

An aerial-style illustration of a water park. A long, winding slide structure with multiple lanes is the central feature. Several small boats are positioned along the slide, and one larger boat is in the water to the right. The water is light blue with wavy lines indicating movement. The surrounding land is green with some yellow patches, possibly representing grass or sand. The overall style is colorful and whimsical.

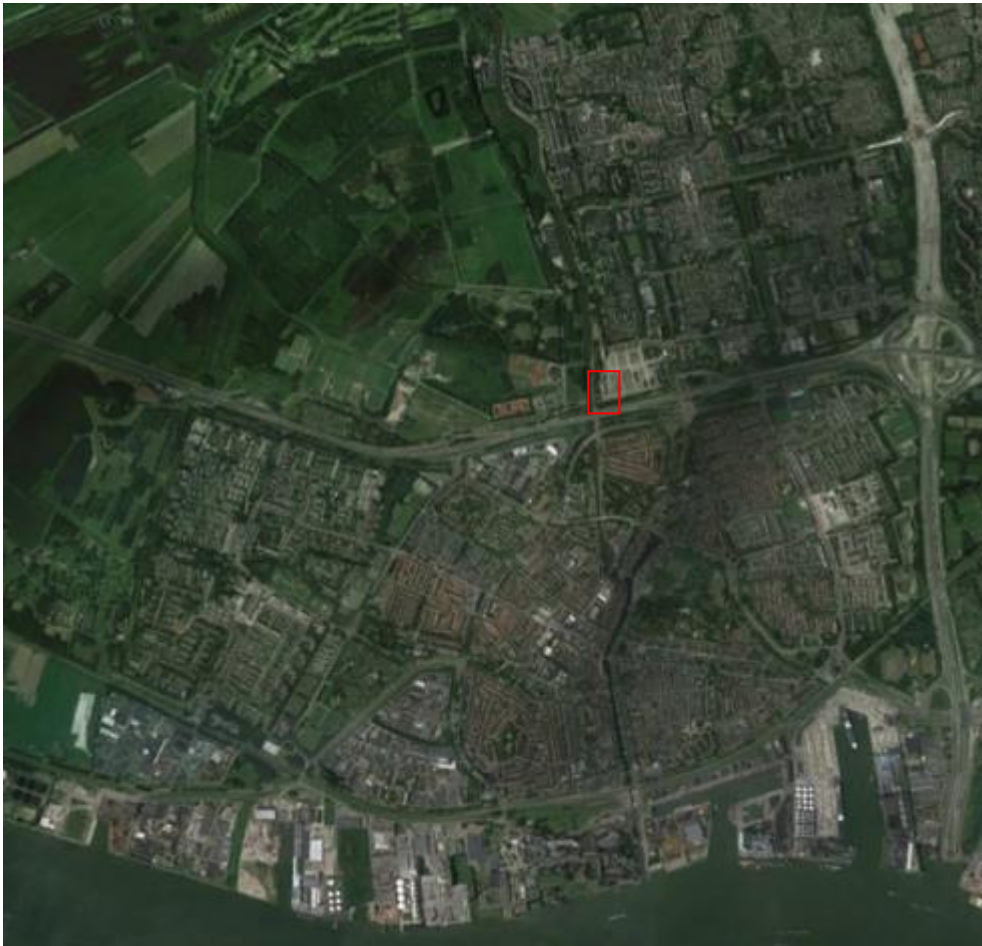
Ruimtelijke Onderbouwing

“Drijvend bezoekerscentrum Waterpoort Vlaardingen”

Initiatiefnemer:	Stichting Cultuur & Recreatie Z-H
Datum:	23 maart 2015
Versie:	1

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	7
1.1 Algemeen	7
1.2 Aanleiding en doel	7
1.3 Bestemmingsplan	7
1.4 Planproces	8
1.5 Leeswijzer	8
2. BELEIDSKADER	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Rijksbeleid	9
2.3 Provinciaal beleid	10
2.4 Gemeentelijk beleid	12
3. PLANBESCHRIJVING	20
3.1 Bestaande situatie	20
3.2 Gewenste situatie	20
4. ONDERZOEK	22
4.1 Wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai	22
4.2 Water	22
4.3 Beschermende natuur	22
4.4 Archeologie	22
4.5 Externe veiligheid	22
4.6 Verkeer/Parkeervraag	33
5. UITVOERBAARHEID	35
5.1 Economische uitvoerbaarheid	35
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
6. PROCEDURE	36



Afbeelding 1: globale ligging projectgebied



Afbeelding 2: Specifieke locatie projectgebied

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing “Drijvend bezoekerscentrum Waterpoort Vlaardingen”, heeft betrekking op de juridisch-planologische regeling voor het bestemmingsplan “Broekpolder” in het buitengebied van de gemeente Vlaardingen. Het beoogde plan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan ter plaatse. De gemeente Vlaardingen heeft voor de voorziene ontwikkeling een positieve grondhouding aangenomen. Om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan te beoordelen is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2 Aanleiding en doel

Het project komt voort uit de ambitie om een Broekpolderhaven te ontwikkelen, wat door de Federatie Broekpolder als voorrangproject is aangemerkt binnen het Integraal Inrichtingsplan Broekpolder. Het plan voor het recreatietransferium, geïnitieerd door de Stichting Cultuur en Recreatie Zuid-Holland, geeft invulling aan de ambitie om het entreegebied van de Broekpolder te versterken als toegangspoort tot het recreatieve buitengebied. De toevoeging van aanlegvoorzieningen langs de Vlaardingse Vaart versterkt de recreatieve beleving en toegankelijkheid van het water. Broekpolder wordt met de voorziening beter ontsloten via het water en creëert een gewenste stad-landverbinding en toegangspoort tot zowel Vlaardingen als Midden-Delfland.

Een historisch zeilschip vormt het middelpunt van het project, dat als drijvend bezoekerscentrum, verhuurbasis en unieke Boat&Breakfast afmeert aan de steigers van het recreatietransferium in de Broekpolder. Met het opvallende historische schip als signaalfunctie en als uitvalsbasis voor de activiteiten, voorziet het project ook direct in een informatievoorziening richting bezoekers en recreanten. Het project zal onder de noemer “Waterpoort Vlaardingen” worden opgezet, waarbij de Stichting Waterpoort Vlaardingen de continuïteit zal borgen.

Het historisch zeilschip moet worden aangemerkt als gebouw aangezien het dient om ter plekke te gaan functioneren. Aangezien een gebouw met een ‘ontmoetings- en verblijfsfunctie’ een drijvend bezoekerscentrum in de vorm van een schip is, en een schip de juridische status van een gebouw heeft volgens het Bouwbesluit, is er strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan ‘Broekpolder 1996’ is spoedige realisering alleen mogelijk op basis van een planologische afwijkingsprocedure. De uitgebreide omgevingsvergunning, waar deze ruimtelijke onderbouwing toe behoort, maakt dit mogelijk.

1.3 Bestemmingsplan

Het projectgebied betreft de percelen, kadastraal bekend gemeente Vlaardingen, sectie F, nummers 543 D2 en 544 G, plaatselijk bekend als Broekpad te Vlaardingen. Ten noorden van het project in de Vlaardingse Vaart ligt fietsbrug de ‘Twist en ten zuiden bevindt zich Rijksweg A20. Aan oostelijke zijde van het projectgebied bevindt zich woonwijk Holy-Zuid en ten westen bevindt zich Sportcentrum Polderpoort.

Dit projectgebied valt in het bestemmingsplan “ Broekpolder (188)” en heeft de bestemming Recreatief extensief (Rd-e). Het projectplan valt in de bestemming “Water” (artikel 14). Volgens dit artikel zijn de als zodanig aangewezen gronden bestemd voor waterhuishouding en de waterrecreatie, met de daarbij behorende bouwwerken. Artikel 14 lid C on der I, 2a geeft echter aan dat het verboden is de gronden te gebruiken voor het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens.in hetzelfde lid wordt onder c aangegeven dat het opslaan van gebruiksclare of onklare voer- of vaartuigen of onderdelen hiervan ook verboden is. Een drijvend bezoekerscentrum met een bed en breakfast wordt gezien als een onderkomen en is daarmee strijdig met het vigerend bestemmingsplan.

Om het projectplan alsnog mogelijk te maken en het bezoekerscentrum met bed en breakfast waar ook het aanmeren van historische schepen mogelijk wordt gemaakt, is een procedure nodig om af te mogen wijken van het vigerende bestemmingsplan.

Als onderdeel van deze planologische afwijking dient deze ruimtelijke onderbouwing.

1.4 Planproces

Het drijvend bezoekerscentrum sluit aan op het project Recreatietransferium Broekpolder, waarbinnen de realisatie van een tweetal aanlegvoorzieningen in de Vlaardingse Vaart wordt beoogd. De betreffende drijvende steiger wordt in de vaarweg gerealiseerd, met enkele opgangen naar de oever. Een langgerekte steiger (96m) is bedoeld als passantensteiger, het bezoekerscentrum wordt aan de kortere steiger (36m) afgemeerd. De omgevingsvergunning en watervergunning voor deze aanlegvoorziening zijn reeds verleend door het bevoegd gezag. Tevens is voor deze ontwikkeling een opstalrechtelijke toestemming verleend voor het gebruik van de kadastrale percelen.

Deze ruimtelijke onderbouwing dient om de voorgenomen ontwikkeling juridisch planologisch mogelijk te maken. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt vooruitgelopen op een toekomstige bestemmingsplanwijziging.

1.5 Leeswijzer

In het vervolg van deze ruimtelijke onderbouwing wordt eerst de huidige situatie binnen het plangebied beschreven. Vervolgens is het beoogde plan uitvoerig toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt beschreven hoe het plan zich verhoudt tot het beleid op rijks- provinciaal- en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 verwoordt de ruimtelijke impact van het plan op de omgeving en de ruimtelijke gevolgen vanuit de omgeving op het plan. De verhouding van het plan ten opzichte van de verschillende milieu aspecten worden in hoofdstuk 5 beschreven. In de waterparagraaf (hoofdstuk 6) is aandacht aan het geldende waterbeleid besteed en de gevolgen hiertoe voor het plan. De afsluiting van de ruimtelijke onderbouwing in hoofdstuk 7 en 8 wordt gevormd door een beschrijving van respectievelijk de uitvoerbaarheid en te doorlopen procedure van het plan.

2. BELEIDSKADER

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

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Sinds 1 oktober 2012 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van kracht. Het Barro is ook wel bekend als de AmvB Ruimte. Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Aangezien onderhavig plan om een drijvend bezoekerscentrum af te meren aan de aanwezige steigers geen nationaal belang schaad, zijn de regels zoals gesteld in het Barro, niet van toepassing.

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:

- **Behoefte:**
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 voorziet in de regionale behoefte om het entreegebied van de Broekpolder te versterken als toegangspoort tot de landschappelijke omgeving van het recreatiegebied Midden-Delfland. Het sluit aan op de gerealiseerde aanlegvoorzieningen in de Vlaardingse Vaart en voegt een actieve functie als gastheer toe in het entreegebied. De ontwikkeling is in buitenstedelijk gebied en maakt gebruik van het wateroppervlak. Er is geen sprake van een verstedelijkingsopgave, gezien er slechts een schip wordt afgemeerd die seizoensmatig een publieke ontvangstfunctie zal vervullen.

2.3 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma Ruimte en Verordening Ruimte

Op 9 juli 2014 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit Programma Ruimte en Verordening Ruimte (en alle bijbehorende documenten) 2014 vastgesteld.

De ruimtelijke visie van de provincie 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 het vier 'rode draden' benoemd:

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 afmeren van een schip aan bestaande aanlegvoorziening 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 drijvend bezoekerscentrum een recreatieve functie vervult, wordt aangesloten op het recreatiegebied.

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). 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.

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

Vaarwegenverordening Zuid-Holland

Deze verordening beoogt de vrijheid en/of de veiligheid van de scheepvaart en de instandhouding en bruikbaarheid van de vaarweg en de oever te beschermen en vormt een aanvullende regeling op het Binnenvaartpolitiereglement. De vaarwegenverordening Zuid-Holland is vastgesteld in 1987, het dient als onderlegger voor de beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart (2006). De verordening

is van toepassing op alle provinciale vaarwegen, als ook de niet-provinciale vaarwegen. In de vaarwegenverordening zijn voorwaarden opgenomen met betrekking tot maximale afmetingen, vaarsnelheden en regels omtrent het aanbrengen van voorzieningen op, in of aan de vaarweg. De Vlaardingse Vaart is een niet-provinciale vaarweg, waardoor op grond van de verordening ontheffing moet worden gevraagd voor de realisatie van steigers en het ligplaats nemen in de vaarweg.

2.4 Gemeentelijk beleid

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;
- 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.
- 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 schip. Er zal geen bebouwing worden gerealiseerd, het schip meert af aan de daarvoor bestemde aanlegvoorziening in de Vlaardingse Vaart. Daarnaast wordt – zoals hierboven benoemd – de stadsrand en de Broekpolder versterkt door het aanbieden van extra recreatieve functies.

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 Vlaarding 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 Vlaarding 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 Vlaarding over één seksinrichting (in de Rivierzone – KW-haven, dus buiten het onderhavige bestemmingsplan).

In het voorliggende plan wordt een seksinrichting niet toegestaan.

Groenplan - Vlaarding Blijvend Groen

De gemeenteraad heeft in juni 2012 het 'Groenplan - Vlaarding Blijvend Groen' vastgesteld. De komende jaren wil de gemeente het groen in Vlaarding 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 automobiliteit 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 9.10).

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 het bezoekerscentrum zijn goede fietsvoorzieningen beschikbaar. Ongeveer 80% van de maximaal 50 bezoekers per dag zal naar verwachting gebruik maken van de fiets. Dit betekent maximaal 40 fietsparkeerplaatsen. Op de locatie bij het Toeristisch Overstap Punt nabij de Polderpoort is voldoende ruimte beschikbaar om dit aantal op te vangen.

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 opgezadeld;
- Het parkeerbeleid houdt rekening met de ontwikkeling van een vitale Binnenstad;
- Het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van duurzame vervoerwijzen;
- Het parkeerbeleid moet op lange termijn kostendekkend zijn.

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 het afmeren van een schip aan een bestaande aanlegvoorziening in de Vlaardingse Vaart, 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 toevoeging van het drijvend bezoekerscentrum met voornoemde functies draagt bij aan de toename van recreatiemogelijkheden in de gemeente. Het Programma Duurzaamheid biedt verder geen concrete aanknopingspunten voor dit project.

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 pizzeria's. 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.

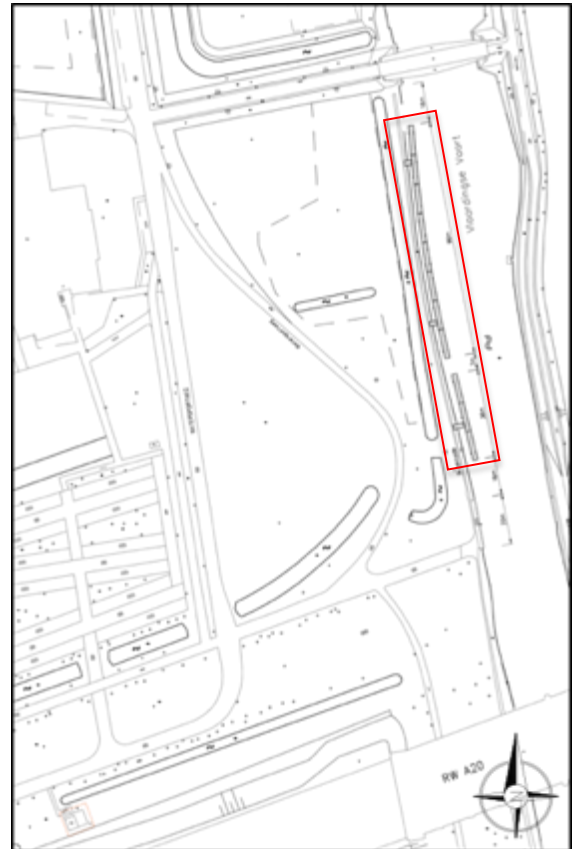
•

3. PLANBESCHRIJVING

3.1 Bestaande situatie

De Vlaardingse Vaart is een vaarweg die in de huidige situatie een recreatieve functie vervult. Met de realisatie van het tweetal drijvende steigers (zie het rode kader) wordt deze recreatieve functie van de locatie versterkt. Ten zuiden van de drijvende steigers blijft de bestaande opstapvoorziening voor rondvaartboten vanaf de weg en het water bereikbaar.

Het entreegebied van de Broekpolder is ingericht op intensief recreatief gebruik. De Polderpoort vervult een toegangsfunctie tot de Broekpolder, waar sport, horeca en recreatieve activiteiten gefaciliteerd worden. Het huidige voorzieningenniveau rondom de Polderpoort is afgestemd op het ontvangen van een relatief groot publiek. De locatie is goed bereikbaar met de auto, als ook fietsend en lopend. Met het Toeristisch Overstap Punt (TOP) heeft het entreegebied zich sterker ontwikkeld als startpunt in het recreatieve routenetwerk in de omgeving.



3.2 Gewenste situatie

De komst van een historisch schip als drijvend bezoekerscentrum vormt het middelpunt van het recreatietransferium, met als doel om de poortfunctie van het entreegebied te versterken. Het schip vervult een rol als recreatieve gastheer binnen het entreegebied en heeft als doel recreanten te ontvangen en informeren over wat er in Vlaardingen en de regio Midden-Delfland te beleven is. Naast de informatieve functie voor recreatie in de omgeving biedt het schip ook een ludieke overnachtingsplek (Boat&Breakfast) en is het een verhuurbasis van diverse vormen van duurzaam vervoer over water.

Het schip vervult een coördinerende en proactieve rol binnen het recreatietransferium. Door de dynamiek van de (kantoor) bemanning, bezoekers, B&B gasten en huurders ontstaat een vorm van sociale



controle en praktisch toezicht op de passantenvoorziening. Het beheer van de aanlegvoorziening, zowel in het vaarseizoen als daarbuiten, is gericht op afmeren tussen zonsopgang en zonsondergang. Met uitzondering van de 'verhuurvloot' en het drijvende bezoekerscentrum. De bestaande opstapvoorziening voor rondvaartboten blijft altijd toegankelijk.

Het drijvende bezoekerscentrum meert af aan de daarvoor aangewezen steigers en zal daar het gehele jaar een ligplaats houden. Het schip zal niet bewoond worden. Ondanks dat de vaste ligplaats anders doet vermoeden, blijft het schip niet permanent verankerd aan de steiger. Periodiek zal er met het schip door Midden-Delfland worden gevaren, al blijft de steiger in de Broekpolder de 'thuishaven' voor het bezoekerscentrum.

Het betreffende schip, type Hagenaar, heeft een lengte van 20,46m, een breedte van 3,97m en een diepgang van 0,60m. Het voormalige binnenvaart vrachtschip is gebouwd in 1912 en volledig omgebouwd tot varende woonschip.

Inschatting bezoekersaantallen

Voor het drijvend bezoekerscentrum wordt geschat dat er op jaarbasis 4.000 recreatieve bezoekers worden ontvangen op het schip. Met een openstelling van 7 maanden (30 weken) in het jaar, komt het aantal verwachte bezoekers uit op 134 per week. Gezien het piekmoment in het weekend (70% = 94 bezoekers) wordt een maximum van 50 bezoekers per dag verwacht. Deze bezoekers blijven naar verwachting maximaal 30 minuten aan boord van het schip.

De overnachtingsmogelijkheid van de 'Boat&Breakfast' aan boord van het schip wordt naar verwachting 46 nachten per jaar gebruikt. Uitgaande van 2 personen per nacht wordt over het jaar gezien door 94 personen aan boord verbleven.

Onderdeel	Aantal	Bezoekmoment	Vervoer
Bezoekerscentrum	4.000 (recreatief) 2.000 (scholieren)	30% wk – 70% wknd 100% wk	80% fiets – 20% auto 100% fiets
Boat&Breakfast	46 overnachtingen	70% wk – 30% wknd	100% auto
Elektrische sloepen	255 dagdelen	30% wk – 70% wknd	60% fiets – 40% auto
Zeilboten	594 uur	30% wk – 70% wknd	70% fiets – 30% auto
Kano's	2018 uur	30% wk – 70% wknd	80% fiets – 20% auto

4. Onderzoek

4.1 Wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai

De naastgelegen Rijksweg A20 kan mogelijk voor de nodige geluidsoverlast zorgen in relatie tot de beoogde functies van het project. Met name in het kader van de B&B-functie (beperkt kwetsbare bestemming), het bezoekerscentrum (geen – beperkt – kwetsbaar object) zal hier in mindere mate overlast van ervaren.

Er zal geen sprake zijn van spoorweglawaaai, gezien het spoor te ver weg ligt van de betreffende locatie. Er is wel sprake van lichte industrielawaai, maar dit wordt overstemd door het verkeerslawaaai van de Rijksweg A20. Het industrielawaai is dan ook te verwaarlozen.

4.2 Water

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft in een brief (d.d. 18 november 2014) reeds een watervergunning afgegeven voor de realisatie van een tweetal drijvende steigers, waarbij tevens toestemming verleend is om het historische schip 'type Hagenaar' af te meren aan de betreffende steigers. Met het in de vergunning opnemen van voorschriften wordt gewaarborgd dat de vergunning verenigbaar is met de doelstellingen van het waterbeheer.

4.3 Beschermende natuur

In het kader van de bepalingen in de Flora en faunawet zijn op het project geen noemenswaardige elementen, gezien het schip als voorziening in het water ligt.

4.4 Archeologie

Het bestemmingsplan Broekpolder heeft geen archeologische verwachtingswaarden opgenomen. Aangezien het wijzigen van de bestemming via een planologische afwijkingsprocedure mogelijk gemaakt wordt, dient wel een onderzoek te worden gedaan wanneer in de grond geroerd gaat worden.

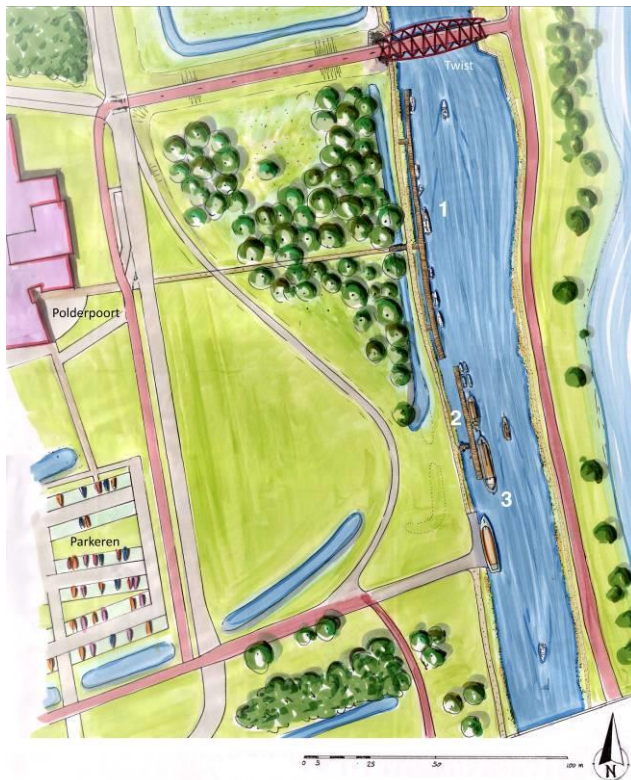
Omdat het nu gaat om een drijvend bezoekerscentrum wordt de grond niet geroerd en is er geen aanleiding tot nader archeologisch onderzoek.

4.5 Externe veiligheid

Inleiding

De gemeente Vlaardingen wil meewerken aan een uitgebreide omgevingsvergunning met afwijking van het bestemmingsplan Broekpolder om een drijvend bezoekerscentrum mogelijk te maken. Het drijvend bezoekerscentrum met een bed & breakfast sluit aan op het project Recreatietransferium Broekpolder, waarbinnen de realisatie van twee aanlegvoorzieningen in de Vlaardingse Vaart wordt beoogd. Een langgerekte steiger (96m) is bedoeld als

passantensteiger, het bezoekerscentrum wordt aan de kortere steiger (36m) afgemeerd. In onderstaande afbeelding is een schets van het Recreatietransferium weergegeven.



1. Aanlegsteiger tbv passanten (96 meter)
2. Aanlegsteiger tbv bezoekerscentrum/'verhuurvloot' (36 meter)
3. Drijvend bezoekerscentrum

De DCMR heeft naar aanleiding van dit plan geadviseerd over het aspect externe veiligheid (notitie 21807791 van 17 juli 2014). Uit dit advies blijkt dat het plangebied binnen het invloedsgebied van meerdere risicobronnen ligt. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft op 14 november 2014 een advies uitgebracht op de omgevingsvergunning "Aanleg Recreatietransferium". De gemeente heeft de DCMR milieudienst Rijnmond verzocht de ruimtelijke onderbouwing voor de planologische afwijking voor het aspect externe veiligheid te verzorgen. Onderstaande tekst kan hiervoor worden gebruikt.

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 oriëntatiewaarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm.

Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriëntatiewaarde 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 omgevingsvergunningen 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.

Tegelijkertijd met het Bevi is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) in werking getreden waarin onder meer veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn opgenomen voor categoriale bedrijven zoals LPG-tankstations. Voor bedrijven die niet onder de Revi vallen worden de veiligheidsafstanden bepaald in een kwantitatieve risicoanalyse (QRA).

Besluit externe veiligheid transportroutes

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). 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 het 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.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb geeft milieukwaliteitseisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en regelt onder andere het actualiseren van ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen in bestemmingsplannen en de voorbereiding op calamiteiten. In het Bevb worden plaatsgebonden risicocontouren en groepsrisico verantwoording gedefinieerd voor buisleidingen met gevaarlijke stoffen. In het Bevb is sprake van drie groepen buisleidingen te weten hogedruk aardgasleidingen, vloeibare brandstof leidingen en de overige leidingen. 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.

In het Bevb is een verplichting opgenomen om buisleidingen in bestemmingsplannen op te nemen. Ook is een verplichting opgenomen dat buisleidingen binnen 5 jaar in alle bestemmingsplannen van Nederland opgenomen dienen te worden. Het Bevb gaat uit van een belemmeringenstrook 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).

Visie externe veiligheid “Ruimte voor duurzame veiligheid”

In oktober 2012 heeft de gemeente de Visie externe veiligheid “Ruimte voor duurzame veiligheid” vastgesteld. In deze visie is vastgelegd hoe de gemeente Vlaardingen omgaat met het aspect externe veiligheid in ruimtelijke plannen. Eén van de belangrijke beleidsuitgangspunten voor deze planologische afwijking is dat Vlaardingen inzet op een vermindering van de bestaande risico's.

2. Onderzoek

In de nabijheid van het drijvend bezoekerscentrum bevinden zich de volgende risicobronnen:

- Rotterdam the Hague Airport (RtHA)
- hogedruk aardgasleiding A517
- hogedruk aardgasleiding A521
- de A20
- de Watersportweg.

Deze zijn hieronder inzichtelijk gemaakt.

RtHA

¹ In de Rijnmondregio wordt hiervoor in overleg met de VRR de zogenaamde C-zone gehanteerd, die door de VRR is aangeleverd.

Het drijvend bezoekerscentrum ligt buiten de PR 10^{-6} contour, zodat er geen directe belemmeringen zijn. Het drijvend bezoekerscentrum ligt net binnen het verantwoordingsgebied van de luchthaven (zie onderstaande afbeelding).



Er is een groepsrisicoberekening gemaakt van de kavels binnen de gemeente Vlaardingen met behulp van de Airport Risk Tool (ART). Het groepsrisico is in onderstaande afbeelding weergegeven.



Bij het drijvend bezoekerscentrum wordt geen groepsrisico berekend (ook geen toename). Dit betekent dat het groepsrisico zowel met als zonder de aanwezigheid van de extra aanwezigen op het drijvend bezoekerscentrum nihil is. Bij de groen-gele vlakken in bovenstaande afbeelding is het groepsrisico aangegeven als een factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Het plan is voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) voor advies over bestrijding van rampen en zelfredzaamheid. De VRR is van mening dat het niet mogelijk of reëel is om voor het drijvend bezoekerscentrum bouwkundige maatregelen te adviseren tegen het respectievelijk voorkomen of beperken van de gevolgen van een luchtvaartongeval. Bij een luchtvaartongeval zullen reguliere alarmerings- en opschalingsprocessen worden gevolgd.

Afhankelijk van de hoogte van het groepsrisico onderscheidt het provinciale beleid drie categorieën voor de verantwoording:

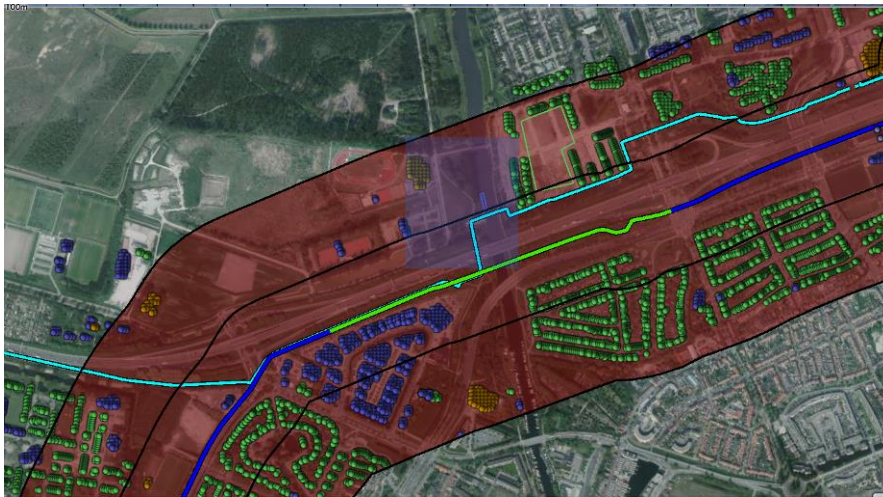
- als het groepsrisico lager is dan 0,3 maal de oriëntatiewaarde geldt een lichte verantwoordingsplicht;
- als het groepsrisico tussen 0,3 en 1 maal de oriëntatiewaarde ligt, geldt een middelzware verantwoordingsplicht;
- als het groepsrisico hoger is dan de oriëntatiewaarde geldt een zware verantwoordingsplicht.

In het onderhavige geval is er sprake van een lichte verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat alleen maatregelen op het gebied van hulpverlening en zelfredzaamheid relevant zijn voor dit plan.

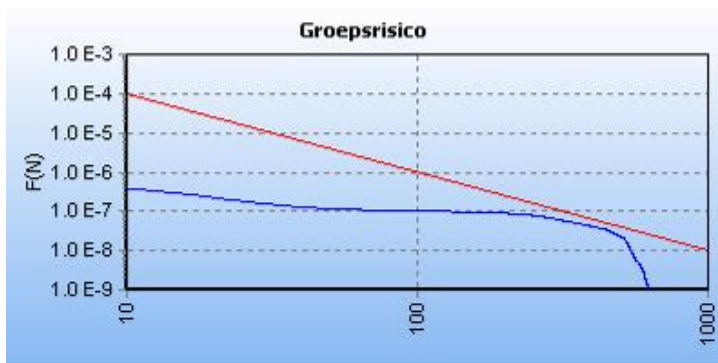
De VRR vindt het van belang dat er geen bijzondere beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en dat de infrastructuur in de omgeving op juiste manier is ingericht. De gemeente merkt hierover op dat de Watersportweg ter plekke weliswaar in noordelijke richting dood loopt, maar dat het gebied dermate ruim toegankelijk is dat in meerdere richtingen kan worden gevlucht en opstelmogelijkheden voor hulpdiensten ruim beschikbaar zijn.

A-517

De hogedruk aardgasleiding A-517 loopt ten zuiden van het drijvend bezoekerscentrum (de leiding is groen in de afbeelding). De leiding heeft een druk van 66,2 bar en een diameter van 76 cm. De leiding heeft ter hoogte van het plangebied geen PR 10^{-6} contour. De inventarisatieafstand is 380 meter (rode band in afbeelding). Het drijvend bezoekerscentrum bevindt zich binnen deze afstand.



Voor de uitgebreide omgevingsvergunning is het groepsrisico berekend. Het groepsrisico is in onderstaande grafiek weergegeven.



Het groepsrisico is zowel met als zonder de aanwezigheid van de extra aanwezigen op het drijvend bezoekerscentrum 0,8 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico wordt vooral bepaald door woonbebouwing in de omgeving. Het recreatietransferium heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico. De verantwoording van het groepsrisico kan daarom beknopt zijn. Het plan is voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) voor advies over bestrijding van rampen en zelfredzaamheid. De VRR adviseert algemene maatregelen, zoals het zorg dragen voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat een ieder weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

Ten aanzien van dit advies van de VRR meldt de gemeente het volgende.

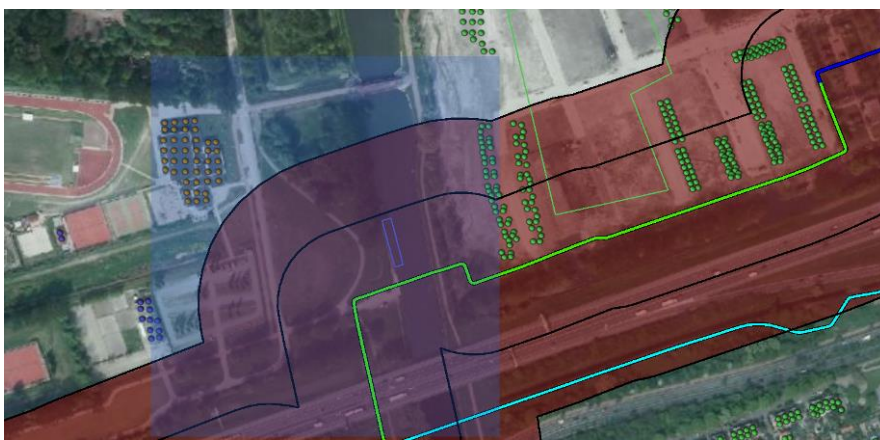
Risicocommunicatie is een onderdeel van het beleid externe veiligheid van de gemeente. De uitgangspunten hierbij zijn opgenomen in de Visie externe veiligheid die de gemeente in 2012 heeft vastgesteld. In de visie is hierover opgenomen dat de gemeente hierin een actieve rol heeft. Zo is er een maandelijkse risicocommunicatieadvertentie gestart in Groot Vlaardingen om de bewustwording van burgers over hoe te handelen bij calamiteiten te vergroten. Ook worden de burgers actief geïnformeerd over de risico's van gevaarlijke stoffen. Dit gebeurt door ontsluiting van de risicokaart via de gemeentelijke website. Burgers kunnen desgewenst nadere informatie inwinnen over de aanwezige risico's. Bij een toename van risico's zal de

bevolking daarover actief worden geïnformeerd. Communicatie verloopt via de website, de gemeentepagina, facebook en twitter.

De gemeente is dan ook van mening dat de voorlichting over hoe te handelen in geval van calamiteiten voldoende is. Dit plan geeft geen aanleiding de risicocommunicatie te veranderen of te intensiveren.

W-521

De hogedruk aardgasleiding W-521 loopt eveneens ten zuiden van het drijvend bezoekerscentrum (de leiding is groen in de afbeelding). De leiding heeft een druk van 40 bar en een diameter van 32cm. De leiding heeft ter hoogte van het plangebied geen PR 10^{-6} contour. De inventarisatieafstand is 140 meter (rode band in afbeelding). Het drijvend bezoekerscentrum bevindt zich binnen deze afstand.



Voor de uitgebreide omgevingsvergunning is het groepsrisico berekend. Het groepsrisico is in onderstaande grafiek weergegeven.



Het groepsrisico is zowel met als zonder de aanwezigheid van de extra aanwezigen op het drijvend bezoekerscentrum 0,45 maal de oriëntatiewaarde. Het recreatietransferium heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico. De verantwoording van het groepsrisico kan daarom beknopt zijn. Het plan is voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijmond (VRR) voor advies over bestrijding van rampen en zelfredzaamheid.

Het drijvend bezoekerscentrum met bed & breakfast wordt als een beperkt kwetsbaar object beschouwd. Voor het bepalen van het resteffect en voor het bepalen van gewenste

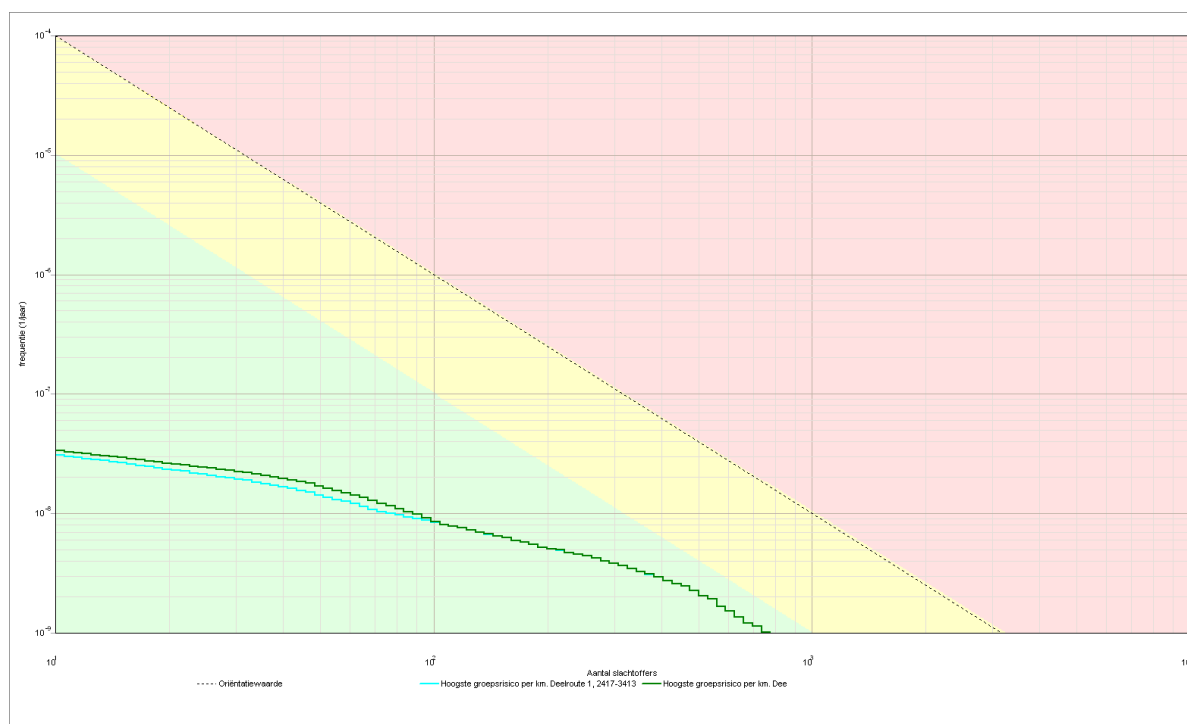
maatregelen met betrekking tot (beperkt) kwetsbare bestemmingen wordt uitgegaan van de 1% letaliteitcontour (LC01) van het meest geloofwaardige scenario (MGS). Het MGS is een fakkelbrand als gevolg van een lekkage aan de hogedruk aardgasleiding W-521. De LC01 bedraagt 15 meter. Het drijvend bezoekerscentrum ligt buiten deze afstand.

Wel adviseert de VRR dat eventuele werkzaamheden aan of in de buurt van de hogedruk aardgasleiding W-521 slechts mogen worden uitgevoerd na afstemming met de exploitant van het drijvend bezoekerscentrum. Werkzaamheden aan of in de buurt van buisleidingen hebben een grote invloed op de kans op een incident met een hogedruk aardgasleiding. Door afstemming kan worden voorkomen dat werkzaamheden plaatsvinden op momenten van grote drukte en kunnen recreanten worden voorgelicht over de risico's.

A20

De A20 is aangewezen als basisnetroute. De relevante contouren van de A20 zijn de basisnetafstand, het plasbrandaandachtsgebied en het groepsrisico-inventarisatiegebied. De basisnetafstand geeft de maximale 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen weer. Voor de A20 geldt ter hoogte van het plangebied een basisnetafstand van 20 meter vanaf de as van de weg. Deze zone reikt niet tot het plangebied. Het plasbrandaandachtsgebied voor de A20 is 30 meter vanaf de rand van de weg. De afstand tussen de rand van de weg en de geplande ontwikkelingen is groter dan 30 meter. Er zijn dus geen directe ruimtelijke belemmeringen.

Het plangebied ligt wel in het groepsrisico-inventarisatiegebied van 200 meter. Voor de uitgebreide omgevingsvergunning is het groepsrisico berekend. Dit is in onderstaande grafiek weergegeven.



Het groepsrisico is zowel met als zonder de aanwezigheid van de extra aanwezigen op het drijvend bezoekerscentrum lager dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt daarnaast minder dan 10% toe (een kleine toename van het groepsrisico, zie bovenstaande grafiek). Overigens neemt het maximale groepsrisico (GRmax) voor de kilometer langs het drijvende bezoekerscentrum niet toe. Op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes is een verantwoording van het groepsrisico derhalve niet noodzakelijk. Het plan is wel voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijmond (VRR) voor advies over bestrijding van rampen en zelfredzaamheid.

Het drijvend bezoekerscentrum moet als een beperkt kwetsbaar object worden beschouwd. Voor het bepalen van het resteffect en voor het bepalen van gewenste maatregelen met betrekking tot (beperkt) kwetsbare bestemmingen wordt uitgegaan van de 1% letaliteitcontour (LC01) van het meest geloofwaardige scenario (MGS). Het MGS is het vrijkomen van toxische stoffen door lekkage van een tankwagen met ammoniak op de A20. De LC01

bedraagt 120 meter vanuit het hart van de weg. Het drijvend bezoekerscentrum ligt binnen deze afstand.

De VRR adviseert het drijvend bezoekerscentrum zodanig te construeren dat bij een toxische wolk de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen worden verbeterd. Als deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar zijn en het luchtverversingssysteem kan worden uitgeschakeld, is een object geschikt om enkele uren in te schuilen.

De gemeente zal aan dit aspect aandacht besteden en de Stichting Waterpoort Vlaardingen adviseren naast afsluitbare ramen, deuren en ventilatieopeningen, ook een eventueel (mechanisch) luchtverversingssysteem centraal afsluitbaar uit te voeren.

Watersportweg

De Watersportweg behoort niet tot de aangewezen route voor gevaarlijke stoffen in Vlaardingen, maar kan wel incidenteel worden gebruikt voor het transport van propaan voor de bevoorrading van tanks in het buitengebied. De transportintensiteit is echter laag. Om deze reden is geen berekening gemaakt van het groepsrisico, maar is een inschatting gemaakt met behulp van de vuistregels van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART). Toepassing van de vuistregels levert op dat het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Omdat er sprake is van maximaal 500 transporten, kan worden aangenomen dat het groepsrisico ter plaatse nihil is. Daarom kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Er hoeft alleen te worden ingegaan op de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijding van rampen. Hiervoor is het plan voorgelegd aan de VRR. De VRR stelt geen aanvullende maatregelen voor het transport van propaan over de Watersportweg.

3. Conclusie

Het groepsrisico als gevolg van de verschillende risicobronnen nabij het drijvende bezoekerscentrum is lager dan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en neemt niet of nauwelijks zichtbaar toe. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijding van rampen zijn goed. De gemeente is daarom van mening dat het groepsrisico aanvaardbaar is. Gezien het voorgaande levert het aspect externe veiligheid geen belemmeringen op voor de voorgenomen exploitatie van het drijvend bezoekerscentrum.

4.6 Verkeer/Parkeervraag

Algemeen

De driehoekige vorm van de Broekpolder, ligt met twee zijden tegen de stad Vlaardingen aan. Deze zijden worden begrenst door de Vlaardingse Vaart aan de oostzijde en de snelweg A20 aan de zuidzijde. Beide grenzen zijn barrières voor de bereikbaarheid; er zijn slechts op enkele punten verbindingen die toegang tot het gebied geven.

Het autoverkeer heeft een aansluiting met zowel de overige kwadranten van Vlaardingen als de regio bij de afslag 'Vlaardingen-west' van de A20. Via dit punt is de Broekpolder over de Marathonweg, Westlandseweg en A20 bereikbaar. Een verhoging intensivering van het gebruik van de Broekpolder kan op piekmomenten gaan leiden tot een capaciteitsprobleem bij de ontsluiting voor zowel de snelweg als de Broekpolder. Een dergelijke situatie kan ontstaan in de weekenden of bijvoorbeeld na afloop van evenementen.

Parkeren

In het Vlaardingse Parkeerbeleid 2008 is de Broekpolder niet opgenomen en het bestemmingsplan bevat geen parkeernormen. Bij de bouw van de Polderpoort is wel parkeernormering toegepast.

De parkeervraag voor de nieuwe bestemming zal gemiddeld niet hoog zijn, maar de piek die in het weekend ligt geldt voor bijna alle functies die in de Broekpolder zijn of toegevoegd worden.

Er is geen sprake van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Voor piekmomenten en bij evenementen zal er in het openbaar gebied ruimte gereserveerd worden. Er moet op basis van de ligging van de parkeerplaatsen beoordeeld worden of zogenaamd dubbel gebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is.

Het is nodig om hier op korte termijn onderzoek naar te doen. Voor het gebied zijn geen recente parkeerdukmetingen beschikbaar.

De berekende parkeervraag (4.6) is realistisch

Bij de verdere uitwerking van bouwplannen en intensivering van het gebruik dient rekening te worden gehouden met de volgende verkeerskundige uitgangspunten zoals o.a.:

- route(s) voor het laad- en losverkeer en hulpdiensten;
- ligging en bereikbaarheid van de parkeerplaatsen op het terrein (eventueel onderscheid naar personeel en bezoekers maken);
- route(s) voor het langzaam verkeer;

Langzaam verkeer

De fietsroutes zijn vooral gericht op de recreatie in het gebied waarbij de bestemmingen bestaan uit de sportvelden in het zuiden van het gebied, de jachthavens in het oosten en het extensieve recreatiegebied in het noordwesten. Langs de Broekpolderweg, ten westen van de aansluiting op de Marathonweg is er een vrijliggend fietspad aangelegd. Ten oosten, langs de Watersportweg richting het golfterrein is het verkeer gemengd op de fietsstraat. De overige routes zijn afzonderlijke fietspaden. Voor de fietsers zijn er zes toegangen tot het gebied.

- In het westen op de hoek vanaf de Krabbeplass
- In het westen vanuit Maasland.
- In het zuiden bij de aantakking op de A20
- In het zuidoosten langs de Vaart onder de snelweg door
- In het oosten vanuit Holy ter hoogte van het toekomstig tramtracé.
- in het noorden bij de Foppenplass.

Wat voor het auto parkeren geldt, geldt zeker in een recreatiegebied ook voor fiets parkeren.

Het is wenselijk om kwalitatieve voorzieningen aan te bieden.

Openbaar vervoer

In de huidige situatie wordt de Broekpolder niet ontsloten door openbaar vervoer.

Voor het realiseren van nieuwe paden zoals op tekening aangegeven is een aanlegvergunning nodig

De bestaande autotoegankelijkheid van de kade zal niet uitgebreid worden.

Conclusie afdeling Verkeer gemeente Vlaardingen:

Gelet op bovenstaande gegevens zijn er geen zwaarwegende redenen om deze aanvraag negatief te beoordelen.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente Vlaardingen heeft zich vergewist van de financiële uitvoerbaarheid van het plan en heeft toegezegd ondersteuning (bestuurlijk) te verlenen bij de realisatie van het plan. De kosten voor het afmeren van het drijvend bezoekerscentrum zijn geheel voor de initiatiefnemer (Stichting Cultuur en Recreatie Zuid-Holland). Op grond van de gegevens is de stichting van mening dat het plan financieel uitvoerbaar is, daarbij zijn de risico's voldoende afgebakend en inzichtelijk gemaakt.

Eventuele aanspraken op planschade komen voor rekening van de aanvrager. Dit wordt verzekerd in een anterieure overeenkomst die onderdeel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het drijvend bezoekerscentrum zal als recreatieve gastheer gaan fungeren in het entreegebied van de Broekpolder, waarbij recreanten worden geïnformeerd over wat er te doen is in de Broekpolder en recreatiegebied Midden-Delfland. Met de verwachte 4.000 bezoekers per jaar vormt het een kleinschalige voorziening in het gebied, waarbij het bezoekerscentrum geen einddoel op zichzelf is. Het is een startpunt voor recreatie in de omgeving, zowel gericht op land- als op waterrecreatie. Met de functies als ontmoetingsplek, verhuurlocatie voor duurzame waterrecreatie en ludieke overnachtingsmogelijkheid heeft het een toegevoegde waarde binnen het huidige recreatieve aanbod in het gebied. Gezien de kleinschaligheid van de voorziening wordt de kans op overlast richting de omgeving als zeer klein ingeschat. Middels deze ruimtelijke onderbouwing wordt het recht om het drijvend bezoekerscentrum aan de steigers in de Vlaardingse Vaart af te meren mogelijk gemaakt. Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

6. Procedure

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing zal op de gebruikelijke wijze in de gemeente Vlaardingen ter visie worden gelegd. Op basis van de eventueel binnen te komen zienswijzen zal worden besloten of er daadwerkelijk medewerking zal worden verleend aan de realisatie van het onderhavige project.