zuiden de A20. Ten oosten van het projectgebied ligt de woonwijk Holy-Zuid.

Het projectgebied is weergegeven op afbeelding 2. Het betreft het perceel “De Polderpoort” aan de Watersportweg 11, 3138 HD te Vlaardingen.

1.3 Voorgaand bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied vigeert thans de bestemmingsplannen “Broekpolder” en “Broekpolder, eerste herziening”. Ter plaatse van de sporthal zijn de gronden bestemd voor Recreatieve doeleinden (intensief) en mogen gebruik worden ten behoeve van sportieve recreatie, een sportcafé en brasserie. Het geldende bestemmingsplan laat op de betreffende locatie reeds horeca toe, hetzij beperkt tot 500 m² en specifiek in de vorm van een sportcafé en brasserie.

Hoewel de gemeente vooruitlopend op de toekomstige aanpassing van de bestemming in het verleden reeds exploitatievergunningen heeft verleend voor het organiseren van commerciële feesten en partijen is deze vorm van exploitatie nu nog strijdig met het bestemmingsplan. Ook

het gebruik van de gronden voor paramedische voorzieningen en –activiteiten en wellness is niet toegestaan. Deze ruimtelijke onderbouwing beoogt het gebruik ten behoeve van commerciële feesten en partijen mogelijk te maken, aangezien dit op grond van het vigerende bestemmingsplan “Broekpolder, eerste herziening” planologisch niet is toegestaan.

1.4. Planvorm

De uitgebreide omgevingsvergunning “Functieverbreiding De Polderpoort” gaat vergezeld van de uitkomsten van de voor deze uitbreiding verrichte onderzoeken, een geometrische plaatsbepaling en een ontwerpbesluit. In deze onderbouwing worden de keuzes die zijn gemaakt verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het project aangetoond.

Op deze uitgebreide omgevingsvergunning zijn tevens de digitaliseringsvereisten van toepassing uit de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 (Rsro2012). Dit betekent dat voor het project “Functieverbreiding Polderpoort” de plancontouren via de website www.ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar zullen worden gesteld.

1.5. Planproces

De gemeente heeft vooruitlopend op de toekomstige aanpassing van de bestemming in het verleden reeds exploitatievergunningen verleend voor het organiseren van commerciële feesten en partijen. Daarnaast is bij de bouw van De Polderpoort reeds rekening gehouden met ontvangst van grote evenementen, een afwijking van de bouwregels of bouwkundige aanpassingen zijn derhalve niet aan de orde. Het gebouw voldoet (nog steeds) aan de huidige eisen en regels.

Deze ruimtelijke onderbouwing dient als onderbouwing om aan te tonen dat voldaan de ontwikkeling niet een verslechtering is van de bestaande situatie, maar juist het juridisch planologisch mogelijk maken van voorgenomen ontwikkeling.

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt vooruitgelopen op de toekomstige bestemmingsplanwijziging naar de bestemming ‘Sport’ met een functieaanduiding (bijvoorbeeld ‘feestzaal’ o.i.d.). In deze bestemming zal in ieder geval het beoogde gebruik als accommodatie voor sportieve recreatie en de thans toegestane horecavoorzieningen (maximaal categorie 2 conform horecabeleid) ten behoeve van het sportcafé en brasserie worden geborgd. Daarnaast worden evenementen zoals commerciële feesten en partijen mogelijk gemaakt die middels gebruiksvoorschriften worden gemaximaliseerd. Om de exploitatie van Polderpoort toekomstbestendig te maken wordt (rechtstreeks of middels een wijzigingsbevoegdheid) ook paramedische voorzieningen en activiteiten en wellnessvoorzieningen toegestaan, indien dit vanuit het standpunt van een goede ruimtelijke ordening inpasbaar is.

1.6 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit zeven hoofdstukken. Na dit hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het beleidskader bij het plan uiteengezet. In hoofdstuk 3 is de visie op het gebied toegelicht en in hoofdstuk 4 is een aantal onderzoeksaspecten behandeld. In hoofdstuk 5 is de uitvoerbaarheid toegelicht. In hoofdstuk 6 is vervolgens een afweging en conclusie gegeven. In hoofdstuk 7 is de geometrische plaatsbepaling (contouren projectgebied) opgenomen.

2 Beleid

2.1 Inleiding

Op zowel Rijks-, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau bestaan er diverse beleidsstukken waarbij met het opstellen van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt het plan getoetst aan de relevante beleidsstukken.

2.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 inwerking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste Rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

Ter versterking van het vestigingsklimaat in de stedelijke regio's rondom de main-, brain- en greenports geldt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak. In krimpregio's wordt het interbestuurlijke programma bevolkingsdaling doorgezet.

De beoogde ontwikkeling past volledig in het streven naar het benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. De bestaande sporthal wordt gebruikt voor de voorgenomen verbreding van de exploitatiemogelijkheden.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-)

AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht. Indien geldende bestemmingsplannen niet voldoen aan het Barro dan moeten deze binnen drie jaar na inwerkingtreding van het besluit zijn aangepast.

Bij besluit van 28 augustus 2012 (inwerking getreden op 1 oktober 2012) is het Barro aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen hoofdinfrastructuur (reserveringen voor hoofdwegen en landelijke spoorwegen en vrijwaring rond Rijkswaagen), de elektriciteitsvoorziening, het regime van de herijkte ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

Voor het projectgebied gelden geen beperkingen vanuit het Barro.

Duurzaamheidsladder

Ook is bij besluit van 28 augustus 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. In het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt.

De ladder bestaat uit drie treden:

- **Behoeft:**

Voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte waarin nog niet elders in de regio is voorzien? Het kan zowel om een kwantitatieve als een kwalitatieve behoefte gaan.

- **Binnen- of buitenstedelijk:**

Indien er sprake is van een actuele regionale behoefte, dan moet worden beoordeeld of deze in bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden gerealiseerd, eventueel door benutting van beschikbare gronden, herontwikkeling of transformatie van bestaande locaties.

- **Bereikbaarheid met meerdere modaliteiten:**

Indien gekozen moet worden voor een locatie buiten het stedelijke gebied, dan gaat de voorkeur uit naar een plek die (in de toekomst) bereikbaar is via verschillende vervoerswijzen.

De ontwikkeling ziet op een verbreding van de exploitatiemogelijkheden en niet op het toevoegen van extra bebouwing. Zodoende is geen sprake van een verstedelijkingsopgave. De

ontwikkeling is weliswaar buiten stedelijk gebied, maar ziet dus niet op het toevoegen van extra bebouwing. De verbreding van de exploitatiemogelijkheden is inpandig voorzien. Daarnaast vinden de commerciële feesten en partijen al plaats. De bereikbaarheid is in deze niet aan de orde. Het projectgebied blijft op dezelfde wijze ontsloten en in parkeervoorzieningen is voorzien.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma Ruimte en Verordening Ruimte

Op basis van de Wro moeten gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen, waarbij Ruimte en Mobiliteit leidend zijn: de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM).

In de provinciale structuurvisie geeft de provincie aan wat zij als provinciaal belang beschouwt en hoe zij daarop wil gaan sturen. In het Programma Ruimte (het PR) en het programma Mobiliteit beschrijft de provincie met welke instrumenten zij de doelen en ambities uit de VRM uit gaat voeren. De Verordening Ruimte (VR) beschrijft de regels vanuit het beleid (de VRM) en de programma's. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen. Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de VRM, het PR en de VR (en alle bijbehorende documenten) vastgesteld.

De provincie Zuid-Holland onderscheidt zich door de strategische ligging in internationale netwerken, drie unieke deltalandschappen die samenkomen (kust, veen en rivierdelta) en de veelzijdige steden en economische complexen in het deltalandschap. De provincie heeft vier 'rode draden' benoemd.

De vier rode draden voor de toekomst zijn:

1. Beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. Vergroten van de agglomeratiekracht;
3. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Voor de bebouwde ruimte zet de provincie in op een samenhangend, compact en goed bereikbaar, kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. Een van de belangrijkste randvoorwaarden voor (nieuwe ruimtelijke) ontwikkelingen in zowel stedelijk als landelijk gebied is dat gemeenten de ladder voor duurzame verstedelijking (zoals ook opgenomen in het Bro) toe moeten passen. De provincie heeft daar in de VR een eigen invulling aangegeven. Ook de kwaliteitskaart van de VRM is rechtstreeks verankerd in de VR.

Voor het projectgebied is op grond van de VRM een aantal kaarten relevant. Het plangebied is in de visie onder meer aangeduid als volgt.

Kaart 'Beschermingscategorieën en verblijfsrecreatiegebied'

Het projectgebied is op deze kaart gelegen in een gebied met beschermingscategorie 2: een gebied met een specifieke waarde. Omdat de voorgenomen ontwikkeling ziet op het verbreden van de exploitatiemogelijkheden is geen sprake van aantasting van deze categorie. Op basis van deze categorie wordt de ontwikkeling dan ook haalbaar geacht.

Kaart 'Recreatiegebied rond de stad'

Op deze kaart is het projectgebied aangewezen als een recreatiegebied rond de stad. Omdat het projectgebied zich op een sportpark bevindt, en omdat de voorgenomen ontwikkeling enkel ziet op het verbreden van de exploitatiemogelijkheden, wordt aangesloten op het recreatiegebied. Paramedische voorzieningen en activiteiten en wellness sluiten aan op de recreatiemogelijkheden en het aanwezige sportpark.

Kaart 'Stad en land verbonden' en 'Laag van de beleving'

Ook hier zoekt de voorgenomen ontwikkeling aansluiting op de waarden zoals die zijn opgenomen op de kaart. Een recreatiegebied, welke tevens als groene buffer is aangewezen. Omdat geen bebouwing wordt toegevoegd, blijft de groene buffer behouden.

Kaart 'Laag van de ondergrond', 'Laag van cultuur- en natuurlandschappen' en 'Laag van de stedelijke occupatie'

Het projectgebied bevindt zich op jonge zeeklei in een veengebied (veen(weide)landschap). Deze gronden worden niet aangetast met voorgenomen ontwikkeling.

Verordening Ruimte

Hieronder zijn de voor het bestemmingsplan juridisch bindende en relevante onderdelen (van de VR) beschouwd. De *Ladder voor duurzame verstedelijking* is al afgewogen bij het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2.2).

In de VR zijn regels gesteld omtrent het aanwezige recreatiegebied en de aanwezige groene buffer. De groene buffer wordt niet aangetast en de ontwikkeling sluit in zijn functies aan op het recreatiegebied. Daarnaast is sprake van het direct mogelijk maken wat voorts via het verlenen van de exploitatievergunningen werd geregeld. In overeenstemming met de VR is tevens een paragraaf te worden opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing met betrekking tot de beeldkwaliteit. Aangezien de ontwikkeling ziet op een exploitatieverbreding – en niet op het toevoegen van een stedelijk programma – is het opstellen van een dergelijke paragraaf niet benodigd. De bestaande bebouwing blijft gehandhaafd en aanpassingen aan gevels zijn niet voorzien. De bestaande ruimtelijke kwaliteit blijft gehandhaafd.

Het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en is voorts passend binnen het beleid uit de provinciale verordening.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Gemeentelijk ruimtelijk beleid

Stadsvisie Vlaardingen, Koers op 2020 (en actualisatie 2008)

De stadsvisie van de gemeente Vlaardingen is op 10 februari 2000 vastgesteld door de raad en vormt het strategische beleidskader voor gebiedsontwikkeling voor een periode van 20 jaar.

De kernpunten van de stadsvisie zijn:

- integratie en sociale samenhang bevorderen;
- een gevarieerd woon- en leefmilieu bereiken op wijkniveau;
- streven naar gedifferentieerde woonmilieus en mensen zoveel mogelijk de mogelijkheid bieden om in hun eigen wijk een wooncarrière te doorlopen;

- woningaanbod meer aanpassen op de vraag vanuit de woningmarkt;
- stabilisatie van de werkgelegenheid op het huidige niveau, waarbij de industriële sector terrein zal verliezen en de werkgelegenheid in andere sectoren zal toenemen.

De voorgenomen ontwikkeling is dusdanig klein en daarom ook niet benoemd in de Stadsvisie Vlaardingen, Koers op 2020. Toetsen aan de stadsvisie is dan ook niet mogelijk

Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020

De Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen is in 2003 vastgesteld door de gemeenteraad en vormt een ruimtelijke uitwerking van de stadsvisie, "Koers op 2020". De vele grote lopende projecten zijn in samenhang gezet met elkaar, met toekomstige projecten en met de integrale ontwikkeling van stad en buitengebied. De structuurschets is verder van belang om nieuwe projecten gericht te kunnen uitvoeren.

De belangrijkste doelstellingen zijn:

- versterken van de stedelijke groenstructuur;
- herwaarderen van de cultuurhistorie;
- vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus;
- spreiden van zorgvoorzieningen;
- versterken van de stadsranden en de Broekpolder;
- anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur;
- stabiliseren en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid.

In overeenstemming met de ruimtelijke structuurschets heeft de ontwikkeling plaats op een sportaccommodatie. De locatie is al bebouwd en gebruik wordt gemaakt van die bebouwing (sporthal). Daarnaast wordt – zoals hierboven benoemd – de stadsrand en de Broekpolder versterkt door het aanbieden van extra recreatieve functies.

Horecabeleid

Horeca is van groot belang voor Vlaardingen. De horeca bepaalt mede de sfeer in de stad en kan een bijdrage leveren aan een levendige, aantrekkelijke en sociaal veilige stad. Daarnaast kan de horeca van belang zijn voor andere voorzieningen, bijvoorbeeld op het gebied van detailhandel, dienstverlening, cultuur en recreatie. Het gemeentebestuur streeft naar een goede balans tussen de verschillende functies: een maximum aan sfeer en levendigheid en een minimum aan overlast.

In 2005 is nieuw horecabeleid geformuleerd met de Nota Horecabeleid (2 juni 2005), omdat de gemeente de ambitie etaleerde zich in te willen zetten voor een attractieve horeca in de stad. Genoemd beleid is tot stand gebracht in overleg met de diverse partijen (o.m. Koninklijke Horeca Nederland en politie). Afgelopen jaren lag de nadruk in Vlaardingen op het terugdringen van de overlast die horeca kan veroorzaken. Een beleid van regelgeving en striktere handhaving heeft een positief effect gehad. Daardoor is er nu meer ruimte om naar de positieve aspecten van de horeca te kijken en naar de mogelijkheden om die aspecten nog beter tot uitdrukking te brengen, in het belang van de horecaondernemer én de stad Vlaardingen.

Het bestemmingsplan is aan te merken als één van de belangrijkste sturingsinstrumenten. Horeca-activiteiten zijn in principe alleen toegestaan in panden en op locaties die daarvoor in de bestemmingsplannen van de gemeente zijn aangewezen. Op een locatie die daarvoor niet

bestemd is, kan een horecagelegenheid zich alleen vestigen als het bevoegd gezag hiervoor een afwijking verleent óf als het bestemmingsplan kan worden gewijzigd. De gemeente Vlaardingen heeft de wens om de economie van de stad te versterken. Daarom wil het gemeentebestuur ook aan de horecasector de nodige ontwikkelingsruimte bieden. Daarbij is van belang dat ontwikkelingen juist daar plaatsvinden waar ze het meest wenselijk zijn. De uitgangspunten voor het horecabeleid kunnen worden vertaald in vier ambities:

1. Een gevarieerd aanbod van goede kwaliteit – herkenbare stedelijke horeca als een van de aantrekkelijke aspecten van de stad;
2. Een goede kwaliteit van de buitenruimte – herkenbaarheid en bereikbaarheid van locaties waardoor de horeca kan floreren;
3. Horeca in de nabijheid van andere stedelijke functies – mogelijkheid tot wederzijdse versterking benutten;
4. Een evenwichtige afweging van belangen.

Bij de laatste speelt vooral dat groei van de horeca niet plaats mag vinden tegen elke prijs. Andere belangen, zoals een aantrekkelijk woonklimaat of een rustige omgeving, moeten ook worden afgewogen. In principe mag de horeca niet leiden tot een hinderlijke verstoring van de overige functies (zoals wonen en werken). Beperking van hinder moet steeds het uitgangspunt zijn, zonder op voorhand de horeca te verbieden of ontwikkeling onmogelijk te maken. Om de invloed op het leefklimaat inzichtelijk te maken, hanteert de gemeente een onderscheid naar type horeca (dag/avond/nacht). Deze categorie-indeling (van licht naar zwaar) is tevens vastgelegd in de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. Het geactualiseerde horecabeleid is op 19 oktober 2010 vastgesteld. Hierbij is een praktisch hanteerbare en actuele typering c.q. categorie-indeling een belangrijk hulpmiddel. In dit bestemmingsplan wordt de volgende categorie-indeling voor de horeca gehanteerd:

Categorie 1 Lichte horeca / dagzaken

Deze categorie omvat de winkelondersteunende horeca, zonder alcoholvergunning. Voornaamste criterium is de Winkeltijdenwet, hetgeen inhoudt maandag tot en met zaterdag geopend tot maximaal 22.00 uur en op koopzondagen. Hierdoor veroorzaken zij slechts beperkte hinder voor omwonenden. Tot de categorie lichte horeca behoren zaken als een automatiek, broodjeszaak, lunchroom, ijssalon en een traiteur/afhaalcentrum. Daarbij moet worden opgemerkt dat indien zaken als een ijssalon, traiteur/afhaalcentrum niet beschikken over voorzieningen of faciliteiten om het gekochte voedsel ter plaatse te nuttigen, zij in bestemmingsplan-technische zin niet vallen onder horeca-inrichtingen, maar zijn aan te merken als detailhandel (winkel). Dit laat echter onverlet dat zij dienen te beschikken over een horecaexploitatievergunning op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

Voor bepaalde zaken als een traiteur/afhaalcentrum of een ijssalon geldt dat zij wel op zondag geopend mogen zijn, omdat zij vallen onder het vrijstellingenbesluit (artikel 10b van het Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenwet).

Categorie 2 Horeca

Onder deze categorie vallen horeca-inrichtingen waarbij de exploitatie primair is gebaseerd op het verstrekken van maaltijden / eten. Alleen hebben zij of een drank- & horecavergunning zoals bistro, restaurant, eetcafé en/of zijn zij buiten de tijden van de Winkeltijdenwet geopend en hebben een verkeersaantrekkende werking zoals shoarma- en pizzeriazaken. Tevens

kunnen zij over een bezorg- of afhaalservice beschikken, waardoor zij aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken. Ook bedrijven / inrichtingen gericht op het verschaffen van logies, al of niet in combinatie met het verstrekken van consumpties en/of drank, vallen onder deze categorie (hotel, pension).

Categorie 3 Middelzware horeca

In deze categorie zitten de horecabedrijven waarbij de exploitatie primair is gebaseerd op het verstrekken van dranken voor gebruik ter plaatse en die voor een goed functioneren ook een gedeelte van de nacht geopend zijn. Daardoor kunnen zij een groter publiek aantrekken en daardoor aanmerkelijke hinder voor de omgeving met zich meebrengen. Zaken als een (grand)café, bierhuis, biljart- of poolcentrum en een proeflokaal vallen onder deze categorie. (N.B. Echter als het proeflokaal gecombineerd wordt met eten, valt het onder categorie 2).

Categorie 4 Zware horeca

Met zware horeca worden zaken aangeduid die gelet op vloeroppervlakte veel bezoekers hebben en waar geluid een belangrijk onderdeel is van de bedrijfsvoering. Hieronder vallen zaken als zalenverhuur / partycentrum (regulier gebruik t.b.v. feesten, muziek, dansevenementen), dancing / discotheek, bar/nachtclub en een casino of amusementscentrum (met horeca). De laatste is onder de zware horeca geplaatst gelet op de bijzondere wetgeving waarmee deze te maken heeft.

Categorie 5 Bijzondere categorie

In Vlaardingen worden twee bijzondere horeca-categorieën onderscheiden: a. paracommerciële horeca en b. coffeeshops.

a. paracommerciële horeca

Onder paracommerciële horeca vallen sportkantines en sociaal-culturele en educatieve instellingen.

b. coffeeshops

De tweede bijzondere categorie binnen de horeca-indeling wordt ingenomen door de coffeeshop. De coffeeshop is een alcoholvrije inrichting waarin de kleinschalige verkoop van cannabisproducten wordt gedoogd, al of niet voor gebruik ter plaatse. Aan de vestiging van een coffeeshop en ook het verlenen van een exploitatievergunning wordt een aantal specifieke eisen gesteld. De volgende toetsingscriteria worden daarbij gehanteerd:

- Geen vestiging van een coffeeshop binnen een afstand van 150 meter van een bestaand verkooppunt van softdrugs, om te voorkomen dat een concentratie van coffeeshops ontstaat;
- Coffeeshops worden alleen toegestaan in bestaande horecapanden. Er worden ten behoeve van coffeeshops geen procedures gevolgd voor vrijstelling van een bestemmingsplan;
- Geen coffeeshops in specifieke woonbuurten waar aantasting van de woon- en leefomgeving zich eerder manifesteert;
- Geen coffeeshops binnen een afstand van 250 meter van scholen, club- en buurthuizen, jongerencentra en andere jeugdinstituten.

Het aantal coffeeshops in Vlaardingen is vastgesteld op drie; meer vestigingen worden niet toegelaten (Nota "Cannabis en coffeeshops in Vlaardingen" – 1997).

Nota Prostitutiebeleid 2002

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. Op basis hiervan kan de gemeente een integraal en samenhangend beleid voeren voor de totale 'seksindustrie'. Gelet op het aanbod in de steden rondom Vlaardingen stelt de gemeente in haar 'Nota Prostitutiebeleid' Voor, om 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. Op grond van de in de APV gehanteerde definitie en volgens inventarisatie van de politie beschikt Vlaardingen over één seksinrichting (in de Rivierzone – KW-haven, dus buiten het onderhavige bestemmingsplan).

In het voorliggende plan wordt een seksinrichting niet toegestaan.

Groenplan - Vlaardingen Blijvend Groen

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

Het aanwezige groen blijft intact.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015

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

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

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

De gewenste bereikbaarheid krijgt gestalte in een vijftal beleidsrichtingen:

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

In Vlaardingen wordt het doorgaande verkeer gebundeld op gebiedsontsluitingswegen (50 km/h-wegen). Waar mogelijk wordt langzaam- en snelverkeer op deze wegen van elkaar gescheiden. De overige wegen worden ingericht als erftoegangswegen (zoals in de vorm van 30 km/h-zones). Op de erftoegangswegen wordt langzaam- en snelverkeer in principe gemengd. Een te hoge verkeersintensiteit (voornamelijk veroorzaakt door doorgaand verkeer) is hier ongewenst. Voor alle wegen en fietsroutes in Vlaardingen geldt het streven naar een duurzaam veilige inrichting.

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

De huidige ontsluiting via de Watersportweg blijft in stand en er zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig (zie paragraaf 4.10).

Gemeentelijke Fietsnota

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

Het fietsbeleid in de gemeente hanteert de volgende uitgangspunten:

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

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

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

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

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

Bij het bereiken van het projectgebied wordt rekening gehouden met fietsverkeer. Voor de bereikbaarheid van de Polderpoort zijn goede fietsvoorzieningen beschikbaar. Ongeveer 30% van de maximaal 1.000 bezoekers zal naar verwachting gebruik maken van de fiets. Dit betekent maximaal 300 fietsparkeerplaatsen. Op de locatie is voldoende ruimte beschikbaar om dit aantal op te vangen. Aan de voor- en achterzijde van het pand zijn in totaal 330 fietsparkeerplaatsen aanwezig.

Gemeentelijk parkeerbeleid

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

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

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

Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid

Het college van burgemeester en wethouders heeft een ambitiedocument laten opstellen over gebiedsgericht milieubeleid en biedt dit aan de raad. In het document is beschreven welke milieuambities Vlaardingen heeft voor verschillende deelgebieden in de gemeente en hoe deze ambities input zullen gaan vormen bij ruimtelijke planontwikkeling. De ambities zijn gebiedsgericht omdat ze zijn afgestemd op de specifieke kenmerken van verschillende deelgebieden in Vlaardingen en de specifieke kansen en bedreigingen die zich daar voordoen. Dit betekent dat niet overal dezelfde milieukwaliteit wordt nagestreefd, maar dat het gewenste kwaliteitsniveau afhankelijk is van de kenmerken van verschillende gebieden. Het acceptabele maximale geluidsniveau ligt bijvoorbeeld op een bedrijventerrein hoger dan in het centrum.

De ontwikkeling ziet op een verbreding van de exploitatiemogelijkheden en niet op het toevoegen van een stedelijk programma. Aan de duurzaamheidseisen is daarmee voldaan omdat gebruik wordt gemaakt van een bestaand pand, in dit geval de sporthal.

Programma Duurzaamheid

De gemeenteraad heeft in juni 2012 het Programma Duurzaamheid Vlaardingen 2012-2015 'Samen voor een duurzaam Vlaardingen' vastgesteld. Vlaardingen wil zowel voor zijn huidige bewoners als voor toekomstige generaties een duurzame stad aan het water zijn: schoon, groen en gezond. Uitgangspunt is om samen met burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en medeoverheden te werken aan een stad met een hoge kwaliteit van leven waar het prettig wonen, werken en recreëren is.

De functieverbreiding van de Polderpoort draagt bij aan de toename van recreatiemogelijkheden in de gemeente. Het Programma Duurzaamheid biedt verder geen concrete aanknopingspunten voor dit project.



Afbeelding 3: Sporthal De Polderpoort gezien vanaf de zuidoostzijde



Afbeelding 4: Sporthal De Polderpoort gezien vanaf de noordoostzijde

3 Gebiedsvisie

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt eerst kort de bestaande situatie in het projectgebied beschreven. Vervolgens wordt de beoogde (ruimtelijke) ontwikkeling (verbreding van de exploitatiemogelijkheden) toegelicht.

3.2 Bestaande situatie

Sporthal De Polderpoort bevindt zich in het oosten van sportpark Broekpolder, ten westen van de Watersportweg. Ten zuidwesten van de sporthal bevindt zich een buitenspeelplaats. Ten zuiden van de sporthal bevindt zich een parkeerterrein. Ten westen van het parkeerterrein bevinden zich vervolgens enkele jeu de boulesbanen en een tennisvereniging. Ook ten westen van de sporthal bevinden zich enkele tennisbanen, een atletiekbaan, voorzieningen voor (hippische) paardensport en een paintballvoorziening. Allen voorzieningen ten behoeve van het al aanwezige recreatieve karakter van het gebied.

De sporthal zelf is een gebouw van ongeveer twee lagen hoog die wordt gebruikt door scholen en verenigingen. Aan deze sporthal zijn vervolgens aanbouwen geplaatst waar zich andere voorzieningen bevinden. Onder andere een brasserie, fitnessvoorzieningen, een Japans restaurant, vergadervoorzieningen en manuele en fysiotherapie praktijk Polderpoort. Ten slotte is ook een sportcafé aanwezig. Voor een impressie van de bestaande situatie wordt verwezen naar afbeeldingen 3 en 4.

De infrastructuur is door de gemeente voor fietsers geoptimaliseerd. Onder andere zijn stalplaatsen en (verlichte)fietsroutes langs en door de broekpolder aangelegd. Ontsluiting van fietsers vanaf Vlaardingen naar De Broekpolder is middels de “Wokkelbrug” voorzien. De brug sluit in het oosten aan op de Trekkade.

3.3 Visie op gewenste ontwikkelingen

De Polderpoort wordt geëxploiteerd door SCV/Polderpoort. In de koopovereenkomst van 16 december 2010 is bepaald dat het pand werd verkocht ten behoeve van het in stand houden van een sportaccommodatie met vier kunststof tennisbanen, drie beachvolleybalvelden, een binnensportcentrum voor onder meer zaalsporten, fitness, vechtsporten, paintball activiteiten, denksporten en biljart, een uitvalsbasis voor buitensporten, alsmede vergaderruimtes en voorzieningen voor horeca en kinderopvang en bijbehorende infrastructuur. Tevens is bepaald dat verenigingen, clubs en andere dienstverlenende instellingen (zoals fysiotherapie) die destijds gebruik maakten van De Polderpoort dit mochten blijven doen.

De toekomstige ontwikkeling ziet op het verbreden van de exploitatiemogelijkheden binnen de bestaande sporthal. Het organiseren van grote commerciële feesten en partijen vindt plaats binnen het huidige pand. Hierbij wordt uitgegaan van de aanwezigheid van maximaal 1.000 gasten (40 bruiloften, 10 feesten en 5 andere soort evenementen). Daarnaast zijn ook paramedische voorzieningen en activiteiten en wellness gewenst, binnen de bestaande sporthal. Aan de uitstraling van de bestaande sporthal zal daarmee niets veranderen.

Bij de bouw van De Polderpoort in 2003/2004 is rekening gehouden met ontvangst van grote evenementen. Onder andere is rekening gehouden met stroomvoorziening, veiligheid en routing. Zo is de hal voorzien van ruime ontruimingsmogelijkheden en zo is er voor leveranciers, alsmede hulpdiensten, overzichtelijke aanrijroutes rond en op de locatie aanwezig.

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt vooruitgelopen op de toekomstige bestemmingsplanwijziging naar de bestemming 'Sport' met een functieaanduiding (bijvoorbeeld 'feestzaal' o.i.d.). In deze bestemming zal in ieder geval het beoogde gebruik als accommodatie voor sportieve recreatie en de thans toegestane horecavoorzieningen (maximaal categorie 2 conform horecabeleid) ten behoeve van het sportcafé en brasserie worden geborgd.

Daarnaast worden evenementen zoals commerciële feesten en partijen mogelijk gemaakt die middels gebruiksvoorschriften worden gemaximaliseerd. Om de exploitatie van Polderpoort toekomstbestendig te maken wordt (rechtstreeks of middels een wijzigingsbevoegdheid) ook paramedische voorzieningen en activiteiten en wellnessvoorzieningen toegestaan, indien dit vanuit het standpunt van een goede ruimtelijke ordening inpasbaar is.

4 Onderzoek

4.1 Inleiding

Een van de strategische doelen van het milieubeleid in Vlaardingen is dat duurzame ontwikkeling en omgevingskwaliteit uitgangspunt zijn voor de stedelijke vernieuwing. Concretisering vindt plaats in een ruimtelijke procedure als het onderhavige. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal milieu- en omgevingsaspecten, die bij dit plan een rol spelen.

4.2 Bodemkwaliteit

4.2.1 Onderzoek

Gebruik wordt gemaakt van de bestaande sporthal. Daarnaast vinden geen nieuwe bouwactiviteiten plaats. Concreet betekent dit dat geen nieuwe activiteiten plaatshebben waarvoor een bodemonderzoek moet worden voorgelegd.

4.2.2 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect bodem geen belemmering voor de voorgenomen verbreding van de exploitatiemogelijkheden.

4.3 Akoestische aspecten

4.3.1 Kader

Conform artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) 2007 bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Alvorens geluidgevoelige objecten - zoals woningen of scholen - kunnen worden geprojecteerd, dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

4.3.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling heeft plaats in de bestaande sporthal en ziet niet op woningbouw. Enkel de exploitatiemogelijkheden worden verbreed.

Daarnaast is een sporthal aan te merken als een niet geluidsgevoelig object en bevindt de dichtst bijzijnde woning zich op ongeveer 225 meter. Overlast van de extra activiteiten is daardoor niet te verwachten voor omwonenden, gezien de grote afstand tussen de sporthal en de woningen. Daarnaast zijn in het verleden meerdere keren exploitatievergunning verleend voor dezelfde feesten en partijen en zijn geen klachten over geluidhinder binnen gekomen.

In het kader van het activiteitenbesluit zal de DCMR een akoestisch onderzoek verlangen. Dit onderzoek is voor de aanvraag van een omgevingsvergunning niet benodigd.

4.3.3 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect geluid geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}) en zeer fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast mag de PM_{10} 24 uurgemiddelde grenswaarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ bedraagt $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO_2 en PM_{10} aangepast. Voor PM_{10} is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO_2 . De grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toeneemt dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de "Wet luchtkwaliteit" niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de normen van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

4.4.2 Onderzoek

Beoordeling luchtkwaliteit

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdrage (luchtkwaliteitseisen)' (Regeling NIBM) zijn voor verschillende functiecategorieën cijfermatige kwantificaties opgenomen, waarbij een ontwikkeling als een NIBM-project kan worden beschouwd. Deze categorieën betreffen landbouwinrichtingen, spoorwegemplacements, kantoorlocaties, woningbouwlocaties en een combinatielocatie van woningbouw en kantoren.

De realisatie van een sporthal en woningen past niet in één van de hiervoor genoemde functiecategorieën. Daardoor is een onderzoek nodig om aan te tonen of aan de normen van de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan.

Berekeningen NIBM-rekentool

Bij grote activiteiten wordt uitgegaan van maximaal 1.000 bezoekers waarvan 30% met de fiets komt. Van de 700 personen die met de auto komen (de overige 70%), zitten gemiddeld 2,8 personen in de auto. Dit betekent dat de voorgenomen ontwikkeling een toename van het aantal verkeersbewegingen oplevert van 500 verkeersbewegingen per etmaal.

Voor kleine ontwikkelingen is een specifieke rekentool ontwikkeld waarmee op een eenvoudige en snelle manier kan worden bepaald of er sprake is van een NIBM bijdrage. In deze tool wordt de toename van de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10} aan de hand van de verkeerstoename. De volgende afbeelding is de ingevulde NIBM-tool (versie mei 2014) weergegeven.

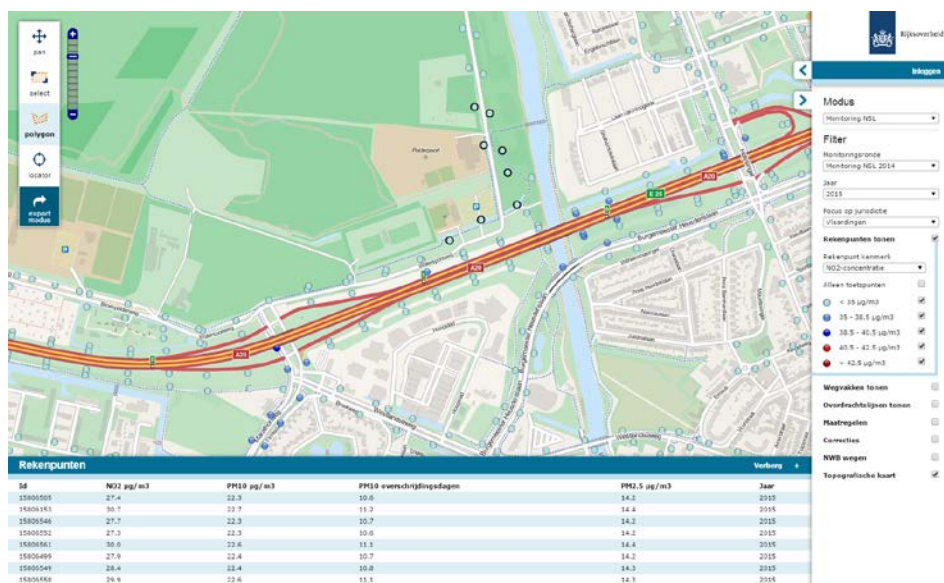
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		500
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,43
	PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,11
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding 5: Resultaten NIBM-rekentool, versie mei 2014.

Uit de berekeningen met de NIBM-rekentool blijkt, dat de jaargemiddelde concentratie NO_2 maximaal $0,43 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toeneemt en de jaargemiddelde concentratie PM_{10} maximaal $0,11 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De beide toenames zijn ruim lager dan de toegestane NIBM-norm van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daardoor draagt de toename van het verkeer NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden is niet aan de orde.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt. Deze concentraties zijn afkomstig uit de NSL-monitoringstool. In deze tool zijn onder andere de Craijensteijn en de Parallelweg opgenomen. In afbeelding 6 zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ weergegeven voor het peiljaar 2015.



Afbeelding 6: NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (2015) Grootchalige Concentratiekaart Nederland

Uit de voorgaande afbeelding blijkt dat, nabij het plangebied, de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} respectievelijk maximaal 31 µg/m³, 23 µg/m³ en 14 µg/m³ bedraagt. De jaargemiddelde grenswaarden voor de stoffen wordt niet overschreden. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24 uurgemiddelde concentratie is maximaal 11, waardoor het maximum van 35 dagen niet wordt overschreden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

4.4.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten.

4.5 Milieuzonering

4.5.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

4.5.2 Onderzoek

In onderstaande tabel is weergegeven welke inrichtingen in de sporthal worden toegevoegd. Bij ieder bedrijf is aangegeven tot welke VNG categorie deze behoren met de bijbehorende richtafstand (tot een rustige woonwijk) en wat het maatgevende aspect (geur, geluid of stof) is. De werkelijke kortste afstand komt overeen met de afstand van de inrichtingsgrens tot de gevel van woningen. Gemakshalve is de sporthal zelf ook toegevoegd.

SBI-Code	Adres	Omschrijving	VNG Categorie	Richtafstand (in m)	Werkelijke kortste afstand (in m)	Maatgevend aspect
931	Watersportweg 11	Sporthal	3.1	50	225	Geluid
563	Watersportweg 11	Commerciële feesten en partijen (vergelijkbaar met disco)	2	30	225	Geluid
8691, 8692	Watersportweg 11	paramedische voorzieningen (consultatiebureau)	1	10	225	Geluid
9313, 9604	Watersportweg 11	Wellness (Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden)	2	30	225	Geluid

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, neemt de hinder ten opzichte van de meest dichtst bijzijnde woonwijk niet toe. De sporthal levert met haar activiteiten meer (geluid)hinder op dan de functies die worden toegevoegd. Daarnaast bevindt de meest dichtstbijzijnde woning zich op een afstand van 225 meter, daar waar de richtafstand minimaal 50 meter dient te bedragen. Gezien de grote afstand tot de dichtstbijzijnde woningen én gezien het feit dat ruim aan de richtafstanden uit de VNG-brochure worden voldaan, wordt (geluid)hinder onwaarschijnlijk geacht.

4.5.3 Conclusie

Gezien het voorgaande levert het aspect milieuzonering geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling. De meest dichtst bijzijnde woning bevindt zich op 225 meter, daar waar de meest nadelige (geluid)hinder (sporthal) tot 50 meter reikt.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor bestaande situaties wordt het niveau van 10^{-5} per jaar als grenswaarde gehanteerd, 10^{-6} per jaar geldt als richtwaarde. Voor nieuwe situaties geldt een grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Een richtwaarde is daarbij niet van toepassing.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Op 27 mei 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacements waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Het Bevt vormt het wettelijk kader voor het Basisnet weg, water en spoor. In het Bevt zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor het PR. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor routes die tot het basisnet behoren, moet de basisnetafstand in acht worden genomen. Deze afstand geeft de maximale 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen weer. In de Bevt is vastgelegd dat in de toelichting bij een besluit moet worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding en bestrijding van rampen en de mogelijkheden voor personen om zichzelf in veiligheid te brengen, indien dit besluit is gelegen binnen het invloedsgebied¹ van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Een verantwoording van het groepsrisico is nodig voor het gebied dat op minder dan 200 meter van een route of tracé ligt (het groepsrisico-inventarisatiegebied), tenzij het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het

Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

4.6.2 Onderzoek

Risicokaart

In de directe nabijheid van het bestemmingsplangebied zijn de volgende relevante risicobronnen aanwezig:

- Transport van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A20
- Hogedruk aardgastransportleiding A-517 (30" en 66 bar)

Rijksweg A20

Op ongeveer 210 meter afstand ten zuiden van de locatie ligt de rijksweg A20 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het groepsrisico vanuit de A20 in de huidige situatie bedraagt $0,025 \times$ de oriënterende waarde.

Aardgastransportleiding

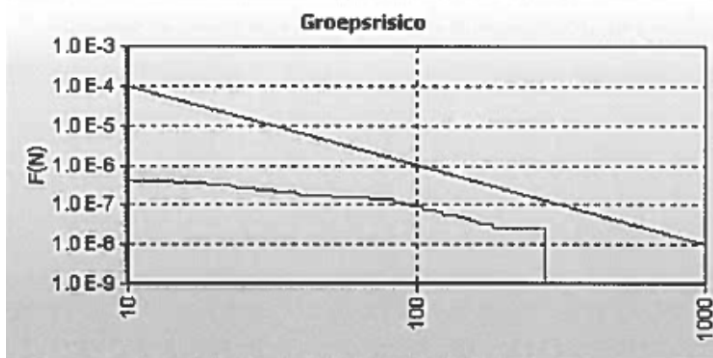
Op ongeveer 150 meter afstand van de sporthal ligt een ondergrondse aardgasleiding. De locatie Polderpoort is gesitueerd binnen het invloedsgebied (380 meter) van de hogedruk aardgasleiding A-517. Hierdoor dient inzicht te worden gegeven in de hoogte van het groepsrisico.

Groepsrisico

Onder het groepsgebonden risico wordt de kans verstaan dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde.

Op 24 februari 2014 heeft de DCMR een advies¹ uitgebracht over de milieuaspecten ten aanzien van de exploitatiewijziging. In het kader van dit advies is de hoogte van het groepsrisico bepaald in de toekomstige situatie.

¹ Milieuaspecten Polderpoort, 24 februari 2014, kenmerk 21712105, DCMR



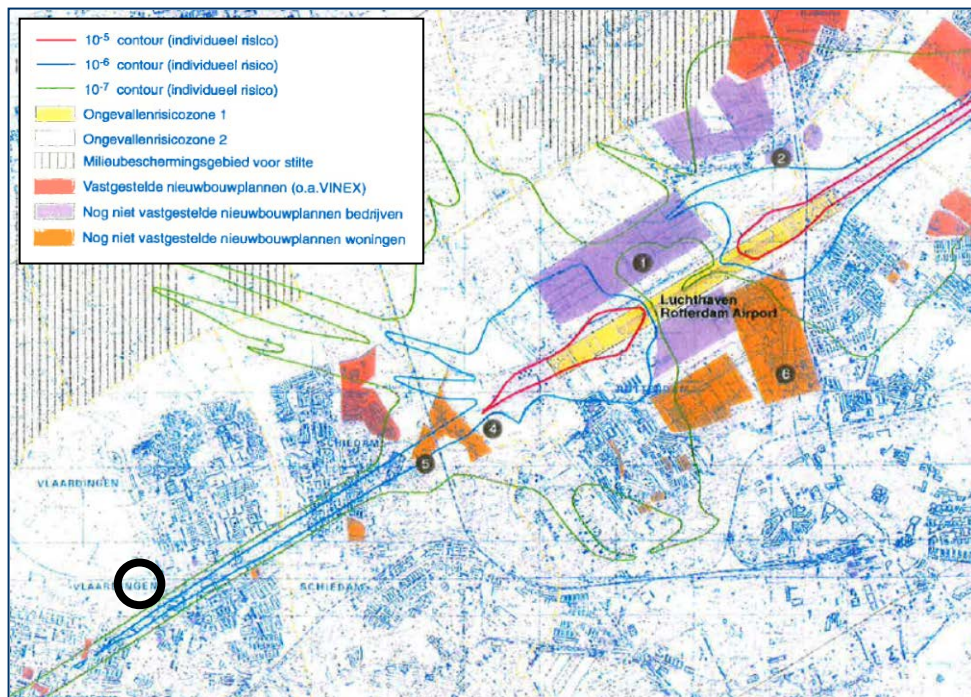
Afbeelding 7: Fn-curve groepsrisico A-517

Uit de berekening blijkt dat zowel met als zonder de aanvullende aanwezigheid van personen, na planrealisatie, het groepsrisico ligt op 0,2 maal de oriëntatiewaarde. In afbeelding 7 is de fn-curve van het groepsrisico weergegeven, waaruit blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. Omdat onderhavig plan geen invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico volstaat een beknopte verantwoording van het groepsrisico.

In het kader van een beknopte verantwoording van het groepsrisico dient naast de hoogte van het groepsrisico ook ingegaan worden op de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderhavig onderbouwing wordt voor advies aan de Veiligheidsregio Rijnmond (VRR) voorgelegd.

Rotterdam The Hague Airport

Op ruim zeven kilometer ten noordoosten van het projectgebied is Rotterdam The Hague Airport gelegen. Zoals uit de afbeelding 8 blijkt, zijn er geen externe veiligheidscontouren die binnen het projectgebied reiken. Dit werpt derhalve geen belemmeringen op.



Afbeelding 8: contouren externe veiligheid luchthaven Rotterdam The Hague Airport inclusief globale ligging plangebied

Verantwoording groepsrisico en motivering zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid

Aangetoond is dat het groepsrisico in zowel de autonome als in de toekomstige situatie 0 bedraagt en zodoende onder de oriënterende waarde ligt. De realisatie van de voorgenomen ontwikkeling levert geen wezenlijke toename op van het groepsrisico. Dit betekent dat het groepsrisico geen belemmering op voor de realisatie en een beknopte verantwoording volstaat.

Scenario's A20: BLEVE en toxisch scenario

De brandweer bereidt zich voor op de gevolgen van een zogenaamd 'maatgevend scenario'. Voor gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn wordt dit scenario door LPG transporten gevormd. Voor LPG transport is het maatgevende scenario een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een ketelwagon tijdens transport. Een warme BLEVE treedt op bij een externe brand, een koude BLEVE treedt op wanneer de tank bezwijkt door een mechanische oorzaak. Het optredende effect (druk golf) en het moment van exploderen is afhankelijk van de inhoud van de tank. Voor het bepalen van het resteffect voor het bepalen van maatregelen met betrekking tot zeer kwetsbare bestemmingen wordt uitgegaan van de 1% letaliteitscontour (LC01) van het worst case scenario. De LC01 contour van dit scenario betreft 230 meter vanaf de hart van de rijbaan. Hiermee ligt het plangebied buiten deze contour.

Het toxisch scenario (toxische wolk) heeft het grootste effectgebied en is daarmee tevens een relevant scenario. De LC01 contour van dit scenario betreft 400 meter vanaf de hart van de rijbaan. Hiermee ligt het plangebied binnen deze contour.

Scenario hogedruk aardgastransportleiding: fakkelbrand

Het maatgevende scenario voor een gasleiding is een fakkelbrandincident. Een fakkelbrand ontstaat als gevolg van graafschade aan de gasleiding waarbij het gas direct ontsteekt. De LC01 contour van dit scenario betreft 375 meter vanaf het hart van de leiding. Hiermee ligt het plangebied binnen deze contour.

Zelfredzaamheid BLEVE

Het maatgevende scenario voor een transportroute betreft een BLEVE-incident met een tankwagen. Mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn aanwezig, mits tijdig aangevangen wordt met ontruiming en er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Na afloop van een 'BLEVE' kan het beste worden gevlucht, om secundaire branden te vermijden. Vluchtroutes moeten personen direct van de calamiteit wegleiden. De nieuwe functie is niet specifiek bedoeld voor niet- of beperkt zelfredzame personen. Gebouwen, die bestemd zijn voor niet- of beperkt zelfredzame personen, huisvesten onder andere ouderen, gehandicapten, kinderen van 0 tot 4 jaar of gevangenen. Voor het gehele plangebied geldt dat er voldoende vluchtwegen in noordelijke richting aanwezig zijn om het plangebied in geval van calamiteit zo snel mogelijk te ontluchten.

Zelfredzaamheid toxische wolk

Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen die zich buiten bevinden

(Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS) 3). Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de A20 is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden (safe-haven-principe). Indien dit niet mogelijk is kan ervoor gekozen worden te vluchten. Bij een toxische wolk dient gevluht te worden haaks op de wolk. Voor het gehele plangebied geldt dat er voldoende vluchtwegen in noordelijke richting aanwezig zijn om het plangebied in geval van calamiteit zo snel mogelijk te ontvluchten.

Zelfredzaamheid fakkelbrand

Ontvluchting in het geval van een fakkelbrandincident (zichtbaar voor aanwezigen) is mogelijk... De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Middels de ontsluiting aan de richting het noorden bestaat de mogelijkheid om zo snel mogelijk het invloedsgebied van de risicobron te ontvluchten.

Voor de hulpverleningsdiensten is het van belang dat aanwezigen tijdig gewaarschuwd worden. Dit kan met behulp van het zogenaamde waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Het WAS-netwerk is dekkend voor het plangebied. Het gebruik van WAS, eventueel aangevuld met het gebruik van SMS-alert kan eraan bijdragen dat het aantal slachtoffers wordt beperkt.

Maatregelen transportroute voor gevaarlijke stoffen A20

Het treffen van fysieke maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied ter beperking van het GR door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is vanwege maatschappelijke en economische motieven niet reëel. Daarnaast ligt dit buiten het bereik van de initiatiefnemer.

Voor weerstand tegen druk op gevel en glas zijn constructies denkbaar. Voorbeelden zijn een gevel met binnenspouwblad uitgevoerd in beton en kleine raampartijen van dubbel glas. Weerstand tegen extreme warmtebelasting door een BLEVE wordt alleen geboden door specifiek brandwerend glas.

Bij een toxisch incident komen toxische stoffen vrij waardoor een toxische wolk ontstaat. De omvang van het effectgebied wordt bepaald door de hoeveelheid toxische damp die vrijkomt en de verspreiding van de dampwolk. De verspreiding van de dampwolk is mede afhankelijk van de weersomstandigheden (windrichting en snelheid e.d.). Het plangebied ligt relatief ongunstig ten opzichte van de meest voorkomende wind uit zuidwestelijke richting. Bij het scenario van een toxische wolk is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen, deuren en ventilatiepompen worden gesloten. Hiermee wordt een safe-haven principe gecreëerd.

Maatregelen hogedruk aardgastransportleiding

Het treffen van fysieke maatregelen aan de bron of overdrachtsmaatregelen ter beperking van het GR ten gevolge van de aardgasleiding is vanwege maatschappelijke en economische motieven niet reëel en dit ligt buiten het bereik van de initiatiefnemer. Om de kans op een leidingbreuk te verkleinen, geldt dat in overleg met de leidingbeheerder Gasunie maatregelen getroffen dienen te worden om de ongestoorde ligging van de transportleiding te garanderen. Het bevoegd gezag dient in overleg met de leidingbeheerder Gasunie vast te stellen of afdoende constructieve en veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, conform het gestelde in de regelgeving inzake buisleidingen.

4.6.3 Conclusie

Gezien het voorgaande levert het aspect externe veiligheid geen belemmeringen op voor de voorgenomen verbreding van de exploitatiemogelijkheden.

4.7 Natuur en landschap

4.7.1 Onderzoek

Soortenbescherming

De ontwikkeling ziet op een verbreding van de exploitatiemogelijkheden. Het toevoegen van nieuwe bebouwing is niet aan de orde. Gezien het voorgaande zijn er geen nadelige effecten te verwachten met betrekking tot soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

Uit de gebiedendatabase van het Ministerie van LNV kan worden afgeleid dat er geen beschermde natuurgebieden in de nabijheid van het projectgebied aanwezig zijn. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied (Ecologische hoofdstructuur) bevindt zich ten westen van het projectgebied op ruim 1,7 kilometer. De verbreding van de exploitatiemogelijkheden zal geen invloed hebben op de beschermde waarden aldaar.

Groenstructuren

Bestaande groenstructuren blijven gehandhaafd.

4.7.2 Conclusie

Gezien het voorgaande levert het aspect natuur en landschap geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling. Bestaande groenstructuren blijven gehandhaafd en beschermde natuurgebieden in de omgeving worden niet aangetast. Daarnaast zijn ook geen nadelige effecten te verwachten met betrekking tot soortenbescherming.

4.8 Water

4.8.1 Kader

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

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

Wanneer er bouwplannen zijn, moet hierover volgens de toets eerst worden overlegd met de betrokken waterbeheerders in de regio. Daarbij moeten alle gevolgen met betrekking tot water tegen het licht worden gehouden. Dat betekent dat zowel wordt gekeken naar

overstromingsgevaar, wateroverlast, verdroging als waterkwaliteit. In waterstaatkundig opzicht maakt het projectgebied deel uit van het Hoogheemraadschap van Delfland.

4.8.2 Onderzoek

Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (EKRW) is in oktober 2000 vastgesteld door het Europees Parlement en de Europese raad. Artikel 1a geeft de betekenis van de richtlijn aan: “Doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van land oppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater in de Gemeenschap, waarmee aquatische ecosystemen en, en wat de waterbehoeften ervan betreft, terrestrische ecosystemen en wetlands die rechtstreeks afhankelijk zijn van aquatische ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed, en beschermd en verbeterd worden.” De richtlijn biedt dus een kader voor het beschermen van de waterkwaliteit. Daarbij wordt van de lidstaten vereist dat zij het waterkwaliteitsniveau organiseren per stroomgebied. Voor Nederland houdt dit een indeling in naar de stroomgebieden van de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems.

Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^e eeuw

De nota ‘Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^e eeuw’ is uitgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De nota heeft als doelstelling een ander waterbeleid te realiseren, aangezien het huidige watersysteem voor de toekomst niet op orde is. Aanleiding voor dit rapport is de situatie in de jaren negentig van de vorige eeuw, toen verschillende delen van Nederland regelmatig overlast van water hadden. Dit deed maatschappelijk en politiek de vraag rijzen of Nederland wel zijn waterhuishouding op orde had voor de 21^e eeuw. Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag.

Voor de aanpak van het veiligheidsprobleem en de vermindering van de wateroverlast kiest het kabinet de volgende hoofdlijnen:

- Burgers herkennen en erkennen het waterprobleem onvoldoende. De overheid moet meer inzicht geven in de aard en de omvang van deze risico's en burgers de mogelijkheid bieden om zelf een bijdrage te leveren aan het verminderen van de risico's, in aanvulling op de inspanningen van de overheid.
- Een nieuwe aanpak voor veiligheid en wateroverlast, die stoelt op drie uitgangspunten:
 - o anticiperen in plaats van reageren;
 - o niet afwentelen van waterhuishoudkundige problemen door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden – bergen - afvoeren en het niet afwentelen van bestuurlijke verantwoordelijkheden;
 - o méér ruimte naast techniek.
- Naast technische maatregelen is méér ruimte nodig om (incidenteel) water op te vangen. Deze ruimte moet waar mogelijk tegelijkertijd voor andere doeleinden worden gebruikt die te verenigen zijn met het opvangen van water.
- Een “watertoets” moet voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.
- De nieuwe aanpak in het waterbeleid stelt ook nieuwe eisen aan de kennisinfrastructuur.
- Voor de aanpak van veiligheid en wateroverlast zijn Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten samen verantwoordelijk. Bestuurlijke afspraken over rolverdeling en

samenwerking moeten voor een snelle en effectieve implementatie zorgen.

- De ontwikkelingen rond klimaat en bodem én de nieuwe aanpak maken extra investeringen met een structureel karakter in het waterbeheer nodig, zowel in het hoofdsysteem als in het regionale systeem.

Water zal, meer dan het nu het geval is, sturend zijn bij de ruimtelijke inrichting en grondgebruik in Nederland. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast voortaan expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. Dit geldt voor alle fasen van de planontwikkeling.

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap van Delfland

Het Waterbeheerplan 2010-2015 is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Vooral het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater staan centraal. Daarbij zullen klimaatverandering, zeespiegelstijging verzilting en nieuwe wetten en regels het waterbeheer de komende decennia ingrijpend gaan veranderen. In het waterbeheerplan legt Delfland sterk de nadruk op een verantwoorde, realistische en betaalbare uitvoering van alle doelstellingen.

Waterplan Vlaardingen

In het kader van het Waterplan Vlaardingen (2007) dat de gemeente Vlaardingen en het Hoogheemraadschap van Delfland gezamenlijk hebben opgesteld, is een Watersysteemanalyse uitgevoerd. Op basis hiervan is deze voorliggende waterparagraaf geformuleerd.

4.8.3 Onderzoek

Algemeen

Het plangebied is gelegen in de polder Broekpolder. Het praktijkpeil bedraagt 0,70 meter en het schouwpeil -1,43 meter. Dit peil blijft gehandhaafd.

Veiligheid en waterkeringen

Binnen het projectgebied ligt geen regionale waterkering. Wel bevindt zich ter plaatse van de Watersportweg een regionale waterkering. Deze waterkering wordt niet geschaad, aangezien enkel sprake is van een verbreding van de exploitatiemogelijkheden. Deze verbreding heeft plaats in de bestaande sporthal.

Waterkwantiteit

De voorgenomen ontwikkeling wijzigt niets aan de waterkwantiteit. Sprake is van een verbreding van de exploitatiemogelijkheden, binnen de bestaande sporthal.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

De voorgenomen ontwikkeling wijzigt niets aan de watersysteemkwaliteit en de ecologie. Sprake is van een verbreding van de exploitatiemogelijkheden, binnen de bestaande sporthal.

Afvalwater en riolering

In Vlaardingen is het rioleringsbeleid erop gericht dat alle nieuwe ontwikkelingen moeten zijn voorzien van een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel. Omdat de voorgenomen ontwikkeling ziet op een verbreding van de exploitatiemogelijkheden binnen de bestaande sporthal, wijzigt niets. Gebruik wordt gemaakt van het al aanwezige rioolstelsel.

Grondwater

Het grondwaterpeil is gesteld op -1.43 NAP. Dit peil wijzigt niet met voorgenomen ontwikkeling.

Hemelwaterafvoer

Het afgevoerde hemelwater wordt afgevoerd zoals dat nu ook al wordt afgevoerd. De sporthal wijzigt niet in haar omvang.

4.8.4 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect water geen belemmering voor de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling. De verruiming van de gebruiksmogelijkheden heeft plaats binnen de bestaande sporthal.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie**4.9.1 Archeologie*****Kader***

In de Monumentenwet 1988 is aangegeven bij het vaststellen van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond rekening dient te worden gehouden met in de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling van de verbreding van de exploitatiemogelijkheden heeft plaats binnen de bestaande sporthal. Eventuele archeologische waarden worden hiermee niet aangetast.

4.9.2 Cultuurhistorie

De voorgenomen ontwikkeling van de verbreding van de exploitatiemogelijkheden heeft plaats binnen de bestaande sporthal. Eventuele cultuurhistorische waarden worden hiermee niet aangetast. Daarnaast is er ook geen sprake van dat de sporthal is aangewezen als een Rijks- of gemeentelijk monument.

4.10 Parkeren**4.10.1 Parkeerbeleid**

De gemeente Vlaardingen heeft een eigen parkeerbeleid. Dit beleid is in paragraaf 2.4.1 reeds uiteengezet. Korte tijdshalve wordt hiernaar verwezen.

4.10.1 Parkeervraag

Huidig gebruik

Sportieve recreatie

Voor een sporthal wordt in het parkeerbeleid van Vlaardingen 2 gebruikers per 100 m² gerekend. Voor deze functies is circa 2.500 m² in het pand gereserveerd. Hiervoor worden dus 50 gebruikers aangehouden, waarvan 70% met de auto komt. Hiervoor zijn circa 30 parkeerplaatsen benodigd. In het pand is een fysiotherapeut actief met één behandelkamer. Per behandelkamer wordt in het parkeerbeleid van Vlaardingen 2 parkeerplaatsen gerekend.

Café / brasserie

Voor een café wordt in het parkeerbeleid van Vlaardingen 6 parkeerplaatsen per 100 m² gerekend. Voor het café/brasserie is circa 150 m² gereserveerd. Voor deze functie zijn dus circa 9 parkeerplaatsen benodigd.

Vergaderzaal

Voor een vergaderzaal wordt in het parkeerbeleid van Vlaardingen 5 parkeerplaatsen per 100 m² gerekend. In het complex is circa 150 m² gereserveerd voor een vergaderzaal. Voor deze functie zijn dus circa 7,5 parkeerplaatsen benodigd.

Toekomstig gebruik

(Grote) activiteiten

Bij grote activiteiten wordt uitgegaan van maximaal 1.000 bezoekers waarvan 30% met de fiets komt. Van de 700 personen die met de auto komen (de overige 70%), zitten gemiddeld 2,8 personen in de auto. Voor deze functie zijn dus 250 parkeerplaatsen benodigd (700/2,8).

Het parkeerterrein ten zuiden van De Polderpoort biedt ruimte aan 190 parkeerplaatsen. Voor het overgrote deel van de te organiseren evenementen volstaat dit aantal parkeerplaatsen. Ook verderop aan de Watersportweg (richting het Klauterwoud) zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig (langsparkeren).

Wijziging van het gebruik ten behoeve van wellness is thans niet van toepassing, indien aan de orde wordt dit in de nog te doorlopen bestemmingsplanwijziging nader onderbouwd.

4.11 Overige belemmeringen

4.11.1 Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

4.11.2 Onderzoek

Het gebied is op de risicokaart geclassificeerd als een 'potentieel overstroombaar gebied'. De voorgenomen ontwikkeling van de verbreding van de exploitatiemogelijkheden heeft plaats binnen de bestaande sporthal. Een toename aan verharding is niet voorzien. Hoewel de

ontwikkeling dus plaatsheeft in een 'potentieel overstroombaar gebied', wijzigt niets aan de feitelijke situatie en kan de verbreding plaatshebben.

Er is geen sprake van straalpaden, of (niet eerder genoemde) beschermingszones.

4.11.3 Conclusie

Er zijn geen overige belemmeringen die van invloed zijn op de voorgenomen ontwikkeling.

4.12 Duurzaamheid

Nationaal klimaatbeleid

Teneinde de Kyotodoelstellingen te realiseren, is landelijk klimaatbeleid geformuleerd. De korte termijn doelstelling voor Nederland is de uitstoot van de belangrijkste broeikasgassen in de periode van 2008 - 2012 met 6% terug te dringen ten opzichte van 1990. Op de lange termijn wil de overheid de overgang naar een duurzame energiehuishouding bereiken (een aandeel van twintig procent duurzame energie in 2020) en verdere beperking van de CO₂-uitstoot realiseren (30% in 2020 ten opzichte van 1990). Dit is verwoord in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4).

De Nederlandse overheid wil de helft van de nodige emissiereductie behalen met binnenlandse maatregelen en de andere helft uit het buitenland met behulp van de flexibele instrumenten uit het Kyotoprotocol.

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt ingespeeld op duurzaamheid. Gebruik wordt gemaakt van een bestaand gebouw, in plaats van een nieuw gebouw te realiseren.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het besluit.

De voorgenomen verbreding van de exploitatiemogelijkheden is een ontwikkeling waarvan de kosten geheel worden gedragen door de initiatiefnemer SCV/Polderpoort.

Planschade

Gezien de ligging en de ruime afstand tot de dichtstbijzijnde woningen wordt eventuele planschade na aanpassing van het bestemmingsplan in de toekomst niet verwacht. Het uitbreiden van de gebruiksmogelijkheden wordt niet als planschadegevoelig aangemerkt.

Momenteel wordt een overeenkomst voorbereid die voorafgaande aan de vergunningverlening wordt gesloten.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Plan(vormings)proces

De huidige sporthal De Polderpoort bevindt zich op sportpark Broekpolder en kent recreatieve en sportdoeleinden. De exploitatiemogelijkheden worden verbreed, waarbij functies worden toegevoegd passend binnen de eerder genoemde doeleinden. Er is vraag naar het organiseren van grote commerciële feesten en partijen tot maximaal 1.000 gasten. In het verleden hebben in de sporthal meerdere grote commerciële feesten en partijen plaatsgehad en, vooruitlopend op de toekomstige bestemmingsplanwijziging reeds eerder exploitatievergunningen verleend. Middels deze ruimtelijke onderbouwing wordt het recht om het organiseren van grote commerciële feesten en partijen direct mogelijk gemaakt. Feitelijk wijzigt daarmee niets aan de situatie. Ook bevindt zich al een fysiotherapeut in de sporthal, wat aansluit op paramedische activiteiten. Wellness tot slot, wordt binnen het bestaande gebouw van de sporthal voorzien. Ook dit heeft ruimtelijk geen invloed. Alles activiteiten hebben binnen de bestaande sporthal plaats.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

6 Afweging en conclusie

6.1 Afweging

De ruimtelijke onderbouwing maakt de verbreding van de exploitatiemogelijkheden van de sporthal mogelijk. Voorgestane verbreding heeft met betrekking tot diverse milieuaspecten, flora en fauna, archeologie, water, geluid, luchtkwaliteit, bodem en leidingen geen negatieve invloed op de omgeving. De voorgenomen verbreding wordt tevens maatschappelijk en economisch uitvoerbaar geacht.

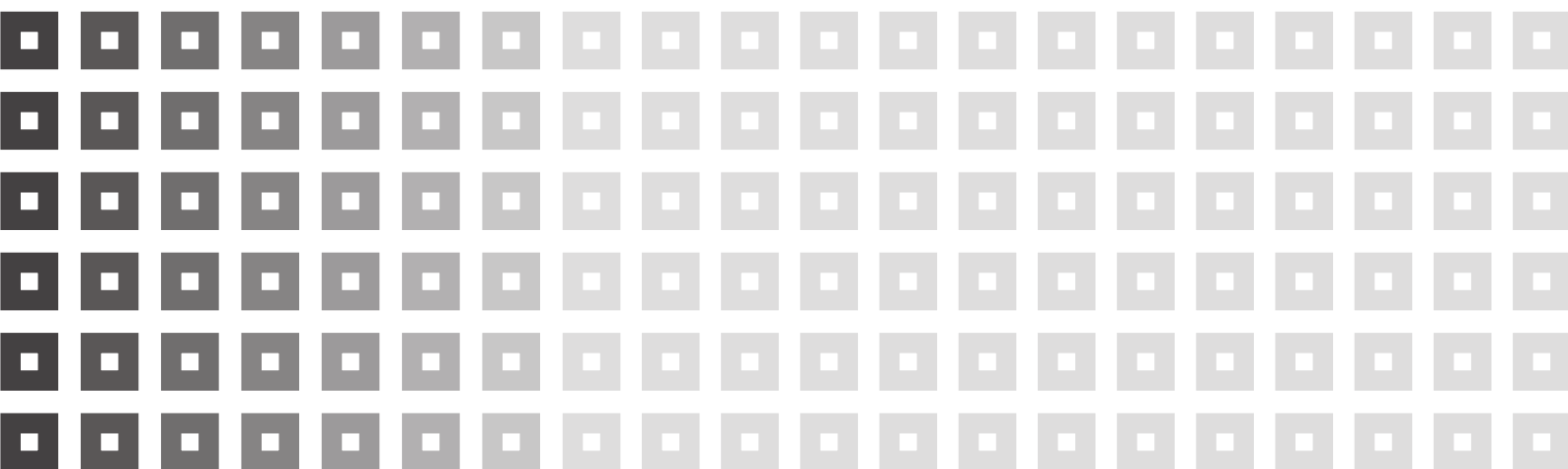
6.2 Conclusie

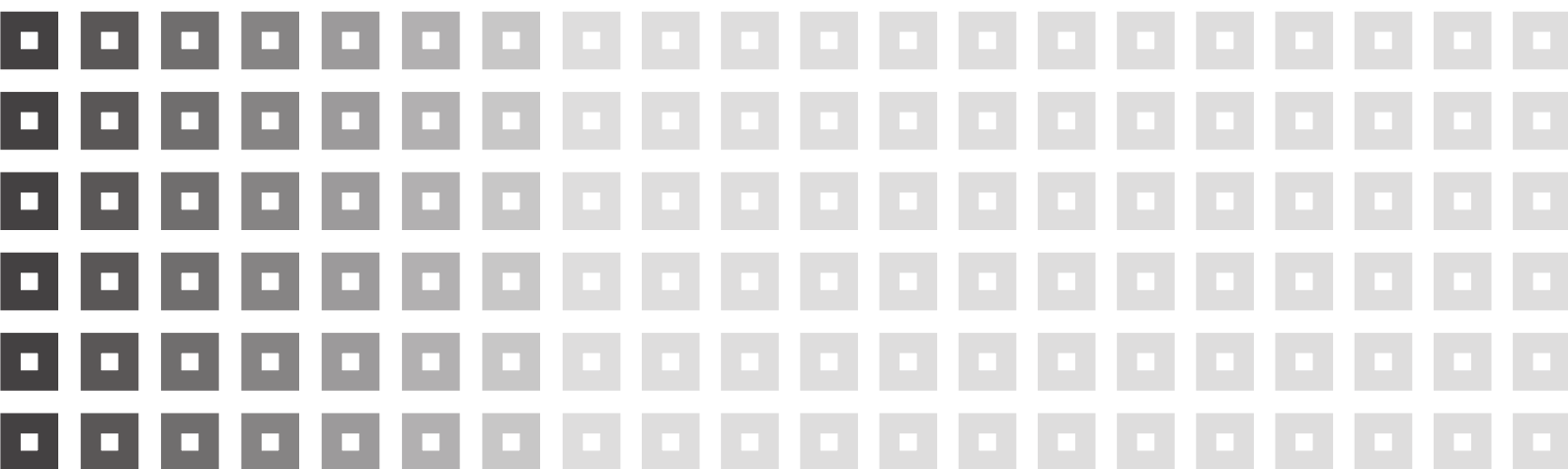
Naar aanleiding van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen voor de voorgenomen verbreding van de exploitatiemogelijkheden van de sporthal. Aan het project kan medewerking worden verleend door middel van een uitgebreide omgevingsvergunning.

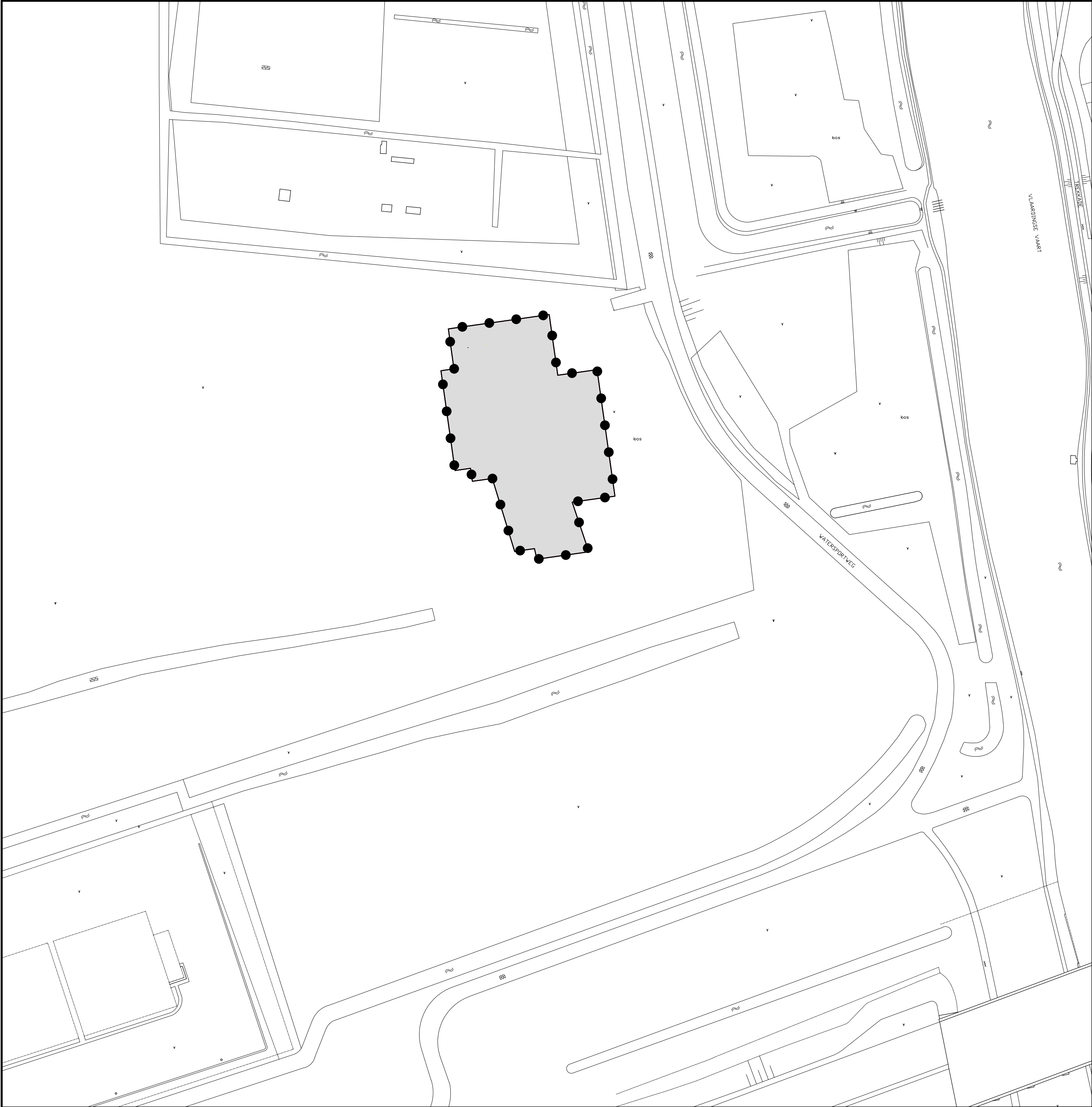
7 Geometrische plaatsbepaling

Op deze uitgebreide omgevingsvergunning zijn de digitaliseringsvereisten uit de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 (Rsro2012) van toepassing. Dit betekent dat voor het project "Functieverbreiding De Polderpoort" de besluitgebiedcontouren via de website www.ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar moeten worden gesteld.

Dit gebeurt middels de geometrische plaatsbepaling. De geometrische plaatsbepaling is een digitaal bestand dat weergeeft waar het projectgebied zich bevindt. Het gaat in feite om een besluitgebied waaraan onderhavige ruimtelijke onderbouwing is gekoppeld. In bijlage 1 is een verbeelding van de geometrische plaatsbepaling behorende bij de uitgebreide omgevingsvergunning opgenomen.







Besluitgebied

Besluitgebied

Besluitvlak

Besluitvlak

OVERLEG	
TERINZAGELEGGING	
ONTWERP	
VASTSTELLING	
GEWIJZIGD	
DATUM PLOT	8-6-2015
USER	AKeur

Gemeente Vlaardingen

Ruimtelijke onderbouwing

“Functieverbreiding De Polderpoort”

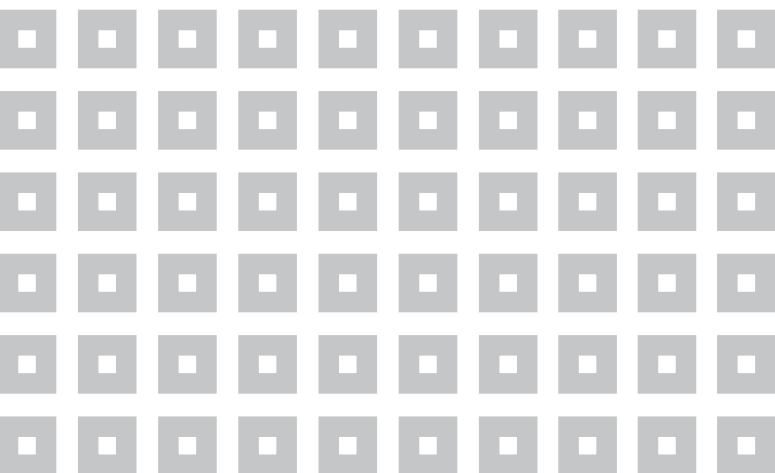
t.b.v. een uitgebreide omgevingsvergunning

IDN	NL.IMRO.
WERKNR.	789.002.01
SCHAAL	1:1000
DATUM	8 juni 2015
GETEKEND	ak
FORMAAT	A2
PROJECTMAP	J:\789\002\01\3 Projectresultaat\verbeelding.dwg
BESTAND	RO-PK-78900201-VB-C001.dwg
BLAD	

KuiperCompagnons

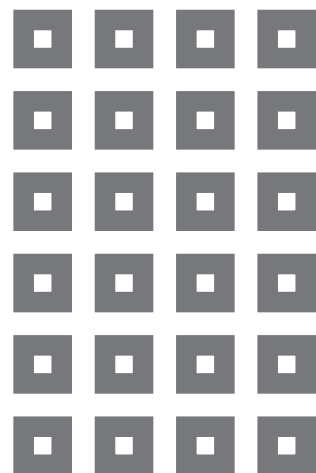
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap BV
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam
Telefoon: 010 433 00 99
Fax: 010 404 56 69
E-mail: kuiper@kuiper.nl
Internet: www.kuiper.nl



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Gebouw Thee 0

Van Nelleweg 3042

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69